

ЗАКОН

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., бр. 32, 58 и 59 от 2016 г., бр. 9 и 93 от 2017 г. и бр. 62, 80 и 105 от 2018 г.)

§ 1. В чл. 2 ал. 1 и 2 се изменят така:

„(1) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията провежда държавната политика при осъществяването на автомобилните превози на пътници и товари на територията на Република България.

(2) Координацията и контролът на дейността при осъществяването на автомобилните превози на пътници и товари се осъществяват от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.

§ 2. В чл. 6 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1, изречение първо след думите „лиценз на Общността“ се поставя запетая и се добавя „удостоверение за регистрация за извършване на „Пътна помощ“.

2. В ал. 3:

а) точка 5 се изменя така:

„5. превози на пощенски пратки, извършвани от пощенски оператори, притежаващи индивидуални лицензи за универсална пощенска услуга, по чл. 39 от Закона за пощенските услуги;“

б) точка 6 се отменя;

в) създават се т. 8-10:

„8. превоз на лица с увреждания и с намалена подвижност със специални превозни средства от категория M1 по реда на наредбата по чл. 24в;

9. превози на пътници или товари за собствена сметка с изключение на случаите по чл. 12б, ал. 10;

10. превози с атракционна цел.“

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

1. В ал. 1, изречение трето след думите „с българска регистрация“ се поставя запетая, добавя се „за което има документ за извършена проверка на техническата изправност на превозното средство, с който се допуска за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, чийто срок на валидност не е изтекъл“ и се поставя запетая.

2. Алинея 5 се изменя така:

„(5) Изискванията за професионална компетентност по ал. 2, т. 2 са изпълнени, когато ръководителите на транспортната дейност на търговците:

1. притежават удостоверение за професионална компетентност в съответствие с изискванията, определени в наредбата по ал. 3, и имат най-малко средно образование;

2. са назначени на трудов договор за съответната длъжност или те самите са законни представители, собственици, съдружници или акционери.“

3. Създава се ал. 5а:

„(5а) Ръководителят на транспортната дейност трябва да ръководи действително и постоянно транспортната дейност на предприятието в съответствие с чл. 4 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.“

4. В ал. 6 думите „задължения за данъци и осигурителни вноски, освен когато са отсрочени или разсрочени по реда на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс“ се заменят с „публични задължения“.

5. Създава се нова ал. 7:

„(7) Изискването за липса на публични задължения по ал. 6 е изпълнено, когато за търговеца няма получено уведомление по чл. 182, ал. 2, т. 2 или чл. 221, ал. 6 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс.“

6. Досегашната ал. 7 става ал. 8 и се изменя така:

„(8) Изискването за установяване по ал. 2, т. 4 е изпълнено, когато:

1. търговецът е действително и трайно установен на територията на Република България, за което представя декларация за установяване по образец, определен в наредбата по чл. 7, ал. 3;

2. разполага най-малко с едно моторно превозно средство с българска регистрация – собствено или наето чрез договор за наем или лизинг;

3. разполага с помещения, в които съхранява счетоводни документи, документи, свързани с назначаването на работа на персонала, документи за периодите на управление и почивка на превозното средство и всякакви други съпътстващи основаната му търговска дейност документи, които подлежат на контрол и трябва да се предоставят на компетентния орган при проверка;

4. разполага със собствен или нает експлоатационен център с техническо оборудване и съоръжения.“

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

1. В ал. 1 думите „освен в случаите, когато превозите се извършват с лиценз на Общността“ се заменят с „или заверено копие на лиценз на Общността“.

2. В ал. 2 след думите „Лицензираните превозвачи“ се поставя запетая и се добавя „лицата по чл. 24е“.

§ 5. В чл. 7б се правят следните изменения:

1. В ал. 1 изречение първо се изменя така:

„Лицензираните превозвачи, лицата по чл. 24е и лицата, извършващи превози за собствена сметка, осъществяват превози на пътници и товари само с моторни превозни средства от категории M2, M3, N2, N3 и само с водачи, които отговарят на изискването за квалификация на водача и притежават карта за квалификация на водача за съответната категория или сертификат за водач на моторно превозно средство за обществен превоз на товари по шосе.“

2. Алинея 3 се изменя така:

„(3) Изискването за обезопасителни колани по ал. 2 не се прилага за:

1. моторни превозни средства от категории M2 и M3, клас A, клас I и клас II, когато в свидетелството за регистрация на моторното превозно средство са посочени места за правостоящи пътници;

2. моторни превозни средства от категории М2 и М3, клас В и клас II, с които се извършва специализиран превоз и превоз на пътници по редовни автобусни линии, когато превозът е с едноточна дължина на маршрута до 30 км, с изключение на специализираните превози на деца и/или ученици.“

3. Алинея 5 се изменя така:

„(5) Оборудването с обезопасителни колани на моторните превозни средства от категории М2 и М3, които не са оборудвани фабрично с такива, се извършва по реда на наредбата по чл. 146, ал. 1 от Закона за движението по пътищата.“

§ 6. В чл. 8 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 се създава изречение второ:

„За издаването на лиценз и/или заверени копия и/или удостоверения за обществен превоз на моторно превозно средство, лицето по чл. 7, ал. 2 подава в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ заявление по образец с приложени към него документи, определени с наредбата по чл. 7, ал. 3.“

2. Създава се нова ал. 3:

„(3) При нередовности и/или непълноти на представените документи по ал. 2 изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ в срок до 3 работни дни при бърза поръчка и до 10 работни дни при обикновена поръчка писмено уведомява лицето и дава срок 10 работни дни за отстраняването им. При неотстраняване на нередовностите и/или непредоставяне на необходимата информация в срока административното производство се прекратява.“

3. Досегашната ал. 3 става ал. 4 и се изменя така:

„(4) Срокът на лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България и на лиценз на Общността се продължава за нови 10 години, ако лицензият превозвач е направил писмено заявление за това не по-късно от 15 дни преди изтичането на срока на валидност на лиценза – при заявена обикновена поръчка за продължаване на срока му, и не по-късно от 7 работни дни преди изтичането на срока на валидност на лиценза – при заявена бърза поръчка за продължаване на срока му, и отговаря на изискванията, определени в наредбата по чл. 7, ал. 3.“

4. Досегашната ал. 4 става ал. 5 и се изменя така:

„(5) Издаването на лиценз или продължаването на срока му се

извършва в срок до 15 дни от подаването на заявлението или от отстраняването на непълнотите по ал. 3 при обикновена поръчка и в срок до 7 работни дни при бърза поръчка.”

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

1. В ал. 1, т. 1, буква „в“ след думите „при осъществяване на дейността от превозвача“ се добавя „системно”.

2. Създават се ал. 3 и 4:

„(3) В случаите по ал. 1, т. 2 правата, произтичащи от лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България или от лиценз на Общността, не се прекратяват, когато за превозвача е образувано производство за прекратяване на правата по реда на ал. 1, т. 1 - до приключването на производството, или при започнала проверка в предприятието по реда на чл. 91а - до нейното приключване.

(4) Превозвачът връща в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ лицензите, заверените копия на лицензи на Общността или удостоверенията за обществен превоз на пътници и товари в срок до 15 дни считано от датата на прекратяването на правата, произтичащи от лицензите или от заповедта за отнемането им.“

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

1. В ал. 1, в изречение първо думите „търговци, притежаващи удостоверения за регистрация“ се заменят с „търговец, притежаващ удостоверение за регистрация, наричан по-нататък „регистриран превозвач“ и след тях се поставя запетая.

2. В ал. 2 запетаята и думите „където се води публичен регистър“ се заменят с „и се вписва в единен таксиметров регистър, който е публичен“.

3. В ал. 3:

а) в основния текст думата „лицата“ се заменя с „търговците“;

б) точка 3 се отменя.

4. В ал. 8, т. 1, буква „в“ след думите „от превозвача“ се добавя „системно”.

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

1. В ал. 1:

а) в т. 3 думите „номер по БУЛСТАТ“ се заменят с „ЕИК“;

б) създава се нова т. 6:

„6. име и фамилия на водачите, които извършват дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка;“

в) досегашната т. 6 става т. 8;

г) създава се т. 7:

„7. номер и дата на валидност на издадено разрешение за всеки автомобил;“

д) създава се т. 9:

„9. датата и основанието за прекратяване на разрешението;“.

2. В ал. 2 след думите „8 години“ се добавя „и отговаря на изискванията на наредбата по ал. 5“.

3. В ал. 5 след думите „както и“ се добавя „условията и редът“, а думата „определя“ се заменя с „определят“.

§ 10. В чл. 126 се правят следните допълнения:

1. В ал. 11 се създава изречение второ:

„Уведомлението съдържа най-малко данните по ал. 12.“

2. Създава се ал. 12:

„(12) Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ създава и поддържа база данни за лицата, извършващи превози на пътници или товари за собствена сметка, съдържаща следната информация:

1. наименование на едноличния търговец или юридическото лице;

2. ЕИК;

3. седалище и адрес на управление на търговеца;

4. информация за вида на превоза, който се извършва;

5. регистрационен номер, марка и модел на превозните средства, с които се извършва превозът.“

3. Създава се ал. 13:

„(13) При промяна на данните по ал. 12 лицата по ал. 1 уведомяват писмено Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ не по-късно от деня на започването на дейността по извършването на превоза.“

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

1. В ал. 1 думите „областни и общински“ се заменят с „областни, общински и междуобластни“.

2. В ал. 2, изречение първо след думата „места“ се поставя запетая и се добавя „определени в наредбата по чл. 18“.

3. Създава се ал. 9:

„(9) Междуобластната транспортна схема включва автобусните линии, свързващи населени места от две съседни области, с изключение на двата областни центъра и се утвърждава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“

§ 12. В чл. 18 след думите „условията и реда за“ се добавя „разработване и“.

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

1. В ал. 2:

а) запетаята и думите „когато възложителят предвижда компенсирание на превозвачите за извършени разходи и/или им предоставя изключителни права срещу изпълнението на задължение за обществена услуга“ се заменят с „в зависимост от разполагаемите финансови средства и възможностите за прехвърляне на оперативния риск на икономически оператор“;

б) създава се изречение второ:

„Когато превозите по автобусни линии се възлагат, без да се прехвърля оперативният риск на икономическия оператор, възлагането се извършва по реда на Закона за обществените поръчки. В останалите случаи изпълнението на превозите се възлага при условията и по реда на Закона за концесиите в съответствие с чл. 4 от 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.“

2. Алинея 6 се изменя така:

„(6) Най-късно до 6 месеца преди възлагане на превозите по маршрутни разписания от утвърдените транспортни схеми кметовете на общини изпращат заявление до органа, утвърждаващ съответното маршрутно разписание, за съгласуване на започването на процедура за възлагане на превозите. Процедурата по възлагане на превозите започва след

съгласуването ѝ за спазване на изискванията на чл. 17, ал. 6 и 7. Договорът за възлагане на превоз на пътници по съответното маршрутно разписание е недействителен, когато процедурата по възлагане е открита без съгласуването ѝ от органа, утвърждаващ съответното маршрутно разписание.“

3. В ал. 7, изречение първо накрая се поставя запетая и се добавя „в едномесечен срок от възлагането им“.

4. Създава се ал. 8:

„(8) На общини, които не са изпълнили или са нарушили задълженията си по ал. 6 и 7, не се предоставят средствата от държавния бюджет по § 4, ал. 1 за съответните разписания.“

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

1. Създава се нова ал. 3:

„(3) Собствениците на автогари могат да допускат срещу заплащане превозвачи, извършващи случайни или специализирани превози на пътници.“

2. Досегашната ал. 3 става ал. 4 и се изменя така:

„(4) Собствениците на автогари прилагат еднакви критерии спрямо всички превозвачи от съответната транспортна схема при определяне размера на цените за преминаване, за престой и за предоставяне на право за продажба на билети.“

3. Алинея 5 се изменя така:

„(5) Определянето на цените по ал. 4, техният максимален размер и условията, при които се извършва актуализация на този размер, се определят с методика, утвърдена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, на база на категоризиране на автогарите. Актуализация на максималния размер на цените по ал. 4 може да се извършва веднъж в годината.“

§ 15. В чл. 23, ал. 2 след думата „писмено“ се добавя „или по електронен път“.

§ 16. В чл. 23а думите „през светлата част на денонощието“ се заменят с „в часовия диапазон между 6,00 и 21,00 часа“.

§ 17. В чл. 23в след думите „организаторът му“ се добавя „осигурява придружител и“.

§ 18. В чл. 24 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Таксиметров превоз на пътници се извършва от лицата по чл. 12, ал. 1 с леки автомобили до седем места, включително мястото на водача, вписани в регистъра по чл. 12, ал. 2, които са оборудвани с електронен таксиметров апарат с оценено съответствие по реда на Закона за техническите изисквания към продуктите и след издаване на разрешение за таксиметров превоз на пътници от съответната община.“

2. В ал. 2 след думите „само с автомобили,“ се добавя „които отговарят на изискванията на наредбата по чл. 12а, ал. 5, за тях има издадено удостоверение за техническата изправност, с което се допускат за движение по пътищата, отворени за обществено ползване и за които има допълнителен преглед за таксиметров превоз на пътници“.

3. Алинея 3 се изменя така:

„(3) Ръководителят на съответното регионално звено на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ издава удостоверение на водач на лек таксиметров автомобил на лице:

1. което притежава свидетелство за управление на моторно превозно средство от категория В, издадено в Република България;

2. което не е осъждано за тежко умишлено престъпление или за престъпления от общ характер по реда на глава втора „Престъпления против личността“, по реда на глава пета „Престъпления против собствеността“ или по реда на глава единадесета, раздел II „Престъпления против транспорта и съобщенията“ от Наказателния кодекс;

3. което не е лишено от право да управлява моторни превозни средства по съдебен или административен ред или свидетелството му за управление не е временно отнето с приложена принудителна административна мярка по реда на чл. 171, т. 1 или 4 от Закона за движението по пътищата или чл. 69а от Наказателно-процесуалния кодекс;

4. което няма наложени административни наказания за управление на моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда до 1,2 на хиляда през последната година;

5. което притежава валидно удостоверение за психологическа годност по смисъла на наредбата по чл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движението по пътищата;

6. на което не му е отнето удостоверение на водач на лек таксиметров автомобил по реда на чл. 106а, ал. 1, т. 7 през последната година;

7. което успешно е положило изпит по теми, определени с наредбата по чл. 12а, ал. 5.“

4. Алинея 4 се изменя така:

„(4) Удостоверението се издава за срок 5 години. Ново удостоверение с нов срок на валидност 5 години се издава без полагане на изпит, ако лицето отговаря на изискванията по ал. 3, т. 1–6 и е подало заявление за преиздаване не по-късно от 6 месеца след изтичането на валидността на удостоверението на водач на лек таксиметров автомобил.“

5. В ал. 6 думите „ал. 3, т. 1–4“ се заменят с „ал. 3, т. 1–7“.

6. В ал. 7 думите „ал. 3, т. 1–4“ се заменят с „ал. 3, т. 1–6“.

7. Създава се нова ал. 9:

„(9) След извършване на превоза водачът на лек таксиметров автомобил издава документ от таксиметровия апарат, съдържащ информация за датата и часа на започването и приключването на превоза, стойността на превоза, изминатото разстояние, времето на превоза, данните на превозвача и регистрационния номер на автомобила, с който е извършен превозът.“

§ 19. В чл. 24а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2, т. 1 след думите „ал. 5“ се поставя запетая и думите „и за него има издаден знак за периодичен преглед за проверка на техническата изправност“ се заменят със „за него има издадено удостоверение за техническа изправност с допълнителен преглед за таксиметров превоз на пътници и е вписано в регистъра по чл. 12, ал. 2“.

2. Алинея 5 се изменя така:

„(5) Издадените разрешения се вписват в регистъра по чл. 12, ал. 2.“

3. В ал. 8 се създава т. 5:

„5. при получено уведомление от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за отнемане на удостоверението за водач на лек таксиметров автомобил, извършващ дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка, на основание чл. 24, ал. 7 или за наложена принудителна административна мярка по чл. 106а, ал. 1.“

§ 20. Член 24б се отменя.

§ 21. В чл. 24в се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1.
2. Създават се ал. 2 и 3:

„(2) Превозите по ал. 1 могат да бъдат извършвани от превозвачи, общини и юридически лица с нестопанска цел за общественнополезна дейност при условията и по реда, определени с наредбата по ал. 1.

(3) Общините и юридическите лица с нестопанска цел могат да извършват превоза по ал. 1 със специални превозни средства от категория М1.“

§ 22. Член 24г се изменя така:

„Чл. 24г. (1) Кметовете на общините създават и поддържат база данни, в която се вписват превозните средства и лицата, извършващи превози с атракционна цел на територията на съответната община, на която ще се извършва дейността след подаване на заявление, не по-рано от 7 дни преди датата на започване на дейността.

(2) Заявлението по ал. 1 съдържа:

1. данни за лицето;
2. данни за моторните превозни средства и пътните превозни средства, с които ще се извършват превозите с атракционна цел;
3. описание на маршрута, съдържащо началната и крайната точка.

(3) Кметовете на общини определят маршрута на движение на пътните превозни средства и на съставите от пътни превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел на територията на съответните общини, като съобразяват маршрутите им на движение да не дублират разписанията на автобусните линии от утвърдената транспортна схема при спазване на изискванията за безопасност за движение по пътищата.

(4) Базите данни по ал. 2 са публични.

(5) Превозите се извършват с водачи, правоспособни за управление на съответното пътно превозно средство.“

§ 23. Създава се чл. 24д:

„Чл. 24д. (1) При извършване на превози с атракционна цел се издава един от следните превозни документи:

1. билети по реда на Наредба № Н-18 от 2006 г. за регистриране и отчитане чрез фискални устройства на продажбите в търговските обекти, изискванията към софтуерите за управлението им и изисквания към лицата, които извършват продажби чрез електронен магазин, издадена от министъра на финансите (обн., ДВ, бр. 106 от 2006 г.; изм. и доп., бр. 7 и 79 от 2007 г., бр. 77 от 2009 г., бр. 49 от 2010 г., бр. 48 и 64 от 2011 г., бр. 7, 27, 54, 78 и 102 от 2012 г., бр. 40 от 2013 г.; изм. с Решение № 5079 от 2013 г. на Върховния административен съд – бр. 93 от 2013 г.; изм. и доп., бр. 111 от 2013 г., бр. 14, 44, 49, 54, 66 и 83 от 2015 г.; изм. с Решение № 6046 от 2015 г. на Върховния административен съд – бр. 83 от 2015 г.; изм. и доп., бр. 84 от 2015 г., бр. 44 и 76 от 2017 г., бр. 80 от 2018 г. и бр. 10, 26, 52 и 75 от 2019 г.) от:

а) електронни касови апарати с фискална памет;

б) фискални принтери;

в) фискални устройства, вградени в автомати за самообслужване, като билетът се издава на хартиен носител;

г) интегрирани автоматизирани системи за управление на търговската дейност;

2. билети по реда на Наредбата за условията и реда за отпечатване и контрол върху ценни книжа (ДВ, бр. 101 от 1994 г.);

3. електронни билети.

(2) Превозните документи по ал. 1 съдържат най-малко следните реквизити:

1. наименованието и адреса на физическото или юридическото лице, регистрирано като търговец, което извършва превоза с атракционна цел;

2. надпис „Билет за атракционен превоз“;

3. номер на билета;

4. превозна цена;

5. дата на издаване на билета - за превозните документи по ал. 1, т. 1;

6. маршрут.“

§ 24. Създава се раздел IV с чл. 24е и 24ж:

„Раздел IV

Пътна помощ

Чл. 24е. (1) Пътна помощ по пътищата, отворени за обществено ползване, се извършва от физически или юридически лица, регистрирани по Търговския закон или по Закона за юридическите лица с нестопанска цел, както и от лица, регистрирани по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, вписани в регистър по ал. 4 и разполагащи с поне едно превозно средство с българска регистрация, собствено или наето, което отговаря на изискванията на ал. 6.

(2) Удостоверението за вписването в регистъра се издава от изпълнителния директор на „Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ или от оправомощено от него длъжностно лице въз основа на следните документи:

1. писмено заявление, в което се посочват пълното наименование и данни за регистрацията на лицето, от което е подадено;
2. списък на превозните средства, с които ще се извършва услугата превоз на превозно средство за ремонт, и адрес на експлоатационната база;
3. заверено копие на договор за наем или лизинг на автомобилите със срок на наема или лизинга, не по-малък от една година, в случаите, когато лицето не ползва само собствени превозни средства, валиден към датата на подаването на искането за издаване на удостоверение за вписването в регистъра; в договора се вписва;
4. документ, удостоверяващ правата на кандидата като абонат на телефонния номер за повикване на пътна помощ;
5. копие от документ за платена такса за издаване на удостоверение.

(3) Когато искането по ал. 2 се подава от лица, регистрирани по законодателството на държава – членка на Европейския съюз, или на друга държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, се прилага и документ, удостоверяващ регистрация по законодателството на държава – членка на Европейския съюз, или на друга държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство.

(4) Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ създава, води и поддържа регистър на лицата, извършващи пътна помощ. В регистъра се вписват:

1. номер и дата на удостоверение по ал. 2;
2. наименование и ЕИК на лицето по ал. 1;
3. данни за моторните превозни средства:
 - а) регистрационен номер;
 - б) марка и модел;
4. телефонен номер за повикване на пътната помощ;
5. адрес на експлоатационната база;
6. дата на заличаване на регистрацията и основанията за това.

(5) Лицата по ал. 1 извършват дейността със собствени или наети специални превозни средства от категории N2 или N3, оборудвани за превоз на автомобили и вписани в регистъра по ал. 4.

(6) Превозните средства по ал. 5 трябва да бъдат обозначени с надпис „ПЪТНА ПОМОЩ“, наименованието на лицето по ал. 1 и телефонен номер за приемане на заявки за извършване на дейността.

(7) За вписване или отписване на превозни средства в регистъра по ал. 5 се подава заявление, към което се прилагат документите по ал. 2, т. 1-3 и 5.

(8) Заявленията по ал. 2 и 7 могат да бъдат изпратени и по електронен път или чрез лицензиран пощенски оператор.

(9) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ или оправомощено от него длъжностно лице отказва издаването на удостоверение за регистрация или вписване на превозни средства в регистъра по ал. 4 с мотивирана заповед, когато не са изпълнени изискванията на ал. 2, 5 или 6.

(10) Заповедта подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Жалбата не спира изпълнението на заповедта.

24ж. (1) Правата, произтичащи от регистрацията по чл. 24е, ал. 2, се прекратяват:

1. със заличаването на регистрацията;
2. с прекратяването на дейността на едноличния търговец;

3. с прекратяването на юридическото лице;

4. по заявление на притежателя на удостоверение за регистрация.

(2) Регистрацията се заличава, когато се установи, че е издадена въз основа на неистински документ или документ с невярно съдържание, лицето престане да отговаря на изискванията на чл. 24е, ал. 1 или при осъществяване на дейността от лицата по чл. 24е, ал. 1 са извършени системни нарушения на този закон или на издадените въз основа на него подзаконови нормативни актове.

(3) Регистрацията се заличава с мотивирана заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ или оправомощено от него длъжностно лице.

(4) Заповедта подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Жалбата не спира изпълнението на заповедта.“

§ 25. В чл. 29б, ал. 1 думите „през светлата част на денонощието“ се заменят с „в часовия диапазон между 6,00 и 21,00 часа“.

§ 26. В чл. 32 думите „установи нарушение“ се заменят с „установят системни нарушения“.

§ 27. В чл. 35, ал. 2 думите „през светлата част на денонощието“ се заменят с „в часовия диапазон между 6,00 и 21,00 часа“.

§ 28. В чл. 36, ал. 1 след думите „да издава“ се добавя „или да осигури издаването на“.

§ 29. В чл. 37, ал. 1 след думата „издава“ се добавя „или осигурява издаването на“.

§ 30. В чл. 39, ал. 2, т. 2 се правят следните допълнения:

1. В буква „е“ след думата „маршрут“ се поставя тире и се добавя „за превозните документи по ал. 1, т. 1“.

2. В буква „ж“ след думата „акт“ се поставя тире и се добавя „за превозните документи по ал. 1, т. 1“.

§ 31. В чл. 41, ал. 1 се правят следните изменения:

1. В изречение първо думата „Превозвачът“ се заменя с „Водачът“.

2. В изречение второ думата „превозвачът“ се заменя с „водачът“.

§ 32. В чл. 59, т. 1 след думата „товарителницата“ се добавя „относно броя на пакетите, маркировката и номерата им“.

§ 33. В чл. 78, ал. 1 след думите „собствена сметка“ се поставя запетая и се добавя „лицата по чл. 24е“.

§ 34. Член 88 се изменя така:

„Чл. 88. Лицата по чл. 6, ал. 1, осъществяващи превози на пътници по автобусни линии, лицата, извършващи превоз за собствена сметка, и лицата по чл. 24е, извършващи превози с моторни превозни средства, които не попадат в обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006 или на Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (ратифицирана със закон - ДВ, бр. 28 от 1995 г.) (ДВ, бр. 99 от 1995 г.), наричана по-нататък "АЕТР", изготвят график за работа за водачите.“

§ 35. В чл. 89а, ал. 2 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 2 накрая се поставя запетая и се добавя „не участват в капитала, управлението или контрола на търговски дружества, които са превозвачи или извършват превози за собствена сметка“.

2. В т. 3 след думата „правоотношение“ се добавя „с трудови договори, за които е изпратено уведомление по реда на чл. 62 от Кодекса на труда“ и след думата „притежава“ се добавя „най-малко средно“.

3. В т. 4 след думата „условия“ се поставя запетая и се добавя „помещение с точен адрес с прилежаща инфраструктура към него“.

4. Създава се т. 6:

„6. не са включили в органите си за управление физически лица, участвали в органите на управление на регистрирани лица с отнета регистрация по чл. 89в, ал. 1, т. 2 и 3 през предходен двугодишен период.“

§ 36. В чл. 89б се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1 и в нея в т. 2 думите „ал. 9“ се заменят с „ал. 8“.

2. Създават се ал. 2-5:

„(2) В случаите по чл. 89б, ал. 1, т. 3 регистрираните лица подават заявление, към което в зависимост от промяната се прилагат съответните документи по чл. 89а, ал. 4.

(3) При заявена промяна на обстоятелства по чл. 89а, ал. 2 председателят на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор или оправомощени от него длъжностни лица в едномесечен срок вписват

промяната в регистъра по чл. 89г и издават удостоверение за това, когато са изпълнени изискванията на чл. 89а, ал. 2-5.

(4) Удостоверението по ал. 1 се издава за срока до изтичане на срока по чл. 89а, ал. 6.

(5) За издаването на удостоверението се събират такси, определени с тарифа за таксите, които се събират в системата на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор по Закона за държавните такси.“

§ 37. В чл. 89в се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в т. 1 думите „на изискванията“ се заменят с „на някое от изискванията“;

б) в т. 2 пред думите „този закон“ се поставя запетая и се добавя „Регламент (ЕС) № 165/2014“;

в) създават се т. 4 и 5:

„4. монтира устройство за манипулиране (за промяна на данните, регистрирани или записани от) на тахографи и/или прикрива наличието на такова;

5. извършва монтаж, проверки или ремонт на тахографи извън посоченото в удостоверението за регистрация място за сервизна дейност.“

2. В ал. 3 думата „една“ се заменя с „две“.

3. В ал. 4 след думата „временно“ се поставя запетая и се добавя „възобновяват действието на сервиз с временно спряна регистрация“.

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

1. В ал. 1 след думите „Министерството на вътрешните работи“ се поставя запетая и се добавя „Министерството на правосъдието“.

2. В ал. 3 се създава т. 13:

„13. да предписват мерки за отстраняване на нарушението, възникнало при осъществяването на дейността от превозвача, и да определят срок за отстраняването му.“

3. В ал. 8 след думите „чл. 89, ал. 4“ се добавя „и на Регламент (ЕС) № 165/2014.“

4. В ал. 9 т. 1 се изменя така:

„1. дават задължителни предписания за предприемане на коригиращи действия, когато е констатирано, че не са спазени изискванията на Регламент (ЕС) № 165/2014, на този закон и на наредбата по чл. 89, ал. 4;“.

5. Създава се нова ал. 11:

„(11) Когато при проверките по ал. 8 възникне съмнение за манипулиране или злоупотреба с тахографа, длъжностните лица от Държавната агенция за метрологичен и технически надзор имат право да насочат превозното средство към сервиз за тахографи, различен от този, в който са извършени монтажът или ремонтът на тахографа, за извършване на повторна проверка на тахографа.“

6. Досегашната ал. 11 става ал. 12.

7. Досегашната ал. 12 става ал. 13 и в нея числото „11“ се заменя с „12“.

§ 39. В чл. 92, ал. 2 думите „и чл. 96, ал. 4“ се заличават.

§ 40. В чл. 93а се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 3:

„(3) Който не изпълни задълженията си по чл. 89б, ал. 1, т. 3, се наказва с имуществена санкция 2000 лв.“

2. Досегашната ал. 3 става ал. 4.

3. Създава се нова ал. 5:

„(5) Който възпрепятства изпълнението на служебните задължения на длъжностни лица по чл. 91, ал. 8, се наказва с глоба 1500 лв.“

4. Досегашната ал. 4 става ал. 6 и в нея думите „ал. 1, 2 или 3“ се заменят с „ал. 1-5“ и думите „10 000 лв.“ се заменят с „в двоен размер“.

§ 41. В чл. 93 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „редовно издадени лиценз“ се заменят с „издадено за моторното превозно средство удостоверение за обществен превоз на пътници или товари, заверено копие на лиценз на Общността“.

2. В ал. 2 числото „500“ се заменя със „100“.

3. В ал. 5:

а) думите „периода на светлата част на денонощието“ се заменят с „часовия диапазон между 6,00 и 21,00 часа“;

б) в т. 1 числото „1000“ се заменя с „500“;

в) в т. 2 числото „3000“ се заменя с „1000“.

4. В ал. 6 числото „1000“ се заменя с „300“.

5. В ал. 7 числото „500“ се заменя с „200“.

6. В ал. 8 след думите „медицински преглед“ се поставя запетая и се добавя „извършен при условията и по реда, определени с наредбата по чл. 7а, ал. 3“ и числото „500“ се заменя с „200“.

7. В ал. 9 числото „1000“ се заменя с „500“.

§ 42. В чл. 93б навсякъде числото „500“ се заменя с „300“, числото „1500“ се заменя с „500“ и числото „1000“ се заменя с „500“.

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

1. В ал. 3 числото „500“ се заменя със „100“.

2. В ал. 6 числото „1500“ се заменя с „500“.

3. В ал. 7 т. 1 се отменя.

4. В ал. 8-12 числото „1500“ се заменя с „500“.

5. В ал. 21, т. 2 числото „1500“ се заменя с „500“.

6. В ал. 24 числото „500“ се заменя със „100“.

§ 44. В чл. 93г се създава ал. 4:

„(4) На превозвач или на лице по чл. 12б, ал. 1, което извършва превоз за собствена сметка, които не спазват изискванията за извличането на данните от тахографа или от картата на водача, определени с наредбата по чл. 98, ал. 1, когато това не е довело до загуба на данни, се налага имуществена санкция в размер 200 лв.“

§ 45. В чл. 94, ал. 2 се изменя така:

„(2) Който допусне извършването на обществен превоз на пътници без да осигури на водача необходимите документи за платена превозна цена и багажни разписки, се наказва с имуществена санкция в размер 1500 лв.“

§ 46. В чл. 95, ал. 1 се правят следните изменения и допълнения:

1. В основния текст думата „което“ се заменя със „с което се извършва таксиметров превоз или превоз на пътници или товари или превоз за собствена сметка, и моторното превозно средство“.

2. В т. 3 след думата „апарат“ се добавя „в режим на отчитане на превоза“.

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

1. В ал. 1, т. 1 думите „водачът на което не е снабден със заверено копие на лиценз“ се заменят с „което не е включено в списъка на превозните средства към лиценза“.

2. В ал. 5:

а) в т. 1 се създава буква „г“:

„г) допусне или разпреди извършването на превоз с моторно превозно средство, водачът на което не е снабден със заверено копие на лиценз на Общността;“

б) точка 3 се изменя така:

„3. който не организира извършването на предпътни медицински прегледи на водачите съгласно изискванията, определени с наредбата по чл. 7а, ал. 3, или допусне или разпреди извършването на обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници или на товари от водачи, които не са преминали предпътен медицински преглед в съответствие с изискванията на наредбата по чл. 7а, ал. 3;“.

§ 48. В чл. 96б, ал. 1 думите „периода на светлата част на денонощието“ се заменят с „часовия диапазон между 6,00 и 21,00 часа“.

§ 49. Създава се чл. 96д:

„Чл. 96д. (1) Наказва се с глоба в размер 500 лв. ръководител на транспортна дейност на предприятие, който не изпълни задълженията си по 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.

(2) За повторно нарушение по ал. 1 наказанието е глоба в размер 1000 лв.“

§ 50. В чл. 102, ал. 3 след думите „по чл. 22, ал. 3“ се добавя „или методиката по чл. 22, ал. 5“.

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

1. В ал. 3 числото „3000“ се заменя с „1000“.
2. В ал. 4 числото „3000“ се заменя с „1000“.
3. В ал. 5 числото „2000“ се заменя с „1000“.
4. В ал. 6 числото „3000“ се заменя с „1500“.
5. В ал. 7 числото „5000“ се заменя с „2000“.

6. Алинея 13 се изменя така:

„(13) Когато нарушението по ал. 1, 2, 4, 7, 10 и 12 е извършено повторно, наказанието е имуществена санкция в двоен размер, а при системни нарушения - наказанието е имуществена санкция в троен размер и отнемане на лиценза за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България или лиценза на Общността.”

§ 52. В чл. 104з се правят следните изменения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Превозвач, който не е върнал в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ лиценз, заверено копие на лиценз на Общността или удостоверение за обществен превоз на пътници или товари на територията на Република България в срока по чл. 11, ал. 4, се наказва с имуществена санкция в размер 500 лв. за всеки невърнат лиценз, заверено копие или удостоверение.”

2. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Превозвач, който не е върнал в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ в 14-дневен срок заверено копие на лиценз на Общността или удостоверение за обществен превоз на пътници или товари на територията на Република България в случаите по чл. 106а, ал. 1, т. 6, се наказва с имуществена санкция в размер 500 лева за всяко невърнато копие или удостоверение.”

3. Алинея 4 се изменя така:

„(4) Превозвач, на когото е приложена принудителна административна мярка по чл. 106а, ал. 1, т. 6, но извършва обществен превоз на пътници или товари, се наказва с имуществена санкция в размер 2000 лв.”

4. Алинея 6 се изменя така:

„(6) 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. Със съставянето на акта за установяване на административно нарушение завереното копие се отнема.”

5. Алинея 7 се изменя така:

„(7) При повторно нарушение по ал. 4-6 се налага имуществена санкция в размер 3000 лв.”

§ 53. Създава се чл. 104и:

„Чл. 104и. (1) Водач, който извършва превоз на повредено превозно средство по пътищата, отворени за обществено ползване, без редовно издадено удостоверение за вписване в регистъра по чл. 24е, ал. 4 се наказва с глоба в размер 1000 лв.

(2) Който допусне извършването на превоз на повредено превозно средство по пътищата, отворени за обществено ползване, с превозно средство, което:

1. не отговаря на изискванията на чл. 24е, ал. 5, се наказва с имуществена санкция в размер 1000 лв.;

2. не е обозначено съгласно изискванията на чл. 24е, ал. 6, се наказва с имуществена санкция в размер 500 лв.;

3. не е вписано в регистъра по чл. 24е, ал. 4, се наказва с имуществена санкция в размер 1000 лв.

(3) При повторно нарушение по ал. 1 и 2 санкциите се налагат в двоен размер.“

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

1. В ал. 1:

а) точки 1 и 2 се изменят така:

„1. временно спиране от движение на моторно превозно средство до отстраняване на несъответствието, но за не повече от 12 месеца:

а) с което се извършва превоз на пътници или товари, без за него да има издадено заверено копие от лиценз на Общността или удостоверение за обществен превоз на пътници или товари;

б) което не е включено в списък към удостоверение за регистрация за извършване на таксиметров превоз на пътници или е без разрешение за извършване на таксиметров превоз на пътници за съответната община;

в) с което се извършва превоз за собствена сметка на пътници или товари, без да са изпълнени изискванията по чл. 12б, ал. 1, ал. 10 и 11;

г) с което се извършва превоз на повредено превозно средство без да са изпълнени изискванията по чл. 24е;

2. временно спиране от движение на моторно превозно средство при повторно извършване на нарушение по т. 1 до отстраняване на несъответствието, но за не повече от 24 месеца;“

б) в т. 3:

аа) в буква „б“ след думите „специализиран превоз“ се поставя запетая и се добавя „превоз за собствена сметка или таксиметров превоз“, а думите „до заплащане на парична гаранция или“ се заличават;

бб) в буква „в“ думите „до заплащане на парична гаранция или“ се заличават;

вв) в буква „д“ думите „до заплащане на парична гаранция или“ се заличават;

в) точка 4 се изменя така:

„4. временно отнемане на свидетелството за управление на моторно превозно средство на водач, който:

а) е нарушил правилата за времето за управление, прекъсване на управлението или почивка - докато не бъде ползвано времето за прекъсване или почивка;

б) извършва обществен превоз на пътници или товари с моторно превозно средство, без за него да има издадено заверено копие от лиценз на Общността или удостоверение за обществен превоз на пътници или товари или не е включено в списък към удостоверение за регистрация за извършване на таксиметров превоз на пътници – за срок 1 година;

в) извършва обществен превоз на пътници по автобусни линии под формата на случаен или специализиран превоз, превоз за собствена сметка или с лек таксиметров автомобил – за срок 1 година;“

г) създава се т. 7:

„7. временно отнемане на удостоверението на водач на лек таксиметров автомобил за срок една година на водач на лек таксиметров автомобил, който извършва таксиметров превоз на пътници:

а) без включен таксиметров апарат в режим на регистриране на превоза;

б) без издадено разрешение и/или моторното превозно средство не е включено в списъка към удостоверение за регистрация за извършване на таксиметров превоз на пътници;

в) с таксиметров апарат, който не е с оценено съответствие и/или не е преминал метрологичен контрол;

г) с лек таксиметров автомобил, оборудван с устройство или приспособление, свързано с работата на таксиметровия апарат, което дава възможност за записване и отчитане на неверни данни;

д) при повторно извършване на нарушение на този закон, за което има влязло в сила наказателно постановление и/или принудителна административна мярка.“

2. В ал. 2 се създава т. 6:

„6. отнемане на удостоверението на водач на лек таксиметров автомобил.“

3. Алинеи 5 и 6 се отменят.

4. Алинея 7 се изменя така:

„(7) Табелите с регистрационните номера и документите, удостоверяващи регистрацията на моторното превозно средство, иззети по реда на ал. 3, се връщат след отстраняването на несъответствието или изтичането на срока по ал. 1, т. 1 или 2 и заплащане на наложената с наказателното постановление глоба.“

5. Създава се ал. 8:

„(8) Свидетелството за управление, иззето по реда на ал. 1, т. 4, букви „б“ и „в“, се изпраща на органа, който го е издал, заедно с копие на заповедта за наложената принудителна административна мярка.“

§ 55. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения:

1. Точки 1-3 се изменят така:

„1. „Обществен превоз“ е превоз, извършван за чужда сметка или срещу заплащане или икономическа облага, който се извършва с моторно превозно средство.

2. „Превоз на пътници“ е дейност на физическо или юридическо лице, което извършва услуги по извършване на превоз на пътници с моторно превозно средство за чужда сметка или срещу заплащане или икономическа облага.“

3. „Превоз на товари“ е превоз на товари с моторно превозно средство, осъществяван от физическо или юридическо лице за чужда сметка или срещу възнаграждение с моторни превозни средства, конструирани и оборудвани за превоз на товари, както и празните курсове, направени във връзка с превоза.“

2. Точка 28 се изменя така:

„28. „Системно нарушение“ е нарушението, извършено в едногодишен срок от влизането в сила на наказателното постановление, с което на нарушителя е наложено наказание за същото по вид нарушение, квалифицирано като повторно.“

3. Точка 36 се отменя.

4. Точка 39 се отменя.

5. Създават се т. 56-58:

„56. „Икономическа облага“ е всяка икономическа изгода, която лицето не би получило при нормални пазарни условия или обратно - ще избегне разходите, които нормално би трябвало да бъдат отчислени от собствените му финансови ресурси, като по този начин се попречи на последиците от безпрепятственото действие на пазарните механизми.

57. „Превоз с атракционна цел“ е превоз на пътници по предварително определен маршрут от кмета на съответната община, с моторни превозни средства от категория М2 или М3 или със състав от превозни средства, състоящ се от моторно превозно средство с максимална конструктивна скорост, непревишаваща 25 km/h, предназначено за теглене на едно или повече ремаркета, специално проектирани за превоз на пътници.

58. „Пътна помощ“ е превоз на повредено или аварирало превозно средство с моторно превозно средство, конструирано за тази цел.“

§ 56. Създава се § 2а:

„§ 2а. Заявленията по този закон, подавани до Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, могат да бъдат подадени лично или чрез упълномощено лице или по пощата до седалището на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ в гр. София или във всяко регионално звено на агенцията в областните градове, или да бъдат подписани с квалифициран електронен подпис и подадени по електронен път по реда на Закона за електронния документ и електронния подпис.“

§ 57. В § 4, ал. 1 от Заключителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. В основния текст думите „на Република България“ се заменят с „и в общинските бюджети“.

2. В т. 1 думата „планински“ се заменя със „слабонаселени“, а думите „по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ се заличават.

3. В ал. 3 се създава изречение второ: „С наредбата се определя и методиката за разпределянето на средствата, предоставени от държавния бюджет.”

4. Създава се ал. 6:

„(6) Средствата по ал. 1, т. 2, които са за безплатно пътуване на определени със закон категории пътници, се осигуряват за сметка на предвидените разходи в държавния бюджет.”

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 58. В Закона за движението по пътищата (обн., ДВ, бр. 20 от 1999 г.; изм. и доп., бр. 1 от 2000 г., бр. 43 и 76 от 2002 г., бр. 16 и 22 от 2003 г., бр. 6, 70, 85 и 115 от 2004 г., бр. 79, 92, 99, 102, 103 и 105 от 2005 г., бр. 30, 34, 61, 64, 80, 82, 85 и 102 от 2006 г., бр. 22, 51, 53, 97 и 109 от 2007 г., бр. 36, 43, 69, 88 и 102 от 2008 г., бр. 74, 75, 82 и 93 от 2009 г., бр. 54, 98 и 100 от 2010 г., бр. 10, 19, 39 и 48 от 2011 г.; Решение № 1 на Конституционния съд от 2012 г. - бр. 20 от 2012 г.; изм. и доп., бр. 47, 53, 54, 60 и 75 от 2012 г., бр. 15 и 68 от 2013 г., бр. 53 и 107 от 2014 г., бр. 14, 19, 37, 79, 92, 95, 101 и 102 от 2015 г., бр. 13, 50, 81, 86, 98 и 101 от 2016 г., бр. 9, 11, 54, 58, 77 и 97 от 2017 г., бр. 2, 7, 17, 55, 59, 62, 77, 86 и 105 от 2018 г. и бр. 13, 17 и 60 от 2019 г.) се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 9, ал. 1 след думите „забранено движението на“ се добавя „самобалансиращи се превозни средства“.

2. В чл. 14, ал. 1 думата „наредба“ се заменя с „наредби“.

3. В чл. 69 думите „могат да спират за слизване или качване на пътници“ се заменят с „могат да спират само за слизване на пътници“.

4. В чл. 79:

а) в основния текст след думите „всеки велосипед“ се добавя „и индивидуално електрическо превозно средство“;

б) точка 2 се изменя така:

„2. механичен или електронен звънец и да няма друг звуков сигнал;“

в) в т. 3 в началото се добавя „за велосипеда“ и се поставя тире;

г) създава се нова т. 4:

„4. за индивидуалното електрическо превозно средство - устройство за излъчване на бяла или жълта добре различима светлина отпред и устройство за излъчване на червена светлина отзад;“

д) досегашната т. 4 става т. 5 и в нея след думата „колелата“ се добавя „на велосипедите“.

5. Създава се чл. 80а:

„Чл. 80а. (1) Водачът на индивидуално електрическо превозно средство при движение е длъжен:

1. да ползва в тъмните часове на денонощието и/или при намалена видимост светлоотразителни елементи върху видимата част на облеклото, позволяващи да бъде лесно забелязан;

2. да се движи по изградената велосипедна инфраструктура, а при липса на такава - възможно най-близо до дясната граница на платното за движение;

3. в тъмните часове на денонощието и/или при намалена видимост да управлява индивидуалното електрическо превозно средство с включени светлини;

4. да се движи с изправна спирачна система на управляваното индивидуално електрическо превозно средство;

5. да ползва каска, ако е на възраст до осемнадесет години.

(2) На водача на индивидуалното електрическо превозно средство е забранено:

1. да се движи по улици I клас и по пътища, на които максимално разрешената скорост е над 50 km/h;

2. да се движи по улици II клас без изградена велосипедна инфраструктура;

3. да се движи в зони, обозначени с пътен знак B9 – „Забранено е влизането на велосипеди“;

4. да се движи по улици, обозначени с пътен знак Г13 – „Пътна лента или платно за движение само на превозни средства от редовните линии“;

5. да развива скорост, по-висока от 25 km/h;

6. да превозва други лица;

7. да се движи успоредно до друго индивидуално електрическо превозно средство или двуколесно пътно превозно средство;

8. да управлява превозното средство, без да държи кормилото с ръка;

9. да се движи в непосредствена близост до друго пътно превозно средство или да се държи за него;

10. да превозва, да тегли или да тласка предмети, които пречат на управлението на превозното средство или създават опасност за другите участници в движението;

11. да управлява превозното средство по площите, предназначени само за пешеходци;

12. да използва мобилен телефон при управлението на индивидуално електрическо превозно средство.

(3) Минималната възраст на водача за управление на индивидуално електрическо превозно средство е:

1. шестнадесет години – по велосипедна инфраструктура, улици от II до VI клас и пътища с максимално разрешена скорост до 50 km/h;

2. четиринадесет години – само по велосипедни алеи.

(4) Всяка община може с наредба на общинския съвет да определи:

1. по-ниски максимално допустими скорости за движение на територията на съответната община;

2. ред и условия за използване на индивидуални електрически превозни средства под формата на споделено ползване, включително максимално допустим брой превозни средства и задължителни зони за тяхното паркиране;

3. други правила при използване на индивидуални електрически превозни средства.”

6. В чл. 81, в основния текст след думата „средство“ се поставя запетая и се добавя „с изключение на индивидуално електрическо превозно средство“.

7. В чл. 83, ал. 2 думите „специален автомобил“ се заменят с „автомобил със специално предназначение за тази цел“.

8. В чл. 87, т. 2 след думата „тегленето“ се добавя „на индивидуални електрически превозни средства“ и се поставя запетая.

9. В чл. 107, т. 2 думите „мотопед или мотоциклет“ се заменят с „мотопед, мотоциклет или индивидуално електрическо превозно средство“.

10. В чл. 110 думите „мотопед или мотоциклет“ се заменят с „мотопед, мотоциклет или индивидуално електрическо превозно средство“.

11. В чл. 143, ал. 1 се създава изречение второ:

„Моторни превозни средства от категория M2 и M3, с изключение на къмпинг-автомобилите, и моторни превозни средства от категория N3 могат да се регистрират само от юридическо лице, едноличен търговец или от физическо лице, регистрирано като земеделски стопанин по реда на Закона за подпомагане на земеделските производители.“

12. Член 148в се отменя.

13. В чл. 150 след думата „когато“ се добавя „превозното средство е индивидуално електрическо превозно средство или“.

14. В чл. 167, ал. 2, т. 1 след думата „пешеходците“ се поставя запетая и се добавя „на правилата за движение от водачите на индивидуални електрически превозни средства, движещи се по велосипедна инфраструктура“.

15. В чл. 183:

а) в ал. 1 се създават т. 6 и 7:

„6. управлява велосипед в нарушение на чл. 80, т. 3;

7. управлява индивидуално електрическо превозно средство в нарушение на чл. 80а, ал. 1, т. 1 и 5“;

б) в ал. 4 се създава т. 13:

„13. управлява индивидуално електрическо превозно средство в нарушение на чл. 80а, ал. 1, т. 2-4, ал. 2 и 3.“

16. В § 6 от Допълнителните разпоредби:

а) в т. 11 след думите „релсовите превозни средства“ се поставя запетая и се добавя „и индивидуалните електрически превозни средства“;

б) в т. 12, буква „г“ се изменя така:

„г) със специално предназначение – моторни превозни средства от категории M или N, притежаващи специфични технически характеристики, които им позволяват да изпълняват функции, изискващи специална конфигурация или оборудване;“

в) създават се т. 18б и 18в:

„18б. „Индивидуално електрическо превозно средство“ е пътно превозно средство, оборудвано с електрически двигател/и и максимална конструктивна скорост, надвишаваща 6 km/h, без или със място за сядане с височина на точка R (референтна точка на седене), ненадвишаваща 540 mm,

когато превозното средство е с не повече от две колела или с височина на точка R, ненадвишаваща 400 mm, когато превозното средство е с три или повече колела, със собствена маса до 50 kg. Не са индивидуални електрически превозни средства инвалидните колички, обслужващи лица с увреждания.

18в. „Самобалансиращо се превозно средство“ е превозно средство с едно колело или с две успоредно разположени колела, задвижвано от двигател, чиято максимална конструктивна скорост не надвишава 25 km/h, за което е характерно присъщо нестабилно равновесие и което се нуждае от спомагателна контролна система, за да се поддържа в равновесие.“

§ 59. В Закона за гражданското въздухоплаване (обн., ДВ, бр. 94 от 1972 г.; изм. и доп., бр. 30 от 1990 г., бр. 16 от 1997 г., бр. 85 от 1998 г., бр. 12 от 2000 г., бр. 34 и 111 от 2001 г., бр. 52 и 70 от 2004 г., бр. 88 и 102 от 2005 г., бр. 30, 36, 37, 105 и 108 от 2006 г., бр. 10, 41 и 109 от 2007 г., бр. 36, 66 и 67 от 2008 г., бр. 35, 47, 82 и 102 от 2009 г., бр. 63, 73 и 94 от 2010 г., бр. 41, 81 и 99 от 2011 г., бр. 38, 60 и 82 от 2012 г., бр. 15 и 66 от 2013 г., бр. 12, 53 и 98 от 2014 г., бр. 28 и 89 от 2015 г., бр. 15 и 95 от 2016 г., бр. 58 и 96 от 2017 г., бр. 56 от 2018 г. и бр. 1 и 62 от 2019 г.), в чл. 8 се правят следните изменения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията провежда държавната политика в областта на гражданското въздухоплаване.“

2. В ал. 2 изречение първо се изменя така:

„Регулаторните и контролни функции в областта на гражданското въздухоплаване се изпълняват от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.“

§ 60. В Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 12 от 2000 г.; изм. и доп., бр. 111 от 2001 г., бр. 24 и 70 от 2004 г., бр. 11 от 2005 г.; Решение № 5 на Конституционния съд от 2005 г. - бр. 45 от 2005 г.; изм. и доп., 87, 88, 94, 102 и 104 от 2005 г., бр. 30, 36, 43, 65, 99 и 108 от 2006 г., бр. 41, 54 и 109 от 2007 г., бр. 67, 71, 98 и 108 от 2008 г., бр. 47 и 81 от 2009 г., бр. 61 и 88 от 2010 г., бр. 23 от 2011 г., бр. 32 и 53 от 2012 г., бр. 15, 28, 66 и 109 от 2013 г.; Решение № 3 на Конституционния съд от 2014 г. - бр. 24 от 2014 г.; изм. и доп, бр. 98 от 2014 г., бр. 14 и 52 от 2015 г., бр. 26 от 2016 г., бр. 13, 58 и 96 от 2017 г. и бр. 28 от 2018 г.), в чл. 115к ал. 1 се изменя така:

„(1) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията провежда държавната политика в областта на пристанищната дейност в Република България.“

§ 61. В § 33, т. 3 от Преходните и заключителните разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (ДВ, бр. 80 от 2018 г.) думите „18-месечен“ се заменят с „30-месечен“.

§ 62. Лицата, притежаващи лиценз за обществен превоз на пътници или товари на територията на Република България или лиценз за извършване на международни превози на пътници или товари – лиценз на Общността, привеждат дейността си в съответствие с § 3, т. 6 от този закон в срок не по-късно от една година от влизането му в сила.

§ 63. На моторни превозни средства от категория M2 и M3 с изключение на къмпинг-автомобилите и моторни превозни средства от категория N3, които не са регистрирани от юридическо лице, едноличен търговец или от физическо лице, регистрирано като земеделски стопанин по реда на Закона за подпомагане на земеделските производители, служебно се прекратява регистрацията след 31 декември 2021 г.

§ 64. Вписаните в Регистъра по чл. 148в от Закона за движението по пътищата лица, извършващи пътна помощ, привеждат дейността си в съответствие с този закон в двугодишен срок от влизането му в сила.

§ 65. Законът влиза в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник“, с изключение на § 8, т. 2, § 9, т. 1, буква „г“, § 19, т. 2 и § 20, които влизат в сила две години след обнародването му.

Законът е приет от 44-ото Народно събрание на 2020 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:**

(Цвета Караянчева)

М О Т И В И

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

С предложения проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози се цели следното:

- намаляване на превозвачите, които не отговарят на условията за установяване, т. нар. „пощенски кутии“;
- намаляване на административната тежест на лицата, осъществяващи таксиметрова дейност, чрез създаването на единен публичен таксиметров регистър;
- създаване на условия за ограничаване на възможностите за извършване на нерегламентирани превози;
- повишаване качеството на извършваната контролна и административнонаказателна дейност;
- регламентиране на превозите с атракционна цел;
- регламентиране на превозите на повредени пътни превозни средства, т. нар. „Пътна помощ“;
- регламентиране на правилата за движението по пътищата с индивидуални електрически превозни средства чрез промени в Закона за движението по пътищата;
- разграничаване между органа, който провежда политиката в автомобилния транспорт, гражданското въздухоплаване и пристанищната дейност, и органа, който упражнява регулаторни, координационни и контролни функции в съответната област, чрез промени в Закона за гражданското въздухоплаване и в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

Във връзка със зачестилите случаи на констатирани от контролните органи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ превозвачи, неотговарящи на условията за установяване, *съгласно Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския Парламент 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 относно лицата, които отговарят на изискванията за добра репутация и професионална компетентност*, наричан по-нататък „Регламента“, със законопроекта се предлага въвеждане на

допълнителни изисквания към превозвачите с оглед на упражняване на по-ефективен контрол върху превозвачите, които притежават лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България или лиценз на Общността за извършване на международен превоз на пътници или товари, и за ограничаване на фиктивната регистрация на превозвачи.

Прецизирани са текстовете за доказване на финансова стабилност с цел намаляване на административната тежест за превозвачите, като е предвидено, че изискването за липса на публични задължения е изпълнено, когато за търговеца няма получено уведомление по чл. 182, ал. 2, т. 2 или чл. 221, ал. 6 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс.

Прецизирани са текстовете относно прекратяване на правата, произтичащи от лиценза за превоз на пътници или товари, като е уточнено, че същите се прекратяват, когато превозвачът е извършил системни нарушения.

С цел да се преустанови практиката превозвачи, извършили нарушения, да прекратят правата от притежавания от тях лиценз по своя инициатива и да подадат заявление за издаване на нов, за да избегнат започване на административно производство по прилагане на принудителни административни мерки, в законопроекта е предвидено правата, произтичащи от лиценз, да не се прекратяват по искане на собственика до приключване на производство за отнемане на лиценза по решение на лицензиращия орган или при започнала проверка в предприятието - до нейното приключване.

Действащият Закон за автомобилните превози не предвижда срок за връщане на лиценза на Общността и заверените копия към него, съответно на лиценза и удостоверенията към него за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, когато на превозвача е наложена принудителна административна мярка „спиране на дейността на превозвача“ чрез отнемане на заверените копия на лиценза на Общността или на удостоверенията към лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България. Това от своя страна затруднява изпълнението на приложената принудителна административна мярка, предвид факта, че заверените копия към лиценза на Общността, съответно удостоверенията към лиценза за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, не се съхраняват в помещенията на транспортното предприятие, а се намират на борда на превозните средства. В тази връзка се предвижда регламентирането на срок

за връщането на заверените копия от лиценза или на удостоверенията към лиценза за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, съответно и административнонаказателна отговорност за превозвача за неизпълнение на задълженията в този срок.

По отношение на таксиметровия превоз на пътници са предложени промени, свързани с намаляване на административната тежест, в изпълнение на Решение № 704 на Министерския съвет от 5 октомври 2018 г., чрез обединяване на Публичния регистър, воден от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за издадените удостоверения, и регистрите на общинските администрации - за издадените от тях разрешения. С цел спазване на изискванията на чл. 15, ал. 1 и 6 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и на Закона за електронното управление е предвидено Регистърът за превозвачи, осъществяващи обществен превоз на пътници с лек таксиметров автомобил, или за водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка, да бъде публичен.

Предлага се отмяна на разпоредбата на чл. 24б от Закона за автомобилните превози, в която е предвидено издаване на наредба относно функционалните и техническите изисквания, на които трябва да отговаря фискалната памет на електронните таксиметрови апарати, предназначени за регистрация и контрол на оборота от услугите с леки автомобили за таксиметров превоз на пътници, въвеждането ѝ в експлоатация, регистрацията и контролът върху техническото състояние. Отмяната на разпоредбата се предлага поради наличието на съществуваща Наредба за съществени изисквания и оценяване на съответствието на средствата за измерване, приета с Постановление № 47 на Министерския съвет от 2016 г. (обн., ДВ, бр. 23 от 2016 г.), в която са регламентирани изискванията към таксиметровите апарати в съответствие с Директива 2004/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно измервателните уреди (ОВ, L 135/1 от 30 април 2004 г.).

Предвид изискването за задължително прилагане на еднакви критерии от собствениците на автогари към превозвачите (в чл. 22, ал. 4 от законопроекта) е предвидена възможност за диференциране на размера на максималните цени за автогарово обслужване по видове транспортни схеми. Предлагат се и разпоредби, предвиждащи санкции по отношение на неспазване на изискванията, определени в Методиката, регламентираща формирането на цените, утвърдена от министъра на транспорта,

информационните технологии и съобщенията, на базата на категоризиране на автогарите.

Превозът на повредени пътни превозни средства, т. нар. „пътна помощ“, се извършва срещу заплащане и по своята същност е обществен превоз на товари, поради което се предлага техническите изисквания към превозните средства, изискванията към водачите, както и обществените отношения, свързани с тази дейност, да се регламентират със Закона за автомобилните превози.

Липсата на регламентация на превозите с атракционна цел води до невъзможност по отношение на същите да бъде осъществяван контрол, поради което в законопроекта се предлага превозните средства, с които се извършват този вид превози, да бъдат регистрирани в съответната община, на територията на която ще се осъществяват превозите с атракционна цел. Предвидена е и легална дефиниция на „превоз с атракционна цел“.

В чл. 24в от Закона за автомобилните превози е предвидено издаването на наредба от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за условията и реда за извършване на превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства. Съгласно действащия закон обществен превоз на пътници може да се извършва само с превозни средства от категория M2, M3 или с леки таксиметрови автомобили. В много случаи е икономически нерентабилно да се използват пътни превозни средства от категории M2 или M3 за превози на тези лица, а е целесъобразно да се използват пътни превозни средства от категория M1 с 8+1 места, специално проектирани за тази цел. В тази връзка в проекта на закон е предвидено изключението при осъществяването на превоз на лица с увреждания и на лица с намалена подвижност да не се изисква лиценз, ако превозът се извършва с превозни средства от категория M1 от общини и юридически лица с нестопанска цел за общественополезна дейност.

Извършването на превози с моторни превозни средства от категории M2 и M3, клас B и клас II – за специализиран превоз и превоз на пътници по редовни автобусни линии с дължина на маршрута до 30 км, в които се допускат и правостоящи пътници, създава затруднения предвид невъзможността за използване на автобуси без обезопасителни колани за този вид превози. В тази връзка в законопроекта се предвижда изискването за оборудване с обезопасителни колани да не се прилага за моторни превозни средства от категории M2 и M3, клас A и клас I, както и от категории M2 и M3, клас B и клас II, с които се извършва специализиран превоз и

превоз на пътници по редовни автобусни линии, когато превозът е с еднопосочна дължина на маршрута до 30 км, с изключение на специализираните превози на деца и/или ученици.

Поради несъответствието на размера на някои от санкциите със степента на обществена опасност на съответните нарушения се предвижда намаляване на размера на тези санкции. Също така се разширява обхватът на нарушенията, за които се прилагат принудителни административни мерки с цел преустановяване и предотвратяване на извършените нарушения от лица, които не притежават необходимия документ за извършване на дейността.

Със законопроекта се предлагат и следните промени в Закона за движението по пътищата:

- Действащото законодателство в тази област не съдържа уредба, която да осигури безопасното придвижване на лицата с индивидуални електрически превозни средства (електрически тротинетки). Липсата на ясни правила при използването на индивидуални електрически превозни средства е съществен фактор и предпоставка за настъпването на пътнотранспортни произшествия, застрашаващи здравето и живота на уязвимите участници в движението. С направените предложения се цели преодоляване на тази празнота. Предвид големия брой индивидуални електрически превозни средства, които навлизат на вътрешния пазар на Европейския съюз (ЕС), Европейската комисия в момента предприема действия по събиране на информация от държавите членки, която да послужи за последващ анализ и подготовка на законодателен акт, с който да бъде преодоляна установената празнота в действащата към момента нормативна уредба. До приемането на съответния европейски нормативен акт, с който да бъдат регулирани този кръг от обществени отношения, следва на национално ниво в краткосрочен план да бъдат уредени най-неотложните въпроси във връзка с: легалната дефиниция на понятието „индивидуални електрически превозни средства“; определянето на изискванията за предпазните средства при тяхната употреба; местата, на които е разрешено придвижването им; максимално допустимата скорост на движение и минималната възраст за техните водачи.

- Превозните средства от категории M2 и M3 са предназначени за превоз на повече от 8 пътници, а превозните средства от категория N3 са предназначени за превоз на тежки товари. Тези превозни средства се използват за търговска цел, а в същото време няма пречка да се регистрират на физически лица, което е предпоставка за извършване на нерегламентирани превози в сивия сектор. Със законопроекта се регламентира, че превозни средства от категории M2, M3 и N3 могат да се

регистрират само от юридически лица, еднолични търговци или от физически лица, регистрирани като земеделски стопанин по реда на Закона за подпомагане на земеделските производители.

Със законопроекта се предлагат и промени в Закона за гражданското въздухоплаване и в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, както и с §1 от законопроекта, с които се цели ясно разграничаване между органа, който провежда политиката в съответната област – министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, и съответния орган, който упражнява регулаторни и контролни функции – Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ и Изпълнителна агенция „Морска администрация“. В течение на годините и преди всичко с въвеждането на разпоредбите на правото на Европейския съюз на посочените изпълнителни агенции и на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ са възложени изключително регулаторни и контролни функции. Необходимо е това да бъде формално безспорно ясно, като бъдат отграничени органът по политиката и органите с регулаторни и контролни функции. По този начин ще се постави и допълнителен акцент върху независимостта на регулаторните и контролни органи при формулиране и вземане на решения на областта им на компетентност, както и ще се изпълнят препоръките на органите на ЕК за гарантиране на независимост на тези регулаторни и контролни органи.

Със законопроекта се предлагат и промени в Преходните и заключителните разпоредби към Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 80 от 2018 г.), в § 33, т. 3 относно § 32, като се предвижда срокът за влизане в сила на разпоредбата относно оборудването на МПС от категории М2 и М3, клас В, клас II и клас III, да бъде удължен с 12 месеца. Предложението е направено с оглед на синхронизиране на нормативната база с европейското законодателство предвид изготвения проект на Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/... и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009, касаещи оборудването на МПС със „записващо устройство за инциденти (злополуки)“. По смисъла на този Регламент

„записващо устройство за инциденти (злополуки)“ означава система за записване и съхраняване на критични параметри и информация, свързани със злополуки, преди, по време на и след сблъсък. Целта на промяната е да не се въвежда излишна тежест за превозвачите, а да се изчака приемането на нормативна уредба на ниво Европейски съюз.

Не се предвиждат допълнителни финансови и други средства за прилагане на новата нормативна уредба, което е посочено в одобрената финансова обосновка към законопроекта.

С проекта на закон не се въвеждат изисквания от правото на ЕС, поради което не е изготвена таблица за съответствие с правото на ЕС.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието* (Приложете към формуляра допълнителна информация/документи)	
Институция: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	Нормативен акт: Закон за автомобилните превози
За включване в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за периода: 01.07.2019 г. – 31.12.2019 г.	Дата: 22.10.2019 г.
Контакт за въпроси: - Асен Лазаров – главен директор на Главна дирекция „Автомобилна инспекция“, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ - Цветелина Илиева-Йорданова – директор на дирекция „Автомобилни превози“, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ - Мартин Хубчев - директор на дирекция „Правно-техническа методология и контрол“, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“	Телефони: 02 930 88 09 02 930 88 81 0882548698
1. Дефиниране на проблема: <i>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</i> Със Закона за автомобилните превози (ЗАП) са възложени компетенции на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИААА) за осъществяване на контрола по прилагането на закона при извършването на превози на пътници и товари с моторни превозни средства с българска или чуждестранна регистрация с изключение на превозите, извършвани от Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната и от съюзническите и/или чуждите въоръжени сили, преминаващи през територията на Република България или пребиваващи на нея. Този закон урежда условията и реда за извършването на обществените вътрешни и международни превози на пътници и товари с автомобили, извършвани от български или чуждестранни превозвачи, превозите за собствена сметка, контрола при осъществяването на превозите, както и особените правила при договорите за превоз на пътници и товари. 1. Във връзка с установени празноти в нормативната уредба относно прилагане на изискванията на Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския Парламент 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, относно лицата, които отговарят на изискванията за добра репутация и професионална компетентност (Регламента) и зачестилите случаи на установени от контролните органи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ регистрирани превозвачи, неотговарящи на условията за установяване и финансова стабилност, съгласно Регламента, е необходимо да бъдат създадени допълнителни условия и мерки за упражняване на по-ефективен контрол върху превозвачите, които притежават лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България или лиценз на Общността за извършване на международен превоз на пътници или товари.

2. В ЗАП е въведено задължение кметовете на общини да определят маршрута на движение на пътните превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел. Установени са празноти в Закона за автомобилните превози, като в действащата нормативна уредба не са регламентирани условията и реда за извършване на превози с атракционна цел.

3. В действащата нормативна уредба липсва: легална дефиниция за дейността „пътна помощ“, технически изисквания към превозните средства и към водачите им, включително по отношение на спазване на времената за управление и почивки. Съгласно чл. 148в от Закона за движението по пътищата пътна помощ по пътищата, отворени за обществено ползване, се извършва от физически или юридически лица, регистрирани по Търговския закон или по Закона за юридическите лица с нестопанска цел, както и от лица, регистрирани по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, регистрирани по реда на този закон. Удостоверението за регистрация се издава от министъра на регионалното развитие и благоустройството или от упълномощено от него длъжностно лице. Регистърът на лицата, извършващи пътна помощ, се води от Агенция „Пътна инфраструктура“. Необходимо е регулиране на дейността „пътна помощ“, тъй като същата се извършва срещу заплащане и по своята същност е обществен превоз на товари.

4. В чл. 24в от ЗАП е предвидено издаването на наредба от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, за условията и реда за извършване на превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства. Съгласно действащия закон обществен превоз на пътници може да се извършва само с превозни средства от категория М2, М3 или леки таксиметрови автомобили. В много случаи е икономически нерентабилно да се използват ППС от категории М2 или М3 за превози на тези лица, а е целесъобразно да се използват ППС от категория М1 с 8+1 места специално проектирани за тази цел.

5. Съществува несъответствие в действащата нормативна уредба по отношение на таксиметровите апарати.

В сегашната редакция на разпоредбата на чл. 24б от Закона за автомобилните превози е предвидено издаване на наредба относно функционалните и техническите изисквания, на които трябва да отговаря фискалната памет на електронните таксиметрови апарати,

предназначени за регистрация и контрол на оборота от услугите с леки автомобили за таксиметров превоз на пътници, въвеждането ѝ в експлоатация, регистрацията и контролът върху техническото състояние. Изискванията към таксиметровите апарати са определени в Наредба за съществените изисквания и оценяване на съответствието на средствата за измерване приета с ПМС № 47 от 15.03.2016 г., обн., ДВ, бр. 23 от 25.03.2016 г., в сила от 20.04.2016 г., изм. и доп., бр. 87 от 31.10.2017 г., в сила от 31.10.2017 г. В посочената наредба не са предвидени изискванията относно оборудването на таксиметровите апарати с фискална памет. С наредбата се въвеждат изискванията на Директива 2004/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно измервателните уреди (ОВ, L 135/1 от 30 април 2004 г.). По отношение на устройствата с фискална памет е издадена Наредба № Н-18 от 2006 г. за регистриране и отчитане на продажби в търговските обекти чрез фискални устройства на Министъра на финансите.

6. Съгласно действащото законодателство лицата, извършващи превоз на пътници и товари за собствена сметка уведомяват писмено ИА „Автомобилна администрация“, че извършват тази дейност без да има конкретна информация какво съдържа уведомлението. Базата данни на уведомленията съществува и се води и в момента от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. С предлаганите промени само се създава законово основание за информацията, която трябва да се съдържа в уведомлението.

7. С цел спазване на изискванията на чл. 15, ал. 1 и ал. 6 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление е необходимо осигуряване на публичност на регистъра за превозвачи, осъществяващи обществен превоз на пътници с лек таксиметров автомобил или водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка чрез осигуряване на безплатен достъп по електронен път до него от представители на общините.

8. Настоящата регулация на ЗАП не предвижда срок за връщане на заверените копия на лицензите, когато на превозвача е наложена принудителна административна мярка „спиране на дейността на превозвача“, чрез отнемане на заверените копия на лиценза на Общността или на удостоверенията към лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, което от своя страна затруднява изпълнението на приложената принудителна административна мярка, предвид факта, че този вид документи не се държат на съхранение в офисите на транспортното предприятие, а се намират на борда на превозните средства. Няма регламентиран и срок за връщане на лиценза на Общността и заверените копия към него, съответно на лиценза и удостоверенията към него за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, поради което съществуващата санкционна разпоредба не може да бъде прилагана.

9. При анализ на административно-наказателната дейност на агенцията е установено, че значителен брой наказателни постановления се отменят от съда, поради неправилно ангажиране на административнонаказателната отговорност, т.е. не е нормативно определено кое лице носи административно-наказателната отговорност.

10. Към настоящия момент по отношение на таксиметровия превоз на пътници се водят два отделни регистъра – в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и в общините, които не са свързани помежду си.

11. Към настоящия момент са констатирани случаи на възлагане на маршрутни разписания без надлежно съгласуване на разписанията със съответния компетентен орган. Възлагането на такива разписания значително влошава качеството на извършваните услуги по превоз на пътници.

12. Размерът на някои от санкциите не съответства на степента на обществена опасност на съответните нарушения.

13. В разпоредбата на действащия чл. 76, ал. 3 от ЗАП е предвидено изключение относно използването на обезопасителни колани при специализиран превоз по маршрути с еднопосочна дължина до 30 км с моторни превозни средства от категории М2 и М3, клас А и клас I. В същото време е установено извършването на превози с моторни превозни средства от категории М2 и М3, клас В и клас II, с които се извършва специализиран превоз и превоз на пътници по редовни автобусни линии в които се допускат и правостоящи пътници.

14. Действащото законодателство в областта на движението по пътищата не съдържа уредба, която да осигури безопасното придвижване на лицата с индивидуални електрически превозни средства (електрически тротинетки), поради което се прави предложение за изменение и допълнение в Закона за движението по пътищата с цел да бъде преодоляна тази празнота и да се създаде регламентация. Този вид превозни средства придобива все по-голяма популярност в държавите-членки на Европейския съюз (ЕС), включително и в Република България. Липсата на ясни правила при използването на индивидуални електрически превозни средства е съществен фактор и предпоставка за настъпването на пътнотранспортни произшествия, застрашаващи здравето и живота на уязвимите участници в движението.

Предвид големия брой индивидуални електрически превозни средства /ИЕПС/, които навлизат на вътрешния пазар на ЕС, Европейската комисия в момента предприема действия по събиране на информация от държавите-членки, която да послужи за последващ анализ и подготовка на законодателен акт, с който да бъде преодоляна установената празнота в действащата към момента нормативна уредба. До приемането на съответния европейски нормативен акт, с който да бъдат регулирани този кръг от обществени отношения, следва на национално ниво в краткосрочен план да бъдат уредени най-неотложните въпроси във връзка с: легалната дефиниция на понятието „индивидуални електрически превозни средства“; определянето на изискванията за предпазните средства при тяхната употреба; местата, на които е разрешено придвижването им; максимално допустимата скорост на движение и минималната възраст за техните водачи.

15. Извършването на нерегламентирани превози от физически лица с превозни средства от

категории М2, М3 и N3.

16. Действащото законодателство в областта на движението по пътищата не съдържа уредба, която да предвижда задължение за велосипедистите да ползват каски, с цел те да бъдат предпазени от евентуални наранявания. Използването на каски намалява риска от сериозни черепно-мозъчни травми както при самостоятелно падане, така и при възникване на пътнотранспортни произшествия.

1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

1. Основния проблем е свързан с прилагането на изискванията на Регламент (ЕО) № 1071/2009 и установените от контролните органи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ регистрирани превозвачи, неотговарящи на условията за установяване и финансова стабилност. За последните три години са прекратени правата произтичащи от лиценза на 626 превозвачи за неспазване на изискванията за финансова стабилност и 112 превозвачи за неспазване на изискването за установяване. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

2. Липсата на регулация на дейността превози с атракционна цел води до невъзможност по отношение на същите да бъде осъществяван контрол и да бъде извършван периодичен преглед за проверка на техническата им изправност, съгласно чл. 147, ал. 1 от Закона за движението по пътищата. Предвид липсата на регламентация, няма реални данни за броя на лицата извършващи превози с атракционна цел. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

3. Липсата на регулация на дейността на „пътна помощ“ води до невъзможност по отношение на същите да бъде осъществяван контрол. Няма въведени технически изисквания към превозните средства, които осъществяват посочената дейност, както и изисквания към водачите им. Към 01.10.2019 са регистрирани 778 лица, извършващи тази дейност с около 1200 превозни средства. Изменението на ЗАП ще регулира дейността „пътна помощ“, тъй като същата се извършва срещу заплащане и по своята същност е обществен превоз на товари. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

4. Съгласно разпоредбите на ЗАП обществен превоз на пътници се осъществява само с автобуси, с изключение на таксиметровите превози, които се изпълняват с леки автомобили. Основният проблем тук е свързан с определянето на изискванията към

превозните средства при разписването на условията и реда за извършване на превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства съгласно чл. 24в от ЗАП. Мястото, предназначено за заемане от лице в инвалидна количка се разглежда като едно място за сядане, поради което в повечето случаи превозните средства, с които общините в страната извършват тези превози, попадат в категорията леки автомобили (автомобили за превоз на пътници, в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 8), а не с автобуси (автомобили за превоз на пътници с повече от 8 места за сядане без мястото на водача), при което възниква противоречие с разпоредбите на ЗАП. Проблемът засяга всички 265 общини в страната. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

5. Съгласно чл. 24б от ЗАП функционалните и техническите изисквания, на които трябва да отговаря фискалната памет на електронните таксиметрови апарати, предназначени за регистрация и контрол на оборота от услугите с леки автомобили за таксиметров превоз на пътници, въвеждането ѝ в експлоатация, регистрацията и контролът върху техническото състояние се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на финансите. Към момента не е предвидено изискване в Закона за автомобилните превози, таксиметровите апарати да отговарят на разпоредбите на Наредбата за съществените изисквания и оценяване на съответствието на средствата за измерване. Практиката показва, че с един таксиметров автомобил се осъществяват превози от повече от един водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка (съгласно чл. 12, ал. 1 от ЗАП). Тези водачи са данъчно задължени лица по смисъла на чл. 3, ал. 1 от Закона за данък върху добавената стойност и като такива регистрирането и отчитането на оборота от предоставяните от тях услуги с лек таксиметров автомобил следва да се извършва с таксиметров апарат, фискализиран на името на всеки един от водачите. Към настоящия момент това предполага смяна на таксиметровите апарати в автомобила при всяка смяна на водача, извършващ превози за собствена сметка. В тази връзка се предлага въвеждане на изискване таксиметровия апарат да отговаря на разпоредбите на определени в Наредбата за съществените изисквания и оценяване на съответствието на средствата за измерване. По този начин ще се осигури отчетност за периода на работа на конкретния водач, изминатия пробег, време на управление, тарифата и реално отчетените от неговата дейност обороти. Предложението предвижда таксиметровият апарат да е изцяло съобразен с изискванията на Директива 2004/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 година относно измервателните уреди, както и с приетата с Постановление № 47 от 15 март 2016 г. на Министерския съвет Наредба за съществените изисквания и оценяване на съответствието на средствата за измерване, като отчита и запамятава информация за извършените превози. Към октомври месец са регистрирани 7093 лица осъществяващи таксиметров превоз на пътници с 25605 леки таксиметрови автомобили. Въвеждането в експлоатация на предложения таксиметров апарат не може да бъде осъществено при сега действащите разпоредби на ЗАП. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез

въвеждане на нови технологични възможности.

6. Съгласно чл. 126, ал. 11 от ЗАП едноличните търговци или юридическите лица, извършващи превоз на пътници или товари за собствена сметка са длъжни да уведомят писмено ИААА, че извършват такъв вид превози, еднократно, не по-късно от деня на започването на дейността по извършването на превозите, но в разпоредбите на закона липсва изискване ИААА да води база данни на лицата, извършващи превоз на пътници и товари за собствена сметка. В същото време няма регламентация какво трябва да съдържа като информация уведомлението до ИААА. Проблемът засяга около 3100 лица извършващи превози за собствена сметка с около 6800 превозни средства. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

7. Не са прецизирани и разписани достатъчно подробно и изискванията по отношение на регистъра за превозвачи, осъществяващи обществен превоз на пътници с лек таксиметров автомобил или водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка. За привеждане на изискванията в съответствие с чл. 15, ал. 1 и ал. 6 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление е необходимо да се допълни и измени ЗАП. Към октомври 2019 г. са регистрирани 7093 лица осъществяващи таксиметров превоз на пътници с 25605 леки таксиметрови автомобили и 32000 водачи на лек таксиметров автомобил. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

8. Основният проблем е невъзможност в определени случаи да се прилага законоустановената принудителна мярка, както и предвидената в закона санкционна разпоредба, която да урежда отговорността на превозвача, в случаите, в които не са върнати заверените копия на лиценза на Общността или удостоверенията към лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, тъй като няма нормативно определен срок за връщането. Проблемът засяга годишно около 350 превозвача с наложена принудителна административна мярка – временно спиране на дейността, от които 250 с прекратени права произтичащи от лиценз. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

9. Проблемът е свързан с неправилно ангажиране на административнонаказателната отговорност на лицата, съответно отмяна на наказателни постановления по тази причина и затруднено реализиране на контролната дейност. Изложеният проблем не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

10. Към настоящия момент по отношение на таксиметровия превоз на пътници се водят два отделни регистъра – в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и в общините, които нямат връзка. Във връзка с Решение № 704 от 05.10.2018 г. на МС за намаляване на административната тежест е необходимо да се обединят публичния

регистър за регистрация, воден от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, и регистрите на общинските администрации за издадените от тях разрешения. Към октомври 2019 г. са регистрирани 7093 лица осъществяващи таксиметров превоз на пътници с 25605 леки таксиметрови автомобили и 32000 водачи на лек таксиметров автомобил. Изложеният проблем не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

11. Възлагане на маршрутни разписания без надлежно съгласуване на разписанията със съответния компетентен орган. Няма механизъм за корекция или прекратяване на така възложени маршрутни разписания. Възлагането на такива разписания значително влошава качеството на извършваните услуги по превоз на пътници. От извършеният анализ са установени около 1300 несъгласувани разписания. Изложеният проблем не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

12. Поради несъответствието на размера на някои от санкциите на степента на обществена опасност на съответните нарушения е необходимо размерът на санкциите да бъде съобразен с обществената опасност на нарушенията. Изложеният проблем не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

13. Извършването на превози с моторни превозни средства от категории М2 и М3, клас В и клас II, с които се извършва специализиран превоз и превоз на пътници по редовни автобусни линии с дължина на маршрута до 30 км., в които се допускат и правостоящи пътници създава затруднения предвид невъзможността от използване на автобуси без обезопасителни колани за такива превози. Изложеният проблем не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

14. Липсва регламентация в действащото законодателство в областта на движението по пътищата, която да осигури безопасното придвижване на лицата с индивидуални електрически превозни средства (ИЕПС). Липсата на ясни правила при използването на ИЕПС е съществен фактор и предпоставка за настъпването на пътнотранспортни произшествия, застрашаващи здравето и живота на уязвимите участници в движението. Изложеният проблем не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности. ИЕПС придобиват все по-голяма популярност в страната, което поражда необходимостта от създаване на неотложна правна уредба за движението и безопасността при използването на тези превозни средства.

15 Превозните средства от категории М2 и М3 са предназначени за превоз на повече от 8 пътници, а превозните средства от категория N3 са предназначени за превоз на тежки товари. Тези превозни средства се използват за търговска цел, а в същото време няма

пречка да се регистрират на физически лица, което е предпоставка за извършване на нерегламентирани превози в сивия сектор. Към настоящия момент МПС регистрирани на физически лица от категория М2 са 1384 бр., от категория М3 – 1412 бр., N3 – 8258 бр. Изложеният проблем не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

16. Колоезденето е екологичен и здравословен начин за придвижване, който обаче носи и някои рискове. Велосипедистите са уязвими участници в движението по пътищата. Активните и пасивни системи за безопасност на автомобилите са предназначени да осигуряват безопасността на водача и на пътниците в превозното средство. При велосипедистите и водачите на индивидуални електрически превозни средства подобни системи не намират приложение, поради което те са изложени на по-голям риск от наранявания. Използването на каски при придвижването с велосипед намалява риска от настъпването на черепно-мозъчни травми както при самостоятелно падане, така и при настъпили пътнотранспортни произшествия.

Съгласно Наръчника за мерки на национално равнище с най-добри практики в безопасността на движението по пътищата на Европейската комисия, самостоятелните пътнотранспортни произшествия с двуколесни превозни средства са доста чести, особено сред младите и възрастните хора. Каските са много ефикасни за предпазване от тежки наранявания на главата. Велосипедните каски съдържат дебел слой полистирол, който поглъща силата на удара и може да намали последиците от пътнотранспортните произшествия, особено свързаните с нараняванията на главата. Въпреки че потенциалът за безопасност на велосипедните каски е висок и добре документиран, процентът на ползващите ги велосипедисти е твърде нисък. Съгласно документа, изчислено е, че броят на смъртните случаи или на тежко ранените велосипедисти ще се намали с 20%, ако всички велосипедисти носят каски.

Изложеният проблем не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

Не са извършвани последващи оценки на нормативния акт.

2.Цели:

С планираните промени се цели да се повиши ефективността на контрола върху превозвачите и стриктното прилагане разпоредбите на Регламент 1071/2009 по отношение условията за установяване и финансова стабилност.

Постигане на съответствие с действащото законодателство – Закона за движението по пътищата, Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност, Закона за електронното управление.

Намаляване на административната тежест на лицата, осъществяващи таксиметрова дейност чрез създаването на единен публичен таксиметров регистър.

Нормативно регламентиране на услуги, които към момента не са регламентирани, което от своя страна ще доведе до повишаване на качеството на услугите, осъществяване на контрола и осигуряване на безопасност по пътищата, отворени за обществено ползване.

Подобряване на условията за извършване на обществен превоз на пътници по нерентабилни автобусни линии, изпълняващи предимно социални функции.

Създаване на условия за ограничаване на възможностите за извършване на нерегламентирани превози.

Повишаване на качеството на извършваната контролна и административнонаказателна дейности. Предотвратяване и преустановяване на административните нарушения или вредните последици от тях.

Прецизиране на категориите автобуси с които се извършват специализирани превози и превози по редовни линии с дължина до 30 км, за които не е задължително изискването за оборудване с обезопасителни колани с оглед краткото разстояние и спецификата на конструкцията на превозното средство в което се допуска превозването на правостоящи пътници.

Осигуряване на безопасност при движението на лицата, управляващи индивидуални електрически превозни средства и на велосипедистите, както и на останалите участници в движението, включително и на най-уязвимите. Чрез създаване на регулацията, ще бъде постигнато подобряване на безопасността на движението в градска среда.

Ограничаване на нерегламентираните превози и борба със сивия сектор при превозите на пътници и товари.

Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

Пряко засегнатите страни са:

- Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“;
- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“;
- всички юридически лица, отговарящи на условията за издаване на лиценз на Общността за извършване на международен превоз на пътници и товари и за лиценз за извършване на превоз на пътници и товари на територията на Република България, както и дружества, които имат издаден такъв *(Към момента има издадени 12 645 лиценза на Общността за международен превоз на товари, 1 125 лиценза на Общността за международен превоз на пътници, 2 929 лиценза за обществен превоз на товари на територията на Република*

България и 367 лиценза за обществен превоз на пътници на територията на Република България.

- лицата, извършващи превози с атракционна цел;
- кметовете на общини, на чиято територия се осъществяват превози с атракционна цел;
- 778 лица, предоставящи услугата „пътна помощ“;
- Физически лица, собственици на 11054 бр. превозни средства от категориите М2, М3 и N3.
- всичките 265 общини в страната, на чиято територия се извършват превози на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства; - 159 общини, на територията на страната, на които се разпределят средства за субсидиране на нерентабилни междуселищни автобусни линии в слабопоселени планински и гранични райони;
- превозвачите, притежаващи лиценз за извършване на превоз на пътници на територията на Република България и лиценз за извършване на международен превоз на пътници – лиценз на Общността, на които са възложени превози на лица с увреждания и лица с намалена подвижност и изпълняват задължения за извършване на обществени услуги за междуселищни пътнически превози в слабопоселени планински и други региони в страната;
- лицата, регистрирани за извършване на таксиметров превоз на пътници;
- еднолични търговци или юридически лица, извършващи превоз за собствена сметка.
- водачите на индивидуални електрически превозни средства;
- търговците, предоставящи споделени услуги или отдаване под наем на индивидуални електрически превозни средства;
- велосипедистите.

Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).

4.Варианти на действие:

За решаване на дефинираните проблеми вариантите на действие са ограничени до вариант „Без действие“ и вариант „Приемане на предложените изменения и допълнения“.

По предложените изменения и допълнения на ЗАП във връзка с дефинираните проблеми, по-долу са представени варианти за действие по точки както следва:

По точка 1:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. В този случай няма да е възможно стриктно и ефективно прилагане на разпоредбите на Регламент 1071/2009 относно условията за установяване и финансова стабилност.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните

превози.

Във връзка с констатираните проблеми е необходимо да се приемат следните изменения и допълнения на ЗАП за постигане на заложените цели:

Да бъдат прецизирани разпоредбите в Закона за автомобилните регламентиращи условията на които трябва да отговарят превозвачите относно доказване на финансова стабилност и установяване на територията на Република България.

Очакван ефект: При този вариант на действие ще е налице съответствие на националното законодателство с Регламент 1071/2009. Предвидени са облекчения за превозвачите при доказване на финансова стабилност и на изискването за установяване и ще бъдат създадени условия Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ ефективно да изпълнява нормативно възложените ѝ дейности. Не се предвижда въвеждането на нови такси или промяна на съществуващите.

За разрешаване на съществуващите проблеми и празноти в нормативната уредба, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 2:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. Няма да се регулира дейността превози с атракционна цел, което ще доведе до невъзможност по отношение на същите да бъде осъществяван контрол, което създава рискове за безопасността на движението.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози като се регламентират условията и реда за извършване на превози с атракционна цел.

Във връзка с установено несъответствие между ЗДвП и ЗАП е необходимо да се приемат измененията и допълненията на ЗАП за постигане на заложените цели.

Очакван ефект: При този вариант на действие ще е налице съответствие на действащото законодателство и ще се осигурят условия за спазване на изискванията на чл. 147, ал. 1 от Закона за движението по пътищата и извършване на преглед за проверка на техническата изправност на тези пътни превозни и повишаване на безопасността на движението. Не се предвижда въвеждането на нови такси или промяна на съществуващите.

За разрешаване на съществуващите проблеми и несъответствия в нормативната уредба, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 3:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. Няма да се регулира дейността „пътна помощ“; няма да се въведат технически изисквания към превозните средства, които осъществяват посочената дейност, както и изисквания към водачите им, което ще доведе до невъзможност по отношение на същите да бъде осъществяван контрол с цел повишаване на безопасността на движението по

пътищата.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози.

Във връзка с констатиран неефективен контрол на дейността „пътна помощ“ е необходимо да се приемат измененията и допълненията на ЗАП за постигане на заложените цели, като в ЗАП се регулира тази дейност и се въведат технически изисквания към превозните средства, които осъществяват посочената дейност, както и изисквания към водачите им.

Очакван ефект: Тъй като дейността „пътна помощ“ се извършва срещу заплащане и по своята същност е обществен превоз на товари, предлаганата регулация ще доведе до възможността за осъществяване на контрол и повишаване безопасността на движението по пътищата. Не се предвижда въвеждането на нови такси или промяна в размера на съществуващите.

За разрешаване на съществуващите проблеми, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 4:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. В този случай превозите на лица с увреждания и лица с намалена подвижност няма да могат да се извършват с леки автомобили (до 8 + 1 места), което е предпоставка за неефективност на извършваните превози и евентуална липса на транспортно обслужване на посочените групи пътници.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози.

Необходимо е в ЗАП да бъдат прецизирани категориите моторни превозни средства, с които могат да бъдат извършвани обществени превози на пътници на територията на Република България. Съгласно действащия закон обществен превоз на пътници може да се извършва само с превозни средства от категория М2, М3 или леки таксиметрови автомобили. В чл. 24в от ЗАП е предвидено издаването на наредба от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, за условията и реда за извършване на превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства. В повечето случаи тези превозни средства са от категория М1. Предвид изложеното ЗАП ще бъде допълнен, като допълнението ще позволи ППС от категория М1 да извършват превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

Очакван ефект: В този случай ще се осигурят условия за постигане на заложените цели, а именно осигуряване на качествено и ефективно транспортно обслужване на лица с увреждания и лица с намалена подвижност. Не се предвижда въвеждането на нови такси или промяна на съществуващите.

За разрешаване на съществуващите проблеми и празноти в нормативната уредба, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 5:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. Няма да бъде осигурена възможност за въвеждане в съответствие на използваните таксиметрови апарати с изискванията на Директива 2004/22/ЕО и осъществяване на по-ефективен контрол по отношение на осъществяването на таксиметров превоз на пътници, както и подобряване на сигурността и удовлетвореността на гражданите, ползващи таксиметрови услуги.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози като се прецизират текстовете на разпоредбите на Закона за автомобилните превози относно таксиметровите апарати.

Очакван ефект: В този случай ще се осигурят условия за привеждането в съответствие на използваните таксиметрови апарати с Директива 2004/22/ЕО, осъществяване на по-ефективен контрол, както от страна на ИААА по отношение осъществяването на таксиметровите превози на пътници, така и от страна на НАП при съблюдаване спазване на данъчната политика в Република България, както и подобряване сигурността и удовлетвореността на гражданите ползващи таксиметрови услуги. Не се предвижда въвеждането на нови такси или промяна на съществуващите.

За разрешаване на съществуващите проблеми, както и привеждане в съответствие с европейското законодателство и подобряване на контрола на таксиметровите превози на пътници, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 6:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. Няма да бъдат регламентирани данните подавани с уведомлението от лицата, осъществяващи превози на пътници и товари за собствена сметка.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози като се създаде яснота относно данните, подавани от лицата, осъществяващи превози на пътници и товари за собствена сметка.

Очакван ефект: В този случай ще се осигурят условия за постигане на заложените цели, а именно водене на база данни на лицата, извършващи превоз на пътници и товари за собствена сметка което ще доведе до повишаване ефективността на контрола. Не се предвижда въвеждането на нови такси или промяна на съществуващите.

За разрешаване на съществуващите проблеми, повишаване ефективността на контрола върху лицата, извършващи превоз на пътници и товари за собствена сметка, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 7:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. Няма да се прецизира регистъра на превозвачите, осъществяващи обществен

превоз на пътници с лек таксиметров автомобил или водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка. Няма да се осигурят условия за постигане на съответствие с действащото законодателство – Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози като бъдат прецизирани и разписани достатъчно подробно изискванията по отношение на регистъра за превозвачи, осъществяващи обществен превоз на пътници с лек таксиметров автомобил или водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка.

Очакван ефект: В този случай ще се осигурят условия за постигане на заложените цели, а именно прецизиране на регистъра на превозвачите, осъществяващи обществен превоз на пътници с лек таксиметров автомобил или водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка, което ще доведе до повишаване ефективността на контрола и до постигане на съответствие с действащото законодателство – Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление, като е предвидено съгласуване с Държавна агенция „Електронно управление“. Не се предвижда въвеждането на нови такси или промяна на съществуващите.

За разрешаване на съществуващите проблеми и постигане на съответствие с действащото законодателство – Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точки 8 и 9:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. Няма да е налице възможност за повишаване на качеството на извършваната контролна и административно-наказателна дейности от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. Това ще възпрепятства Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ да изпълнява ефективно нормативно възложените ѝ дейности.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат следните изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози:

Ще се регламентира срок за връщане на заверените копия на лицензите, когато на превозвача е наложена принудителна административна мярка „спиране на дейността на превозвача“, чрез отнемане на заверените копия на лиценза на Общността или на удостоверенията към лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България. Ще бъде регламентиран и срок за връщане на лиценза на Общността и заверените копия към него, съответно на лиценза и удостоверенията към него за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България. Ще се създаде и санкционна разпоредба, в случаите, когато заверените копия на

лиценза на Общността или на удостоверенията към лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България не бъдат върнати в нормативно установения срок.

Ще се изменят и санкционните разпоредби, като целта е да бъде нормативно определено кое лице носи административно-наказателната отговорност.

Очакван ефект: Ще е налице реална възможност за повишаване на качеството на извършваната контролна и административнонаказателна дейности. Ще бъдат създадени условия Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ ефективно да изпълнява нормативно възложените ѝ дейности. Размерите на санкциите са съобразен с тежестта на извършеното нарушение от водачите и превозвачите и степента на обществената опасност, като очакваните положителни резултати не надвишават евентуалните негативни ефекти.

За разрешаване на съществуващите проблеми и празноти в нормативната уредба, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По т. 10:

Вариант 1: Без действие

При този вариант ще съществуват два отделни регистъра, които ще се водят от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и от общините и няма да имат връзка помежду си.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози, като двата регистъра ще се обединят.

Очакван ефект: Намаляване на административната тежест и изпълнение на Решение № 704 от 05.10.2018 г. на МС. Обединяването на регистрите ще се извърши в съответствие с Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление, като е предвидено съгласуване с Държавна агенция „Електронно управление“.

За разрешаване на съществуващите проблеми и празноти в нормативната уредба, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По т. 11:

Вариант 1: Без действие

При този вариант няма да се измени Закона за автомобилните превози и автобусите, ще продължат случаите на възлагане на маршрутни разписания без съгласуване от съответния компетентния орган.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се измени Закона за автомобилните превози, като ще бъде предоставена възможност за обявяване за невалидни договорите, които не са съгласувани по съответния ред, както и непредоставяне на субсидии за такива разписания.

Очакван ефект: Повишаване на ефективността на транспортните схеми.

За разрешаване на съществуващите проблеми по възлагане на маршрутни разписания, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По т. 12:

Вариант 1: Без действие

При този вариант няма да се намали размера на предвидените санкции и финансовата тежест за водачите и превозвачите ще е по-голяма.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант се приемат изменения на Закона за автомобилните превози, като се намалява размера на предвидените санкции, които са съобразени с тежестта на нарушенията.

Очакван ефект: Размерите на санкциите са съобразени с тежестта на извършеното нарушение от водачите и превозвачите и степента на обществената опасност, като очакваните положителни резултати не надвишават евентуалните негативни ефекти.

За разрешаване на съществуващите проблеми и празноти в нормативната уредба, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По т. 13:

Вариант 1: Без действие

При този вариант няма да се измени Закона за автомобилните превози и превозвачите, извършващи превози по редовни автобусни линии по маршрути с дължина до 30 км., ще претърпят допълнителна и необоснована финансова тежест, тъй като в тези превозни средства се допуска превоз на правостоящи пътници.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се измени Закона за автомобилните превози, като превозите по редовни автобусни линии еднопосочна дължина на маршрута до 30 км, ще бъдат изключени от задължението да оборудват автобусите с обезопасителни колани.

Ще се осигури възможност да се използват и наличните към момента моторни превозни средства.

Очакван ефект: При този вариант на действие ще бъдат създадени условия за ефективно и безопасно използване на наличния автопарк, без да се създава риск от прекъсване на транспортния пътнически поток.

За разрешаване на съществуващите проблеми и празноти в нормативната уредба, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По т. 14:

По предложените изменения и допълнения на Закона за движението по пътищата (ЗДвП) във връзка с дефинираните проблеми, са представени варианти за действие както следва:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за движението по пътищата. В този случай няма да бъде преодоляна сериозната празнота в нормативната уредба, регулираща безопасното използване на все по-нарастващия брой ИЕПС. Липсата на правна регламентация е важен фактор и предпоставка за настъпването на пътнотранспортни произшествия, застрашаващи здравето и живота на уязвимите участници в движението.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще бъдат приети предложените изменения и допълнения в ЗДвП. Във връзка с констатираните проблеми е необходимо да се приемат изменения и допълнения на ЗДвП за постигане на заложената цел: намаляване на рисковете от настъпване на пътнотранспортни произшествия, застрашаващи здравето и живота на уязвимите участници в движението.

Европейската комисия е предприела действия по събиране на информация от държавите-членки, която да послужи за последващ анализ и подготовка на законодателен акт, предвид големия брой индивидуални електрически превозни средства, които навлизат на вътрешния пазар на ЕС. С нормативния акт се очаква да бъде преодоляна установената празнота в действащата към момента нормативна уредба.

До приемането на европейски нормативен акт, с който да бъдат регулирани този кръг от обществени отношения, следва на национално ниво в краткосрочен план да бъдат уредени най-неотложните въпроси във връзка със: създаването на легална дефиниция на понятието „индивидуални електрически превозни средства“; определяне на изискванията относно предпазните средства при тяхната употреба; местата, на които е разрешено придвижването им; максимално допустимата скорост на движение и минималната възраст за техните водачи. При въвеждането на регулация на този кръг обществени отношения не се въвеждат нови режими, регистри и/или услуги, не се предлага въвеждането на нови такси. Предвидени са административни санкции за нарушение на разпоредбите относно безопасно придвижване с ИЕПС и за неспазване на изискването за носене на каски от велосипедисти. Административните санкции са пропорционални, в съответствие с обществения интерес и значимост и очакваните положителни резултати, които надвишават евентуалните негативни ефекти. Те са определени като вид и размер на базата на предвидената в Закона за движение по пътищата административно-наказателна отговорност за велосипедистите при неспазване на нормативната уредба в тази област.

Очакван ефект: При този вариант на действие ще бъдат създадени условия за осигуряване на безопасното движение на лицата, управляващи индивидуални електрически превозни средства, и другите участници в движението и ще бъдат минимизирани потенциалните рискове за тяхната безопасност. Проведеното широко обществено обсъждане на предложените изменения и допълнения по темата за безопасното им движение в градска среда е осигурило готовността на заинтересованите страни за прилагането и съответната обезпеченост. Предлаганите промени не се свързват с извършването на съществени финансови инвестиции.

За разрешаване на съществуващите проблеми, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 15:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за движението по пътищата. При този вариант ще продължи използването на тези превозни средства за извършването на нерегламентирани превози, което има негативно влияние върху бюджета и сектора.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения.

С предложените промени ще се ограничат нерегламентираните превози на пътници и товари, което ще окаже благоприятно влияние върху сектора и повишаване приходите в

бюджета.

Очакван ефект:

При този вариант на действие се очаква намаляване на нерегламентираните превози и повишаване на приходите в бюджета.

За разрешаване на съществуващите проблеми, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 16:

По предложените изменения и допълнения на Закона за движението по пътищата (ЗДвП) във връзка с дефинираните проблеми, са представени варианти за действие както следва:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се урежда задължение на велосипедистите да ползват велосипедни каски. Липсата на правна регламентация, която да въвежда задължително носене на каски, създава предпоставки за настъпване на сериозни наранявания както при самостоятелно падане на велосипедиста, така и при настъпване на пътнотранспортно произшествие с негово участие.

Вариант 2: Приемане на предложените допълнения

При този вариант ще бъдат приети предложените допълнения в ЗДвП и ще се въведе задължение за ползване на велосипедни каски. По този начин ще се увеличи безопасността на движение на тази категория уязвими участници в движението и ще се намали рискът от настъпване на черепно-мозъчни травми.

За разрешаване на съществуващите проблеми, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта "без действие".

5.Негативни въздействия:

Вариант 1: Без действие:

Икономически негативни въздействия:

Въздействие ще се окаже върху 159 общини, на територията на страната, на които се разпределят средства за субсидиране на нерентабилни междуселищни автобусни линии в слабопоселени планински и гранични райони и превозвачите извършващи превози по тези линии, поради неефективно използване на държавния бюджет относно необходимостта от предвиждане на повече средства за субсидиране на нерентабилните междуселищни автобусни линии в слабопоселени планински и други райони в страната;

Въздействие ще се окаже върху Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и държавния бюджет, поради риск от отмяна на издадени наказателни постановления и невъзможност за събиране на наложените с тях глоби.

Въздействие ще се окаже върху всички юридически лица, отговарящи на условията за издаване на лиценз на Общността за извършване на международен превоз на пътници и

товари и за лиценз за извършване на превоз на пътници и товари на територията на Република България, както и дружества, които имат издаден такъв, защото няма да бъдат намалени размерите на някои санкции.

Необоснована финансова тежест за превозвачите, извършващи превози по редовни автобусни линии по маршрути с дължина до 30 км., ще претърпят допълнителна.

За водачите на индивидуални електрически превозни средства ще продължи да е налице сериозен риск за здравето и живота, както и по отношение на другите участници в движението, както и на останалите уязвими участници в движението в градска среда - децата, на възрастните хора и хората с увреждания. Негативно въздействие върху стопанската дейност на лицата търгуващи с индивидуални електрически превозни средства предоставящи услуга за споделено ползване на такива превозни средства.

Негативен ефект върху бюджета и автомобилния сектор вследствие нерегламентираните превози.

Социални негативни въздействия:

Въздействие ще се окаже върху всичките 265 общини в страната, на чиято територия се извършват превози на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства, поради потенциален риск от прекъсване на транспортното обслужване на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.

Потенциален риск от прекъсване на транспортното обслужване на редовни автобусни линии с дължина на маршрута до 30 км.

Въздействие ще се окаже върху водачите на ИЕПС и търговците, предоставящи споделени услуги или отдаване под наем на ИЕПС, поради потенциален риск за здравето и живота на лицата, управляващи ИЕПС, както и на сериозни загуби за икономиката и обществото при настъпили пътнотранспортни произшествия с ИЕПС.

Лошо качество на транспортните услуги и риск за безопасността за движението по пътищата.

Екологични негативни въздействия:

Повишаване използването на неекологични превозни средства за придвижване на къси разстояния.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения:

Икономически негативни въздействия:

Не са идентифицирани такива

Социални негативни въздействия:

Не са идентифицирани такива.

Екологични негативни въздействия:

Не са идентифицирани такива.

Опишете качествено (при възможност - и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.

6. Положителни въздействия:

Вариант 1: Без действие:

Икономически положителни въздействия:

Няма да се създадат нови регистрационни режими.

Социални положителни въздействия:

Не са идентифицирани.

Екологични положителни въздействия:

Не са идентифицирани

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения:

Икономически положителни въздействия:

Въздействие ще се окаже върху всичките 265 общини в страната, на чиято територия се извършват превози на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства, като се увеличава ефективността на превозите на лица с увреждания и лица с намалена подвижност;

Намаляване на разходите в държавния бюджет, свързани с необходимостта от предвиждане на повече средства за субсидиране на нерентабилните междуселищни автобусни линии в слаборазвитите региони;

Въздействие ще се окаже върху държавния бюджет и дейността на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, чрез създаване на предпоставки за законосъобразна административнонаказателна процедура по издаване на наказателни постановления, което ще доведе до намаляване на броя на отменените наказателни постановления и възможност за реализиране на по-високи приходи към бюджета.

Въздействие ще се окаже върху всички юридически лица, отговарящи на условията за издаване на лиценз на Общността за извършване на международен превоз на пътници и товари и за лиценз за извършване на превоз на пътници и товари на територията на Република България, както и дружества, които имат издаден такъв, като ще бъдат намалени някои санкции, чиито размер не съответства на тежестта на съответните нарушения, като по този начин ще бъде намалена административната тежест за превозвачите.

Въздействие ще се окаже върху водачите на ИЕПС и търговците, предоставящи споделени услуги или отдаване под наем на индивидуални електрически превозни средства, чрез създаването на предпоставки за по-масовото използване на ИЕПС в градовете, ще създаде положителна икономическа среда за търговията на такива превозни средства и предоставяне на услуга за споделеното им ползване.

Подобряването на безопасността на движението на велосипедистите ще доведе до намаляване на икономическите последици при възникване на пътнотранспортни произшествия.

Ограничаване на нерегламентираните превози и повишаване приходите за бюджета от транспортна дейност.

Социални положителни въздействия:

Осигуряване на транспортно обслужване на лица с увреждания и лицата с намалена подвижност.

Ще се създадат условия за ефективното ангажиране на административнонаказателната отговорност нарушителите.

Създаване на предпоставки за ползване на екологичен и евтин транспорт на къси разстояния.

Няма да се прекъсне обслужването на пътници по редовни автобусни линии с дължина на маршрута до 30 км.

Повишаването на безопасността на движението на велосипедистите и водачите на ИЕПС ще доведе до създаване по-голяма сигурност за живота и здравето на уязвимите участници в движението.

Екологични положителни въздействия:

Създаване на предпоставки за по-широкото използване на ИЕПС в градска среда, което ще окаже положително въздействие на качеството на въздуха, опазването на околната среда и намаляването на отделените вредни емисии в големите градове.

Опишете качествено (при възможност - и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.

7. Потенциални рискове:

Приемането на измененията и допълненията в Закона за автомобилните превози и в ЗДвП не предполага възникването на евентуални рискове, както и не се очаква възникването на съдебни спорове.

Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

X Ще се повиши

X Ще се намали

Административната тежест ще се повиши за лицата осъществяващи атракционни превози.

Административната тежест няма да се увеличи за лицата, предоставящи услугата пътна помощ.

Административната тежест ще се повиши за физическите лица, собственици на превозни средства от категории M2, M3 и N3.

Не се очаква промяна върху административната тежест върху останалите групи заинтересовани страни защото не се предвижда увеличаването на размера на санкциите и таксите, както и не се предвижда въвеждането на нови такива. Не се предвижда въвеждане на нови режими за останалите групи заинтересовани страни.

8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?

Създават се нови регулаторни режими, като се засягат и съществуващи режими и услуги.

Създаването на нови режими за атракционните превози цели регламентирането на тази дейност. Тъй като съществува обществен интерес от такива превози се предлага условията

и редът за тяхното осъществяване да бъдат законово регламентирани.

Засягат се и съществуващи режими като регистрацията на лицата, извършващи пътна помощ, преминава към Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, която може да осъществява пълноценен контрол на дейността. Административната тежест в този случай няма да се повиши.

Предлаганите промени са съобразени със Закона за администрацията, Закона за електронното управление и със Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

С предлаганото изменение и допълнение на ЗДвП, както и предложението за промяна в чл. 76, ал. 3 от ЗАП, не се създават нови регулаторни режими и не се създават съществуващи режими и услуги.

9. Създават ли се нови регистри?

Да

Регистър за лицата, които извършват превози с атракционна цел.

Обединяване на регистъра на ИААА с регистрите на общините за превозните средства извършващи таксиметров превоз.

Когато отговорът е "да", посочете колко и кои са те.

10. Как въздейства актът върху микро-малките и средните предприятия (МСП)?

☒ Актът засяга пряко МСП

☐ Актът не засяга МСП

★ ☐ Няма ефект във връзка с предлаганото изменение и допълнение на ЗДвП

С приемане на предлаганите промени относно атракционните превози се очаква положително въздействие върху МСП, като се цели регламентиране на осъществяваната от тях дейност и създаване на условия за развитие на тази дейност.

Дотолкова доколкото се въвежда законова регламентация, насочена към създаване на правила за безопасност на движението на водачите на ИЕПС и на велосипеди, не се очаква това да има пряк ефект върху МСП. Подобряване на икономическата среда за търговия с ИЕПС и предлагане на услуги за споделеното им ползване като се цели регламентиране на осъществяваната от тях дейност и създаване на условия за развитие на тази дейност.

Другите промени са насочени към ограничаване на нелоялните практики и стимулиране на бизнеса да работи в законоустановени норми.

11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?

☐ Да

☒ Не

12. Обществени консултации:

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози ще бъде публикуван за обществено обсъждане за 14 дни на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Определя се по-кратък срок за обществено обсъждане, тъй като проектът на ЗИД на ЗАП е бил вече публикуван за обществено обсъждане за 30 дни. Поради големия обществен интерес за регламентиране в

ЗДвП на правилата за движение на индивидуалните електрически превозни средства и поради настъпили ПТП с такива се налага чрез ЗИД на ЗАП да се въведе тази регламентация в ЗДвП, което е съществено изменение на първоначално публикувания законопроект. Справката за отразяването на постъпилите предложения и становища ще бъде публикувана на интернет страниците на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, на Държавната агенция „Безопасност на движението по пътищата“ и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Проектът на ЗИД на ЗАП ще се съгласува в съответствие с чл. 32, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация с всички министерства.

Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.

13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

☐ Да

☒ Не

Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:

Име и длъжност:

- Асен Лазаров – главен директор на Главна дирекция „Автомобилна инспекция“, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
- Цветелина Йорданова-Илиева – директор на дирекция „Автомобилни превози“, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“;
- Мартин Хубчев - директор на дирекция „Правно-техническа методология и контрол“, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

Дата: 22.10.2019 г.

Подпис:

.....

.....

.....

Становище на администрацията на Министерския съвет

Съгласуването се извършва на основание чл. 21, ал. 5 от Закона за нормативните актове

Проект на акт:	Вид оценка:	Частична
Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози	Становище по ред:	Единствено съгласуване
	Дата:	31.10.2019
	В отговор на №:	№ 10-03-214/24.10.2019 г.
	Институция:	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
Диспозитив:	Съгласува с препоръки	
Основание:	Чл. 306, ал. 3, т. 2, б. "а" от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация	

I. Относно раздел 1 „Дефиниране на проблема“:

Предлагаме в т.1.2. представянето на проблемите (в т.1-15) да се допълни със статистически данни и/или друга подходяща информация (от доклади, анализи, годишни отчети, съдебна практика и т.н.), описваща същността и мащаба на проблемите.

II. Относно раздел 2 „Цели“:

Предлагаме след попълване на информацията в т.1.2. от раздел 1 на оценката със съответните налични статистически данни и/или с друга информация, представяща същността и мащаба на проблемите, в раздел 2 да се формулират цели с качествено или количествено измерим резултат (например намаляване на броя на наложените административни наказания, повишаване на ефективността на административния контрол, намаляване на дела на сивия сектор при превозите на пътници и товари и т.н.).

III. Относно раздел 4 „Варианти на действие“:

Предлагаме представянето на Вариант „Приемане на предложените изменения и допълнения“ в раздел 4 да се допълни с информация относно готовността (ресурсна, кадрова и т.н.) на основните групи заинтересовани страни за изпълнение на предложените нормативни промени. В случай че с проекта на акт се предлага въвеждането на нови регулаторни режими и/или услуги или се налага намеса при съществуващите – това също следва да се опише, да се мотивира накратко необходимостта от въвеждането на нови режими и услуги, както и да се изясни, че предложенията ще бъдат изготвени при спазване на изискванията на Закона за администрацията, Закона за електронното управление, Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху

стопанската дейност и др. По отношение на регистрите е необходимо да се изясни, че ще бъдат спазени принципите за публичност и свързаност, че ще бъде осигурена необходимата обезпеченост за воденето им от съответната структура, че е предвидено съгласуване с Държавна агенция „Електронно управление“ при създаването на новия регистър и т.н. При представянето на този вариант е необходимо да се опише и в какво се изразява очакваната промяна на административната тежест за конкретните групи заинтересовани страни. В случай че се предлага въвеждането на нови такси, или промени в съществуващите такси, това също следва да бъде описано, както и какъв ще бъде подходът при определяне на размера на таксите. Предвид очакваното засилване на контрола и ако се предвиждат нови или се завишават (намаляват) размерите на съществуващи административни санкции, това също следва да бъде разгледано, така че да е ясно, че предвидените забрани и санкции ще бъдат определени пропорционално, в съответствие с обществения интерес и че очакваните положителните резултати от тях не надвишават евентуалните негативни ефекти. В случай че са необходими промени и в други нормативни актове, това също следва да се посочи при представянето на Вариант „Приемане на предложените изменения и допълнения“, както и да се опишат очакваните ефекти от промените за заинтересованите страни.

IV. Относно раздел 5 „Негативни въздействия“ и раздел 6 „Положителни въздействия“:

Предлагаме в тези два раздела въздействията да се разгледат и по групи заинтересовани страни.

V. Относно раздел 8.1. „Административната тежест за физическите и юридическите лица“:

Предлагаме изложението в този раздел да се допълни с кратко описание на очакваните промени в административната тежест (повишаване/намаляване по отношение на конкретни групи заинтересовани страни) и защо не се очакват промени в административната тежест за останалите групи заинтересовани страни.

VI. Относно раздел 10 „Как въздейства актът върху микро, малките и средните предприятия (МСП)?“:

Предлагаме да се обоснове накратко защо не се очакват преки ефекти върху МСП при приемане на предложените нормативни промени.

VII. Относно раздел 12 „Обществени консултации“:

Предлагаме в този раздел да се обоснове накратко необходимостта от провеждане на обществени консултации за срок от 14 дни.

* Съгласно чл. 17 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, изводите и относимата информация от извършената частична предварителна оценка на въздействието се включват във финансовата обосновка по чл. 35, ал. 1, т. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

** При съгласуването по чл. 32 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация се съпоставят кръгът от въпроси, проблеми и решения, разгледани в оценката на въздействието и кръгът от въпроси, засегнати от обхвата на нормативната намеса в проекта на акт.

*** На основание чл. 30б, ал. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо окончателната оценка на въздействието да бъде съобразена с препоръките от становището.

**** На основание чл. 85, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо това становище да бъде публикувано заедно с преработената оценка на въздействието и проекта на акт при обществените консултации, провеждани в изпълнение на Закона за нормативните актове.

**ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА АДМИНИСТРАЦИЯТА” /п/**

/КРАСИМИР БОЖАНОВ/



Министерство на транспорта,
информационните технологии и съобщенията
София 1000, ул. "Дякон Игнатий" №9, тел. 02 8409/568; 662; 650
Рег. № 04-00-95 / 13.12.19г.

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

Изм. 04-11-101/19

/моля цитирайте при отговор/

ДО
Г-Н ИВАН МАРКОВ
ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА
МИНИСТЕРСТВО НА КУЛТУРАТА

На Ваше Писмо № 04-00-95/10.12.2019 г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МАРКОВ,

Приложено, изпращам Ви справка за съответствие на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи на Съвета на Европа и с практиката на Европейския съд по правата на човека, съгласно чл. 28, ал. 3 от Закона за нормативните актове.

ПРИЛОЖЕНИЕ - съгласно текста

С УВАЖЕНИЕ,

13.12.2019 г.,

X

Проф. Николай Проданов
Заместник-министър на правосъдието
Signed by: Evgeni Borisov Stoyanov



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

Изх. № 04-10-95/19/

/моля цитирайте при отговор/

СПРАВКА

ОТНОСНО: *Съответствие на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи (КЗПЧОС) на Съвета на Европа и с практиката на Европейския съд по правата на човека, съгласно чл. 28, ал. 3 от ЗНА*

В отговор на писмо с изх. № 04-00-95/10.12.2019 г. на Министерство на регионалното развитие и благоустройството проект на Закон изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози и на основание чл. 28, ал. 3 от Закона за нормативните актове, изразяваме следното становище.

С § 57 от ПЗР на предложения законопроект се предвижда изменение в ЗДвП, съгласно което превозните средства от категориите М2, М3 и N3 ще могат да се регистрират само от юридически лица, еднолични търговци или физически лица, регистрирани като земеделски стопани по реда на ЗПЗП. Видно от § 61 от ПЗР на законопроекта се предвижда това изискване да бъде приложено и спрямо вече регистрираните автомобили, тъй като регистрацията на всички превозни средства от тези категории, които не са регистрирани от посочените по-горе категории субекти, ще бъде служебно прекратена. Предложеният текст на § 61 от ПЗР би могъл да създаде предпоставки за нарушение на чл. 1 Протокол 1 КЗПЧОС поради следните причини.

На първо място, от мотивите към законопроекта става ясно, че конкретната промяна се прави с цел преустановяване на нерегламентирания превоз на пътници и товари. Посочената промяна ще засегне 11054 физически лица, собственици на превозни средства от категориите М2, М3 и N3, чиито регистрации ще бъдат служебно прекратени след 31.12.2021г. Така направеното предложение в промяна на режима на регистрация представлява контрол върху притежанията съгласно чл. 1 Протокол 1 от КЗПЧОС и би могло да доведе до непропорционална намеса поради строгите ограничения върху възможността физически лица да се ползват от притежанията си. Съгласно практиката на ЕСПЧ, въпреки широката свобода на преценка, с която разполага държавата при

упражняването на контрол, в определени случаи може да възникне нарушение, когато системата налага прекомерна финансова или друга тежест на определена група лица. Такава тежест в случая е налице, тъй като физическите лица ще бъдат принудени или да се лишат от собствеността си, или да се регистрират като едноличен търговец или земеделски производител, без непременно да целят осъществяването на такива дейности.

На второ място, не става ясно как чрез предлаганата мярка ще бъде постигната легитимната цел да бъдат прекратени незаконните практики за превоз на пътници, при положение че 3-те категории субекти – юридически лица, еднолични търговци и земеделски стопани също биха могли да упражняват търговска дейност в нарушение на ЗАП. Гаранцията срещу нерегламентирания превоз на пътници и товари е именно лицензионният режим съгласно ЗАП и ефективното упражняване на контролните правомощия на компетентните органи чрез налагането на административно-наказателните санкции, предвидени в закона.

С УВАЖЕНИЕ,

13.12.2019 г.

X

проф. Николай Проданов
заместник-министър на правосъдието
Signed by: Evqeni Borisov Stoyanov

СПРАВКА

на
постъпилите становища към проекта на
ЗИД на ЗАП

Изготвил становището	Предложение	Приема/не приема предложението	Мотиви за неприемане на предложението
ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ ЗА МЕТРОЛОГИЧЕН И ТЕХНИЧЕСКИ НАДЗОР	1. В чл. 89а, ал. 2 да се направят следните изменения и допълнения: 1.1. В т. 3 след втората запетая да се добави „с трудови договори, регистрирани по реда на чл. 62 от Кодекса на труда“, а след думата „притежава“, да се добави „най-малко средно“. 1.2. Точка 4 да се измени така: „4. разполагат с: а) материално-технически условия; б) помещение с точен адрес с прилежаща инфраструктура към него, осигуряваща извършването на дейността, в съответствие с изискванията на чл. 26 от Закона за пътищата и Закона за движение по пътищата; в) и оборудване за извършване на дейността, включително за извличане на информация от дигитални тахографи; 1.3. Да се създадат т. 6-8: „6. в органите за управление на лицето не участват физически лица, участвали в органите на управление на регистрирани лица, с отнета регистрация по чл. 89в, ал. 1, т. 2-3 през предходен 2-годишен период; 7. не участват в капитала, управлението или контрола на търговски дружества, които са превозвачи или извършват превози за собствена сметка; 8. нямат парични задължения по смисъла на чл. 162, ал. 2 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс, установени с влязъл в сила акт на компетентен орган, освен ако с допуснаго разсрочване или отсрочване на	1.1. Приема се с редакция. 1.2. Приема се с редакция.	
		1.3. Приема се с редакция т. 6-7.	
		Не се приема т. 8.	1.3. Не са посочени мотиви, обосноваващи предложението по т. 8. По Регламент (ЕС) № 165/2014 се изисква установяване на добра

	задълженията или на парични задължения, свързани с плащането на вноски за социално осигуряване.“ 2. Да се създадат нови алинеи в чл. 89а, както следва: „(9) В случаите по чл. 89б, ал. 1, т. 3 регистрираните лица подават заявление, към което в зависимост от промяната се прилагат съответните документи по чл. 89а, ал. 4. (10) При заявена промяна на обстоятелства по чл. 89а, ал. 2, председателят на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор или оправомощени от него длъжностни лица вписват промяната в регистъра по чл. 89г и издават удостоверение за това, когато са изпълнени изискванията на чл. 89а, ал. 2 до ал. 5. (11) Удостоверението по ал. 1 се издава за срока до изтичане на срока по чл. 89а, ал. 6. (12) За издаването на удостоверение се събират такси, определени с тарифа за таксите, които се събират в системата на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор по Закона за държавните такси.“ 3. В чл. 89б да се направят следните изменения и допълнения: 3.1. Сегашният текст да стане ал. 1 и в него: а) В т. 1, след съюза „и“ се добавя изречение „или“. б) В т. 2, след чл. 91, цифрата 9 се заменя с „8“. 3.2. Да се създаде нова алинея 2, както следва: (2) Персоналът на лицата, вписани в регистъра за извършване на монтаж или монтаж и ремонт на тахографи е длъжен да изпълнява изискванията на наредбата по чл. 89, ат. 4 и/или на Регламент (ЕС) № 165/2014.“ 4. В чл. 89в се правят следните изменения и допълнения: 4.1. В ал. 1 се правят следните изменения: а) В т. 1 след изречение „на“ се добавя „някое от“; б) В т. 2 след изречение „и“ се добавя „или“. в) Да се създадат нови точки 4-7 както следва: „4. нарушава разпоредбите на Регламент (ЕС) № 165/2014;	2. Приема се с редакция – текстът е добавен на систематичното му място в чл. 89б 3.1: а) Не се приема. б) Приема се. 3.2. Не се приема. 4.1: а) Приема се. б) Не се приема. в) Приема се частично.	репутация, а не на финансова стабилност. 3.1: а) Липсват мотиви. 3.2. Задълженията на персонала са подробно разписани в Наредба № РД-16-1054/2008 и не е необходимо регламентирането на законово ниво. 4.1: б) Лицето е длъжно да спазва всички изисквания по закона и подзаконовата нормативна уредба, а не алтернативно. в) Предложението по т. 6 не се приема, тъй като не са посочени мотиви.
--	--	---	--

	5. монтира устройство за манипулиране (за промяна на данните, регистрирани или записани от) на тахографа и/или прикрива наличието на такова; 6. допусне използването на издадена карта на персонала му от друго физическо или юридическо лице; 7. извършва монтаж, проверки или ремонт на тахографа извън посоченото в удостоверението за регистрация място за сервисна дейност.“ 4.2. В ал. 3 изразът „една година“ да се замени с „две години“; 4.3. В ал. 4, след думата „временно“, се добавя запетая и следния текст: „възобновяват действието на сервис с временно спряна регистрация“. 5. В чл. 91 да се направят следните изменения и допълнения: 5.1. В ал. 8 след „чл. 89, ал. 4“ се добави „и/или на Регламент (ЕС) № 165/2014.“ 5.2. Точка 1 на ал. 9 да се измени така: „1. дават задължителни предписания за предприемане на коригиращи действия, когато е констатирано, че не са спазени изискванията на този закон, на наредбата по чл. 89, ал. 4 и/или на Регламент (ЕС) № 165/2014.“ 5.3. Да се създаде нова алинея 11, както следва: „11 Когато при проверките по ат. 8 възникне съмнение за манипулиране или злоупотреба с тахографа, длъжностните лица от Държавната агенция за метрологичен и технически надзор имат право да насочат превозното средство към сервис за тахографи, различен от този, в който са извършени монтажът или ремонтът на тахографа, за извършване на повторна проверка на тахографа.“ 6. В чл. 92. ал. 2 се заличава изреча „и чл. 96, ал. 4“. 7. Член 93а да се измени и допълни така: 7.1. В ал. 1 числото „4000“ да се замени с „от 5 000 до 10 000“.	4.2. Приема се. 4.3. Приема се. 5.1. Приема се с редакция. 5.2. Приема се с редакция. 5.3. Приема се. 6. Приема се. 7.1. Не се приема.	7.1. Предложените размери на глоби не са съобразени с използваната правна техника в закона за установяване на
--	--	---	--

	7.2. В ал. 2 да се направят следните изменения и допълнения: а) след думата „тахографи“ да се добави „или“; б) да се заличи „или не изпълни задълженията си по чл. 896, т. 3“; в) след думата „глоба“ да се добави „от“, а след числото „3 000“ да се добави „до 5 000“; 7.3. Да се създаде нова ал. 3: „(3) Който не изпълни задълженията си по чл. 896, т. 3 се наказва с имуществена санкция от 1000 до 3000 лв.“ 7.4. Съществуващата ал. 3 да стане ал. 4 като цифрата „5 000“ се заменя с израза „от 3 000 до 7 000“; 7.5. Да се създаде нова ал. 5: „(5) Който възпрепятства изпълнението на служебните задължения на длъжностни лица по чл. 91, ал. 8 се наказва с глоба от 500 лв. до 1500 лв.“ 7.6. Сегашната ал. 4 да стане ал. 6. като да се направят следните изменения: а) изразът „2 и 3“ да се замени с „до 5“; б) изразът „10 000 лв.“ се заменя с израза „в двоен размер“	7.2: а) Приема се. б) Приема се. в) Не се приема. 7.3. Приема се частично. 7.4. Приема се частично. 7.5. Приема се частично. 7.6. Приема се.	глобата в точен размер. 7.2: в) Предложените размери на глоби не са съобразени с използваната правна техника за установяване на глобата в точен размер.
НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ НА ОБЩИННИТЕ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ	1. По §2 Предлагаме в т. 4, след думите „публични задължения“ да се добавят думите „към държавата и към общината по седалището на превозвача“. 2. По §10 2.1. По т. 1, буква „б“ Предлагаме в регистъра вместо име и фамилия да се вписва наименованието и ЕИК на превозвача, извършващ дейност от името на регистрирания превозвач - лицата, които извършват дейност от името на регистриран превозвач, но за своя сметка, са търговци, поради изменението на чл. 12, ал. 3 от ЗАП /§12, т. 3 от проекта/.	1. Не се приема. 2.1. Не се приема.	Направеното предложение се съдържа в разпоредбата на § 2, т. 4, тъй като задълженията на общините са част от публичните задължения. Изложеният мотив не е относим към разпоредбата, тъй като касае водачите, а не търговците.

	2.2. По т. 3 Предлагаме ал. 5 да се преосмисли. Мотиви: При регламентирането в ЗАП на регистрационен режим, е задължително да се уредят правилата, които в пълна степен отговарят на общите изисквания на Глава втора, Раздел втори от ЗОАРКСД, а именно - същите следва да бъдат уредени със закон, а не с подзаконов нормативен акт. 2.3. Предлагаме следната редакция на т. 1: д) създава се т. 8: „8. датата и основанието за прекратяване на разрешението“. Мотиви: в случай на липса на информация за статуса на разрешението (оригинал, прекратено) при справка в публичния регистър няма да има информация кои разрешения са валидни и кои са прекратени, предвид правомощията на кмета на общината по чл.24а, ал. 8 от ЗАП. 3. По §12 Предлагаме § 12 да отпадне. Мотиви: Легалната дефиниция на републиканската транспортна схема, дадена в чл. 17, ал. 2 от ЗАП обхваща и междубластната транспортна схема. Понятието „междубластна транспортна схема“ дублира републиканската транспортна схема - отново се визира свързване на населени места от две или повече области. Линиите от републиканската транспортна схема са т. нар. „междубластни линии“: Не е ясно каква цел се преследва и какво значение има факта дали областите, чиито населени места се свързват с междубластни автобусни линии, са съседни или не са съседни, или дали в маршрута на автобусната линия е включен областен център или не е включен. Така или иначе се свързват населени места от две и повече области.	2.2. Приема се с редакция. 2.3. Приема се с редакция 3. Не се приема.	3. Целта на разпоредбата на § 12 е да се осигури транспортно обслужване на населението на две съседни области, при облекчени условия.
--	--	--	--

	4. По §13 4.1. По т. 1 Предлагаме уредбата да бъде прецизирана. Мотиви: Липсва легална дефиниция на понятието „оперативен риск“, поради което остава неясно по какъв ред следва да се възлагат превозите. В 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“ не е дефинирано понятието „оперативен риск“. В Регламент (ЕО) № 1370/2007 е използвано понятието „обществени поръчки за услуги“ като задължението на икономическия оператор /превозвача/ за извършване на обществена поръчка за услуги се компенсира като компенсацията не може да надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект от изпълнение на това задължение, т.е: компенсацията би следвало да покрива риска, който икономическият оператор поема със задължението да извършва обществена услуга по пътнически превоз. 4.2. По т. 2 Предлагаме т. 2 да отпадне. Мотиви: Не става ясно какви са мотивите за въвеждане на разрешителен режим. Практиката показва, че към момента съгласувателната процедура по чл. 19, ал. 6 от ЗАП е продължителна /в отделни общини над 1 г./ и това спира провеждането от общините на процедури за възлагане на превози по маршрутни разписания от областната и републиканската транспортна схема. Изискванията за действителност на даден договор са детайлно уредени в редица нормативни актове, а могат да бъдат и уговорени между страните. Не е необходимо подобно условие да бъде въведено като основание за недействителност на този тип договори. Още повече, че липсва пропорционална дисциплинираща правна	4.1. Не се приема	4.1. Оперативният риск е уреден в чл. 31 от Закона за концесиите
		4.2. Не се приема	4.2. Практиката показва, че към момента голяма част от договорите за възлагане на превозите са сключени в противоречие с нормативните изисквания за уведомяване на органа утвърждаващ съответното разписание, поради което не се спазват изискуемите часови интервали.

	последлица за издаващия разрешението орган, в случай, че същият не го издаде в срок. 4.3. По т. 4 По силата на чл. 104ж от ЗАП, кмет на община, възложител на превози по утвърдени транспортни схеми, който наруши изискванията на чл. 19, ал. 2, ал. 6 и ал. 7, от ЗАП се наказва с глоба 3000 лв. Въпреки, това, с §.13, т.4 от проекта се въвежда втора, по същество санкционна последлица, което противоречи на основен принцип на правото - „не се наказва два пъти за едно и също“. Т.е. съществуващият към момента санкционен механизъм е достатъчна гаранция за превенция на цигираното нарушение.	4.3. Не се приема	4.3. Разпоредбата не е санкционна. Средствата не се предоставят, тъй като ще липсва основание за предоставянето им.
5. По §18 Предлагаме т. 4 да отпадне. Мотиви: Предложената редакция предполага, че до издаване на ново удостоверение на водач на лек таксиметров автомобил, но не по-късно от 6 месеца след изтичане валидността на предишното удостоверение (което е с изтекъл срок, т.е. е невалидно), лицето (регистриран превозвач, който извършва таксиметров превоз или водач, който извършва таксиметрова дейност от името на регистриран превозвач, но за своя сметка) няма да има валидно удостоверение на водач на лек таксиметров автомобил. Поставя се въпроса как в периода от изтичане на срока на валидност на удостоверението на водач на лек таксиметров автомобил до издаването на ново удостоверение, общините ще издават разрешения за извършване на таксиметров превоз на пътници, при условия, че едно от изискванията при кандидатстване за получаване на разрешение е лицето (регистрираният превозвач или водачът, извършващ таксиметров превоз от името на превозвача, но за своя сметка) да притежава валидно удостоверение „Водач на лек таксиметров автомобил“.		5. Не се приема.	5. Предвиденият 6-месечен срок касае подновяването на удостоверението без полагане на изпит от водача, а не упражняването на дейността без валидно удостоверение.

6. По §19

Предлагаме следната редакция на т. 3:

„В ал. 8 се създава т. 5:

5. при получено уведомление от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за наложена принудителна административна мярка по чл.106а, ал.1“.

Мотиви: При предложената в проекта редакция, кметът на общината няма да бъде в състояние да изпълни правомощията си по прекратяване на разрешението в хипотезата на отнето удостоверение за водач на лек таксиметров автомобил, поради следното:

1. В разрешението за таксиметров, превоз се вписват данните на водача, когато той извършва дейността от името на превозвача, но за своя сметка. Законът не вмества задължение на превозвачи, които са назначили водачите си на трудов договор да предоставят информация на общината кой водач на кой автомобил упражнява дейността (данните за тези водачи не се вписват в разрешението), т.е. изпълнението на предложението за прекратяване на разрешението е неизпълнимо;

2. С един автомобил дейност могат да упражняват, двама или повече водачи. Прекратяването на действието на разрешението поради отнемането на удостоверение за водач на лек таксиметров автомобил на единият от водачите ще доведе до прекратяване на дейността и на останалите водачи на този автомобил.

В хипотезата на получено уведомление от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за отнемане на удостоверение на водач на лек таксиметров автомобил на основание чл.24, ал.7 би следвало да се отразят промени в обстоятелствата в издаденото разрешение, предвид чл.24а, ал.1 и ал.6. Промените в обстоятелствата би следвало да се отразят и в публичния регистър.

6.Приема се с редакция.

	7. По § 21 Предлагаме в чл. 24в да се създаде нова ал. 4 със следното съдържание: „(4) При извършване на превози по ал. 1 се издава един от следните превозни документи: 1. билети по реда на Наредба № Н-18 от 2006 г. за регистриране и отчитане на продажби в търговските обекти чрез фискални устройства от: а) електронни касови апарати с фискална памет; б) фискални принтери; в) фискални устройства, вградени в автомати за самообслужване, като билетът се издава на хартиен носител; г) интегрирани автоматизирани системи за управление на търговската дейност. 2. билети по реда на Наредбата за условията и реда за отпечатване и контрол върху ценни книжа; 3. електронни билети; (2) Превозните документи по ал. 1 съдържат най-малко следните реквизити: а) наименованието и адреса на физическото или юридическото лице, което извършва превоза; б) надпис „Билет за превоз със специализиран автомобил“; в) номер на билета; г) превозна цена; д) дата на издаване на билета - за превозните документи по ал. 1, т. 1; е) маршрут, в случаите когато такъв може да бъде посочен; ж) знак за превоз инвалиди“. Мотиви: Билетът, е документ, доказващ факта на сключване на договор за превоз между пътник и превозвач,, и ангажира отговорността на превозвача - затова предлагаме билет да бъде издаван и в тези случаи.	7. Не се приема	7. Превозът на лицата с увреждания и намалена подвижност се организира с особен режим, като за този режим не се предвижда издаване на билети, а сключване на договор за услуга.
--	--	------------------------	--

	Билетът може да бъде с нулева стойност или със стойност, определена от кмета на общината /общинския съвет/ или от ръководството на юридическото лице. Издаваните билети са по утвърден образец, съгласуван с Министерството на финансите. 8. По § 22 По т. 2 Предлагаме уредбата да се приведе в съответствие със Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност /ЗОАРКСД/. Мотиви: Съгласно ЗОАРКСД, регистрационният режим изключва прилагането на уведомителен режим. Логиката на предложените изменения води до извод за установяване на регистрационен режим, което адекватно осигурява по-високо ниво на защита на обществения ред, живота и здравето на пътниците при превозите с атракционна цел. При регламентирането в ЗАП на регистрационен режим спрямо превозните средства и лицата, извършващи превози с атракционна цел, е задължително да се уредят правила, които в пълна степен отговарят на общите изисквания на Глава втора, Раздел втори от ЗОАРКСД, вкл. в приложение към ЗАП да се предвиди образец на регистра.	8. Приета е редакция.	
9. По §52 Категорично настояваме т. 1 да се прередактира като се въведе правна възможност, а не задължение за общините, да планират ежегодно в бюджетите си финансови средства за покриване на разходи за компенсации и субсидии на превозвачите, предоставящи визираните транспортни услуги. Мотиви: Предложеното изменение не отчита факта, че общественият транспорт не попада в обхвата на основните сфери на общинска компетентност и отговорност,		9. Не се приема.	9. И към настоящия момент има възможност за дофинансиране на разходите по извършените превози със средства от общинските бюджети. Предоставена е възможност на общините да планират годишния си бюджет в съответствие с реалните транспортни потребности на населението.

	установени в чл. 17 от ЗМСМА. Съгласно Конституцията общинският бюджет е самостоятелен, извън републиканския бюджет и държавата чрез средства от бюджета, и по друг начин подпомага нормалната дейност на общините. Въвеждането на изискване за задължително финансиране на споменатите дейности отстрана на общините ще доведе до необосновано увеличаване на финансовата и данъчна тежест на местното население, като най-големи затруднения биха срещнали малките и с финансови затруднения общини. Цялостната правна уредба на обществените отношения, свързани със субсидирането и компенсирането на превозите по общинските транспортни схеми на вътрешноградския и междуселищния транспорт следва да бъде изнесена и разгърната в основното тяло на закона при следните принципи: 1. Въвеждане на минимални изисквания за стандарти и качество на предоставяните транспортни услуги с цел предоставяне на възможност на общините да финансират превози с по-висока честота; 2. Регламентиране на възможност за актуализиране размера на средствата по държавния и общинските бюджети с цел по-голяма гъвкавост и съобразяване с конкретните нужди и финансови възможности на финансиращите органи и покриване в достатъчна степен на формирания нетен ефект; 3. Преразглеждане на критериите за определяне на населените места, които попадат в обхвата на субсидираните превози поради демографското и икономическото развите на отделните райони и общини; в тази връзка преразглеждане на начините за определяне на курсовете; 4. Въвеждане на механизъм за избягване на възможността за поява на необосновано високи цени на превозните документи при осъществяване на превози, подлежащи на компенсиране.	
--	--	--

	10. По §53 от ПЗР Отбелязваме, че при евентуално приемане на предложението относно новия, чл. 80а от ЗДвП, ще е необходимо да бъдат извършени свързани промени в подзаконовите актове по същия закон, които да регламентират изисквания за пътна сигнализация /напр. нов пътен знак в Наредба №18/23.07.2001 г./ и/или за пътна маркировка, която да се спазва от водачите на ИПС /напр. нов вид надлъжна пътна маркировка в Наредба №2/17.01.2001 г./ и др. подобни. Други предложения: 11. Предлагаме следната редакция на чл. 23 г от Закона за автомобилните превози: „Чл.23г. Специализираните, случайните и превозите за собствена сметка на деца и/или ученици се извършват с моторни превозни средства от категории М1, М2 и М3, клас В, клас II и клас III, като не се допуска превоз на стоящи пътници“. Мотиви: Включването на моторните превозни средства от категория М1 ще даде възможност на общините да продължат да превозват деца и ученици до съответните социални институции, без да се налага извършване на разходи за закупуване или преоборудване на МПС в по-висока категория. От друга страна, МПС от категория М1 съответстват на законовото изискване за неналичие на места за стоящи пътници. 12. Във връзка с превозите със специални превозни средства на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, предлагаме въвеждането в ЗАП на регламенти, които: • предоставят възможност и на общините да извършват превоз със специални превозни средства на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, а не само на търговски дружества, тъй като това е социална услуга.	10.Приема се по принцип. 11.Не се приема 12.Приема се.	11. Законът за автомобилните превози регулира обществените превози и международни превози на пътници и товари. Превозът с автобуси от категория М1 не е предмет на този закон с изключение на таксиметровия превоз на пътници.
--	--	---	---

	Този вид превоз да може да се изпълнява и с лек автомобил, а не само с микробуси с платформи, поради наличието на много незрящи лица, които използват този вид транспорт; • позволяват движението на тези автомобили и в бус лентата по пътята; • предоставят възможност на общините в своите правила за организацията на транспортното обслужване на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, според възможностите си, сами да определят обхвата на лицата, които имат право да използват превоз със специални превозни средства.		
ОБЩИНА КОСТИНБРОД	В чл. 17 да бъде направено допълнение, регулиращо превозите по автобусни линии между населени места в области, в които няма областен център (каквато е Софийска област) за пътуване на линии от транспортна схема, свързваща населеното място с областния център на съседната област.	Приема се по принцип.	
КОНФЕДЕРАЦИЯ НА АВТОБУСНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ	1. Относно предложението за изменение на чл. 7, с което се създава ал. 5а, думата „отговаря“ да се замени с думата „организира“: „(5а)Ръководителят на транспортната дейност трябва да ръководи действително и постоянно транспортната дейност на предприятието, като организира.“ 2. По отношение на направените предложения за изменение в чл. 7, ал. 7, изменена в ал. 8, обръщам внимание на т. 4 от същата, съгласно която се изисква превозвача да „разполага със собствен или нает експлоатационен център с техническо оборудване и съоръжения за извършване на предпътен технически преглед, който се намира на територията на административно-териториалната единица по смисъла на Закона за административно-териториалното устройство на Република България, в която е адресът на помещението по т. 3.“	1.Приема се с редакция. 2. Не се приема.	2.Текстът е необходим, тъй като се прецизираг изискванията относно дейността.

	Тук възниква въпросът какво се случва, ако превозвачът извършва дейност в повече от една административно-териториална единица и има експлоатационни центрове в различни градове? Къде ще се съхраняват документите от тези териториални единици, на които превозвача осъществява дейността си? В тази връзка считаме, че текста е неприемлив и по никакъв начин няма да реши въпросът с така наречените „пощенски кутии“, тъй като няма законова забрана различни дружества да ползват едни и същи помещения за съхранение на документи и няма законова забрана относно това различни дружества да се регистрират на един и същ адрес. За пореден път подобно предложение ще усложни дейността на фирмите, работещи в рамките на закона и по никакъв начин няма да противодейства на тези, които са извън него. Считаме, че липсата на контрол не следва да се заменя с рестриктивни текстове, които няма да доведат до желанния резултат от въвеждането на закона. 3. Направените предложения за изменения в чл. 7а, а именно: 1. В ал. 1 думите „освен в случаите, когато превозите се извършват с лиценз на Общността“ се заменят с „или заверено копие на лиценз на Общността“. От така направеното предложение не става ясно дали лиценза на Общността ще може да се използва за извършване на обществен превоз на пътници, когато превозвача има само едно моторно превозно средство или задължително ще се изисква заверено копие и за него? 4. По неясни за нас причини, след общественото обсъждане през месец юли, от настоящият Законопроект е изваден текста на чл.7б, ал.2, която многократно предлагаме да бъде изменена, като текста, касаещ видеонаблюдението да бъде заличен. Мотивите ни за това	3. Не се приема 3. Лицензът на Общността се съхранява от превозвача, а завереното копие от лиценза – на борда на превозното средство. 4. Нормата е въведена за повишаване безопасността на пътниците при превозите с автобус. Разпоредбата все още не е влязла в сила и не може да се оцени ефекта от прилагането ѝ.
--	--	---

	са изразявани многократно, като основният от тях е, че при условие, че останалите участници в движението по пътищата няма да бъдат оборудвани с видеонаблюдение и при условие, че това не е доказателство в съда, монтирането на видеонаблюдение само в автобусите е дискриминационно и поражда въпроси относно лобизъм в полза на доставчиците на тази услуга и нищо друго, което да касае безопасността на пътниците. Не смятаме, че само животът на хората в автобусите е от значение за държавата, имайки предвид, че броя на жертвите от катастрофи с автобуси е нищожен спрямо жертвите, които даваме всеки ден от катастрофи с леки и товарни автомобили. В тази връзка предлагаме следната редакция: (2) Моторните превозни средства от категории M2 и M3, клас B, клас II и клас III, за управлението на които се изисква свидетелство за управление от категории D1, D1E, D или DE, се оборудват с обезопасителни колани за водача и пътниците.	5. Приема се
--	---	---------------------

5. В чл. 7б, предлагаме алинея 3 да се измени така:

„(3) Изискването за обезопасителни колани по ал. 2 не се прилага за:

1. моторни превозни средства от категории M2 и M3, клас A, клас I и клас II ;
2. моторни превозни средства от категории M2 и M3, клас B и клас III, с които се извършва специализиран превоз и превоз на пътници по редовни автобусни линии, когато превозът е с еднородна дължина на маршрута до 30 км., с изключение на специализираните превози на деца и/или ученици.“

Мотиви: Автобусите от клас I са типичните градски автобуси, при които съотношението между седящи правостоящи пътници обикновено е 35 седящи и 47 правостоящи. Автобусите от клас II също са градски автобуси, при които съотношението между правостоящи и седящи пътници обикновено е 45 седящи и 35

	правостоящи пътника. При тази конфигурация на местата в тези автобуси е абсурдно да се счита, че те следва да се оборудват с колани, още повече, че повечето от тях са с монтирани градски седалки, които обикновено са пластмасови и монтирането на обезопасителни колани е невъзможно. По отношение на автобусите от клас В, същите се използват за превоз по градски допълнителни линии, където е неприемливо монтиране на колани. По отношение на автобусите от клас III би могло да се направи изключение от общото правило при превоз до 30 км.		6. Настоящата редакция създава затруднения при прилагането на административнонаказателните разпоредби при системни нарушения.
	6. По отношение на предложението за изменение на Точка 28 в § 1 от Допълнителните разпоредби, изразяваме категоричното си несъгласие с въвеждането на още по сериозни рестриктивни мерки към превозвачите. Настоящият текст в закона дава достатъчна яснота относно това що е „СИСТЕМНО” нарушение и не виждаме ясна и категорична причина, поради която този текст се изменя. Още повече, че този текст не е обсъждан в работната група, определена за работа по законопроекта.	6. Не се приема.	
	7. В законопроекта е налице разминаване в сроковете за връщане на лиценза и заверените копия. В единият текст е записано 15 дни, а в административно-наказателните разпоредби-14 дни.	7. Приета е редакция.	
	8. По отношение на срока за привеждане на регистрацията на физически лица на МПС от категории M2, M3 и N3 в съответствие със закона, предлагаме срокът за пререгистрация да бъде съкратен.	8. Не се приема.	8. Срокът е съобразен с продължителността на административната процедура.
	9. Предлагаме в ЗДвП да се измени Чл. 69. „На спирка на превозните средства от редовните линии за обществен превоз на пътници други пътни превозни средства не могат да спират. Престоят на таксиметрови автомобили с	9. Приема се с редакция.	

КАМАРА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ (КАПБ)	цел очакване на пътници е забранен.” 1. На първо място подкрепяме идеята да се вменява голяма отговорност на професионално компетентните лице на транспортните фирми, но искаме да посочим, че последните все пак са обикновени хора и не се отличават със свръх способности. В този ред предлагаме в чл.7, ал.5а, т.1 и 3 отпред да се добави „създава условия за спазването на правилата“. По този начин ръководителите на транспортната дейност няма да са отговорни за самата техническа поддръжка, защото най-вероятно голяма част от тях нямат и нужните компетентност именно за това фирмите трябва да имат механик за предпътните прегледи за техническа изправност, както и експлоатационен център. По аналогични причини предлагаме и промяната в чл.7, ал.5а, т.3. Ръководителят на транспортната дейност може да инструктира водачите за необходимите мерки за безопасност, но не може да е отговорен, ако последните не биват спазвани от водачите при управление на автомобилите, товарене или разтоварване, обезопасяване на пътя при авариял автомобил и др. 2. Желая да бъднем внимание и на термините „действително и постоянно“. Няма легална дефиниция в Закона за автомобилните превози на тези две понятия. Понятието „постоянно“ при наличието на сключен трудов договор би означавало нарушение на правилата на Кодекса на труда. 3. Важното, което също следва да се отбележи, че за професионално компетентните лица се иска средно образование и към настоящата действаща уредба, без да е добавено в новите изменения „специфично изискване“, но от друга страна му се вменяват задължения надвишаващи образователната степен, която се изисква за заемане на длъжността. 4. Относно предложението за създаване на т.2 в новосъздадената ал.5а трябва да се отчита факта, че	1.Приета е редакция. 2.Не се приема. 3.Не се приема. 4.Приета е редакция.	2.Текстът е съобразен с Регламент (ЕО) № 1071/2009 3.Няма предложение по същество.
--	---	---	--

	наказателната и административнонаказателната отговорност е лична, което само по себе си означава, че няма как някой да я носи вместо друг. Посоченото в т.4 противоречи на не едно законодателно правило, като се започне от принципите отнасящи се до осчетоводяването, които изискват документите за превоза да са приложени към издадените фактури, застрахователните норми, който при настъпила щета изискват договорите за превоза и редица други. Що се отнася до времето за управление и почивка би следвало строго да се спазват правилата относно защитата на личните данни. 5. Предлагаме да отпадне изискването експлоатационния център и офисът да са на територията на една административно-териториална единица. Смятаме, че това изискване не е реална мярка за борба с т.н. „пощенски кутии“ и не би създавало особени проблеми за такъв вид фирми, но пък би било истинско предизвикателство за реално работеща българска фирма, която по една или друга причина е позиционирала в различни териториални единици офиса и експлоатационния си център. В чл.7, ал. 8, т. 4 да отпадне текстът „който се намира на територията на административно-териториалната единица по смисъла на Закона за административно-териториалното устройство на Република България, в която е адресът на помещението по т. 3.“ 6. Да се конкретизира какво означава „техническо оборудване и съоръжения за извършване на пътен технически преглед; 7. В чл. 7а, ал.2 да отпадне изискването за психологическа годност на водачи на тежкотоварни автомобили и автобуси. Това изискване не допринася по никакъв начин за компетентностите на водачите, като в голямата си част се извършва чисто фиктивно. Бихме подкрепили изискването за психологическа годност да е необходимо за определени водачи със системни и тежки нарушения или отговарящи на други условия.	5. Приема се. 6. Приема се с редакция. 7. Не се приема. 7. Психологическото изследване има за цел да установи психологическата годност водачите да управляват МПС без опасност от допускане на пътнотранспортни произшествия.
--	---	---

	Отпадане на изискването за психологическа годност на водачите на тежкотоварни автомобили и автобуси; 8. В чл.7а, ал.2 и чл.7б, ал.1 да отпадне изискването във всеки един момент превозвача да е отговорен за изрядността на документите на водачите. Тези документи са лични за шофьорите и те следва да ги имат налични и изрядни, недопустимо за нас е когато даден личен документ на водача изтече или е повреден или изгубен превозвачът да носи отговорност. Смятаме, че тази отговорност за изрядността на документите следва да се проверява от превозвача при назначаването на водач и ако има някакво несъответствие същият да не бъде назначен, до като не го отстрани. Да се изменят изискванията заложи в чл.7а, ал.2 и чл.7б, ал.1 превозвачът да не е отговорен във всеки един момент за документите на водача, а само при неговото назначаване; 9. Във връзка с новите изисквания за пътна помощ по пътищата настояваме лицензираните превозвачи за превоз на пътници или товари да могат да извършват тази дейност без необходимата регистрация предвидена в чл.24е. Превозвачите към настоящия момент трябва да отговарят на много по-големи изисквания, за да изпълняват своята дейност и не намираме за целесъобразно и разумно превозвачите, които разполагат с пътна помощ да я регистрират по реда на чл.24е, още повече, че тя е вписана към лиценза. В чл.24е, ал.1 да се добави текстът „Тези изисквания не се прилагат към лицензираните превозвачи.“; 10. Намираме за абсолютно неадекватна и нередна практиката за изключително засиления контрол от страна на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ на вписаните превозни средства към лиценза и още по-фрапиращите санкции за спиране от движение на превозното средство. Наясно сме с необходимостта от работещ и коректен регистър на превозните средства към лицензите, но категорично се обявяваме против високите	8. Не се приема. 9. Не се приема. 10. Не се приема.	8. Изискванията се прилагат към водача през цялото време, а не само към момента на назначаването му. 9. Текстът е съобразен с нормите на европейското законодателство, регламентиращи изискванията за наличие на лицензионен или регистрационен режим за извършването на автомобилни превози. 10. Няма конкретно предложение.
--	--	--	--

санкции в това число и спирането от движение на автомобили. Нееднократно сме посочвали ниската ни оценка за работата на отдел лицензи, за пропуските в информационната им система. Недопустимо за нас е да глобят превозвач, които е заявил промените в обстоятелствата към лиценза, но същите не са обработени от служителите, което следва да стане в рамките на месец. Как бихте обяснили на превозвач, които току-що си е изплатил лизинга на автомобила вследствие, на което е прехвърлена собствеността и е сменен регистрационния номер, че ще е необходимо в рамките на месец да спре работа с този камин, тъй като това е времето необходимо за отразяване на промените или на превозвач, които се е опитал да впише в лиценза си автомобили, които е взел от производителя за тестване, но реално те не се вписват, защото няма на какво основание да се впишат. Проблемите в отдел лицензи са много и сме ги дискутирали в отделно писмо до Вас. 11. Апелираме към единна уредба относно сроковете, посочени в целия проект, би следвало да се избере една законодателна техника, като например календарни или работни дни, а не само 15 дни. 12. Чл. 106а, ал.1, т.1, б.а) да се измени както следва: „с което се извършва превоз на пътници и товари, без на борда му да има валидно заверено копие от лиценз на Общността или удостоверение за обществен превоз на пътници или товари.“; В чл. 106а, ал.1, т.4, б.б) думите „без за него да има издадено“ да се заменят с „без на борда на автомобила да има валидно“; 13. Премахване от Закона за автомобилните превози на санкцията да бъдат спирани от движение тежкотоварни автомобили. Смятаме, че финансовите санкции имат достатъчно дисциплиниращ ефект върху превозвачите, а подобни санкции ги стимулират да извършват други нарушения на действащото българско и европейско	11. Приема се по принцип. 12. Не се приема. 13. Не се приема. 11. В законопроекта е проведена разлика между „календарни“ и „работни“ дни при изчисляването на срока. 12. Регламентирана е съвсем различна хипотеза, при която не е издаден цитирания в разпоредбата документ. 13. Мярката е насочена към нерегламентираните превози и не касае лицензираните превозвачи.
---	--

законодателство. 14. Предлагаме от масива на КАТ за регистрираните моторни превозни средства на територията на Република България да бъдат премахнати превозните средства, вписани към лицензите за превоз на пътници и товари и тогава да започнат съвместни масирани проверки на собствениците на останалите тежкотоварни автомобили и автобуси, без значение дали собственика е физическо или юридическо лице. 15. Отпадане на предвидените с преходните и заключителни разпоредби промени в чл. 143, ал.1 от Закона за движение по пътищата 16. Изменение на Наредбата по чл.89 или разписване на разпоредбите в закона, така че да се даде възможност за бърза(за три дни) и експресна(в рамките на деня) услуга при издаването на карти за дигитални тахографи. Не веднъж сме изказвали голямата необходимост за предоставянето на експресна и бърза услуга за издаването на тези карти. В момента превозвачи и водачи търпят големи загуби, поради тромавата и сложна процедура по издаване. Разбираме, че наредбата не е обект на текущите промени, но като пряко свързана със закона настояваме същата да бъде променена в рамките на няколко месеца. Предоставяне на експресна и бърза услуга при издаването на карта за дигитален тахограф;	14. Няма конкретно предложение за изменение на закона. 15. Няма мотиви за предложената промяна. 16. Предложението ще бъде взето предвид при следващо изменение на наредбата.	14. Не се приема. 15. Не се приема. 16. Приема се по принцип	14. Няма конкретно предложение за изменение на закона. 15. Няма мотиви за предложената промяна. 16. Предложението ще бъде взето предвид при следващо изменение на наредбата.
СЪЮЗ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ	1. По § 2 - 1.1. създадената ал. 5а да се измени така: „(5а) Ръководителят на транспортната дейност трябва да ръководи действително и постоянно транспортната дейност на предприятието, като отговаря за: 1. спазване на нормативните изисквания по отношение на извършваните превози; 2. отчитането и съхранението на документите за извършените превози и времето за управление и почивки на водачите.“	1.1. Приема се с редакция.	

	1.2. Ал. 6 остава с предишната редакция „(б) Изискванията за финансова стабилност по ал. 2, т. 3 са изпълнени, когато търговецът разполага с достатъчно ресурси, с които може да гарантира за нормалното стартиране и функционирането на транспортното предприятие и няма задължения за данъци и осигурителни вноски, освен когато са отсрочени или разсрочени по реда на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс. Капиталът за първото превозно средство и за всяко следващо превозно средство трябва да отговаря на размера, определен в наредбата по ал. 3.“. 1.3. Заличава се нова ал. 7: „(7) Изискването за липса на публични задължения по ал. 6 е изпълнено, когато за търговеца няма получено уведомление по чл. 182, ал. 2, т. 2 или чл. 221, ал. 6 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс.“ 1.4. Досегашната ал. 7 остава непроменена и се изменя така: (7) Изискването за установяване по ал. 2, т. 4 е изпълнено, когато: 1. Основният текст на ал. 7 се запазва, като се изменя само текстът в точка 4 както следва: „4. Разполага със собствен или нает експлоатационен център за извършване на предпътен технически преглед“ 2. В чл. 8 се правят следните изменения и допълнения: 2.1. Създава се нова алинея 3, която се изменя така: „(3) При нередовности и/или непълноти на представените документи по ал. 2, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ в рамките на работния ден, при бърза поръчка и до 7 работни дни при обикновена, писмено уведомява лицето и дава срок 7 работни дни, за отстраняването им. При	1.2. Не се приема 1.3. Не се приема 1.4. Приема се с редакция 2.1. Не се приема	1.2. Промяната в текста се предлага с оглед синхронизирането му с разпоредбите на ДОПК. 1.3. Промяната в текста се предлага с оглед синхронизирането му с разпоредбите на ДОПК. 2.1. Сроковете са съобразени с административните процедури в агенцията.
--	--	---	--

неотстраняване на нередовностите и/или непредоставяне на необходимата информация в срока, административното производство се прекратява.“ 2.2. Досегашната ал. 3 става ал. 4 и се изменя така: „(4) Срокът на лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България и на лиценз на Общността се продължава за нови 10 години, ако лицензираният превозвач е направил писмено заявление за това не по-късно от 10 дни преди изтичането на срока на валидност на лиценза при обикновена поръчка и в срок до 3 работни дни при бърза поръчка и отговаря на изискванията, определени в наредбата по чл. 7, ал. 3.“	2.2. Приета е редакция	2.3. Сроковете са съобразени с административните процедури в агенцията.
2.3. В чл. 8 се правят следните изменения и допълнения: Досегашната ал. 4 става ал. 5 и се изменя така: „(5) Издаването на лиценз или продължаването на срока му се извършва в срок до 10 дни от подаване на заявлението или от отстраняване на непълнотите по ал. 3 при обикновена поръчка и в срок до 3 работни дни при бърза поръчка.“. 3. В чл. 12б се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 11 се създава изречение второ: „Уведомлението съдържа най-малко данните по ал. 12.“ 2. Създава се ал. 12: „(12) Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация създава и поддържа база данни за лицата, извършващи превози на пътници или товари за собствена сметка, съдържаща следната информация: 1. наименоvanие на едноличния търговец или юридическото лице; 2. ЕИК; 3. седалище и адрес на управление на търговеца.“. 4. В чл. 9б се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1, т. 1 думите „водачът на което не е снабден със	2.3. Не се приема 3. Не се приема	3. Данните се необходими за целите на извършване на контрол на пътя. 4. Разпоредбата обхваща отговорността на превозвача.

	заверено копие на лиценз“ остават без редакция, съответно се запазва целия текст.		
НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ НА БЪЛГАРСКИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ (НСБП)	1. От § 2, чл. 7, ал. 1 не става ясно, какъв трябва да е документа за извършена проверка на техническа изправност и от кого трябва да е издаден, за да отговори на изискването за издаване на лиценз. 2. Ръководителя на транспортната дейност се поставя в невъзможност да изпълнява коректно задълженията си по изискванията в закона и ще бъде възпрепятствано правото му да управлява две транспортни фирми едновременно (§ 2, чл. 7, ал. 5а). 3. Възниква въпроса как ще процедурат фирми, които имат бази в други области и къде ще бъдат съхранявани счетоводните им документи (§ 2, чл. 7, ал. 8, т. 3). 4. В § 2, чл. 7, ал. 8, т. 4 не са конкретизирани необходимото оборудване и съоръжения, което ще доведе до субективизъм при проверка от страна на контролните органи. 5. Посоченият срок в проекто-заповедта за подаване на писмено заявление с цел удължаване на лиценз, смятаме за твърде кратък. Не са взети под внимание причини, които могат да възпрепятстват заявителя по независещи от него обстоятелства да спазва този срок (§ 5, чл. 8, ал. 4 и ал. 5). 6. Отговорността на превозвача, трябва да се изчерпва с изпълнението на неговите задължения и тази отговорност не трябва да бъде обвързана с изпълнението на ангажиментите на служителите на ИААА. В противен случай се създава предпоставка, управителя на	1. Не се приема 2. Не се приема 3. Приема се 4. Приема се с редакция 5. Приема се с редакция 6. Не се приема	1. Използва се термина документ за извършена проверка на техническа изправност на ПС, тъй като е възможно да има издаден знак за техническа изправност по Наредба № I-45 или удостоверение по Наредба № Н-32. 2. В текста не се съдържа забрана едно лице да ръководи транспортната дейност на две транспортни предприятия при спазване на съответните приложими разпоредби. 6. Разпоредбата не се интерпретира правилно. Задължение и отговорност на превозвача е да впише моторното превозно средство в списъка към лиценза преди да се извършва превоз с него.

	транспортната фирма да бъде санкциониран по независещи от него причини (§ 42, чл. 96, ал. 1, т. 1). 7. Неспазеното работно време на водача може да е причинено от недостига на паркинги по РПМ, както и поради липса на електронна система за резервиране на паркоместа съществуваша в други държави. Нашето мнение е, че трябва да има толеранс в нарушението, който да е не по-малко от 30 минути (§ 49, чл. 106а, т. 4а).	7. Не се приема	7. Времената за управление, прекъсване и почивка на водачите са определени в Регламент 561/2006 като не се предвижда толеранс.
АЕБТРИ	1. § 2, т. 1 В предложения текст на чл. 7, ал. 1, както и в другите аналогични текстове, думата „издаден“ да се замени с „валиден“. Считаме, че така ще се избегне опасността от различно тълкуване при прилагането на изискването. 2. § 2, т. 3 В чл. 7, ал. 5а текстът „отговаря за“ да се замени с „организира и контролира“. Считаме, че ръководителят на транспортната дейност би трябвало да създаде условия за осъществяването на техническата поддръжка на превозните средства, спазването на нормативните изисквания и процедури, както и отчитането и съхранението на необходимите документи. Отговорността е лична и се носи от лицата, които изпълняват съответните задачи. 3. § 2, т. 6 В предложения текст на т. 4, ал. 8 е заложено изискването експлоатационният център на превозвача да разполага с техническо оборудване и съоръжения за извършване на предпътен технически преглед. Считаме, че това изискване или трябва да отпадне, или оборудването и съоръженията да бъдат конкретизирани. Както за яснота от гледна точка на задълженията на превозвачите, така и за осъществяването на ефективен контрол е необходимо, в случай на въвеждането на такъв	1. Приема се с редакция 2. Приема се с редакция 3. Приема се с редакция	

	текст ясно и конкретно да бъдат описани минималните изисквания към оборудването и съоръженията. Липсата на конкретика за изискваните се съоръжения и оборудване би създала затруднения при осъществяването на контрола и е потенциална предпоставка за нерегламентирани практики. 4. § 4, т. 1 В чл. 76, ал. 1 с надревното изменение отпада текстът, определящ кой издава картите за квалификация, респективно сертификатите за водачи на МПС. Считаме, че в закона трябва да се посочи кой издава тези документи в България. 5. § 4, т. 2 Изискването за безопасителни колани да не се прилага и за МПС от категории М2 и М3, клас III, с които се извършва специализиран превоз и превоз на пътници по редовни автобусни линии, когато превозът е с едноточна дължина на маршрута до 30 км. Голяма част от автобусите, обслужващи специализираните превози и редовните линии на къси разстояния, не са конструктивно пригодени за оборудване с колани. Допълнително поставени колани в много случаи не могат да изпълняват ефикасно функциите си по предназначение на пътниците. Така задължението автобусите от клас III да бъдат оборудвани с безопасителни колани само ще породи допълнителни разходи за превозвачите, без да се постигнат резултати за повишаване на безопасността на движението по пътищата. Независимо от това, че автобусите над 22 места по-рядко се използват при превози на разстояния до 30 км., считаме, че е необосновано автобусите от клас III да бъдат третиран по различен начин спрямо автобусите от клас В (и двата вида за превоз само на седящи пътници, но с различен брой такива).	4. Не се приема 5. Не се приема	4. Редакцията се отнася за изречение първо от разпоредбата. 5. Превозните средства от категория М3 клас III са предназначени за превоз само на седящи пътници и следва да са оборудвани с безопасителни колани.
--	---	---	---

	6. § 5, т. 3 и 4 В текста „Срокът на лиценз ... се продължава за нови 10 години, ако лицензираният превозвач е направил писмено заявление за това не по-късно от 15 дни преди изтичането на срока на валидност на лиценза....“15“ да се замени с „10“. Сроковете по ал. 5 на чл. 8 да се отнасят само за издаването на нови лицензи. Продължаване на срока на лиценза да се извършва в срок от 10 дни при обикновена поръчка и 5 дни при бърза поръчка. Сроковете за издаване на допълнителни заверени копия и/или удостоверения за обществен превоз на МПС при вече издаден лиценз да се намалят на 3 дни при обикновена поръчка и 1 ден при бърза поръчка и подадено заявление в централния офис на ИААА в София. При издаването на допълнителни заверени копия или удостоверения за обществен превоз на МПС, както и при продължаването на срока на лиценза се извършват значително по-малко административни формалности в сравнение с издаването на нов лиценз. Контролните органи имат задължението да осъществяват текущ контрол върху изпълнението на изискванията по ал. 2 на чл. 7 от ЗАП, което предполага не само изискването на по-малко документи при издаването на допълнителни копия или удостоверения, или продължаване срока на валидност на лиценз, но и по-малко проверки, респективно по-кратко време за извършването им в сравнение с издаването на нов лиценз. Освен това при подаване на заявление в централния офис на ИААА в София се спестява време за изпращане и получаване на документите по пощата. Така ще се намалят престоите на автомобилите, които генерират значителни загуби за превозвачите. Издаването на документи за един ден не е прецедент в административната практика. Такава услуга предлага МВР	6. Приета е редакция
--	---	-----------------------------

	за издаването на свидетелствата за управление на МПС, на личните карти и паспортите, както и много общински служби за издаването на документите от тяхна компетентност. 7. § 11 В т. 5 в базата данни за лицата, извършващи превози на пътници и товари за собствена сметка, която се създава и поддържа от ИААА, да се включи и информация за годината на първоначална регистрация на автомобила и екологичната норма (ЕВРО), на която отговаря двигателят на МПС. Предлагаме тези данни да се отразяват и актуализират и в регистрите за обществен превоз на пътници и товари с цел събиране на надеждна информация за автопарка в България, която да служи за вземане на обосновани управленски решения за сектора в бъдеще.	7. Приема се по принцип	7. Информацията може да бъде набавена по служебен път.
8. § 53, т. 10 Предлагаме изискването превозните средства да се регистрират само на юридическо лице, едноличен търговец или физическо лице, регистрирано като земеделски стопанин по реда на Закона за подпомагане на земеделските производители, да се прилага и към превозните средства от категория N2 с максимално допустима обща маса над 5 тона. Такива товарни автомобили нямат приложение в ежедневието на отделните лица. Регистрирането им на физически лица, нерегистрирани като търговци или земеделски стопани, служи единствено за прикриване на извършвана нелегална стопанска дейност.	8. Не се приема	8. Категория N2 обхваща моторни превозни средства с технически допустима максимална маса над 3,5 тона, но не повече от 12 тона.	8. Категория N2 обхваща моторни превозни средства с технически допустима максимална маса над 3,5 тона, но не повече от 12 тона.
9. Считаме, че по аналогия на сроковете за издаването и преиздаването на лицензите в Закона за автомобилните превози трябва да бъдат определени и срокове за издаване	9. Не се приема	9. Сроковете касаят различни административни услуги.	9. Сроковете касаят различни административни услуги.

	на картите за дигиталните тахографи, картите за квалификация на водачите, и свидетелствата за водачи на МПС за превоз на опасни товари. Предлагаме те да бъдат еднакви за всички видове карти, както следва; 5 работни дни при обикновена поръчка и 3 работни дни при бърза поръчка. Дългите срокове за издаване и преиздаване на тези карти са много сериозна пречка за нормалното функциониране на автотранспортните предприятия.		
ФСО НА КТ ПОДКРЕПА В ИААА	В чл. 105 да се създаде ал. 3: „За нарушения на изискванията на Регламент (ЕО) 561/2006 г. и на Регламент № 165/2014 г., за които не е предвидено друго наказание, се налага глоба или имуществена санкция в размер на 1500 лв.	Не се приема	Не са посочени мотиви за това предложение. Нарушенията са изчерпателно определени в ЗАП.
НАЦИОНАЛЕН ЖЕЛЕЗНИЧАРСКИ СИНДИКАТ НА КТ ПОДКРЕПА	В чл. 2 да се създадат нови ал. 6-10 със следния текст: (6) Трудът на работниците и служителите, осъществяващи контролни функции по този закон, при пенсиониране се зачита като втора категория труд. (7) Служителите на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ имат право ежегодно на предварително облекло на стойност до три минимални работни заплати, като средствата се осигуряват от нейния бюджет. (8) За изпълнение на определени задачи, свързани с дейността на агенцията, изпълнителният директор може да привлече извънштатни доброволни сътрудници. (9) Служителите на агенцията и лицата по ал. 8 се легитимират със служебни карти. (10) След надлежна легитимация със служебната си карта лицата по ал. 9 могат да пътуват безплатно с всяко моторно превозно средство за обществен превоз, с изключение на леките таксиметрови автомобили.	Приема се по принцип	По ал. 6 – пенсионирането на работниците и служителите се урежда с друг нормативен акт. По ал. 7-9 – систематичното място на подобни разпоредби не е в ЗАП. По ал. 10 - систематичното място на разпоредбата е в ЗДВП.

ПРОЕКТ „ЗЕЛЕНА СОФИЯ“ КЪМ „АСОЦИАЦИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА СОФИЯ“ И „ЦЕНТЪР ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ“	Бихме искали да обърнем Вашето внимание към предложенията, свързани със задължителното използване на каски, както и светлоотразителни елементи по облеклото в тъмната част от денонощието от водачите, които се отнасят както за велосипедистите, така и за индивидуалните електрически превозни средства. Нашето становище е, че задължаването на водачите да носят каска, ще има негативен ефект върху интереса към услугата, както и върху развитието на микромобилността в града и желанието за намаляване на автомобилния трафик. Според нас каските трябва да останат препоръчителни, както сме записали в подписания Меморандум за сътрудничество между „Зелена София“ и трите компании, които предлагат услуги за споделено използване на електрически тротинетки в гр. София Част от изискванията: са и спазване на „Закона за движение по пътищата“, да не използват слушалки и на двете си уши, докато карат превозните средства и др. Относно светлоотразителните елементи, според нас те трябва да са атрибут на самото превозно средство, а не на неговия водач.	Приема се	
ЕЛЕКТРО-МОБИЛНА АСОЦИАЦИЯ (ЕМА)	1. Създава се чл. 80а: „Чл. 80а. (1) Водачът на индивидуално електрическо превозно средство при движение е длъжен: т.2 да се движи по изградената велосипедна инфраструктура, а при липса на такава - възможно най-близо до дясната граница на платното за движение; Предложение ЕМА : Да се добави в края на изречението - освен в случаите на пристрояване за ляв завой. 2.Чл. 80а. (1) (2) На водача на индивидуалното електрическо превозно средство е забранено:	1. Не се приема 2. Не се приема	1. С направеното предложение се създава риск за водачите на ИЕПС 2. С проекта се създава правно основание за последващо обозначаване на улиците,

	т.2. да се движи по улици II клас без изградена велосипедна инфраструктура; Предложение ЕМА : Да отпадне. На срещите обсъждахме и мнозинството се обедини да могат да се използват по всички пътища/улици с ограничение на скоростта до 50 км/ч. - Във връзка с т.1 и т.2 от чл. 80 (2) е важно да се регламентира, по какъв начин общинските органи или държавни агенции, ще обозначат пътищата/улиците, по които хората ползващи индивидуални електрически превозни средства (ИЕПС) ще знаят, могат или не могат да ги използват. - Поставяйки ясни изисквания в чл. 80 (2), т.1, т.2, т.4, т. 5 се поставят в неравноправно положение водачите на е ИЕПС с водачите на велосипеди, нещо с което не сме съгласни. Бихте ли изложили аргументи в тази посока?	3. Приема се с редакция	на които е въведена забраната на движение на ИЕПС. Тази разпоредба е идентична с изискванията за движение на велосипедистите, които нямат право да се движат по улици от 1-ви клас, а движението им по улици от 2-ри клас се извършва само по обособени велосипедни алеи. Адресати на разпоредбата са не само водачите на ИЕПС, а също така и собствениците на улици.
	3. Чл. 80а. (4) Всяка община може с наредба на общинския съвет да определи: т.3 други ограничения при използване на индивидуални електрически превозни средства." Предложение ЕМА: Разбираме необходимостта и презумпцията, но само така написано звучи прекалено общо и дава всякаква свобода на решения, включително и цялостна забрана или мерки, които биха ограничили до голяма степен използването на ИЕПС. Нашето предложение е за конкретизиране на така наречените „други ограничения" и до включване на определени текстове, които биха защитили интересите на ползвателите на тези превозни средства и начин на придвижване.	4. Не се приема	4. Включена е дефиниция за самобалансиращо се превозно средство
	4. В допълнителни разпоредби. Предложение ЕМА: Няколко пъти индикираме за необходимостта от включването на лонгбордите (електрическите скейтборди) в регламента. Причината е, че също търпят развитие и стават все по-популярни и		

БЪЛГАРСКАТА АСОЦИАЦИЯ ЗА ЕЛЕКТРОМОБИЛНОСТ	използвани. За разлика от електрическите тротинетки, същите имат по-малки нива на сигурност, от гледна точка на стабилност за водача и възможност за спиране. 1.Отпадане на чл. 80 т. 3 - „да ползва каска“ . 2.Промяна на Чл. 80а. (2) т. 1 „да се движи по улици I клас и пътища, на които максимално разрешената скорост е над 50 км/ч“ и т. 2 „да се движи по улици II клас без изградена велосипедна инфраструктура“, така че текстът да е по-ясен за водачи на тротинетки, които нямат свидетелство за управление на МПС. 3.Отпадане на Чл. 80а. (2) т. 4 „да се движи по улици, обозначени с пътен знак Г13 — „Пътна лента или платно за движение само на превозни средства от редовните линии“.	1.Приема се. 2.Не се приема. 3.Не се приема.	1.Направена е съответната редакция. 2.С проекта се създава правно основание за последващо обозначаване на улиците, на които е въведена забраната на движение на ИЕПС. Тази разпоредба е идентична с изискванията за движение на велосипедистите, които нямат право да се движат по улици от I-ви клас, а движението им по улици от 2-ри клас се извършва само по обособени велосипедни алеи. Адресати на разпоредбата са не само всдачите на ИЕПС, а също така и собствениците на улици. 3.Съгласно чл. 15, ал. 6 от Закона за движение по пътищата, когато пътна лента е сигнализирана за движение само на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, се забранява движението на други пътни превозни средства. В допълнение, на основание чл. 92 от Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци, пътен знак Г13 се използва за сигнализиране на пътна лента или на платно за движение, предназначени за движение само на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, движещи
---	---	---	---

	4.Отпадане на възможността всяка община да може да определя максимално допустим брой индивидуални електрически превозни средства отдавани под наем в точка 12. 5.Добавяне на нова промяна, която да засегне както водачите на електрически тротинетки, така и велосипедистите и шофьорите на моторни превозни средства - забрана за използване на слушалки на двете уши.	4.Не се приема. 5.Не се приема.	се по определен маршрут. 4.В Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА) е предвидена възможност общинският съвет чрез наредба да определя организацията на движението на територията на съответната община. С оглед на което, в компетентността на общинския съвет е да определя максимално допустимия брой на отдавани ИЕПС. В този смисъл е направено предложението в проекта. 5.Със създаването на забрана за ползване на слушалки по време на управление на ИЕПС ще възникне ненужно неудобство за тези участници в движението.
СДРУЖЕНИЕ „ВЕЛОЕВОЛЮЦИЯ”	1.Да отпадне изискването за задължително използване на каски от велосипедисти (и водачи на ИЕПС) Мотиви: 1.1. Европейската федерация на велосипедистите (European Cyclists Federation) има категорично становище против задължително носене на каски за велосипедисти. Позицията е основана на обобщени международни изследвания, в които задължението за носене на каски доказано не се отразява достатъчно върху намаляване на броя тежки ПТП с велосипедисти. Приложено представяме и писмо от 03.05.2018 г. на Европейската федерация на велосипедистите (European cyclist's federation, ECF) до Министъра на вътрешните работи на РБългария с аргументираната им позиция	Приема се.	Направена е съответната редакция.

относно включването в законодателството на изискване за каски и светлоотразителни жилетки за велосипедистите. Ето някои основни позиции в писмото:

- Задължителните каски популяризират карането на велосипед като неочаквано опасно, въпреки че вероятността за причиняване на смърт на измината миля е по-голяма при пешеходците, отколкото при велосипедистите;

- Ранените велосипедисти получават по-малко травми на главата в сравнение с ранени пешеходци и пътници в автомобил;

- Велосипедните каски са проектирани да издържат неголеми удари при самостоятелни падания, но не и от удар от МПС;

- Дори намаляване само с 1-2 % на карашите велосипед има по-големи негативи за здравето на хората. В страните, в които има въведени задължителни каски, се наблюдава намаляване на карашите велосипед с 20-60%.

- Повечето велосипедисти означава по-голяма индивидуална безопасност. Намаляването на велосипедистите в следствие на задължителните каски увеличава риска за останалите велосипедисти.

- Велосипедните каски не подобряват забележимо пътната безопасност. Най-добрият начин за подобряването на безопасността на велосипедистите е да се популяризира карането на велосипед.

В същия смисъл е и скорошно становище на НАСТО (организация обединяваща транспортни специалисти на големи градове в САЩ) по повод препоръки от властите за въвеждане на задължителни каски за велосипедисти в САЩ.

1.2. Обезсмислят се системите за велосипеди под наем, каквито вече са въведени или се въвеждат в България. Задължаването на операторите на такива системи да предоставят каски, би довело до хигиенни проблеми, кражби и др. прояви, и съответно до отлив на клиенти за

	тази форма на обществен транспорт. 1.3. Неизпълнението на изискването за носене на каска би довело до прехвърляне на отговорността върху уязвимия участник в движението при евентуално ПТП. Такава отговорност ще се породи, дори когато обективните обстоятелства не сочат, че използването на каска би довело до друг резултат при съответен инцидент. 1.4. Експериментално е доказано, че въпреки използването на каски (и др. предпазни средства), шофьори продължават да изпреварват велосипедисти на твърде близко разстояние, погрешно смятайки че каската ги защитава достатъчно. (Walker, 2007) Това е и личният опит на членовете на Велоеволюция в България. 1.5. Контролът върху задължително носене на каска за велосипедисти би бил силно занижен в по-малки населени места в страната, където интензивността и скоростта на движението не предполага големи опасности за велосипедистите. Дали Пътна полиция би имала обективна възможност да контролира носенето на каски в българските села? Подобна законово създадена ситуация би довела до трудно приложимо навсякъде правило с неефективен контрол, съответно и с незначителен и трудно измерим ефект на очакваните ползи. 1.6. В Европа няма страни с изисквания за задължителни каски и др. предпазни средства! Само в няколко страни каските са задължителни само за деца до определена възраст или и за възрастни, но само при движение извън града или и други ограничени условия. Не намираме изследвания доказващи ползи за безопасност на движението на деца при задължително ползване на каски от тях. 1.7. В Австралия и Нова Зеландия, единствени сред развитите страни задължават велосипедистите да носят каски навсякъде, в момента тече обществена дискусия за премахване на задължението, също поради липса на ползи. Там броят инциденти с травми на главата при	
--	--	--

	велосипедисти намалява незначително, но се увеличават фаталните инциденти с други телесни травми. 2. Ако законодателят желае да гарантира безопасността на велосипедистите, то нека да изработи законодателство и механизми, гарантиращи изпълнение на доказани по света практики за пътна безопасност за велосипедистите: 2.1. Ограничаване и ефективен контрол върху скоростта на МПС в населените места до законовите 50 км/ч по основни улици и булеварди, и създаване на успокоени зони до 30 км/ч в градските центрове и в жилищните зони. 2.2. Отделяне на велосипедното движение чрез специална инфраструктура за транспорт, спорт и туризъм - велосипедни алеи, велосипедни ленти и др. 2.3. Събиране на данни и анализ на механизма на възникване на пътни инциденти с велосипедисти, включително на база изминати км с велосипед. Настояваме отправените коментари и предложения да бъдат взети предвид и обсъдени с представители на велосипедни организации преди внасяне на проектозаконите за разглеждане в Министерски Съвет и Народното събрание на Република България.		
ВЕЛОТУРИНГ БГ	С настоящото становище в срок отразяваме позицията на сайта за велосипеден туризъм ВелоТуринг БГ, а с това и на над 250-те му членове, относно параграф 53, т.3 предложено изменение на чл.80 в Закона за движение по пътищата с текст на предложението: "В чл. 80 се създава т. 3: „3. да ползва каска" Самите ние по всеки възможен начин, пропагандираме ползите от носенето на каска при каране, но трябва да се отбележи, че тя е част от личната екипировка на велосипедиста и съобразно това, е личен избор и мнение за ползване, а не задължение. Според Изпълнителна агенция "Автомобилна	Приема се.	Направена е съответната редакция.

	администрация", задължителното носене на каска ще „намалява риска от сериозни черепно-мозъчни травми както при самостоятелно падане, така и при възникване на пътнотранспортни произшествия", но както може да се прочете на всяко упътване на производител на каски (независимо дали за спортно или за индустриално ползване), тя само абсорбира силата на удара и я разделя, но не елиминира риска от травма. Още повече, че разпределената сила на удара, най-често се поема от врата и гръбнака на удареният, което е много по-опасно при ПТП. За да предотвратява каската описаните рискове, тя трябва да отговаря на изисквания, каквито не са описани, а ако бъдат въведени, голяма част от велосипедистите, няма да могат да практикуват любимият си спорт или доведе до задушаването в зародиш на тази алтернативна транспортна и туристическа ниша. 5.Самият контрол на това задължение се поставя под въпрос във връзка с горната точка. Ще се правят ли изключения и на какъв принцип, както и равенство в контрола между по-малките и по-големите населени места. Смятаме, че едно таково задължение би създавало единствено порочни практики в контролиращите органи. 6.Много ни се иска да настигнем другите Европейски държави в ползването на велосипед за рекреационни и комунални нужди и спорт, но да ги изпреварим, като станем единствената страна в Европа наложила задължение за носенето на каска е силно оптимистично. Ако наистина имаше ползи от това, страни където велосипедистите са в пъти повече от колкото в България, отдавна щяха да въведът правилото. Или поне ЕК щеше да излезе с препоръки за това. 7.Осигуряване на повече безопасност и обучение на децата за носенето на каска, чрез стимулиране на родителите, ще осигури повече отговорни и подготвени велосипедисти в бъдеще, без конфликта, който едно задължение ще предизвика сега.
--	--

	8. Във всички досегашни членове на ЗДвП свързани с велосипедистите се говори за техните задължения на пътя, но не и за правата им или задълженията на водачите на МПС към тях. Такива могат да бъдат задължителното минимално позволено разстояние между изпреварващия автомобил и велосипедиста, предимство при потегляне на светофарите, по-строги мерки за шофьори отнемачи предимство на велосипедисти, споделеност на дясната лента при липсата на специализирана инфраструктура, ограничаване на скоростта и трафика в централните градски и жилищните зони и т.н., които със съгурност ще намалят броя на произшествията.	
ПЕТКО АНЧЕВ ЛАЙМ ТЕХНОЛОДЖИ ЕООД ТЕОДОР РАЧЕВ ХОБО БЪЛГАРИЯ ООД ЙОРДАН ГЕОРГИЕВ ЕР ЕН ЕР КОРПОРЕЙШЪН (BRUM SCOOTERS)	Желанието ни е да направим микро мобилността достъпна за все повече хора. Нашето споделено опасение е, че задължаваща, а не препоръчителна законова мярка като носенето на каска, би забавила и дори спряла подема на велосипедите и индивидуалните електрически превозни средства в дъла на всички пътувания в града. Вместо това ние призоваваме всички заинтересовани страни да работим по-усърдно за изграждане и подобряване на културата на движение по пътищата, както и на подходящата инфраструктура. Вярваме, че това е практична стъпка, която ще даде най-добри резултати в дългосрочен план. Окуражаваме дискутираната днес позиция, каските да бъдат задължителни за водачите на двуколесни превозни средства, които са под 18 г. възраст. Ние изискваме от всеки наш потребител да бъде над тази възраст и работим активно, за да предотвратим заобикалянето на това правило. Друга важна тема относно безопасността на движение е ползването на светлоотразителни елементи в тъмните часове на денонощието. Електрическите превозни средства на нашите компании са снабдени с добре различими предни и задни светлини, които са активни във всеки един момент на движение. При нужда Brum, Novo и	Не се приема. Липсва конкретно предложение.

АСОЦИАЦИЯ НА БЪЛГАРСКИТЕ ЗАСТРАХОВАТЕЛИ	Ліме имат готовност да приспособят тротинетките си с допълнителни светлоотразителни стикери.	1. Не се приема	1. Текстът е съобразен с нормите на европейското законодателство, регламентиращи изискванията за наличие на лицензионен или регистрационен режим за извършването на автомобилни превози.
АСОЦИАЦИЯ НА БЪЛГАРСКИТЕ ЗАСТРАХОВАТЕЛИ	1. Считаме, че лиценз и регистрация следва да се изискват при превозите с атракционна цел. В този смисъл считаме, че създаването с §1 на ЗИД на ЗАвт.П на нова т. 10 в ал. 3 на чл. 6, предвиждаща изключение от правилото за изискване на лиценз и регистрация при превозите с атракционна цел, няма да е правилно, доколкото превозите с атракционна цел не са нито извънредни превози, нито превози, извършвани от определени специализирани ведомства, нито някакъв друг вид превози от извънреден характер или с понижен риск, като предвид това няма основание те да бъдат изключвани от общия лицензионен режим. При това тези превози представляват превоз на пътници, като предвид това генерират висок риск и следва да бъдат извършвани от лицензирани за това превозвачи. В тази връзка считаме, че за този вид превози не следва да има само регистрационен уведомителен режим, по смисъла на промените в чл. 24г., предвидени с §22 от ЗИД на ЗАвт.П., а следва да има лицензионен режим, със специални проверки и грижа за безопасността на тези превози. Считаме, че е необходима допълнителна, последователна и пълноценна регламентация на превозите с атракционна цел, доколкото, както вече се спомена по-горе, те представляват превоз на пътници, като предвид това генерират висок риск. Следва да бъдат обмислени и регламентиращи ясни и адекватни изисквания, свързани с безопасността на пътниците при такива превози, включително за обезопасяването на пътниците в съответните превозни средства със съответни предпазни средства (колани, други). Това е видимо необходимо, особено ако се вземе предвид, че по дефиницията на новата точка 57 на § 1 от Допълнителните разпоредби, въведена с §50 на ЗИД на ЗАП, тези превози се извършват с ремаркета, често открити или без врати И прозорци, което създава допълнителни и неpreneбрежими рискове за	1. Не се приема	1. Текстът е съобразен с нормите на европейското законодателство, регламентиращи изискванията за наличие на лицензионен или регистрационен режим за извършването на автомобилни превози.

	безопасността. 2. Считаме, че във връзка с превозите с атракционна цел следва да се изясни въпросът, който възниква в практиката, по данни от наши членове, а именно изрично да се посочи, че те представляват средства за обществен превоз на пътници и че за тях превозвачът следва да има и да поддържа задължителна застраховка Злополука на пътниците, по смисъла на чл. 471, ал. 1 от КЗ. 3. Считаме за неправилно въвеждането с § 25 и § 27 на ЗИД на ЗАП на изрично посочени часове в нормите на чл. 29б, ал. 1 и чл. 35, ал. 2 от Завт. П. Замяната на думите „през светлата част на денонощието“ с думите „в часовия диапазон между 06:00 и 21:00 часа“ не би била адекватна на целта на посочените норми, тъй като забраната за превози през тъмната част на денонощието, съгласно тези нормативни текстове, е обусловена именно от липсата на дневна светлина, което обуславя по-висок риск. С тези промени ще се загуби целта на посочените норми, тъй като ако промените в тях бъдат въведени както е записано в ЗИД, такива превози ще могат да се правят в тъмната част от денонощието, при липса на дневна светлина, при това особено и най-вече през зимния период, когато поначало рискът е по-висок и когато светлата част на денонощието приключва далеч преди 21.00 часа. Считаме така предвидените промени за неадекватни и съществено увеличаващи рисковете за безопасността на тези превози. Същото важи и за промяната в ал. 5 на чл. 93 от ЗавтП, предприета с § 36 от ЗИД на ЗАвтП и за промяната в чл. 96б, ал. 1 от ЗавтП, предприета с § 43 от ЗИД на ЗАвтП. 4. Считаме за принципно неправилна предвидената с § 28 от ЗИД на ЗАвтП промяна в чл. 36, ал. 1, съгласно която думите „да издава“ се заменят с „да осигури издаването на“. Това би било некоректно като нормативен текст, той	2. Не се приема. 3. Не се приема 4. Приема се с редакция.	2. Кодекса за застраховане обхваща задължението на превозвачите да поддържат задължителна застраховка „Злополука на пътниците“. В настоящия казус лицага, извършващи превози с атракционна цел не са превозвачи по смисъла на закона. 3. Предложенията са съобразени с продължителността на светлата и тъмната част на денонощието през различните сезони, която е различна.
--	---	--	--

	създава неяснота и може да създаде само проблеми при прилагането на нормата. Издаването на превозен документ следва да е именно задължение на превозвача, тъй като превозния документ, издаден от превозвача, създава правната връзка между превозвача и пътника, респективно материализира и обуславя отговорността на превозвача - в този смисъл не е ясно какво ще следва да значи „да осигури издаването на“. Считаме, че досегашния текст следва да остане, като именно превозвачът следва да издава превозния документ или поне да осигури такъв да бъде издаден валидно от негово име и за негова сметка от друго лице, при наличие на съответните оправомощавания, по силата на договор или по друг начин, на това лице. 5. Считаме за принципно неправилни промените, предприети с § 29 и § 31 на ЗИД на ЗАвтП, по силата на които се изменят чл. 37, ал. 1 и чл. 41, ал. 1 на ЗАвтП, като в посочените нормативни текстове думата „превозвачът“ се заменя с „водачът“. Багажната разписка установява принадлежността на багажа към пътника. Именно превозвачът следва да издава такава разписка, тъй като тя обуславя отговорността му за багажа - превозвачът може да издаде такава разписка и чрез назначения от него водач, но багажната разписка би следвало да се издава от името и за сметка на превозвача. Съответно, именно превозвачът следва да предава багажа на пътника, доколкото това е негово основна отговорност, като би могъл да стори това и чрез назначения от него водач. Така или иначе превозвачът следва да бъде задължено лице, а не водачът. Посочените промени в описаните нормативни текстове ще са некоректни. 6. Принципно сме против и считаме за принципно неправилно намаляването на размера на санкциите за нарушения на ЗАвтП, предприети с §36, §38, §46 и др. на	5. Приема се частично. 6. Не се приема.	5. Предложението по чл. 41, ал. 1 не се приема, тъй като разпоредбата касае предаването на багажа лично от водача на пътника. 6. Размерът на санкциите е предложен съобразно степента на обществена опасност на нарушенията.
--	--	---	--

	ЗИД на ЗАвтП. Дейностите по автомобилен превоз на пътници и товари са поначало дейности с повишен обществен риск, предвид което те следва да се изпълняват в точно съответствие с изискванията на нормите на Закона за автомобилните превози. Предвид това считаме за непропорционално и неадекватно на повишената обществена опасност намаляването на санкции за неизпълнение на разпоредби на посочения закон при извършване на посочената дейност по автомобилен превоз. 7. По отношение на предприеманите с § 53, т.15.3. от ЗИД на ЗАвтП промени в ЗДв.П., с които се създават нови т. 186 и 18в в § 6 от Допълнителните разпоредби на ЗДв.П и се предвиждат дефиниции на „Индивидуално електрическо превозно средство“ и „Самобалансиращо се превозно средство“, считаме, че предложените дефиниции са непълни и неясни, като биха създали допълнителни проблеми, вместо да решат съществуващите такива. Следва да се отбележи, че не са ясни редица елементи на дефинициите, като напр. не става достатъчно ясно защо като елементи от посочените дефиниции се включва нуждата от „спомогателна контролна система, за да се поддържа в равновесие Следва да се отбележи също, че почти всички електрически превозни средства развиват скорост по-висока от бкм/ч, не просто достигаща, а често дори надхвърляща границата от 25км/ч. При това не става ясно къде и дали в дефинициите се включват някои по-особени индивидуално превозни средства, като например ходърбордове или скейтбордове с електрически двигател, както и електрическите ролери, които, също със сигурност могат да развиват скорост, която е по-висока от бкм/ч и също генерират висок риск за самите ползващи ги лица или за околните. Считаме, че дефинициите следва допълнително и много добре да се обмислят, като се изследват всички напоследък често използвани превозни	7. Не се приема 7. Дефинициите на "индивидуално електрическо превозно средство" и „самобалансиращо се превозно средство“ са изчерпателни и ясни.
--	---	--

	средства, снабдени с електрически двигател - по начин, че те да бъдат правилно и пълноценно дефинирани и предвид това правилно и адекватно регулирани със съответните нови разпоредби на ЗДв.П. 8. Считаме, че ограничението за движение на индивидуални електрически превозни средства по улици от 1-ви и 2-ри клас не би било подходящо и не би имало как реално да бъде приложено, доколкото понятията за класове на улици са понятия не на Закона за движението по пътищата, а на устройството на територията, регулирани със ЗУТ и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане. Участниците в движението по пътищата няма как да знаят дали улицата, по която се движат или ще се движат, е от 1-ви и 2-ри клас. Няма такива знаци или маркировка, които да подават такава информация на водачите при навлизане в конкретни улици, съответно, те не биха могли да бъдат задължени да не се движат по улици от съответен клас, доколкото не биха могли да бъдат задължени да наизустят градоустройствените планове за уличната регулация на населените места. Въвеждането на такива градоустройствени понятия в ЗДвП ще донесе само до обръкване и до допълнителни проблеми при неговото прилагане. Следва да бъде обмислен различен подход, респективно да бъдат обмислени различни хипотези на нормите, предвиждащи забрани за движение на съответните превозни средства, за да могат тези норми реално да бъдат прилагани и да бъдат ефективни.	8. Не се приема. 8. Няма конкретно предложение
MGEVROTRANS	В текстовете няма изразена ясна позиция за борба с нерегламентирания превоз на пътници, което е и голямата пробойна в ЗДвП. Липсата на такива текстове е основание такъв вид дейности да продължават да съществуват паралелно с останалите честно и системно плащащи своите данъци. Такъв вид на ЗИД е демотивиращ за голяма част от нас. Моля да преразгледате предложението	Не се приема. Няма конкретно предложение.

			Предвидено е изискване ИЕПС задължително да разполагат с механичен или електронен звънец и да нямат друг звуков сигнал. Настоящата уредба е идентична с изискванията за велосипедистите.
БОРЕТО	Солидарен с предложенията на msotigov. Освен това има смисъл да се забрани ползването на слушалки по време на движение. За по пътното платно - непременно.	Не се приема.	Със създаването на забрана за ползване на слушалки по време на управление на ИЕПС ще възникне ненужно неудобство за тези участници в движението.
STENLYAKA	Наглю отнемате правото на транспорт на децата до 14 г. Тротнетката вдига около 20 км / ч , колелото вдига повече Но сина ми на 12 г не може да кара тротка след тренировка , а трябва да върти педали на колело !!!!!Някой може ли да обясни защо? С аргументи, моля !	Не се приема.	Липсата на ясни правила при използването на ИЕПС е съществен фактор и предпоставка за настъпването на пътнотранспортни произшествия, застрашаващи здравето и живота на уязвимите участници в движението. Децата са едни от най-уязвимите участници в движението и по тази причина въвеждането на ограничения по отношение на минималната възраст е от съществено значение както за тяхната безопасност, така и за безопасността на другите участници в движението. В редица европейски държави, в които съществува регламентация по отношение на ИЕПС, са въведени ограничения за минималната възраст на водачите им – Дания, Холандия, Белгия, Германия. В проекта се въвежда забрана за развиване на скорост по-висока от 25км/ч., тъй като ИЕПС могат да

АТИРОВ	Запознатите със Закона за запазване на Енергията (не приет от МС, но преподаван в часовете по физика) кинетичната енергия на 90 кг мъж, движещ се върху 10 кг тротинетка с 25 км/ч е близо 2500 джаула, достатъчни, за да убият, или поне осакатят същия тоя 90 кг мъж. Дали той ще умре ми е все тая, но ако жена ми и детето ми, които ходят по тротоара с вело алея, на която той фучи пострадат не мисля, че има закон, който да му отгърве модерната кожаща. Тия детски играчки не трябва да се движат покрай пешаходци без съответната твърда преграда. Това значи, че по велоалеите нямат място с повече от 10 км/ч (около 400 джаула).	Не се приема.	развиват висока скорост на движение. В проекта е предвидено изискване ИЕПС да се движат по изградена велосипедна инфраструктура и да не развиват скорост по-висока от 25км/ч. За определени зони е предвидена възможност съответният общински съвет с наредба да определя по-ниска максимална скорост или да въведе други ограничения при използването на индивидуални електрически превозни средства.
DEYANMM	Собственик съм на ел. тротинетка от 2 години и успешно замених придвижването с автомобил в града с нея. Използвам я предимно за да водя 9 годишното си дете на училище, спорт и други извънкласни занимания. Ако въведете забраната за превоз на други лица в този вид, означава че ще съм принуден отново да използвам ежедневно автомобила си, което няма да е от полза за никой. Предлагам да допълните наредбата със следното изключение: 6. да превозва други лица, освен в случаите, когато управляващия електрическото превозно средство има	Не се приема.	Въведената забрана за превозване на други лица е обвързана с условията за

	свидетелство за управление на МПС категория Б и максимално допустимия товар на електрическата тротинетка е по-голяма от теглото на пътниците. По този начин се дава възможност на родителите да се придвижват заедно със своите деца и се гарантира спазване на условията за безопасност.		безопасност. Превозът на други лица може да доведе до застрашаване безопасността на уязвимите участници в движението.
DINO	1. Възрастово ограничение от 14 години за управление на индивидуално електрическо превозно средство по велосипедни алеи е недомислица. Има електрически превозни средства, които са предназначени именно за малки деца и които отговарят на съответните изисквания за безопасност, както и скоростта им е много ниска (но е възможно да бъде по-висока от 6км/ч, която е нормална пешеходна скорост). Мощността на двигателя им е 90-120 Вт. Целевата възрастова група на такива играчки е деца 6-12 години. Предлагам това възрастово ограничение да отпадне, като регулацията се приравни с тази за велосипедите - децата до 12-годишна възраст да могат да се движат с индивидуални електрически превозни средства и в зони за пешеходци, а над тази възраст - по велосипедната инфраструктура (дай боже някой ден да има добра такава). 2. Друго - дефиницията на "индивидуално електрическо превозно средство" е непълна и неточна. Не става ясно дали самото оборудване на средството с двигател го прави такова, и дали то остава такова дори и ако двигателят е изключен и то се ползва, като се задвижва с мускулна сила. От тази дефиниция, както и от дефиницията "самобалансиращо се превозно средство" са изключени електрически скейтбордове, както и електрически ролери - те със сигурност могат да развиват скорост, която е по-висока от 6км/ч. Всъщност, почти всички електрически превозни средства могат да развиват скорост по-висока от 6км/ч, достигаща или дори надхвърляща границата от	1. Не се приема.	1. Липсата на ясни правила при използването на ИЕПС е съществен фактор и предпоставка за настъпването на пътнотранспортни произшествия, застрашаващи здравето и живота на уязвимите участници в движението. Децата са от едни от най-уязвимите участници в движението и по тази причина въвеждането на ограничения по отношение на минималната възраст е от съществено значение както за тяхната безопасност, така и за безопасността на другите участници в движението. В редица европейски държави, в които съществува регламентация по отношение на ИЕПС, са въведени ограничения за минималната възраст на водачите им – Дания, Холандия, Белгия, Германия. 2. Дефиницията на "индивидуално електрическо превозно средство" е изчерпателна и ясна.

25км/ч, дори и с изключен електрически двигател, задвижвани единствено от мускулна сила - затова остава неясно по какъв признак едното бива поставяно под специален режим на регулация. До господин, който е наясно с физиката - искам да му обърна внимание, че по силата на други природни закони, биологични такива, един добре сложен 90 кг човек може да развие скорост повече от 25 км/ч, когато тича за автобуса (примерно). Дали според господина на един такъв човек следва да му се наложи глоба за... "превишена скорост"?	25км/ч, дори и с изключен електрически двигател, задвижвани единствено от мускулна сила - затова остава неясно по какъв признак едното бива поставяно под специален режим на регулация. До господин, който е наясно с физиката - искам да му обърна внимание, че по силата на други природни закони, биологични такива, един добре сложен 90 кг човек може да развие скорост повече от 25 км/ч, когато тича за автобуса (примерно). Дали според господина на един такъв човек следва да му се наложи глоба за... "превишена скорост"? 3. Промяната в режима на регистрация за превозни средства от категория M2, M3 и N3 изглежда конституционно недопустима. Заложеното допускане в мотивите към проекта, че тези превозни средства се използват изключително за търговски цели е невярно - всяко превозно средство може да бъде използвано както за лични, така и за търговски цели. Заложеното в Основния закон право на неприкосновеност на частната собственост е неотменяемо, а вменяването с промяната на задължение за регистрация на фирма, за да може някой да влезе във владение на собствеността си и да се разпорежда с нея, според мен представлява известна форма на неоправдано с нищо отчуждаване (това дефакто е забрана за физически лица да придобиват такива превозни средства). Ако съществува проблем с нерегламентирано ползване на които и да е превозни средства, то регулацията следва да се извършва по друг механизъм, но не чрез промяна в самото право на частна собственост.	3. Не се приема 3. В европейското законодателство е предвидено, че с тези категории ПС се извършва обществен превоз на пътници и товари и същите подлежат на лицензионен режим. Регламентирани са също така и изисквания към водачите на такива превозни средства.
EMIL_OMAYSKI	1. Не се приема.	1. С проекта се създава правно основание за последващо обозначаване на улиците, на които е въведена забраната на движение на ИЕПС. Тази разпоредба е идентична с изискванията за движение

	територията, а не на движението по пътята. Въвеждането им в 3ДвП ще донесе само обръкване. Водачите на индивидуални превозни средства няма как да знаят, че навлизат в улица 1-ви или 2-ри клас, тъй като нито в 3ДвП, нито в правилника за прилагането му са предвидени знаци за начало на улица 1-ви или 2-ри клас. Забраната за движение по улици с разрешена максимална скорост над 50 км/ч е напълно достатъчна. Освен това на тези класове улици принципно трябва да се направят велоалеи, той като отстоянията за строителство около тях го позволяват без затруднения.		на велосипедистите, които нямат право да се движат по улици от 1-ви клас, а движението им по улици от 2-ри клас се извършва само по обособени велосипедни алеи. Адресати на разпоредбата са не само водачите на ИЕПС, а също така и собствениците на улици.	
DOUSCHEV	2.Изискването за задължително носене на каска от водачите на велосипеди и индивидуални електрически превозни средства също е неоправдано, тъй като ще направи невъзможно отдаването под наем на тези превозни средства, без значително да увеличи безопасността на водачите. Дори има изследвания, че водачите на автомобили са по-малко внимателни по отношение на велосипедисти с каски и това създава допълнителен риск за велосипедистите. Изискването за каска е свърх регулация, която е следствие или на неразбиране на материята, или на лобистки интереси.	2.Приема се частично.	2.Разпоредбата е редактирана. Въвежда се задължение за носене на каска само за водачите на ИЕПС на възраст до 18 години. По този начин ще бъдат създадени условия за повишаване на тяхната безопасност, като част от най-уязвимите участници в движението.	
	До кога ще продължавате да толерирате сивия сектор в таксиметровия превоз? Хайде вземете се в ръце и помогнете на социалната система и таксиметровите шофьори! Има направени достатъчно разумни и добри предложения от таксиметрови шофьори и организации.	Не се приема	Няма конкретно предложение	
FREEDOM	1. В "Чл. 80а. (1) Водачът на индивидуално електрическо превозно средство при движение е длъжен ..." какво означава "индивидуално електрическо превозно средство" и какво влиза в тази категория. Дали само електрическите тротинетки или също електрическите велосипеди, скейтбордове, ролери и т.н.	1.Не се приема.	1.В проекта е въведена изчерпателна и ясна дефиниция за „индивидуално електрическо превозно средство“.	
	2. В "Чл. 80а. (2) На водача на индивидуалното	2.Не се приема.	2.С проекта се създава правно основание	

	електрическо превозно средство е забранено: 1. да се движи по улици I клас и пътища, на които максимално разрешената скорост е над 50 km/h;" Това означава че човек трябва да знае коя улица какъв клас! Понятията Улица I-ви клас и улица 2-ри клас са такива на устройството на територията, а не на движението по пътищата! Ако има такова ограничение то трябва да е сигнализирано със съответните знаци за забрана за движение. Също така пълен абсурд е да се забранява движението по пътища с максимално разрешената скорост е над 50 km/h. Това автоматично забранява придвижването между две населени места. С велосипед такива ограничения няма (със или без помощен електрически двигател). Няма логика да има забрана за индивидуално електрическо превозно средство каквото и да се включва в това определение ! И в крайна сметка всичките тези нови начини за придвижването имат за цел човек да си улесни начина си на придвижването в градска и извънградска среда! И не на последно място ще се намалят вредните емисии от въглероден диоксид. Според мен всички тези електрически превозни средства трябва да се приравнят към велосипедите по категория.	3. Не се приема.	за последващо обозначаване на улиците, на които е въведена забраната на движение на ИЕПС. Тази разпоредба е идентична с изискванията за движение на велосипедистите, които нямат право да се движат по улици от I-ви клас, а движението им по улици от 2-ри клас се извършва само по обособени велосипедни алеи. Адресати на разпоредбата са не само всдачите на ИЕПС, а също така и собствениците на улици. 3. В проекта е предвидена възможност съответният общински съвет с наредба да определя по-ниска максимална скорост за ИЕПС.
FIFI	Предвид контрола на таксиметровата дейност и сив сектор в бранша са нужни адекватни мерки от институциите, но такива липсват. Центрирали работещи извън закона за таксиметров превоз, създават монопол върху дейността, а също така определят цена на услугата, работещи с автомобили без да са регистрирани, като дънъкоплатци. Определянето на ограничения на реалния данъкоплатец и ограниченията му, не контролира и защитава бранша от	Не се приема	Няма конкретно предложение

ЕРЕТКОВА	сив сектор. Не прочетох как ще се ограничи превоза с автомобили и водачи, неодговарящи на закона за автомобилен таксиметров превоз на пътници! Да се помисли за специални правила за велосипеди и ел. тротинетки в зони предимно за пешеходци. Основание - Последните години на два пъти разхождайки се в час пик ме блъсна сериозно велосипедист в градинката пред народния театър и в градинката на Симеон и Опълченска в София. И в двата случая бяха хора над 18г. В първия случай бързаш младеж, втория - пиан на средна възраст. 65-68кг съм и имам комозио в първия случай, втория световъртеж лек за ден. Всеки път си мисля, какво би се случило ако на мое място беше дете или възрастен.	Не се приема.	Липсва конкретно предложение.
KUZMAN	Изискването в чл. 79 да се добави точка 3, която да задължава велосипедистите да носят каска, е изключително рестриктивно. Такова задължение ще намали популярността на велосипеда като средство за предвижване, въпреки индикациите, че ще се работи за популяризирането на този вид транспорт като най-екологичен и здравословен. Има недостигащо изследвания, които доказват, че от една страна носенето на каска дава повече самоувереност на водачите на велосипеди, което води до по-рискови маневри, а от друга (доста по-важно) води до по-безотговорно отношение на шофьорите спрямо велосипедистите и следователно драстично увеличение в опасността за ПТП. Законите трябва да се фокусират да създават безопасна среда за всички участници в движението като се наказва най-опасният - автомобилът.	Приема се.	Направена е съответната редакция.
МИХОВ	Смятам, че каските за велосипеди и тротинетки не трябва да са задължителни. Спортното каране (високо-рисково, на дълги разстояния,	Приема се частично.	Разпоредбите са редактирани. Въвежда се задължение за носене на каска само за водачите на ИЕПС на възраст до 18 години. По този начин ще

	по междуградски пътища) е едно, тривиалното всекидневно използване "само до магазина и обратно" (често, но за кратки разстояния) е нещо съвсем друго. На кратки разстояния, основно предимство на този вид превозни средства е, че са компактни, понякога дори сгъваеми, и могат да се използват "веднага". Вече има законово задължение за светлоотразителни жилетки, които трябва да се носят и съхраняват допълнително от превозното средство. Ако към това се прибави и каска, тези превозни средства стават изключително неудобни за тази цел. Те нямат багажници, където да се съхраняват аксесоарите при паркиране в дъждовно време. Изваждането, поставянето и махането на каска (плоска жилетка) отнема минути, които са съизмерими с времетраенето на цялото "пътуване" до магазина. Използването на велосипеди за нормални всекидневни цели се превръща в един фарс. Законът не трябва да бъде писан само за спортистите или любителите на екстремното каране - има и обикновени хора с обикновени цели, макар и в България да са все още малко. В повечето европейски страни с велосипедни традиции каските не са задължителни. Каската няма ефект и по никакъв начин не помага за предотвратяване на произшествия. Тя може да помогне само при вече станала катастрофа, и то говорим за сериозна катастрофа (с висока скорост на падане). Това създава лъжливо чувство за безопасност. Нека ако ще причиняваме допълнителни неудобства, те да са в посока истинска превенция (както са жилетките), а не такава с ниска ефективност (каските при всекидневно каране с ниска скорост). Каските създават и сериозен логистичен проблем при вземане на велосипеди/тротинетки под наем.	бъдат създадени условия за повишаване на тяхната безопасност, като част от най-уязвимите участници в движението. По отношение на велосипедистите не се въвежда задължение за носене на каска.
--	---	--

	Не на последно място, трябва да помислим в каква градска среда предпочитаме да живеем - дали такава, в която автомобилите са царе, а всички други са притиснати и окичени с предпазна екипировка с презумпцията, че някога ще бъдат блъснати? Или обратното, градове спокойни за живеене на хората, в които автомобилите намаляват и внимават. Америка е пример за първото, Европа за второто. Въпросът е ние на къде отиваме.	
СИНДИКАЛЕН СЪЮЗ СИЛА	1. Относно § 9: Предложената „косметична” промяна в чл. 12, оставяйки възможността водачи да извършват дейността от името на превозвач, но за своя сметка, по никакъв начин няма да промени условията, реда и сигурността на таксиметровите превози. В едно с това считаме, че изискването за регистрация на ФЛ и ЮЛ като превозвачи за извършването на таксиметров превоз е излишна мярка утежняваща процеса по регистрация и увеличаваща административната и финансова тежест върху стопанските субекти. Също така смятаме, че тя уврежда интересите на потребителите и заетите в сектора, като способства за прехвърлянето на отговорностите и задълженията между участниците в превозите. Изискването за регистрация като превозвач не допринася за благоприятното развитие на сектора и услугата като цяло. Превозвачите, регистрирани за извършването на таксиметров превоз по реда на ЗАП, основно ползват външни, ненаети ресурси и често нямат оперативна и техническа възможност да: - да организират труда на водачите (чл.15 от ЗАП, чл. 33 от НЗ4), в т.ч. да следят за спазването на времевата за управление и почивките; - да осигуряват безопасност и сигурност на таксиметровите превози чрез медицински прегледи на водачите (чл. 34, т. 3 от НЗ4); - да осигуряват представянето на електронния	1. Анализът на дейността на таксиметровите превози не показва необходимост от промяна на съществуващата регулентация.

таксиметров апарат с фискална памет за проверка от сервизен специалист след ремонт или претарифиране на таксиметровия апарат, след промяна на размера на гумите на двигателните колела, след ремонт на предавателния механизъм на таксиметровия автомобил, след изтичане на една година от преминала проверка на таксиметровия апарат (чл. 34, т.5 от НЗ4);

- да събират статистическа информация за извършените превози (във връзка с чл. 3, ал. 2 от ЗАП).

Гореизброените дейности са изцяло под контрола и във възможностите на самите водачи и на собствениците на автомобилите.

За оптимизиране регулаторния режим в сектора и във връзка с гореизложеното предлагаме изискването за регистрация на физическите и юридическите лица като превозвачи да отпадне, като същевременно се създаде организация и ред за извършване на дейността, които да определят конкретни функции и задължения на всички участници в таксиметровия превоз, включително на собствениците на автомобилите.

Мотиви:

Настояваме да се вземе предвид следното:

Регистрацията на автомобилите се извършва винаги със съгласието и по инициатива на неговият собственик, на който е и правото да се разпорежда с него. Той е и лицето, което във всеки един момент знае кой е водача на автомобила, на кой е фискализиран ЕТАФП, на чие име е издадено разрешителното за таксиметров превоз от съответната община и за който съществува най- голям материален интерес от регистрацията.

Таксиметровите превози се извършват основно на териториите на общините за които е издадено разрешението за таксиметров превоз на автомобилите, като средното разстояние на превоза е около 5км. Към момента регистрираните превозвачи основно ползват външни ресурси за превозите- водачи и/или еднолични

	търговци, и автомобили предоставени от техните собственици за вписване в списъка към удостоверението на превозвача при определени от превозвача условия. Тези взаимоотношения не формират предприятия имащи възможност да оказват съществено влияние върху обществения превоз на пътници. Предложението за отпадане на изискването за регистрация като превозвач за извършването на таксиметров превоз не е в противоречие със законодателството на ЕС и няма да доведе до съществени изменения в сектора на обществените превози на пътници. Съгласно Параграф 5 на Регламент 1071 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, държавите-членки могат да освободят от прилагането на всички или на някои разпоредби на регламента само тези автомобилни превозвачи, осъществяващи изключително вътрешни превози, които имат само незначително влияние върху транспортния пазар поради естеството на превозваните товари или кратките разстояния при превозите. Предложения: Отпадането на изискването за регистрация на лицата като превозвачи за извършване на таксиметров превоз ще наложи въвеждането на нови правила за таксиметровата дейност. Предлагаме те да бъдат: - собствениците и водачите извършващи превоза да подлежат на регистрация за таксиметров превоз, като с наредбата по чл. 12а, ал. 5 се определят изискванията към тях, техните права и задължения; - регистрацията на автомобилите за таксиметров превоз да се извършва от техните собственици, на чието име се издава и разрешението от съответната община, като с наредбата по чл. 12а, ал. 5 се определят изискванията към	
--	---	--

	тях, техните права и задължения. - данъчно задължени лица по смисъла на закона за местните данъци и такси да бъдат собствениците на автомобилите, които имат и най-голям материален интерес от регистрацията им за извършване на таксиметров превоз. - търговците, имащи помощни функции при организирането на превозите (собственици на ЦДП, интернет страници и приложения за смартфони) да подлежат на регистрация за оператори на таксиметрова дейност, като с наредбата по чл. 12а, ал. 5 се определят изискванията към тях, техните права и задължения; В подкрепа на последното предложение, и основно насочено към мобилните приложения ще отбележим, че към момента не съществува регулация за тяхната дейност. Това позволява на техните собственици да създават и налагат правила, противоречащи на общоприетите практики, като същевременно, позовавайки се на общите условия при регистрация (изработени и утвърдени от тях самите) да прехвърлят отговорността по сигурността на услугата и превозите на своите потребители-превозвачи, водачи и пътници. Предлаганите изменения са съобразени с компетенциите и възможностите на заетите в сектора и не уврежда интересите на потребителите.	2. Не се приема	2. Настоящите разпоредби целят постигане на по-висока безопасност и екологичност на таксиметровия превоз на пътници.
2. Относно § 10 предлагаме: 1. Да отпаднат възрастовите ограничения за автомобилите, като се изменят чл. 12а, ал. 2, чл. 24, ал.2 от Закона за автомобилните превози и се предостави възможност на общинските съвети, при възникване на необходимост, да определят с наредба допълнителни изискванията към тях (пр. екологична категория). Мотиви: В Наредба № Н-32 за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства			

	са определени ясни критерии за оценяване годността на автомобилите. При проверка на техническата изправност на автомобилите се следи за тяхното състояние и се доказва тяхната годност за извършване на таксиметров превоз на пътници. В критериите за оценка не присъства възраст на автомобила от което следва, че този фактор не е от съществено значение за техническото му състояние и годността му за извършване на този вид превоз. Генералното определяне на граници за възраст при регистрация и край на експлоатация на автомобилите, неотчитайки констатациите и положителните заключения на председателите на комисии и техническите специалисти, които извършват периодични прегледи на ППС, не способства за устойчивото развитие на таксиметровия превоз и не допринася за сигурността и рентабилността му. Трябва да отбележим, че всяка община притежава собствени икономически и социални особености. Възможностите на търговците се различават, като често закупуването, преобядисването и последващата поддръжката на сравнително нови автомобили и ползването им за таксиметров превоз се оказва нерентабилна инвестиция поради което в много от общините няма нито един регистриран автомобил за таксиметров превоз. Същевременно, потребностите на населението пораждат необходимост от този вид услуга, което при липса на предоставена такава дава за прояви на нерегламентирани превози. Отпадането на възрастовите ограничения за първоначална регистрация и край на експлоатация възможност на таксиметровите автомобили няма да укаже съществено значение върху сигурността на превозите, предвид строгите изисквания и контрол върху прилагането на Наредба Н-32, като същевременно ще окаже положително въздействие, стимулирайки търговците да регламентират своята дейност, а потребителите да ползват услугата,	
--	---	--

	защитени от регулаторната рамка. 3. Да се измени чл. 24а, ал. 10. Когато Общинския съвет е определил квота за автомобилите извършващи таксиметров превоз на територията на съответната община, за издаването на разрешенията да се прилага единна методика за брой и оценка, изготвена от ИА"Автомобилна администрация", при която разрешение за таксиметров превоз се издава за автомобилите класирани в низходящ ред, до запълването на квотата. Мотиви: От направено проучване сред 47 общини се установи, че в нищожна част от тях са въведени квоти за автомобилите. Критериите по които те са определени смятаме за неясни и несправедливи. В едно с това, общинските съвети често определят брой за автомобилите по- голям от регистрираните автомобили, което допринася за липсата на конкуренция, влошаване качеството на обслужване и на работната среда. 4. Да се измени чл. 24а, ал. 11 и да се даде възможност на общинските съвети, чрез наредба, да определят начина на ценообразуване на превозите. Да се предвиди възможност за динамично ценообразуване. Мотиви: Чл. 24а, ал. 11 задължава общинските съвети определят минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа, валидни за територията на съответната община. Зададена по този начин разпоредбата е неясна поради липсата на насоки, методики и др., а това затруднява общинските съвети в намирането на балансирано и справедливо решение относно определянето на минимални тарифи поради разнообарзиего на автопарка, различната възраст на автомобилите, използването гориво и др. Чрез даването на това правомощие ще стане възможно класифицирането на автомобилите и определянето на	3. Не се приема 4. Не се приема	3. Отчитайки специфичните особености на населеното място, всяка община определя необходимостта от съответния брой автомобили. 4. Предложеният ред допълнително ще утежни административната процедура.
--	---	---	---

СЪЮЗ ТАКСИ, НАЦИОНАЛНИЯ СЪЮЗ НА ПРЕВОЗВАЧИТЕ, БРАНШОВАТА КАМАРА НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ ВОДАЧИ И ПРЕВОЗВАЧИ, АСОЦИАЦИЯТА НА	минимални и максимални цени за всеки клас, като по този начин се избегне приравняването им и ще се защитят икономическите интереси на собствениците/гърговците/водачите. Същевременно би следвало да отпадне досегашният модел, определен с Наредба 34, и да се направи възможно на местно ниво да бъдат взети най-удачните решения, включително за първоначално определяне на крайна цена на превоза без отчитане на изминалото разстояние. Тази практика и сега е широко разпространена в по-малките населени места, одобрява се от потребителите и задоволява потребностите и целите на предоставящите услуги, но се подлежи на санкция от страна на контролните органи. Динамичния модел на ценообразуване е удачно решение за по-големите градове. Той е атрактивен за потребителите и същевременно оказва ползотворно въздействие върху заетите в сектора, като ще даде възможност за планиране на графика и увеличаване на ефективните часовечасове труд. Предложението по т.3 е свързано с промяна на нормативната уредба относно отчитането на превозите, въвеждане на нови софтуерни и хардуерни решения, но предвид изменението в транспортния сектор и необходимостта от осъвременяването услугите, считаме че тези изменения ще окажат по-скоро положително въздействие върху участниците в таксиметровите превози.		
СЪЮЗ ТАКСИ, НАЦИОНАЛНИЯ СЪЮЗ НА ПРЕВОЗВАЧИТЕ, БРАНШОВАТА КАМАРА НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ ВОДАЧИ И ПРЕВОЗВАЧИ, АСОЦИАЦИЯТА НА	1. ОТНОСНО § 57: Съгласни сме, при условие, че към четирите изключения, касаещи § 9 относно чл. 12, ал. 2, § 10 относно чл. 12а, ал. 1, т. 71 § 19 относно чл. 24а, ал. 5 и §20 относно чл. 24б ДОБАВИТЕ И § 18 относно чл. 24 и новата ал. 9, с която се съгласихме на предното обществено обсъждане, ЗАЩОТО И ТУК ТРЯБВАТ ДВЕ ГОДИНИ, ЗА ДА СЕ СЛУЧАТ НЕЩАТА ОТКЪМ ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ НА ТАКСИМЕТРОВИ АПАРАТИ И СЕРВИЗНИТЕ РАБОТИЛИНИЦИ ЗА ТЯХ, КАКТО И ОТКЪМ	1. Не се приема	1. И понастоящем водачът на лек таксиметров автомобил е длъжен да издава документ за платена превозна цена за извършения превоз.

ТАКСИМЕТРОВИТЕ СИНДИКАТИ В БЪЛГАРИЯ	ФИНАНСОВИТЕ ТАКСИМЕТРОВИТЕ ШОФЬОРИ. ВЪЗМОЖНОСТИ НА		
	2. ПРЕДЛАГАМЕ НОВ § 58: чл.24А, (11) (Нова - ДВ, бр. 17 от 2011 г., в сила от 26.05.2011 г., доп., бр. 60 от 2014 г., предишна ал. 5, бр. 32 от 2016 г., в сила от 1.04.2016 г.) Общинските съвети определят минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа, валидни за територията на съответната община, където е издадено разрешението по ал. 1. и не по-късно от 31.10. на всяка календарна година решават за техните корекции, а при отсъствие на такова решение остават валидни текущите съответни цени.	2. Не се приема	2. Настоящата разпоредба на ЗАП предвижда цените да се актуализират най-малко веднъж годишно.
	3. ПРЕДЛАГАМЕ НОВ § 59: Да се инициира следната промяна в Закон за движение по пътищата: Раздел III. Разположение на нерелсовите пътни превозни средства върху пътя Чл. 15. (6) (Нова - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) Когато пътна лента е сигнализирана за движение само на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, се забранява движението на други пътни превозни средства с изключение на таксиметрови автомобили с клиенти.	3. Не се приема	3. Предвидените ленти са създадени за подобряване работата на обществения транспорт на пътници по редовни линии – автобуси и тролейбуси.
	4. ОТНОСНО § 19. В чл. 24а се правят следните изменения и допълнения: 3. В ал. 8 се създава г. 5: „5. при получено уведомление от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за отнемане на удостоверение за водач на лек таксиметров автомобил на основание чл. 24, ал. 7 или за наложена принудителна административна мярка по чл. 106а, ал. 1.“	4. Приема се с редакция	

	Излиза, че при отнемане на удостоверение за водач на лек таксиметров автомобил (УВЛТА) от ИА“АА“ за прегрешения по реда на чл. 24, ал. 7 или на чл. 10ба, ал. 1 ще трябва да се отнема разрешението за таксиметров превоз на съответния таксиметров автомобил. КАТЕГОРИЧНО НЕ СМЕ СЪГЛАСНИ С ОТНЕМАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЕТО, защото на този автомобил може да работи друг водач (за собствена сметка или на трудов договор), а ако водачът на който се отнема УВЛТА има повече от един автомобил ще се отнемат разрешителните на всичките му автомобили. Логично е тази мярка да е във връзка само с автомобил на наказателен паркинг за 6 или 12 месеца, за да се върнат парите от вече внесения алтернативен данък при превозвача. 5. ОТНОСНО § 49: Категорично не сме съгласни с тази промяна на чл. 10ба относно някои от подточките на новосъздадената т. 7, третираща временно отнемане на удостоверение на водач на лек таксиметров автомобил за срок от една година на водач на лек таксиметров автомобил, който извършва таксиметров превоз на пътници: – подточка „а“ не трябва да съществува, защото няма таксиметров шофьор, на който в условията на стрес при качване на клиента от улицата или адреса (подвикване, подсвиркване и т.н. от другите участници в движението) да не му се е случвало да забрави включването на таксиметровия апарат, а след това с клиента да уточнят курса и плащането – АКО ТОЗИ ТЕКСТ ОСТАНЕ, НЯМА ДА ОСТАНАТ ТАКСИМЕТРОВИ ШОФЬОРИ, А ЗА ТОВА Е ДОСТАТЪЧНА ПАРИЧНАТА ГЛЮБА КАТО ПРЕВЕНЦИЯ; – подточка „в“ не трябва да съществува, защото в бъдещината да събере приходите за тридесетината плащания с различна периодичност по таксиметровия автомобил и шофьор, ТАКСИМЕТРОВИЯТ ШОФЬОР	5. Не се приема 5. Мярката е насочена към нерегламентирания превоз на пътници.
--	--	--

	МОЖЕ ДА СЕ ЗАБАВИ ЗА МЕТРОЛОГИЧНИЯ КОНТРОЛ, НО ЗА ТОВА Е ДОСТАТЪЧНА ДОСЕГАШНАТА ПАРИЧНА ГЛОБА КАТО ПРЕВЕНЦИЯ; – подточка „д“ не трябва да съществува, ЗАЩОТО ВЪЗМОЖНОСТТА ЗА ПОВТОРНО НАРУШЕНИЕ НА ТОЗИ ЗАКОН Е ЕДВА ЛИ НЕ ЕЖЕДНЕВНА, НО ЗА ТОВА Е ДОСТАТЪЧНА ДОСЕГАШНАТА ПО-ГОЛЯМА ПАРИЧНА ГЛОБА КАТО ПРЕВЕНЦИЯ.		
АДВ.РАЙНА ПЕТРОВА ПРЕДСЕДАТЕЛ НА НАЦИОНАЛЕН ТАКСИМЕТРОВ СИНДИКАТ	Предложеният от МТИТС проект на ЗИД на ЗавП не визира никакви реални стъпки към изсветляване на таксиметровия сектор от автомобилните превози по отношение спазването на търговското, трудовото и данъчното законодателство, защитата на фиска от съществуващите лоши практики в бранша във връзка с укриването на доходи, осигурителни и данъчни задължения от участниците в сектора, мерки срещу изпирането на пари. В предложените промени не е наличен никакъв опит дори за доближаване до успешните европейски практики в този транспортен сегмент. Не се предвиждат реални мерки във връзка с намаляването на финансовата и бюрократична тежест за работещите. Подобни промени естествено са възможни само с прецизна дефиниция на това кой изпълнява таксиметровата дейност и точно определяне на отношенията между участниците в сектора – таксиметрови централи, собственици на таксиметрови автомобили и водачи на таксиметрови автомобили, каквато в настоящия проект не е предложена. В предлаганите промени отново е пренебрегнат и един от най-съществените участници в сектора – собственикът на 20, 50, 100 или 200 таксиметрови автомобили, отдавани под наем (аренда) отново е оставен в „данъчен рай“, в който необлагаеми остават минимум 45 000 000 BGN годишно само в София. Сега действащите разпоредби на ЗавП в частта му за		

	таксиметровия превоз на пътници не предполагат безспорност, излишно усложняват административната и финансова тежест за упражняващите дейността, като по никакъв начин не гарантират условия за яснота кой какъв е и каква роля изпълнява в организацията на таксиметровия превоз на пътници. Това създава условия за размиване на отговорността и води до възможност за „сив сектор“ и извършването на нерегламентиран превоз на пътници. Нещо повече – направените през 2016 година промени в закона по никакъв начин не допринесоха за прекратяването на порочните практики на укриване на доходи, данъци и осигуровки от участниците в таксиметровата дейност, като същевременно създадоха нови възможности за оцеляване на фиска от страна на таксиметровите превозвачи на стойност милиони левове годишно. Предлаганите в настоящия коментар промени са с цел подобряване на работната среда, защита на фиска, защита на упражняващите дейността, както и потребителите на услугата, като най-общо се изразяват в следното:	1. Таксиметровият превоз на пътници може да се извършва от физически или юридически лица, регистрирани като търговци, чрез наети или самонаети регистрирани водачи; Не е налице никаква необходимост лицата, извършващи тази дейност да бъдат регистрирани като превозвачи по смисъла на ЗавП. Данъчно задължено лице да бъде само и единствено търговецът, извършващ таксиметровия превоз на пътници, независимо дали извършва дейността чрез наети лица или като самонаето лице. Таксиметровият/ите апарат/и са регистриран/и и фискализирани/и на негово име, той дължи и внася всички данъци и осигуровки. Просто, ясно, безпротиворечиво. Така ще бъде избегната порочната практика, която в момента е реалност – регистрираният превозвач е един, водачът, извършващ	1. Не се приема	1. Анализът на дейността на таксиметровите превози не показва необходимост от промяна на съществуващата регламентация
--	--	--	------------------------	--

	дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка – друг /данъкът е за негова сметка, но го плаща превозвачът/, а най-често данъкът се плаща от реалния водач, който може да има, но понякога дори няма никакъв договор с който и да е от първите двама. Отпадане на данъчното задължение по ЗМДТ. Така, търговците ще бъдат данъчно задължени по ЗКПО или ЗДДФЛ. Има начин събирането на дължимите данъци да бъде обезпечено и не е необходимо предварително да се събира сума, която понякога може далеч да се разминава с реално дължимата. Сегашното положение е абдиация на държавата по отношение формиране на правилна и справедлива данъчна политика в този сектор. Разрешението за таксиметров превоз да се издава на името на търговеца, за всеки автомобил по отделно, при наличие на предвидените в чл.24а ЗАП предпоставки.	2. Не се приема	2. Предвидените ленти са създадени за подобряване работата на обществения транспорт на пътници по редовни линии – автобуси и тролейбуси.
2. Да бъде предвидена възможност за движение на таксиметровите автомобили в „бус-лентите“, когато са наети от клиенти, както и спирането на спирки на градския транспорт за слизането и качването на клиенти. Съображенията за направата на подобно предложение, на първо място, произтичат от факта, че таксиметровите автомобили на практика, осъществяват сходна функция с тази на редовните линии за обществен превоз на пътници. На второ място, подобно разрешение би облекчило натоварването на останалите ленти за движение, като същевременно ще се гарантира и по-бърз и по-безопасен превоз на ползващите услугите на таксиметровия автомобил. На трето място, приемането на това предложение в тази редакция, ще доведе до повишаване на заетостта на таксиметровите автомобили и по този начин ще има насърчителен ефект върху бранша и икономиката в страната като цяло. От друга страна, икономическа полза от подобно разрешение ще има и за самите пътници, които поради по-бързото предвижване,			

	ще заплащат по-малко за ползваните от тях услуги. Не на последно място, те ще бъдат значително улеснени - в доста големи градове има улици/булеварди с дължина от по няколко километра, по цялата дължина на които е забранено спирането. 3. Наредбата за издаване на разрешение на таксиметров превоз на пътници, следва да предвижда: а) Таксиметровият автомобил се регистрира първоначално и еднократно в само в ИА „Автомобилна администрация“, при условие, че отговаря на предвидените в Законодателството изисквания. б) В ИА „Автомобилна администрация“ да бъде създаден електронен регистър на таксиметровите автомобили, който да бъде на разположение при преминаването на техническите прегледи. в) Да бъде създаден публичен електронен регистър на всички таксиметрови автомобили, който да се води от ИА „Автомобилна администрация“. Той трябва да съдържа следните данни: Рег. №, собственик, лице, което оперира с него, основанието на което извършва въпросната дейност както и евентуално наложените му санкции. Конкретните предложения по проекта за Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози са: 4. Разпоредбата на чл. 12, ал. 1 от ЗАП да придобие следната редакция: „(1) Таксиметров превоз на пътници се извършва от физически или юридически лица, регистрирани като търговци, чрез наети или самонаети регистрирани водачи.“ Изискването за регистрация на ФЛ и ЮЛ като превозачи за извършването на таксиметров превоз е излишна мярка,	3. Не се приема	3. Предложенията касаят подзаконов нормативен акт.
	4. Разпоредбата на чл. 12, ал. 1 от ЗАП да придобие следната редакция: „(1) Таксиметров превоз на пътници се извършва от физически или юридически лица, регистрирани като търговци, чрез наети или самонаети регистрирани водачи.“ Изискването за регистрация на ФЛ и ЮЛ като превозачи за извършването на таксиметров превоз е излишна мярка,	4. Не ес приема	4. Мотивите са изложени по-горе.

утежняваща процеса по регистрация и увеличаваща административната и финансова тежест върху стопанските субекти. Също така тя уврежда интересите на потребителите и заетите в сектора, като способства за прехвърлянето на отговорностите и задълженията между участниците в превозите. Изискването не допринася за благоприятното развитие на сектора и услугата като цяло. Таксиметровите превози се извършват основно на териториите на общините за които е издадено разрешението за таксиметров превоз на автомобилите, като средното разстояние на превоза е около 5 км. Към момента регистрираните превозвачи основно ползват външни ресурси за превозите- водачи /като еднолични търговци/ и автомобили, предоставени от техните собственици за вписване в списъка към удостоверение на превозвача при определени от превозвача условия. Тези взаимоотношения не формират предприятия имащи възможност да оказват съществено влияние върху обществения превоз на пътници.

В сегашната ситуация превозвачите по смисъла на ЗАВП нямат оперативна и техническа възможност да организират труда на водачите (чл.15 от ЗАП, чл. 33 от НЗ4), в т.ч. да следят за спазването на времената за управление и почивките; да осигуряват безопасност и сигурност на таксиметровите превози чрез медицински прегледи на водачите (чл. 34, т. 3 от НЗ4); да осигуряват представянето на електронния таксиметров апарат с фискална памет за проверка от сервизен специалист след ремонт или претарифиране на таксиметровия апарат, след промяна на размера на гумите на двигателните колела, след ремонт на предавателния механизъм на таксиметровия автомобил, след изтичане на една година от преминала проверка на таксиметровия апарат (чл. 34, т.5 от НЗ4). Най- притеснителното е, че те не са в състояние да гарантират безопасността на пътниците и сигурността на превозите поради невъзможността да

	контролират допускането на водачи до управлението на автомобили за извършване на таксиметров превоз. Горейзброените дейности са изцяло под контрола и във възможностите на самите търговците, извършващи превозите. Предложението за отпадане на изискването за регистрация като превозвач за извършването на таксиметров превоз не е в противоречие със законодателството на ЕС и няма да доведе до съществени изменения в сектора на обществените превози на пътници. /Регламент 1071 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/, а същевременно ще допринесе за яснота и концентрация на отговорностите в сектора.	5. Не се приема 5. Предложението касае подзаконов нормативен акт.
	5. Чл. 24, ал.2 трябва да е единствената разпоредба, която регламентира годините на таксиметровия автомобил. В тази връзка, да отпадне изискването, заложено в чл.10, ал.5 от Наредба №34 за таксиметров превоз на пътници, което е абсолютно ненужна рестрикция и лобистка разпоредба в полза на вносителите на автомобили и 2 големи столични таксиметрови компании, продаващи таксиметрови автомобили на лизинг. Щом е заложено, че максималната възраст за таксиметров автомобил е петнадесет години, то всеки автомобил, който е технически годен и отговаря на останалите нормативни изисквания, следва да може да бъде регистриран като такъв. Тази мярка по същество си е аргументирана с цел подновяване на автопарка, но реално не изпълнява тази функция. Има други средства, с които да бъде постигнат този ефект – при конкурентна работна среда, водеща до повишаване качеството на услугата, ясно законодателство и добри цени.	

6. Предвидената в настоящия проект либерализация на изискването за липса на предишни осъждания на водачите тук е удачна. Налице са умишлени престъпления от общ характер, за които не е присъща висока степен на обществена опасност, извършителите на които биха могли да изпълняват тази професия, без това да е заплаха за обществото и без да бъде накарнен общественият интерес. Затова е удачно изменение в смисъл, че таксиметрови водачи не могат да бъдат лица, осъждани за тежки умишлени престъпления. В същото време предложената от Вас редакция, ограничена само до „престъпления срещу личността“ е абсолютно неприемлива, тъй като според нея може да бъде таксиметров водач лице, което е осъдено с влязла в сила присъда за грабеж или пък не може да бъде таксиметров водач счетоводител, на когото са му отнети правата по чл. 37, ал.1, т.7 от НК.	6. Не се приема	6. В законопроекта са предвидени и други престъпления, освен престъпленията против личността.
7. Разпоредбата в ЗАВП относно преиздаването на удостоверението за водач на лек таксиметров автомобил (УВЛТА) предизвика бурни дебати преди няколко години и въпреки всичко тогава не бе приет най-удачният вариант. Намаляването на административната и финансовата тежест за работещите изисква отпадане в настоящия проект на ЗИД на ЗАВП на текста „...и е подало заявление за преиздаване в 14-дневен срок преди изтичането на валидността на удостоверението за водач на лек таксиметров автомобил“, който е абсолютно ненужен. Разбираемо е, че с тази разпоредба се цели периодичен контрол върху упражняващите дейността и дали по отношение на същите са налице изискванията на закона. Това намира израз чрез срочността на Удостоверението за водач на лек таксиметров автомобил (УВЛТА) и възможността срокът на валидност на това удостоверение да може да бъде продължавана при определени условия. Правилно е предвидена възможност това да става без	7. Приета е редакция.	

	полагането отново на изпит, ако лицето отговаря на изискванията по ал. 3, т. 1 – 4. Такъв подход е необходим и полезен. Но е ненужно заложенният сега срок за това. Така както при изтичане срока на Свидетелството за управление на МПС, лицето не може да управлява автомобил, докато не го поднови и ако не го направи веднага, а след 3, 5 или 36 месеца, не губи правоспособността си като шофьор, така и при таксиметровите водачи – след изтичане на срока на валидност на УВЛТА водачът няма право да упражнява тази дейност, докато не го поднови и не губи правоспособността си, ако не го направи веднага, а след определен период. 8. В разпоредбата на чл. 24а относно разрешителното за таксиметров превоз на пътници, същото следва да се издава на търговеца (сега се издава на превозвача), при наличие на законовите изисквания, за всеки автомобил, с който той желае да упражнява дейността, поотделно. Търговецът е данъчно задължено лице, на негово име следва да бъде издавано и разрешителното. Тази мярка цели ясно определяне и концентрация на отговорността. 9. Абсолютно наложителна е промяна на реда за данъчното облагане. При сегашната форма на данъчно облагане, са нарушени основните принципи за съизмеримост, определеност и неутралност. Сегашният „алтернативен“ данък носи белезите на такса, при която не се отчитат разходите на търговците за извършването на дейността. Неясни са и принципите при определяне на неговия размер. Резултатите от направено проучване сред 47 общини показаха, че липсва единна данъчна политика и размера на данъка се определя „на око“, което е изключително несправедливо. Този данък беше въведен, предвид забраната от европейското законодателство за прилагане на патентният данък в сферата на превозите. По	8. Не се приема 8. Мотивите са изложени в т. 1. 9. Не се приема 9. Предложенията не касаят ЗАП.
--	--	---

същината си, обаче, това е пак патентен данък, независимо от името му и въвеждането му е в пряк конфликт правото на ЕС. Спазването на правото на ЕС пряко изисква отпадане на данъчното задължение по ЗМДТ. Така, търговците ще бъдат данъчно задължени по ЗКПО или ЗДДФЛ, подобно на всички останали търговци в страната. Нещо повече – сегашната форма на данъчно облагане, при която превозвачите на практика събират данъка от собствениците на таксиметровите автомобили, но го внасят по ЗМДТ от свое име, създава директни условия за значително ощетяване на фиска чрез укриване на реални облагаеми средства. При сегашната разпоредба относно данъка превозвачите практически намаляват касовата (банковата) си наличност със сумата на данъка, внесена от тях, но събрана от собствениците на таксиметровите автомобили, които не получават никакви разходни документи. Този факт директно води до ощетяване на фиска от страна на превозвачите по линия на ЗКПО (10% от сумата на всички събрани „алтернативни“ данъци) и облагането на дивидента на превозвача (5%) при евентуалното разпределяне на въпросната сума. Недопустимо е законодателен акт да създава подобни явни условия за сив сектор, укриване на доходи или пране на пари.

10. В разпоредбите относно задължението на Общинските съвети да „определят минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа, валидни за територията на съответната община“ е наложително да се предвиди създаване на единна методология за ценообразуването, утвърдена от МТИТС. Без единна методология, чието приемане следва да бъде в прерогативите на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, като принципал на таксиметровата дейност, тази разпоредба на закона е

10. Не се приема

10. Отчитайки специфичните особености на населеното място, всяка община определя необходимостта от съответния брой автомобили.

	неприложима, както ясно видяхме в последните седем години. Общинските съвети не изпълняват задълженията си по този текст с оправданието, че няма как да обосноват безспорност на решението си за приемане на една или друга цена. На практика остава нереализирана идеята на законодателя, да бъдат предпазени потребителите на услугата от спекулативно високи цени - от една страна, а от друга – да предпази самите извършващи дейността от нелоялни, дъмпингови цени. 11. Разпоредбата на настоящият законопроект, отнасяща се до отмяната на чл. 24б и определящия изискванията към измервателните и фискалните устройства в таксиметровите автомобили следва много внимателно да преценира какви точно ще бъдат изискванията към измервателните и фискалните устройства, да се прецени правилно приложимата нормативна уредба и да се избегнат излишни допълнителни разходи, като се използват, например сега действащите устройства. Извеждането на таксиметровия превоз „на светло“ не кореспондира с натоварването му с нови, непосилни разходи, които отново да доведат до нерегламентирани превози в сивия сектор. 12. По отношение на предлаганите в настоящия законопроект промени в текстовете на допълнителните разпоредби остава абсолютно неясно какво се цели с тези промени. Неясно е защо в дефиницията за „Обществен превоз на пътници“ липсва „или таксиметров превоз на пътници“. От предложения проект може да се направи извод, че таксиметровият превоз на пътници не е обществен превоз на пътници, не е даже и превоз на пътници. Това е недопустимо за участниците в този транспортен сектор. Необходимо е в разпоредбите на ЗАВП да бъде отразено, че таксиметровият превоз на пътници е част от обществения превоз на пътници.	11. Не се приема 12. Не се приема	11. Изискванията са определени в Наредба за съществените изисквания и оценяване на съответствието на средствата за измерване, приета с ПМС № 47 от 15.03.2016 г., обн., ДВ, бр. 23 от 25.03.2016 г., в сила от 20.04.2016 г., изм. и доп., бр. 87 от 31.10.2017 г., в сила от 31.10.2017 г. в съответствие с Директива 2004/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно измервателните уреди (ОВ, L 135/1 от 30 април 2004 г.). 12. Дефиницията „обществен превоз“ е съобразена с посочената в Регламент 1071/2009. Дефиницията за „превоз на пътници“ не изключва таксиметровия превоз на пътници.
--	--	---	---

	С цел прецизна дефиниция на това кой изпълнява таксиметровата дейност и точно определяне на отношенията между участниците в сектора – таксиметрови централа, собственици на таксиметрови автомобили и водачи на таксиметрови автомобили, каквато в настоящия проект не е предложена, е необходимо навсякъде в текстовете на ЗАВП и подзаконовите нормативни актове, касаещи таксиметровия превоз на пътници, думата „превозвач“ да бъде заменена с „търговец“ („таксиметрова централа“, „организатор на таксиметрова дейност“).		
НЕЗАВИСИМ ТРАНСПОРТЕН СИНДИКАТ „АВТО 94“-ВАРНА	1. § 9. В чл. 12 се правят следните изменения и допълнения: Предлагаме изрично да се формулира, че правоотношенията между превозвача и водача работещ за самия превозвач се уреждат с трудов договор. Мотиви: да се избегне прикриването на неплащането на данъци и осигуровки. Превозвачите в много случаи са точно организатори на така наречените „кухи фирми“, зад които се крият шофьорите неплащайки осигуровки и плащайки безотчетни пари на тези превозвачи за „услугата“. Всички участници на пазара трябва да поставени при равни условия. Този проблем няма да бъде преодолян ако шофьора не застане с името си. Клиентите в момента също не могат да се ориентират кой носи отговорност - шофьор, превозвач, централа. Обръщам внимание, че на практика сегашните текстове позволяват заобикалянето на чл. 24а, ал.(6) (Нова - ДВ, бр. 32 от 2016 г., в сила от 01.04.2016 г.) Разрешението е поименно и не подлежи на преотстъпване. 2. § 10. В чл. 12а се правят следните изменения и допълнения: Предложение за премахване на думите „8 години“ на ал. 2 от чл. 12а. Мотиви: премахва се ограничението за възраст на	1. Не се приема 2. Не ес приема	1. Анализът на дейността на таксиметровите превози не показва необходимост от промяна на съществуващата регулация 2. Настоящите разпоредби целят постигане на по-висока безопасност и екологичност на таксиметровия превоз на пътници.

	автомобила при първа регистрация – важното изискване е автомобилите да не са над определена възраст. Премахването на това ограничение ще повиши конкуренцията и ще намали финансовата тежест на търговците. Автопарка ще се променя по-динамично. Няма логика колите да могат да се използват до 15 години от първа регистрация, а да не могат да се регистрират след 8 година. Има си критерии за техническа изправност на МПС. 3. § 18. В чл. 24 се правят следните изменения и допълнения: Предлагаме да отпадне текста „не по-късно от 6 месеца“. Мотиви: Не е нужно залагане на срок, така както е и при изтичане срока на Свидетелството за управление на МПС. Лицето не може да управлява автомобил, докато не го поднови и ако не го направи веднага, а след 3 или 36 месеца, не губи правоспособността си като шофьор, така и при таксиметровите водачи – след изтичане на срока за Удостоверението за водач на лек таксиметров автомобил, водачът да няма право да упражнява тази дейност докато не го поднови и не губи правоспособността си, ако не го направи веднага, а след определено време. 4. § 49. В чл. 106а се правят следните изменения и допълнения: Предложение за промени в чл. 106а: Не одобряваме създаването на т.7 на чл.106а, ал.1., санкцията е изключително тежка, не отговаря на изискванията за реципрочност на наказанието с извършеното нарушение, още повече, че в закона е предвидена и финансова санкция за тези нарушения, която считам за напълно достатъчна. Наказанията свързани с „без включен таксиметров апарат в режим на регистриране на превоза“ да бъдат парична санкция 200 лв.	3. Не се приема 3. Предвиденият шест месечен срок предоставя възможност за издаването на УВЛТА без полагане на изпит. 4. Не се приема 4. Мярката е насочена към нерегламентираните превози.
--	---	---

	Мотиви: Обикновено шофьорите са подложени на голям стрес при качването на клиентите, тъй като няма изградена добра инфраструктура и при спирането за качване на клиент се създава неудобство за останалите участници в движението и вниманието е насочено преди всичко върху безопасността. Случва понякога да не забележим, че при натискане на бутона апарата не се е включил. Това нарушение не е направено с умисъл и затова предлагам минимална санкция. Лишаването на шофьорите от правото да упражняват професията си, в която са инвестирали средства ще ги доведе до фалит. ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ 5. § 53. В Закона за движението по пътищата: В чл 15. (6) (Нова - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) предлагаме следната редакция в края на изречението след „средства“ да се добави „с изключение на таксиметровите автомобили в работен режим“. Мотиви: съображенията ни за предложението произтичат от факта, че таксиметровите автомобили на практика осъществяват сходна функция с тази на редовните линии за обществен превоз на пътници. Подобно разрешение ще намали натоварването на останалите ленти за движение, като същевременно ще се гарантира, по-бърз, по-безопасен превоз на ползващите услуги на таксиметровия автомобил. Приемането на предложението в тази редакция, ще доведе до повишаванена заетостта на таксиметровите автомобили и по този начин ще има насърчителен ефект върху бранша и икономиката в страната като цяло. От друга страна, икономическа полза от подобно разрешение ще има и за самите пътници, които поради по-бързото предвижване, ще заплащат по-малко за ползването от тях услуги. Не на последно място ще има и екологичен ефект от по-малко замърсяване на въздуха.	5. Не се приема 5. Предвидените ленти са създадени за подобряване работата на обществен транспорт на пътници по редовни линии – автобуси и тролейбуси.
	6. Забележка: предлагаме в ЗАП, Наредба 34 или в новата	6. Не ес приема 6. Изискванията са определени в

	наредба, която ще бъде създадена да се формулират и функциите, които ще трябва да изпълняват и на които трябва да отговарят ТА. В момента имаме нормативно заложена тарифа за извън населено място, но ТА нямат възможност за въвеждането ѝ. Предлагаме да се промени начина на формиране на първоначалната такса, като бъде заложен определен пробег км., а отчитането на пробега да започва след измината част от този пробег. По този начин ще бъдат стимулирани шофьорите да изпълняват курсове на къси разстояния, които в момента са икономически неизгодни. Клиентите също ще бъдат доволни, тъй като ще бъдат обслужени без излишни договорки. Този начин на формиране на първоначалната такса е и по-справедлив за клиентите, тъй като клиентите пътуващи на по-голямо разстояние ще заплащат на практика по-малка първоначална такса. Могат да се въведат добавки за превоз на повече от четири човека, свръх багаж и животни.	Наредба за съществените изисквания и оценяване на съответствието на средствата за измерване, приета с ПМС № 47 от 15.03.2016 г., обн., ДВ, бр. 23 от 25.03.2016 г., в сила от 20.04.2016 г., изм. и доп., бр. 87 от 31.10.2017 г., в сила от 31.10.2017 г. в съответствие с Директива 2004/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно измервателните уреди (ОВ, L 135/1 от 30 април 2004 г.).
--	---	---



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

Препис

РЕШЕНИЕ № 3

от 7 януари 2020 година

ЗА ОДОБРЯВАНЕ НА ЗАКОНОПРОЕКТ

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ

РЕШИ:

1. Одобрява проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози.
2. Предлага на Народното събрание да разгледа и приеме законопроекта по т. 1.
3. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да представи законопроекта по т. 1 в Народното събрание.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ: /п/ Бойко Борисов

ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ: /п/ Веселин Даков

Вярно,

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
“ПРАВИТЕЛСТВЕНА КАНЦЕЛАРИЯ”:



/Апостол Михов/



НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Вх. № 002-01-2

Дата 08 / 01 2020 г.

09¹⁹
ириг

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

№...02.01-2.....

7...януари... 2020 г.

ДО

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

г-жа **ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА**

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАЯНЧЕВА,

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България изпращам Ви одобрения с Решение №...3..... на Министерския съвет от 2020 г. проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози.

Приложения:

1. Мотиви към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози.
2. Частична предварителна оценка на въздействието.
3. Справка от Министерството на правосъдието за съответствие с Конвенцията за защита на правата на човека и основните свободи и с практиката на Европейския съд по правата на човека.
4. Справка за постъпилите предложения от обществените консултации.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(**Бойко Борисов**)

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ЧЕТИРИДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

РАЗПОРЕЖДАНЕ

НА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

№ 050 - 01 - 4 / 09.01. 2020 г.

На основание чл. 8, ал. 1, т. 1 и чл. 77, ал. 1 и 2 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание

РАЗПОРЕЖДАМ:

Разпределям Законопроект за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, № 002-01-2, внесен от Министерски съвет на 08.01.2020 г., на следните постоянни комисии:

Водеща комисия:

- Комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения

Комисии:

- Комисия по регионална политика, благоустройство и местно самоуправление
- Комисия по образованието и науката
- Комисия по икономическа политика и туризъм
- Комисия по бюджет и финанси

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ



ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА

