**С П Р А В К А**

за отразяване на постъпилите становища при общественото обсъждане в периода 17.02.2022 г. – 04.03.2022 г. по реда на чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове на документи относно проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ по ред** | **Изготвил становището** | **Съдържание на становището** | **Отразяване на становището** | **Мотиви** |
| **1.** | „Геострой“ АД | Считаме, че предложеното в § 17, т. 2 изменение, касаещо увеличение в двоен размер на предвидения срок за съхранение на документи, е практически проблематично и дори неприложимо. Нито самосвалите и техните кабини, нито лишените от архивни шкафове автомобили са предназначени, пригодени или предвидени като хранилище на документация, особено за толкова дълъг времеви период. Редовният контрол сам по себе си представлява достатъчно ефективен механизъм, позволяващ постигане на заложените с § 17 цели, без това да налага изпълнението на допълнителни и неприсъщи дейности, още повече че съхраняваната информация е достатъчно подробна, предвид отчитането на работата и почивките на ежедневна, седмична, двуседмична и месечна база. | Не се приема. | Изискването е в съответствие с чл. 1, пар. 15 от Регламент (ЕС) 2020/1054, с който се изменя чл. 16, пар. 3, буква „а“ от Регламент (ЕО) № 561/2006 и влиза в сила от 31.12.2024 г. |
| **2.** | akmail | **Договори за превоз само с лицензирани превозвачи**  Възразявам срещу чл. 49а и чл. 104к, тъй като техните формулировки не осигуряват пълно и точно прилагане на Регламент (ЕС) 2020/1055.  Регламент (ЕС) 2020/1055 цели да обхване всички категории лица, които биха могли да сключат договор за превоз с автомобилен превозвач, което се доказва с добавянето на нов чл. 14а в Регламент (ЕО) № 1072/2009, с който се изисква държавите членки да установят правила относно санкциите срещу изпращачи, спедитори, изпълнители и подизпълнители.  В същото време предлаганите нови чл. 49а и чл. 104к се отнасят само до изпращачите, като в мотивите към законопроекта липсва информация защо от техния обхват са изключени другите категории лица, които са изрично упоменати в регламента.  Освен това чл. 104к предвижда налагане единствено на имуществена санкция, тоест неговото приложение е стеснено само до изпращачите, които са юридически лица, а всъщност изпращач може да бъде и физическо лице.  По тази причина предлагам следното:  1. Формулировка на чл. 49а да се промени по следния начин:  „*Чл. 49а. Договори за превоз на товари се сключват само с лицензирани превозвачи, при спазване на изискванията на глави II и III от Регламент (ЕО) № 1072/2009.“*  2. Вместо да се създава чл. 104кa да се създаде ал. 4 в чл. 104и:  „*(4) За нарушение на чл. 49а се налага глоба или имуществена санкция 1500 лв.“* | 1. Не се приема. 2. Приема се по принцип. | 1. Изпращачът е страна по договора за превоз. Спедиторът по силата на спедиторския договор действа от свое име и за сметка на доверителя, т.е. той има качеството „изпращач“.   2. Отразено в § 20 относно чл. 104к от проекта. |
| **3.** | Doychev | Предложение за допълнение на § 1:  С цел избягване на злоупотреби за извършване на нерегламентирани превози под прикритие на превози с нетърговска цел предлагам добавяне на точка 12 на чл. 6 със следния текст: ,, Водачът на ППС извършващ превоз на пътници с нетърговска цел извършва превоза по списъчен състав на пътниците, описан маршрут и времеви диапазон (начало и край) на пътуването.“ | Не се приема. | „Превоз с нетърговска цел“ е понятие по смисъла на чл. 1, пар. 3 от Регламент (ЕС) 2020/1054, с който се добавя буква „с“ в чл. 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006. Текстът отпада от проекта на закон, тъй като регламентът има пряко действие. |
| **4.** | Стойо Стоев - Съпредседател на СНЦ "СЪЮЗ ТАКСИ" | 1/ През дефиницията за „превози с нетърговска цел“ се дава възможност за увеличаване на така наречените нерегламентирани превози, които с промените в НК от края на 2020 г. бяха ограничени, но самите промени вече втора година показват, че не са достатъчно ефективни; 2/ В тази връзка направихме пет предложения на МТС и ИА „АА“ с гриф "строго секретно" (по обясними причини), с които единствено могат да бъдат „озаптени“ нерегламентираните превози; 3/ На Вас предлагаме по служебен път да ги изискате тези наши пет приложения, с цел да ги използвате в настоящия Законопроект, за да станат невъзможни НЕРЕГЛАМЕНТИРАНИТЕ ПРЕВОЗИ. | Не се приема. | „Превоз с нетърговска цел“ е понятие по смисъла на чл. 1, пар. 3 от Регламент (ЕС) 2020/1054, с който се добавя в чл. 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006 буква „с“. Текстът отпада от проекта на закон, тъй като регламентът има пряко действие. |
| **5.** | Държавно предприятие „Строителство и възстановяване“ | Държавното предприятие „Строителство и възстановяване“ е заличено като търговец и следва името му да не фигурира в закона. Затова се предлага:  1. В т. 2 на § 1 да се добави нова буква „ба“:  *„ба) в т. 4 името на държавното предприятие „Строителство и възстановяване“ се заличава заедно със запетаята след него“*;  2. Аналогична промяна да се направи и в чл. 12б, ал. 1, т. 5 с добавяне на нова т. 3 към § 6 от ЗИД. В същия § 6 на ЗИД се предлагат изменения на чл. 12б, ал. 1, т. 3, които обаче не отрязяват промяната в чл. 6, ал. 3, т. 2, предлагани с § 1 на ЗИД. Предлагам § 6 от ЗИД да добие следния вид:  **„§ 6.** В чл. 12б, ал. 1 се правят следните изменения:   1. Точка 2 се отменя; 2. В т. 3 думите „максимално допустима“ се заменят с „допустима максимална“ и думите „3,5 тона, с изключение на превозите, за които по силата на международни договори, по които Република България е страна, се изисква разрешително“ се заменя с „2,5 тона“; 3. В т. 5 името на държавното предприятие „Строителство и възстановяване“ се заличава заедно със запетаята след него.“ | 1. Приема се. 2. Приема се. | 1. Отразено в § 1, т. 2, б. „в“. 2. Отразено в § 6, т. 2 и 3. |
| **6.** | akmail | В проекта се предлага изменение на чл. 6, ал. 3, т. 8, което включва заличаване на думите „болни или ранени лица“. Но е пропуснато да се предложи същото изменение да се направи и в текста на ал. 1 на чл. 24в, както и на чл. 91, ал. 3, т. 1, като това може да доведе до неяснота относно точното прилагане на закона. Предлага се следното:  1. В ЗИД да се добави нов §7а със следното съдържание:  § 7а. В чл. 24в, ал. 1 запетаята след думата „увреждания“ се заменя с „и“ и думите „болни или ранени лица“ се заличават.  2. Параграф 12 от ЗИД да се измени по следния начин:  „§ 12. В чл. 91, ал. 3, т. 1 след думата „сметка“ се поставя запетая и се добавя „моторни превозни средства, извършващи превози с атракционна цел, моторни превозни средства, извършващи превози на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, моторни превозни средства, с които се извършва пътна помощ.“ | 1. Не се приема. 2. Не се приема. | 1. В действащия Закон за автомобилните превози има несъответствие между разпоредбите на чл. 6, ал. 3 и чл. 24в. С предлаганото изменение се отстранява несъответствието. Режимът за превоз на лица с увреждания, лица с намалена подвижност и болни и ранени лица е регистрационен. 2. В действащия ЗАП има несъответствие между разпоредбите на чл. 6, ал. 3 и чл. 24в. С предлаганото изменение се отстранява несъответствието. Режимът за превоз на лица с увреждания, лица с намалена подвижност и болни и ранени лица е регистрационен. Длъжностните лица от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ следва да имат право да спират за проверка превозните средства, с които се извършват горепосочените превози. |
| **7.** | akmail | На няколко места се предлага замяна на думите „максимално допустима“ с „допустима максимална“. Това следва да се направи и по отношение на чл. 78, ал. 1, като се промени § 11:  *§11. В чл. 78, ал. 1 думите „максимално допустима“ се заменят с „допустима максимална“ и числото „3,5“ се заменя с “2,5“.* | Не се приема. | В действащата разпоредба на чл. 78, ал. 1 е използвана правилната терминология „допустима максимална маса“. |
| **8.** | akmail | 1) Тъй като лицата по чл. 12б, ал. 1 включват и физически лица, които се наказват за административно нарушение с глоба, а не с имуществена санкция, предлагам промяна в чл. 104, като в § 19 се добави нова точка 1а:  *1а. В алинеи 2-12 след думата „налага“ се добавя „глоба или“.*  2) В предлаганите ал. 14 и 15 на чл. 104 се регламентира фиксиран размер на наказанието, който няма да има особен възпиращ ефект. Предлагам наказанието по ал. 14 и 15 на чл. 104 да бъде в размер на ½ от минималната работна заплата за страната. Предлагам същият размер на наказанието и по новата ал. 4 на чл. 105, като в §21 думите „300 лв.“ се заменят съответно с „½ от минималната работна заплата“.  По този начин при актуализация на минималната работна заплата, съответно ще се актуализират и размерите на наказанията без да се налага промяна на закона.  3) Член 106а, ал. 6 предвижда МПС да бъде придвижено до място за домуване, но липсва легална дефиниция какво е това място. Освен това, когато мястото на домуване се определя от контролните органи със заповедта за налагане на ПАМ и това място е чужда собственост, може да възникнат допълнителни разходи за собственика на превозното средство за заплащане на такса за ползване на мястото. Предлагам придвижването да бъде до експлоатационния център на превозвача по чл. 7, ал. 8, т. 4 от закона, като т. 3 на § 22 да се измени:  *3. В ал. 6 думите „или водачът“ се заличават, думата „придвижва“ се заменя с „организира придвижването на“, а думите „място за домуване“ се заменят с „експлоатационния център по чл. 7, ал. 8, т. 4“.*  4) Липсват мотиви защо §1 и §3 ще влизат в сила от 22.05.2022 г., а не от 21.05.2022 г., както §6, при положение че съответните промени в Регламент (ЕО) №1072/2009 влизат в сила от 21.05.2022 г. Затова предлагам т. 1 от §26 да отпадне, а т. 2 на същия параграф да се промени по следния начин:  *2. Параграф 1 относно чл. 6, ал. 3, т. 2, § 3 относно чл. 7б, ал. 1 и § 6 относно чл. 12б, ал. 1, т. 3, които влизат в сила от 21.05.2022 г.* | 1. Не се приема.  2. Не се приема.  3. Не се приема.  4. Приема се. | 1. Предложението е извън обхвата на проекта, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане. 2. Предвидените нови санкции, както и сега действащите са ефективни и съразмерни на тежестта на нарушенията, както и възпиращи и недискриминационни. Методът и критериите, избрани за оценка на тяхната пропорционалност също така са основани на социалния и икономически стандарт в Република България. 3. Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане. 4. Отразено в § 2, т. 1 от Преходните и заключителни разпоредби на проекта. |
| **9.** | Национално сдружение на българските спедитори (НСБС) | Преминаването от хартиен формат на транспортните документи към техен електронен еквивалент е световна тенденция и това само по себе си е предпоставка за развитието на дигитализирани вериги на доставки, при които сигурността и бързината на обмен на информация са изведени на водещо място. Ползи от подобна дигитализация има не само за бизнеса, но и за държавата в лицето на заинтересованите контролни органи, а и за обществото като цяло. Необходимо е на държавно ниво да се предприемат мерки по създаване на правна регулация относно издаването, използването, признаването и контрола на електронните товарителници. България е една от първите страни, ратифицирала Допълнителния протокол към Конвенцията за договор за международен автомобилен превоз на товари (CMR) и остава да транспонира приложението му в националните разпоредби. Във визирания документ ясно са упоменати както изискванията, на които трябва да отговаря електронната товарителница CMR, за да има тя правна сила и практическо приложение, така и изискванията към електронните платформи, които ще предоставят тази услуга.  Предлагаме създаването на ал. 3 в чл. 51 от ЗАП, а именно:  „(3) Равнозначен на хартиената товарителница е електронен запис, който изпълнява същите функции като хартиената товарителница, при условие че е гарантирано запазването на автентичността и целостта на записа (електронна товарителница). Министърът на транспорта и съобщенията определя чрез Наредба реда за издаването, представянето, съхранението и последващо вписване в електронната товарителница, както и изискванията към информационните системи за издаване, управление и съхранение на електронната товарителница.“ | Приема се. | Отразено в § 11 от проекта. Предложението има отношение към осигуряване изпълнението на чл. 1, пар. 11, букви „б“ и „в“ от Директива 2020/1057/ЕС. |
| **10.** | Съюз на международните превозвачи | Да се премахне изискването професионалните водачи да представят свидетелство за психологическа годност в допълнение към свидетелството им за управление на МПС. Писмо в този смисъл е изпратено от Европейската комисия още през месец юли 2021 година. В писмото се сочи нарушение от страна на България на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелствата за управление на превозни средства и Директива 2003/59/ЕО относно свидетелства за професионална компетентност. Основната последица от това е, че българските водачи са поставени в по-неблагоприятно положение в сравнение с водачите от останалите държави членки. Това противоречи на целта за избягване на неравни условия на конкуренция за тези водачи, която Директива 2003/59/ЕО се стреми да гарантира. Предлагаме в чл. 7а, ал. 2 да отпадне текстът:  „и за психологическа годност“, както и текстът:  „и чл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движение по пътищата“, като чл. 7а, ал. 2 от ЗАП да се измени така:  „Лицензираните превозвачи, лицата по чл. 24е и лицата, извършващи превози за собствена сметка, могат да осъществяват превоз на пътници и товари само с водачи, които отговарят на изискванията за минимална възраст и правоспособност за управление на моторни превозни средства от съответната категория, определени с наредбите по чл. 7, ал. 3 и чл. 12б, ал. 1 от този закон. | Приема се по принцип. | Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане.  Предложението е предмет на друг закон – Закона за движението по пътищата. Изготвен е проект на ЗИД на ЗДвП, с който е предвидено да се отмени изискването за притежаване на удостоверение за психологическа годност и от Закона за автомобилните превози. |
| **11.** | SMP2014 | Необходимо е на превозвачите, установени в България, и на водачите да се предоставят всички възможности, предвидени в директивите за командироване на работници при предоставяне на услуги, за уреждане на техните отношения. ЗИДЗАП разделя командироването при международен автомобилен превоз на товари: на командироване,  когато  превозът е двустранен, транзитен или е част от комбиниран превоз и командироване при предоставяне на превозни услуги. Но, така както е представен проектът, не се гарантира в достатъчна степен равнопоставеността на водачите в едно предприятие, които са назначени на една и съща позиция и извършват една и съща работа. Необходимо е да се въведат недискриминационни финансови условия за водачите, като същевременно се съобрази националното законодателство и практика, като условията по командироването следва да се уреждат в един документ - заповед за командироване.     В „Раздел III „Специфични правила за командироването на водачи“ в чл.34а, да се създадат нови ал. 3, 4 и 5:  „(3) Командироването по ал. 2 се извършва въз основа на издадена писмена заповед от превозвача, която съдържа:  1. основание за издаване на заповедта;  2. наименованието на превозвача;  3. имената на водача;  4. началната дата и продължителността на командироването;  5. направления, по които ще се извършват превозите;  6. вида на транспортните средства.  7. задача за изпълнение по време на командировката;  8. финансови условия на командировката;  9. други обстоятелства, свързани с конкретните условия на командировката  (4) Финансовите условия по ал. 3, т. 8 включват:  1. дневни пари при единична или при двойна езда в размери, не по-малко от определените по реда на 215, ал. 1 от Кодекса на труда;  2. специфични добавки, свързани с възстановяване на разходи, които са направени във връзка с превоза.  (5) Общото брутно възнаграждение на водача за командироването, не включва разходите по ал.4, т.2 и не може да бъде по-малко от възнаграждението за същата или сходна работа, което е установено в приемащата държава със законови, подзаконови или административни разпоредби, колективни трудови договори или арбитражни решения, обявени за общоприложими за работниците и служителите по съответния ред.           Предложените ал. 3 и 4 станат съответно ал. 6 и 7. | Приема се с редакция. | Отразено в § 9 (чл. 34а, ал. 4 и 5).   1. Относно чл. 34а, ал. 4 - съгласно чл. 3, параграф 7 от Директива 96/71/ЕО специфичните добавки, свързани с командироването, се смятат за част от възнаграждението, ***освен ако са изплатени като възстановяване на разходи, които фактически са били направени във връзка с командироването, като пътни разходи, разходи за храна и квартирни разходи***. ***Когато в реда и условията на работа, приложими за трудовото правоотношение, не се посочва дали и кои елементи на специфичната добавка, свързана с командироването, трябва да се изплатят като възстановяване на разходи***, които фактически са били направени във връзка с командироването или които са част от възнаграждението, ***тогава цялата добавка се счита за платена като възстановяване на разходи.***   В случай че не се направи детайлна разбивка за какво се изплащат специфичните добавки, може да се стигне до двузначно тълкуване на разпоредбата и да се попадне в горната хипотеза, че тези суми са изплатени само за възстановяване на разходи във връзка с командироването, като пътни разходи, разходи за храна и квартирни разходи, а не и като възнаграждение на водача, от което може да произтече административнонаказателна отговорност за превозвача в приемащата държава.   1. Относно чл. 34а, ал. 5 – терминът „обща сума“ е по-подходящ от „общото брутно възнаграждение“, защото дневните пари при командироване не са елемент от основното или допълнителното трудово възнаграждение. |
| **12.** | Национално сдружение на българските спедитори (НСБС) - 2 | 1. По чл. 49, ал. 1 - с договор за автомобилен превоз на товари превозвачът се задължава срещу заплащане да превози с превозно средство до определено местоназначение товар, който изпращачът му предава.  По ал.2. Договорът за автомобилен превоз на товари се счита за сключен от момента, в който превозвачът приеме товара за превоз, удостовери чрез подпис върху товарителницата дата и часа на приемането на товара, след което предаде на изпращача екземпляр от нея.  По ал.3. Когато за превозен документ се използва електронна товарителница, договорът за превоз на товари се счита за сключен от момента, в който превозвачът, след като приеме товара за превоз, удостовери чрез подпис върху товарителницата приемането на товара.  2. По чл. 51, ал. 3 - страните по превозния договор да могат да се договорят да използват електронна товарителница, по смисъла на чл. 51, ал. 4, към която прилагат документите по чл. 52, ал. 2, чрез електронно регистриране на данните, посочени в чл.53.  По ал.4. „*Електронна товарителница“ означава товарителница, издадена чрез електронна комуникация от превозвача, изпращача или друга страна, заинтересувана от изпълнението на договор за превоз.*  По ал.5 - министърът на транспорта и съобщенията определя чрез Наредба реда за издаването, представянето, съхранението и последващо вписване в електронната товарителница, както и изискванията към информационните системи за издаване, управление и съхранение на електронната товарителница.  3. По чл. 53, ал. 4 - превозвачът е длъжен да съхранява електронната товарителница, като гарантира автентичността на произход, целостта и надеждността на съдържанието, чрез подходяща защита на файла и в предвидените законоустановени срокове.  По ал.5 - електронната товарителница и придружаващите я документи може да са разпечатани на хартиен носител. За да има доказателствена сила, разпечатката на електронната товарителница трябва да съдържа дата и час на разпечатване от използваната автоматизирана система, печат, подпис и заверка „вярно с оригинала“ на превозвача. | 1. Не се приема. 2. Не се приема. 3. Не се приема. | 1. Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане. 2. Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане. 3. Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане. |
| **13.** | TaxiMe | Необходима по-ясна дефиниция на понятието „превози с нетърговска цел“, предвидена в § 23. Съгласно предлаганата в § 1 от проекта нова т. 11 в чл. 6, ал. 3, за превозите на пътници с нетърговска цел няма да се изискват лиценз и удостоверение за регистрация. Затова е много важно определението на „превоз с нетърговска цел“ да е максимално прецизно и да не въвежда практическа възможност за осъществяване на незаконни превози на пътници, под предлог, че тези превози са с “нетърговска цел”, защото са инцидентни и нямат връзка с професионалната дейност. | Не се приема. | Определението „превози с нетърговска цел“ е в съответствие с чл. 1, пар. 3 от Регламент (ЕС) 2020/1054, с който се добавя буква „с“ в чл. 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006. Текстът отпада от проекта на закон, тъй като регламентът има пряко действие. |
| **14.** | Milena\_Dzh | Защитена електронна среда за подаване на заявления за таксиметров превоз - с оглед приоритета на правителството за дигитализация на услугите, предоставяни от администрацията, е подходящо  публичният Единен таксиметров регистър на ИААА, регламентиран в чл. 12, ал. 4 от Закона за автомобилните превози, да бъде използван като защитена електронна среда за подаване на заявления от регистрирани търговци за вписване и отписване на таксиметрови автомобили от списъците към удостоверенията за извършване на таксиметров превоз, както и за подаване на заявления за издаване на разрешения за таксиметров превоз и тяхното прекратяване. По този начин ще има възможност за реална дигитализация на процеса, ще бъде постигната директна комуникация между оправомощените длъжностни лица на съответните общини и регистрираните търговци и ще бъдат ограничени случаите, в които се подават заявления за автомобили и/или водачи, които не отговарят на всички изисквания или за които се изисква допълнителна информация. Конкретни предложения в тази връзка:  1. Да бъде добавена нова ал. 6 в чл. 12, със следния текст: (6) Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" предоставя електронен достъп до регистъра по ал. 4 на желаещите търговци по ал. 1 и оправомощени от тях длъжностни лица за подаване на заявления за вписване, отписване и промени в данните на издадените удостоверения, както и заявления за издаване и прекратяване на разрешения за таксиметров превоз на територията на съответната община. Редът за предоставяне на достъп и подаването на заявления се определя с наредбата по чл. 12а, ал. 5. 2. Настоящата ал. 6 да стане 7 със следната редакция: (7) За издаване на удостоверение за регистрация и за вписване в регистъра търговецът по ал. 1 подава заявление до кмета на общината, към което прилага документите, определени с наредбата по чл. 12а, ал. 5, списък на водачите, които ще извършват дейността от негово име, и списък на превозните средства, с които ще извършват дейността. Търговецът подава заявление в 14-дневен срок при промяна на вписаните в регистъра данни. Заявленията могат да се подават на място в съответната община или в електронна среда в регистъра по ал. 4, като подадената от търговеца или оправомощени от него длъжностни лица информация постъпва автоматично при длъжностните лица от съответната община за обработка и последващи действия.  3. Алинеи 7-14 да се запазят, с номерация от 8 до 15. | Не се приема. | Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане. |
| **15.** | TaxiMe | Разширяване на обхвата на достъпната публична информация за таксиметрови превози - да бъдат добавени няколко разпоредби относно таксиметровите превози, които да разширят обхвата на достъпната публична информация, с цел повишаване на сигурността и контрола на таксиметровите услуги, както и за предотвратяване на незаконни превози с нелицензирани автомобили и водачи. По този начин ще бъде улеснена и дейността на регистрираните търговци по отношение на предварителните проверки доколко МПС и водачите отговарят на условията за извършване на таксиметров превоз, както и за осъществяването на последващ контрол от страна на регистрираните търговци. Наред с това, ще бъде премахнато съществуващото в момента противоречие в текстовете на чл. 12, ал. 4 и чл.12а, ал. 1 - от една страна, единният таксиметров регистър е публичен само за удостоверенията за регистрирани търговци, от друга страна, са изброени редица данни, които да съдържа, а част от тях в момента не са публични. В този контекст конкретните ни предложения са следните:  1. В чл. 12, ал. 4 да придобие следната редакция: (4) Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" води единен таксиметров регистър, съдържащ данните, посочени в чл. 12а, ал. 1. 2. В чл. 12а, ал. 1, т. 5, регламентираща информацията за превозните средства в единния таксиметров регистър, да бъдат добавени допълнителни букви както следва: и) дата на валидност на периодичния технически преглед; й) дата на валидност на застраховката "Гражданска отговорност"; к) дата на валидност на застраховката "Злополука" на пътниците. 3. В чл. 12а да бъде добавена нова ал. 2 със следния текст: (2) Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" предоставя публичен електронен достъп, включително и чрез автоматизирани интерфейси за осигуряване на свободен публичен достъп в машиночетим отворен формат, до следните данни от регистъра по чл. 12, ал. 4:  а) удостоверенията по чл. 12, ал. 2, в т. ч. пореден номер и дата на издаване на удостоверението; ЕИК, фирма, седалище и адрес на управление на търговеца;  б) списък на превозните средства, вписани в удостоверението, съдържащ данни за регистрационен номер, идентификационен номер, марка и модел на превозното средство, дата на първа регистрация, дата на вписване в списъка към удостоверението, дати на валидност на периодичния технически преглед, застраховката "Гражданска отговорност" и застраховката "Злополука на пътниците", в) списък на водачите, вписани в удостоверението, съдържащ данни за две имена на лицето, номер на удостоверението за водач на лек таксиметров автомобил, община, за която е валидно, срок на валидност; г) валидните разрешения за таксиметров превоз по чл. 24а, ал. 1 на превозните средства, вписани в удостоверението на всеки търговец - номер и дата на издаване на разрешението, община, от която е издадено, срок на валидност. 4. Подкрепяме предложението в § 7, а именно - създаването на ал. 7 в чл. 24, регламентираща поддържането от ИА „АА“ на база данни на лицата, получили удостоверение за водач на лек таксиметров автомобил. Предлагаме да се създаде и ал. 8 със следния текст:  (8) Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" предоставя публичен електронен достъп, включително и чрез автоматизирани интерфейси за осигуряване на свободен публичен достъп в машиночетим отворен формат, до следната информация от базата данни по ал. 7: а) име и фамилия на лицето; б) номер на удостоверението за водач на лек таксиметров автомобил, община, за която е валидно, дата на валидност и информация, ако е невалидно (отнето или с изтекъл срок); в) дата на валидност на свидетелството за управление на МПС, както и информация ако е невалидно (отнето или с изтекъл срок);  г) дата на валидност на удостоверението за психологическа годност, както и информация ако е невалидно (отнето или с изтекъл срок).  5. Във връзка с буква г от предложението по-горе, предлагаме да бъде добавена нова ал. 9 в член 24 със следния текст: "Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" поддържа регистър на удостоверенията за психологическа годност по наредбата по чл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движението по пътищата. В регистъра се вписват: а) трите имена и ЕГН на лицето;  б) номер на удостоверението;  в) града, протокола и датата на психологическото изследване, наименованието на психологическата лаборатория, г) датите на издаване и на валидност." | Не се приема. | Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане. |
| **16.** | Конфедерация на автобусните превозвачи | 1.В чл. 6, ал. 1, след текста „Обществен превоз на пътници и товари се извършва от превозвач“, да се добави „регистриран по Закона за ДДС”. Мотиви: Общественият превоз на пътници и товари е дейност, която изисква ангажираност и държавна политика от страна на компетентните органи. Както, за да се извършва продажба на тютюневи изделия се изисква регистрация по ЗДДС, така e напълно логично същата да се изисква и за обществен превоз на пътници. Още повече, че само разходите за възнаграждения, осигуровки и данъци за нормативно- изискуемият минимум ангажиран персонал в дружествата извършващи тази дейност е близък до границата за регистрация по ЗДДС, а като добавим разходите за застраховки, наеми на гараж, сервизни помещения, автомивки, ГТП, винетни такси, консумативи, държавни такси и разрешителни, автогарови услуги и паркинги, резервни части и горива е практически невъзможно дружество извършващо тази дейност да не надхвърли този праг.  2. В чл.6, ал.3, т.9 да се измени така:  „9. превози на пътници и товари с нетърговска цел или превози, извършвани от предприятия, чиято основна дейност не е тази на автомобилен превозвач на пътници /превоз за собствена сметка/“. Мотиви: Съгласно консолидираната версия на Регламент 2020/1054 и Регламент 561, се въвежда нова терминология относно превозите с „нетърговска цел” и превозите, извършвани от предприятия, чиято основна дейност не е тази на автомобилен превозвач на пътници. Съгласно разпоредбата на Регламент 1073, тази дейност на тези предприятия е квалифицирана като „ превоз за собствена сметка”. Поради това, считаме, че не следва да се създава нова т.11, а да се измени т.9, като в ДР се транспонира текста от Регламент 1073, касаещ превозите за собствена сметка, а именно: „транспортни операции за собствена сметка“ означава операции, които се извършват с нетърговска или с нестопанска цел от физическо или юридическо лице, когато:   |  |  | | --- | --- | | — | транспортната дейност представлява за това физическо или юридическо лице само допълнителна дейност, и | | — | използваните превозни средства са собственост на това физическо или юридическо лице или са получени от това лице на изплащане, или са предмет на дългосрочен договор за лизинг и се управляват от член на персонала на това физическо или юридическо лице или от самото физическо лице, или от служители, назначени от или предоставени на разположение на предприятието съгласно договорно задължение;  3. В чл. 7 да се направят следните изменения и допълнения:  „Създават се ал. 5б-5г:  „(5б) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация” със заповед прекратява правата, произтичащи от удостоверението за професионална компетентност на лице, когато лицето изгуби своята добра репутация, в съответствие с изискванията на чл.7, ал.4-5а.“ |   4. По чл.7б, ал. 2 предлагаме следният текст:  „(2) Моторните превозни средства от категории М2 и М3, 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. В чл.7б, ал.4 да се отмени - мотиви: От средата на 2022г., по решение на ЕК ще влезе в сила 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 (EС) 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. Приетият в ЗАП текст, касаещ видеонаблюдението и който предлагаме да отпадне, казва: „(2) Моторните превозни средства от категории М2 и М3, клас В, клас II и клас III, за управлението на които се изисква свидетелство за управление от категории D1, D1E, D или DE, се оборудват с устройство за мобилно видеонаблюдение…..”  Така разписан текстът предполага въвеждането на видеонаблюдение в превозните средства, което по никакъв начин не би допринесло за пътната безопасност. Изискването, което предстои да се прилага в Европейския съюз от 2022г. при производството на нови МПС, касае друг вид система, обозначена като „записващо устройство за инциденти (злополуки)“, а не като видеонаблюдение. По смисъла на Регламента, устройствата за записване на данни от инциденти (произшествия) отговарят по-специално на следните изисквания: а) данните, които те са в състояние да записват и съхраняват по отношение на периода преди, по време и след удар, включват, като минимум, скоростта на превозното средство, състоянието и степента на активиране на неговите системи за безопасност и всички други имащи отношение входящи параметри на активните бордови системи за безопасност и за предотвратяване на произшествия; б) не е възможно дезактивирането на тези устройства; в) те могат да записват и съхраняват данни по такъв начин, че данните да са защитени срещу манипулиране и могат да се предоставят на националните органи, въз основа на законодателството на ЕС и националното законодателство в съответствие с Регламент (ЕС) № 2016/679, на стандартизиран интерфейс за целите на анализа на данни от произшествия, както и че точният тип, версия и вариант на превозното средство, и по специално монтираните на превозното средство системи за активна безопасност и за предотвратяване на произшествия, да могат да бъдат идентифицирани. В посоченият Регламент не става въпрос просто за видеонаблюдение, а за система, която да осигурява данни и конкретни параметри при настъпване на ПТП. Данните от тези устройства ще могат да бъдат ползвани и в съда, нещо, което не може да се каже за видеонаблюдението, което не се приема като доказателствен материал.  6. В § 4, ал. 1 от Заключителните разпоредби да се направят следните изменения и допълнения:    1.   В основния текст след думите „държавния бюджет на Република България“ да се добави „и в общинските бюджети“.  2.   В т. 1 думите „по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ да се заличат.  Мотиви: Липсата на ангажимент за заплащане на възложената услуга от страна на общините, води до неефективно управление на транспортните схеми. Генерират се изключително много нерентабилни курсове, които при ангажираност на възложителите на превозите ще бъдат редуциране до степен на рентабилност. Това ще намали и тежестта върху държавния бюджет.  7. В § 4, ал. 3 от Заключителните разпоредби след думата „съобщенията“ се поставя запетая и се добавя „министъра на образованието и науката и министъра на финансите“.  Мотиви: Към настоящия момент наредбата по § 4, ал. 3 от Заключителните разпоредби на ЗАП се приема от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта и съобщенията, но в нея са обхванати множество функции, които са извън функционалната компетентност на министъра на транспорта и съобщенията. Предвид това, че посоченият нормативен акт обхваща дейности и функционални компетентности на много министерства и ведомства, но в най-голяма степен на Министерството на транспорта и съобщенията, Министерството на образованието и науката и Министерството на финансите, с оглед по-голяма оперативност и своевременно изготвяне на предложенията за неговата промяна същият следва да бъде издаван от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта и съобщенията, министъра на образованието и науката и министъра на финансите.  В наредбата са заложени множество текстове с термини и понятия, като счетоводни стандарти, данъчни правила, аналитична счетоводна отчетност, преки и непреки разходи, счетоводен баланс, отчет за финансовото състояние и др. Разписани са разпоредби, касаещи взаимоотношения и бюджетни трансфери между Министерството на финансите и общините в Република България.  Условията и редът, по които се организират безплатните превози на деца и ученици, както и разпределянето на средства, за компенсирането на същите е изцяло във функционалните компетентности на министъра на образованието и науката.  8. По § 23 - в § 1 от Допълнителните разпоредби да се направят следните изменения и допълнения:  1. В т. 4. "Превоз за собствена сметка" е:  а) превоз на товари без заплащане, извършван от физическо или юридическо лице, предназначен единствено за собствена дейност или произтичащ от собствена дейност, извършван със пътни превозни средства, които са собственост на това физическо или юридическо лице или са получени от това лице на изплащане, или са предмет на дългосрочен договор за лизинг и се управляват от водачи, назначени по трудов договор с лицето, за чиято сметка се извършва превозът, когато този превоз не е основна дейност за него и превозът е предназначен да се доставят товари на лицето, за чиято сметка се извършва превозът, да се експедират негови товари, товарите да се превозят в рамките на предприятието му или за негови собствени нужди извън предприятието, а товарите принадлежат на лицето, за чиято сметка се извършва превозът, или са били продадени, закупени, дадени под наем или наети, произведени, добити, преработени или поправени от него, или  б) превоз на пътници без заплащане, извършван от физическо или юридическо лице, предназначен единствено за собствена дейност или произтичащ от собствена дейност, извършван със пътни превозни средства, които са собственост на това физическо или юридическо лице или са получени от това лице на изплащане, или са предмет на дългосрочен договор за лизинг и се управляват от водачи, назначени по трудов договор с лицето, за чиято сметка се извършва превозът, когато този превоз не е основна дейност за него.  „2.Създават се т. 60-62:  „60. „Превоз с нетърговска цел“ означава всеки автомобилен превоз, различен от превоза за чужда сметка или срещу възнаграждение, или за собствена сметка, за който не се получава пряко или непряко възнаграждение, и който не поражда преки или непреки доходи за водача на превозното средство или други лица, и който няма връзка с професионална или търговска дейност.  Мотиви: Транспониране на разпоредбата от Регламент 2020/1054, която дава според нас дефиниция на т.н. „споделено пътуване”. | 1. Не се приема. 2. Не се приема. 3. Приема се с редакция. 4. Не се приема. 5. Не се приема. 6. Не се приема. 7. Не се приема. 8. Не се приема. 9. Приема се. | 1. Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055 и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане. 2. Определението „превози с нетърговска цел“ е в съответствие с чл. 1, пар. 3 от Регламент (ЕС) 2020/1054, с който се добавя буква „с“ в чл. 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006. Текстът отпада от проекта на закон, тъй като регламентът има пряко действие. 3. Отразено в § 2, т. 2 (чл. 7, ал. 5б-5г.) 4. и 5. Предложениятя по т. 4 и 5 са извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане.   6. Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане.  7. Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане.   * 1. Действащият текст на § 1, т. 4 е в съответствие с текстовете на Регламент (ЕС) 1072/2009 и с дефиницията за превоз за собствена сметка на Регламент 1073/2009.   2. Отразено в § 23, т. 2. |
| **17.** | Съюз на международните превозвачи | **МОТИВИ към Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози**  1. В практиката елементите на възнаграждението в българския автомобилен превоз на товари се състоят от трудово възнаграждение и обезщетение при командироване. Отделно от това на водачите се предоставят и средства, които са свързани с пътни разходи по обслужване на автомобила, разходи за пътя и други, които се отчитат и покриват от превозвача - работодател. Средствата, които водачът получава, като общ брутен размер на възнаграждението за извършената работа се формират от трудово възнаграждение и обезщетение при командироване. Това фактическо положение следва да бъде уредено в допълнителна разпоредба, която да изясни специфичните условия при командироването на водачите при международен автомобилен превоз на товари. Като същевременно се съобразят и разпоредбите на общата Директива 96/71/ЕО за командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги изменена с Директива (ЕС) 2018/957 на Европейския парламент и на Съвета от 28 юни 2018 година за изменение на Директива 96/71/ЕО относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги и специалната Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012.  Съгласно изискванията на общата Директива 96/71/ЕО за командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги изменена с Директива (ЕС) 2018/957 държавите членки гарантират, независимо от приложимото за трудовото правоотношение право, че превозвачите осигуряват на работниците, които са командировани на тяхна територия, на основата на равно третиране същите ред и условия на работа, които са определени в държавата членка, в която се извършва работата.  Директива(ЕС) 2020/1057 разделя командироването при предоставяне на услугата международен автомобилен превоз на отделни видове, като ползва за критерий интензитета на териториалната връзка между водача на транспортното средство, територията на държавата членка, на която водачът е командирован.  Първият вид командироване, за което ще се прилага националното право, е когато международният превоз е двустранен, транзитен или е част от комбиниран превоз. Директивата определя съдържанието на тези три понятия в самата Директива. Съгласно чл. 1 т. 3 предл.2 от Директивата двустранен превоз е: „движението на товари въз основа на договор за превоз от държавата членка на установяване съгласно определението в член 2, параграф 8 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 до друга държава членка или до трета държава, или от друга държава членка, или трета държава до държавата членка на установяване“. Втората хипотеза на този вид командироване е транзитният превоз. Съгласно чл. 1 т. 5 от Директивата „Независимо от разпоредбите на член 2, параграф 1 от Директива 96/71/ЕО, даден водач не се счита за командирован за целите на Директива 96/71/ЕО, когато водачът преминава транзитно през територията на държава членка, без да товари или разтоварва товари и без да взема или оставя пътници“. Третата хипотеза на този вид командироване е когато превозът, който извършва командирования водач е транзитен. Съгласно чл. 1 т. 6 от Директивата „Независимо от член 2, параграф 1 от Директива 96/71/ЕО даден водач не се счита за командирован за целите на Директива 96/71/ЕО, когато осъществява началната или крайната отсечка от комбиниран транспорт съгласно определението в Директива 92/106/ЕИО, ако отсечката с автомобилен превоз сама по себе си се състои от двустранни превози по смисъла на параграф 3 от настоящия член“.  Вторият вид командироване, когато ще се прилагат разпоредбите за командироване на работници при предоставяне на услуги, е командироването на водача в рамките на предоставяне на превозна услуга от предприятие, установен в една държава членка, да превозва на територията на друга държава членка и конкретния превоз не е двустранен, транзитен или част от комбиниран превоз.  ЗИДЗАП трябва да създаде пълна и непротиворечива правна уредба на командироването на работници във всички хипотези, за да се създадат условия за българските превозвачи да прилагат правната уредба без затруднения. В този смисъл, ЗИДЗАП трябва ясно да определи, кой вътрешен ред за командироване на работници в международния транспорт ще се прилага във всеки един от случаите, както и да създаде условия за недискриминация на работниците в рамките на самото транспортно предприятие при различните видове командироване.  При определянето на реда и условията на командироване, следва ясно да се гарантира в достатъчна степен равнопоставеността на условията, при които са поставени работниците в едно предприятие. И двата вида командироване се извършва от водачи, които са назначени на една и съща работна позиция (един код НКДП), изпълняват една и съща работа международен автомобилен превоз, при едни и същи условия на работа. Ето защо, за да се избегне дискриминирането им е налице необходимост от уреждане на едни същи условия на командироването, като не се държи сметка за маршрута, а само за финансовите условия, приети в държавата членка, на която превозвачът осъществява превоза. Затова, независимо от направлението на превоза, превозвачите следва да са обвързани от размера на командировъчните пари, определени по реда на чл. 215 ал. 1 от КТ. Същевременно общото брутно възнаграждение на шофьора в случай на командироване на работници при предоставяне на услуги (сборът от БТВ и командировъчни) не трябва да бъде по-малко от възнаграждението за същата или сходна работа, което е установено в приемащата държава със законови, подзаконови или административни разпоредби, колективни трудови договори или арбитражни решения, обявени за общоприложими за работниците и служителите по съответния ред.  За постигането на тази цел са изготвени и представени предложения, които гарантират прилагането на недискриминационни финансови условия за работниците. С оглед на мобилният характер на командироването, непредвидимите изменения които могат да настъпят по време на превоза (изпращачът може да промени едностранно мястото на разтоварване, а превозвачът е длъжен да изпълни съгласно CMR Конвенцията) е обосновано да се издава заповед за командироване, в която да се отразяват както първоначалните условия на командироването, така и последващите изменения, ако е необходимо.  За постигане на максимална прозрачност всички финансови условия на командироването трябва да се уреждат в един документ, който е съобразен с българското законодателство и практика - заповедта за командироване. Всички условия на командироването се уреждат в заповедта за командироване, в която се записва вида и условията на командироването.  В този смисъл предложението е съобразено с Директива (ЕС) 2018/957, където в съображение (17) е посочено, че е в компетентностите на държавите членки е да определят правила относно възнагражденията в съответствие с националното право и/или практика.  Ето защо е необходимо на превозвачите, установени в България, и на водачите да се предоставят всички възможности, предвидени в директивите за командироване на работници при предоставяне на услуги, за уреждане на техните отношения. ЗИДЗАП разделя командироването при международен автомобилен превоз на товари - на командироване, когато превозът е двустранен, транзитен или е част от комбиниран превоз и командироване при предоставяне на превозни услуги. Но така както е представен проектът, не се гарантира в достатъчна степен равнопоставеността на водачите в едно предприятие, които са назначени на една и съща позиция и извършват една и съща работа. Необходимо е да се въведат недискриминационни финансови условия за водачите, като същевременно се съобрази националното законодателство и практика, като условията по командироването следва да се уреждат в един документ - заповед за командироване.  2. Второто предложение е свързано с премахване на изискването професионалните водачи да представят свидетелство за психологическа годност в допълнение към свидетелството им за управление на МПС. Считаме за необходимо да се премахне изискването професионалните водачи да представят свидетелство за психологическа годност в допълнение към свидетелството им за управление на МПС. Писмо в този смисъл е изпратено от Европейската комисия още през месец юли 2021 година. В писмото се сочи нарушение от страна на България на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелствата за управление на превозни средства и Директива 2003/59/ЕО относно свидетелства за професионална компетентност. Основната последица от това нарушение е, че българските водачи са поставени в по-неблагоприятно положение в сравнение с водачите от останалите държави членки. Това противоречи на целта за избягване на неравни условия на конкуренция за тези водачи, която Директива 2003/59/ЕО се стреми да гарантира. **ПРЕДЛОЖЕНИЯ към Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози**   1. В Раздел III „Специфични правила за командироването на водачи“ в чл. 34а, да се създадат нови алинеи 3, 4 и 5 със следния текст:   „(3) Командироването по ал. 2 се извършва въз основа на издадена писмена заповед от превозвача, която съдържа:  1. основание за издаване на заповедта;  2. наименованието на превозвача;  3. имената на водача;  4. началната дата и продължителността на командироването;  5. направления, по които ще се извършват превозите;  6. вида на транспортните средства.  7. задача за изпълнение по време на командировката;  8. финансови условия на командировката;  9. други обстоятелства, свързани с конкретните условия на командировката.  (4) Финансовите условия по ал. 3, т. 8 включват:  1. дневни пари при единична или при двойна езда в размери, не по-малко от определените по реда на 215, ал. 1 от Кодекса на труда;  2. специфични добавки, свързани с възстановяване на разходи, които са направени във връзка с превоза.  (5) Общото брутно възнаграждение на водача за командироването, не включва разходите по ал. 4, т. 2 и не може да бъде по-малко от възнаграждението за същата или сходна работа, което е установено в приемащата държава със законови, подзаконови или административни разпоредби, колективни трудови договори или арбитражни решения, обявени за общоприложими за работниците и служителите по съответния ред.  Алинеи 3 и 4 да станат ал. 6 и 7 и чл. 34а да се измени:  „Чл. 34а. (1) С настоящия раздел се установяват специфични правила по отношение на командироването в рамките на предоставяне на услуги на водачи в сектора на автомобилния транспорт на територията на друга държава членка на Европейския съюз, държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, или на Конфедерация Швейцария и във връзка с административните изисквания и мерките за контрол относно командироването на тези водачи.  (2) Командироване на водач по смисъла на чл. 121а, ал. 1, т. 1, буква „а“ от Кодекса на труда е извършването на услуга за превоз на товари или пътници на територията на друга държава членка на Европейския съюз, държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство или на Конфедерация Швейцария на основание договор за транспортни услуги, сключен между български превозвач и ползвателя на услугите.  (3) Командироването по ал. 2 се извършва въз основа на издадена писмена заповед от превозвача, която съдържа:  1. основание за издаване на заповедта;  2. наименованието на превозвача;  3. имената на водача;  4. началната дата и продължителността на командироването;  5. направления, по които ще се извършват превозите;  6. вида на транспортните средства.  7. задача за изпълнение по време на командировката;  8. финансови условия на командировката;  9. други обстоятелства, свързани с конкретните условия на командировката  (4) Финансовите условия по ал. 3, т. 8 включват:  1. дневни пари при единична или при двойна езда в размери, не по-малко от определените по реда на 215, ал. 1 от Кодекса на труда;  2. специфични добавки, свързани с възстановяване на разходи, които са направени във връзка с превоза.  (5) Общото брутно възнаграждение на водача за командироването, не включва разходите по ал. 4, т. 2 и не може да бъде по-малко от възнаграждението за същата или сходна работа, което е установено в приемащата държава със законови, подзаконови или административни разпоредби, колективни трудови договори или арбитражни решения,  обявени за общоприложими за работниците и служителите по съответния ред.  (6) Командироване на водачи по смисъла на чл. 121а, ал. 1, т. 2, буква „а“ от Кодекса на труда е извършването на услуга за превоз на товари или пътници на територията на Република България на основание договор за транспортни услуги, сключен между превозвач, установен в друга държава-членка на Европейския съюз, държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство или на Конфедерация Швейцария и ползвателя на услугите.  (7) Извършването на каботажни превози на територията на Република България се счита за командироване по смисъла на чл. 121а, ал. 1, т. 1, буква „а“ или на чл. 121а, ал. 1, т. 2 , буква „а“ от Кодекса на труда.“  2. Предлагаме в чл.7а, ал. 2 от ЗАП да отпадне „и за психологическа годност“, както и текстът: „и чл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движение по пътищата“, като чл.7а, ал.2 от ЗАП да се измени така: чл. 7а, ал. 2 „Лицензираните превозвачи, лицата по чл. 24е и лицата, извършващи превози за собствена сметка, могат да осъществяват превоз на пътници и товари само с водачи, които отговарят на изискванията за минимална възраст и правоспособност за управление на моторни превозни средства от съответната категория, определени с наредбите по чл. 7, ал. 3 и чл. 12б, ал. 1 от този закон. | 1. Приема се с редакция.  2. Не се приема. | 1. Отразено в § 9 относно чл. 34а, ал. 5б-5г.  1.1. Относно чл. 34а, ал. 4 - съгласно чл. 3, параграф 7 от Директива 96/71/ЕО специфичните добавки, свързани с командироването, се смятат за част от възнаграждението, освен ако са изплатени като възстановяване на разходи, които фактически са били направени във връзка с командироването, като пътни разходи, разходи за храна и квартирни разходи. Когато в реда и условията на работа, приложими за трудовото правоотношение, не се посочва дали и кои елементи на специфичната добавка, свързана с командироването, трябва да се изплатят като възстановяване на разходи, които фактически са били направени във връзка с командироването или които са част от възнаграждението, тогава цялата добавка се счита за платена като възстановяване на разходи.  В случай че не се направи детайлна разбивка за какво се изплащат специфичните добавки, може да се стигне до двузначно тълкуване на разпоредбата и да се попадне в горната хипотеза, че тези суми са изплатени само за възстановяване на разходи във връзка с командироването, като пътни разходи, разходи за храна и квартирни разходи, а не и като възнаграждение на водача, от което може да произтече административнонаказателна отговорност за превозвача в приемащата държава.  1.2. Относно чл. 34а, ал. 5 – терминът „обща сума“ е по-подходящ от „общото брутно възнаграждение“, защото дневните пари при командироване не са елемент от основното или допълнителното трудово възнаграждение.   1. Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане. |
| **19.** | Национално сдружение Случаен превоз | 1. Ал. 2 от чл. 23 да се отмени. Изискването за уведомяване на Автомобилна администрация при намерение за извършване на случаен превоз е дискриминационно, лишено от смисъл и дава единствено предпоставки за корупционни практики. Никой друг търговец в България не е задължен със закон да уведомява администрацията за намерението си да сключи сделка и да извърши услуга. Отсъстват всякакви аргументи за това, че съществува каквато и да било необходимост ИА „АА“ да е запозната с намеренията на автобусните превозвачи. 2. Чл. 23а се отменя. Категоризацията на превозните средства по системата за международна класификация на автобусите за туризъм на Международния съюз по автомобилен транспорт (IRU) отразява единствено наличието на определени удобства в автобуса като не касае неговата техническа изправност и наличието на системи за сигурност. Разпоредбата е насочена към прякото финансово облагодетелстване на частната организация АЕБТРИ, която единствена в България издава удостоверения за категоризация по системата на IRU. Недопустимо е нормативната уредба за поставя задължения с единствената цел да облагодетелства материално частни организации. Доколкото автобусите, които изпълняват специализирани превози на деца и/или ученици фактически не попадат в обхвата на задължението за категоризация (жълтите автобуси на МОН не притежават удостоверение за категоризация), разпоредбата се явява и дискриминационна по отношение на превозвачите, извършващи случаен превоз. Още повече, изискването за наличие на удостоверение за категоризация като предпоставка за извършването на случаен превоз на деца и/или ученици, без значение каква е категорията, явно показва, че разпоредбата цели само и единствено да гарантира доход на категоризиращата организация.   3. Относно забраната за извършване на случаен превоз на деца и/или ученици извън часовия диапазон между 06:00 и 21:00 часа също не са налице каквито и да било основания. Подобна забрана не съществува в нито една друга държава в и извън ЕС и не изпълнява никакви други функции освен да създава почва за корупционни практики. | 1. Не се приема.   1. Не се приема.   3. Не се приема. | 1. Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане.  2. Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане.  3.Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане. |
| **20.** | От инж. Спас Атанасов – Председател на Браншова камара на таксиметровите водачи и  превозвачи (предприемачи) | „ § 1. В чл. 6 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1 ......  2. В ал. 3:  ............ г) създава се т. 11:  „11. превози на пътници с нетърговска цел или превози, извършвани от предприятия, чиято основна дейност не е тази на автомобилен превозвач на пътници“.  Всички обяснения в мотивите и в оценката на въздействие са за превози с нетърговска цел. Но! Някой пробутва вратичка с думите "или превози". За тях не се говори нито в мотивите, нито в оценката на въздействие. Думичките „или превози“, отварят вратичка за ползващите Максим и Юбер. Трябва да отпаднат думите „или превози“. Защо? Пример: Аз имам фирма (или съм самоосигуряващ се с булстат) и разнасям храна през Глово. Това ми е основната дейност. Поправката „или превози“ ми дава право да не се регистрирам по ЗАП и да извършвам превози на хора, през Максим и Юбер. Само трябва да имам мобилен касов апарат ( с връзка с НАП) и съм абсолютно законен. Само не трябва прихода ми от Максим да надвишава този от Глово. Ето и още:  В сегашния ЗАП дефиницията за таксиметров превоз е: „26. "Таксиметрови превози" са превозите на пътници срещу заплащане, извършвани от регистрирани превозвачи или от водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка, с леки автомобили до седем места, включително мястото на водача, които водачите държат в готовност, за да изпълнят пътуване до определена от клиента цел.“  И от горния пример, с момчето, което работи основно с Глово, но извършва превоз на пътници през Максим или Юбер“: Като го спрат за проверка, той казва, че не извършва таксиметров превоз. Защо? Защото от дефиницията за таксиметров превоз (в ЗАП), той не е регистриран превозвач (регистриран търговец) по смисъла на ЗАП и не работи от името на регистриран превозвач (търговец), за своя сметка). Защо? Защото поправката „или превози“ му дава правото да вози хора, срещу заплащане, без да се регистрира по ЗАП.  П.С. В сегашния ЗАП дефиницията за таксиметров превоз не е актуализирана. Вече няма „превозвач“ при такситата. „Превозвач“ е заменен с „регистриран търговец“. | Не се приема. | Определението „превози с нетърговска цел“ е в съответствие с чл. 1, пар. 3 от Регламент (ЕС) 2020/1054, с който се добавя буква „с“ в чл. 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006. Текстът отпада от проекта на закон, тъй като регламентът има пряко действие. |
| **21.** | Камара на автомобилните превозвачи в България (КАПБ),  Асоциация на българските предприятия за международни превози и пътищата (АЕБТРИ),  Европейски транспортен клъстер (ЕТК) | 1. Предлагаме от § 2, т. 5, б. б да отпадне създаването на т. 6 в чл. 7, ал. 8 на ЗАП.   Мотиви: Това е най-спорният текст, приет с Пакета за мобилност I, като България и редица други държави обжалват пред Съда на Европейския съюз изискването за връщане на автомобилите на всеки осем седмици до експлоатационен център в страната на установяване на превозвача. Въвеждането на т. 6 в чл. 7, ал. 8 на практика означава, че превозвачите, които не прибират автомобилите си в България на всеки осем седмици, не отговарят на изискването за установяване на територията на Република България, въведено с чл. 7, ал. 2, т. 4, което на практика е основание за отнемане на лиценза за превоз на товари.   1. Предлагаме предписанието водачите да отговарят на изискването за психологическа годност да отпадне от чл. 7а, ал. 2 на ЗАП. В случай че пълното отпадане на изискването за психологическа годност не се одобри, предлагаме то да се заличи в чл. 7б, ал. 2 на ЗАП, като се създаде нова ал. 3: „Водачите по ал. 2, които са извършили десет или повече нарушения на правилата за движение по пътищата, времето за управление на превозното средство, прекъсване и време за почивка, установени и доказани по законовия ред, трябва да отговарят и на изискванията за психологическа годност.“   Мотиви: Не сме съгласни към водачите на тежкотоварни и специализирани автомобили да се прилага това изискване и многократно сме настоявали за отпадане на задължението за представяне на документ, доказващ психологическа годност на професионални водачи на моторни превозни средства. Наясно сме, че те спадат към рисковата категория водачи на моторни превозни средства. Напълно подкрепяме към тях да бъде упражняван строг контрол, както по време на тяхното обучение, така при изпълнение на служебните им задължения. Периодичната проверка на тяхната психологическа годност обаче, осъществяваща се по сегашния начин, в никакъв случай не е упражняване на контрол спрямо тези лица и още по-малко е доказателство за тяхната психологическа пригодност. Понастоящем процедурата по установяване на психологическата годност на водачите е фиктивна и 100 % неефективна.   1. Предлагаме следната редакция на чл. 7а, ал. 2 от ЗАП: „Лицензираните превозвачи и лицата, извършващи превози за собствена сметка, могат да осъществяват превоз на пътници и товари само с водачи, които отговарят на изискванията за минимална възраст, правоспособност за управление на моторни превозни средства от съответната категория, определени с наредбите по чл. 7, ал. 3 и чл. 12б, ал. 1 от този закон и чл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движението по пътищата, за съответствието на което следят към момента на назначаване на водачите и преди напускането им на експлоатационния център на предприятието.“, и на чл. 7б, ал. 1 на ЗАП: „Лицензираните превозвачи и лицата, извършващи превози за собствена сметка, осъществяват превози на пътници и товари с превозни средства, за управлението на които се изисква свидетелство за управление на моторно превозно средство от категории и подкатегории C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D или D+E, само с водачи, които отговарят на изискването за квалификация на водача, за съответствието на което следят към момента на назначаване на водачите и преди напускането им на експлоатационния център на предприятието. За съответствие с изискването за квалификация на водача министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или упълномощени от него длъжностни лица издават карта за квалификация на водача със срок на валидност 5 години“.   Мотиви: Настояваме да бъдат редактирани разпоредбите на чл. 7а, ал. 2 и чл. 7б, ал. 1, тъй като сегашният им вид дава възможност за разширително, отчасти и неправилно тълкуване от правоприлагащите органи. На основание чл. 96г и във връзка с чл. 7а, ал. 2 или чл. 7б, ал. 1 от ЗАП на транспортните фирми се налагат неправомерни имуществени санкции в немалък размер. Неоснователно е превозвачите да се държат отговорни за валидността и целостта на личните документи на водачите, назначени при тях, към всеки един момент. Съгласни сме, че превозвачът като работодател има правото и задължението да назначава на съответната длъжност само лица, отговарящи на нормативно установените изисквания за дадената позиция. Съгласни сме, че превозвачът носи отговорност при несъответствие с изискванията и квалификацията на водача, който е назначил. Нелогично е обаче работодателят да носи отговорност за личните документи на служителите си, когато реално няма възможност за пряк контрол. Да, личните документи, включително свидетелствата за управление на МПС и за професионална компетентност, са със срок на валидност, който трудно, но все пак е възможно да бъде проследен от превозвача. В същото време документите, доказващи правоспособността на водача на МПС (свидетелство за управление на МПС, контролен талон), могат да бъдат отнети от компетентните органи при извършено нарушение на правилата за движение по пътищата, за което превозвачът има вероятност дори да не разбере, въпреки наличието на публични регистри. В допълнение личните документи на водача могат и да бъдат изгубени или увредени, което също ги прави невалидни. Нашето предложение е превозвачът да следи, което означава и да носи отговорност, за правоспособността и компетентността на водачите си към момента на назначаването им на съответната длъжност, респективно към момента на постъпване на работа, както и при напускане на експлоатационния център на предприятието. Към тези моменти превозвачът има достъп до конкретните документи и има възможност да осъществи контрол върху тях. След напускане пределите на предприятието ръководителите му нямат физическата възможност да следят и контролират тези процеси.   1. Предлагаме по преценка на администрацията в раздел III на ЗАП да се включи и командироването на водачи в Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия, което е подчинено на различен режим съгласно Споразумението за търговия и сътрудничество между Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия, от друга страна.   Мотиви: Както за превозвачите, така и за контролните органи ще бъде ясно прилагането на правилата за командироване в случай на превози, попадащи в обхвата на споразумението. Съгласно това споразумение режимът на командироването на водачи е различен от този по Директива 2020/1057, както следва:   * Водачите, наети от превозвачи, установени в държава-членка на ЕС, се считат за командировани в Обединеното кралство само когато извършват каботажни превози на товари (съгласно чл. 463, параграф 4, с препратка към чл. 462, параграфи 3-7 (за превозвачите от ЕС – параграф 7).   Съгласно Приложение 31, Част А, Раздел 2, чл. 3, параграф 3 от споразумението водачите, наети от превозвачи, установени в държава-членка на ЕС, които извършват автомобилни превози на товари до/от Обединеното кралство от/до друга държава-членка на ЕС, са освободени от правилата за командироване в Обединеното кралство, независимо от държавата-членка на ЕС на установяване и държавата-членка на ЕС на товарене/разтоварване.  Превозите от/до Обединеното кралство до/от трети държави – нечленки на ЕС също не попадат в обхвата на правилата за командироване, защото не са обхванати от споразумението.  Правилата за командироване не се прилагат и за водачите, наети от превозвачи в държава-членка на ЕС, извършващи превози на пътници до/от/в и транзит през Обединеното кралство, както е видно от споразумението и потвърдено ни писмено от службите на ЕК.   * Водачите, наети от превозвачи, установени в Обединеното кралство, се считат за командировани в държавите-членки на ЕС, когато извършват каботажни превози на товари в държава-членка на ЕС и превози на товари между две държави-членки на ЕС (съгласно чл. 463, параграф 4, с препратка към чл. 462, параграфи 3-7 (за превозвачите от Обединеното кралство – параграфи 3,4 и 6).  1. В чл. 34а на ЗАП да бъдат създадени ал. 3, 4 и 5:   „(3) Командироването по ал. 2 се извършва въз основа на издадена писмена заповед от превозвача, която съдържа:  1. основание за издаване на заповедта;  2. наименованието на превозвача;  3. имената на водача;  4. началната дата и продължителността на командироването;  5. направления, по които ще се извършват превозите;  6. вида на транспортните средства;  7. задача за изпълнение по време на командировката;  8. финансови условия на командировката;  9. други обстоятелства, свързани с конкретните условия на командировката.  (4) Финансовите условия по ал. 3, т. 8 включват:  1. специфични добавки, като дневни пари при единична или при двойна езда в размери, определени по реда на чл. 215, ал. 1 от Кодекса на труда, които не са за възстановяване на направени разходи във връзка с командироването.  2. специфични добавки за възстановяване на пътните разходи, разходите за храна и за квартира, които се правят от водача във връзка с командироването.  (5) Общата сума, включваща основното и допълнителните трудови възнаграждения, както и сумата по ал. 4, т. 1 не може да е по-малка от възнаграждението за същата или сходна работа, което е установено за работниците и служителите в приемащата държава със законови, подзаконови или административни разпоредби, колективни трудови договори или арбитражни решения, обявени за общоприложими по съответния ред.“  Мотиви: В последните години в Европейския съюз се проявява силно очертана тенденция към засилване на регулацията в товарния автомобилен транспорт с тежки последици за дейността на транспортните фирми, ситуирани по периферията на Съюза. Това е видимо от множеството изменения в законодателството, които въведоха задължение за връщане на водачите до страната на установяване на предприятието или мястото им на пребиваване на 3 или 4 седмици, на правилата за командироване в сектора на целия ЕС и задължение за връщане на превозните средства до страната на регистрация на всеки осем седмици. В действителност тези мерки създават непосилна административна и финансова тежест за превозвачите и същевременно противоречат на интересите на техните водачи.  Идеята, която се прокарва посредством европейските политики за „равни заплати за равен труд на едно и също място“ би била справедлива, ако Европа не беше на повече от две скорости. Няма как да говорим за равно възнаграждение на заетите в сектор автомобилен транспорт, когато няма заплащане на минимална (единна) ставка на изминат километър за извършените транспортни услуги от всеки превозвач, независимо от страната, в която е установен. Тезата, че в единия случай има неравнопоставени отношения между работник и работодател и трябва да бъде защитавана по-слабата страна, докато при различието в цената на навлата на извършените превози става въпрос за търговски взаимоотношенията между равнопоставени субекти (дружества), в случая е неприложима. Това би било така, ако нямаше нарушен баланс в икономическите отношения и част от държавните-членки не се намесваха посредством регионални, частни, държавни политики, създавайки всякакви административни тежести и въвеждайки вътрешно-държавни протекционистични правила, целящи превес на местните превозвачи. Публична тайна е, че ако един товар се превозва от немска транспортна фирма, навлото е осезаемо по-високо от предлаганото на българските превозвачи.  Цялата тази социална мимикрия цели транспортните дружества по периферията да останат без водачи, които да бъдат привлечени, а бизнесът на нашите превозвачи да бъде поет от западноевропейски компании. Косвените мерки за предислоциране на предприятията в Централна и Западна Европа, където ще се заплащат и данъците за извършваните транспортни услуги, ще имат като крайна последица унищожаване на българския транспортен бизнес като национална икономическа дейност, генерираща не малка част от брутния вътрешен продукт.  Измененията по отношение командироването на водачите е поредната мярка, въведена под претекста за „адекватни условия на труд и социална закрила за водачите“. Тя би била навременна, ако на първо място европейските институции и държавите-членки се бяха погрижили за изграждането на сигурни паркинги, за преустановяване на огромните опашки по граничните контролно-пропускателни пунктове, ако имаше единен жизнен стандарт във всички държави-членки, равно третиране на икономическите оператори и т.н.  Необходимостта от създаване на предложените от нас текстове се основава на факта, че към настоящия момент водачите, извършващи международни превози на товари, са командировани по реда, определен съгласно чл. 215 от Кодекса на труда. Те реално получават възнаграждение, еквивалентно на водачите от Централна и Западна Европа, дори има случаи, в които предоставяните им условия на труд и възнаграждения са по-добри. Показателен факт за това е, че българските дружества продължават да се развиват, което само по себе си означава, че наетите лица са удовлетворени от предоставяните им условия на труд и не получават по-ниски възнаграждения. В противен случай, в условията на остър недостиг на шофьори в целия ЕС, те биха се преместили в транспортни предприятия в Централна и Западна Европа, а българските превозвачи нямаше да могат да извършват своята дейност. Това само по себе си означава, че не е необходимо сегашното заплащане на водачите да бъде променяно. Повишаването на облагаемата стойност до пълния размер на изискващото се възнаграждение в отделните страни при командироването би означавало заличаване на българския международен транспортен сектор. По обосновани икономически причини, които изложихме – по-ниските навла (цените за превоз на товари), забавянето на доставките и намаляването на броя им поради голямото изчакване на гранично-контролно пропускателните пунктове такова увеличение на разходите би се отразило пагубно върху конкурентоспособността на транспортните фирми.  Направените предложения, целящи запазване на сегашната система на заплащане и облагане на възнагражденията на командированите водачи, кореспондират с действителната фактическа обстановка, отразяват икономическата реалност в сектора и съответстват на правилата, определени в Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на съвета от 16 декември 1996 г. относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги, а именно, че „специфичните добавки, свързани с командироването, се смятат за част от минималната заплата, освен ако не са изплатени като възстановяване на разходи, които фактически са били направени във връзка с командироването, като например пътни разходи, разходи за храна и квартирни разходи“( чл.3, т.7).  В решението по дело C‑428/19 на Съда на Европейския съюз беше потвърдено, че се приема, че добавки, с които се цели да се компенсират неудобствата, които работниците понасят вследствие на командироването, състоящи се в отдалечаването им от обичайното им обкръжение, са част от възнаграждението на командирования работник.  Направеното предложение цели да се даде възможност да продължи изплащането на сумите като „дневни пари“ при командироване, които не подлежат на облагане. От изключителна важност е посочените специфични добавки в т. 1 и т. 2 на ал. 4 да следват същата данъчна процедура, в противен случай би се стигнало до невъзможност за осъществяване на транспортна дейност и нейното преустановяване от множество предприятия. Същевременно в заповедта за командироване работодателят ще има възможност да изпълни изискването на чл. 3, параграф 7 от Директива 96/71/ЕО за посочване на елементите на специфичната добавка, които трябва да се изплатят като възстановяване на разходи, които фактически са били направени във връзка с командироването или които са част от възнаграждението.  Надяваме се при обсъждането на предложенията да се отчете, че не трябва да бъде влошавано и утежнявано допълнително състоянието на дружествата, превозващи товари.   1. Предлагаме в чл. 34а, ал. 7 на ЗАП текстът „чл. 121а, ал. 1, т. 1, буква „а““ да се заличи.   Мотиви: Цитираният чл. 121а, ал. 1, т. 1, буква „а“ от Кодекса на труда се отнася за българските работодатели. Република България може да бъде приемаща държава за каботажни превози, извършени от превозвачи, установени в други страни. Българските превозвачи не могат да извършват каботажни превози на територията на Република България, а само в други приемащи държави.   1. Предлагаме в чл. 34б, ал. 5 на ЗАП текстът „От датата, от която се изисква интелигентните тахографи, отговарящи на изискването, да регистрират преминаванията на граници и допълнителните дейности, посочени в чл. 8, параграф 1, първа алинея от Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (OB, L 60/1 от 28 февруари 2014 г.) („Регламент (ЕС) № 165/2014), да бъдат монтирани в превозните средства, регистрирани за първи път в държава-членка съгласно член 8, параграф 1, четвърта алинея от Регламент (ЕС) № 165/2014“ да се замени с „От 21.08.2023 г.“   Мотиви: За по-голяма яснота на превозвачите, водачите и правоприлагащите органи датата, от която при първоначална регистрация превозните средства трябва да бъдат оборудвани с интелигентни тахографи, които ще регистрират автоматично местоположението на превозното средство при пресичане на граница, описана в чл. 34б, ал. 5, може да се цитира конкретно – 21.08.2023 г., защото вече е известна (за разлика от момента на влизане в сила на Директива 2020/1057) (Вижте и Регламент за изпълнение на Комисията 2021/1228 от 16 юли 2021 г.)   1. Предлагаме в чл. 34г, ал. 3 да се заличи „незабавно“.   Мотиви: Текстът на директивата не съдържа такъв термин, който не е дефиниран и може да се тълкува разнопосочно какво означава „незабавно“ – в първия работен час след промяната на обстоятелствата, преди началото на превоз, който се счита за командироване, преди тръгване на водача от експлоатационния център на работодателя, преди влизане в приемащата страна, в която водачът се счита за командирован.   1. Подкрепяме създаването на чл. 49а в ЗАП, като предлагаме да се въведе механизъм за прилагането и контрола на въведените с чл. 49а изисквания към изпращача на товара, за да може текстът да постигне своите цели и да не остане само добро пожелание.   Мотиви: Създаването на чл. 49а ще внесе определена сигурност за превозвачите, че няма да станат жертва на спедиторски фирми – фантоми. От текста обаче не става ясно кой и по какъв начин ще упражнява контрола върху изпращачи, сключващи договор за превоз с фирми, които не са лицензирани превозвачи. Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ няма правото да влезе в офисите на даден изпращач и да изисква документите за възлагане на превози. От друга страна служителите на ИААА, проверявайки товарителниците на превозвача, в много случаи няма да могат да разберат дали фирмата, вписана като изпращач, е истинският изпращач или товарителницата е подменена, както и дали, ако е вписан реалният превозвач, няма трета страна, която е приела договор за превоз и го е превъзложила на превозвача, но не е вписана в товарителницата.   1. Да отпадне § 15 за създаване на ал. 4 на чл. 92.   Мотиви: Направеното предложение за създаване на ал. 4 в чл. 92 от ЗАП, засягащо маловажния случай и изключването му от приложение по Закона за автомобилните превози според нас е лишено от правна логика. Административнонаказателният процес е строго нормирана дейност, при която за извършено административно нарушение се налага съответно наказание, а прилагането на санкцията на административнонаказателната норма във всички случаи е въпрос само на законосъобразност и никога на целесъобразност. Общото понятие на административното нарушение се съдържа в чл. 6 от Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН). При извършване на преценка дали са налице основанията по чл. 28 от ЗАНН, наказващият орган е длъжен да приложи правилно закона, като разграничи "маловажните" случаи на административни нарушения от нарушенията, обхванати от чл. 6 от ЗАНН. Когато се казва, че няма да се прилага чл. 28 от ЗАНН, се освобождава административният орган от едно негово задължение, още повече, че в Закона за автомобилните превози има нарушения, чиято санкция е малка и могат да бъдат квалифицирани като такива с ниска обществена опасност. В този случай би било напълно достатъчно лицето да бъде предупредено, а не да му се налага имуществена санкция.   1. Категорично се обявяваме против предвидения в чл. 93в, ал. 16 размер на глобата от 500 лв., като настояваме да се запази в момента действащата санкция от 100 лв. за този вид нарушение.   Мотиви: С изменението на чл. 93в, ал. 16 се транспонира изискването водачите да въвеждат в тахографа страната, в която се намират не само при започване и завършване на работния ден, но и при всяко преминаване между две държави. Това многократно увеличава административната тежест върху водачите и е предпоставка за множество неволни грешки.   1. В ал. 16, т. 1 на чл. 93в текстът „дневното време на управление“ да се замени с „дневния работен период“.   Мотиви: Така текстът ще бъде приведен в съответствие с чл. 8,1. от Регламент (ЕО) 165/2014. Дневният работен период включва и друга работа и периоди на разположение и може да започне по-рано или да завърши по-късно от дневното време на управление.  13. Да отпадне т. 4 от § 22, с който се предлага създаването на нова ал. 8 на чл. 106а в ЗАП.  Мотиви: Не става ясно каква цел се преследва с предложението за създаване не нова ал. 8 в чл. 106 а. „(8) В случаите по ал. 1, т. 4 и 5 свидетелството за управление на водача се изземва със съставянето на акта за установяване на административно нарушение“. Винаги, когато имаме случай, в който се ограничават правата на субектите в административното производство, трябва да бъде давана възможност за контрол по законосъобразност на акта, а в конкретния случай това право се отнема. Недопустимо е изземването на свидетелство за управление на моторно превозно средство, което дава възможност на водача (субекта) да упражнява своето гарантирано конституционно право на труд, да се извършва посредством акт за установяване на административно нарушение (АУАН), който сам по себе си не е самостоятелен, а е обусловен от издаване на краен административен акт и съответно АУАН не може да бъде обжалван по съдебен ред, а само по административен пред горестоящия орган. Нашето предложение е, свидетелството за управление на водача се изземва чрез съставяне на заповед за принудителна административна мярка. | 1. Не се приема.   2. Не се приема.  3. Не се приема.   1. Приема се по принцип. 2. Приема се с редакция. 3. Приема се. 4. Приема се. 5. Приема се. 6. Не се приема. 7. Не се приема 8. Приема се. 9. Приема се с редакция.   13. Не се приема. | 1. Изискването е в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) 2020/1054, който има пряко действие. Дори и да не е включена тази разпоредба в ЗИД на ЗАП, регламентът следва да се прилага.  2. Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане.  Предложението е предмет на друг закон – Закона за движението по пътищата. Изготвен е проект на ЗИД на ЗДвП, с който е предвидено да се отмени изискването за притежаване на удостоверение за психологическа годност и от Закона за автомобилните превози.  3. Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганите изменения не са публикувани за обществено обсъждане.  4. Отразено в § 9 (чл. 34а, ал. 2 и 6).  След публикуването за обществено обсъждане са публикувани въпроси и отговори от ЕК по прилагането на Директива (ЕС) 2020/1057, съгласно които в страните от ЕИП/ЕАСТ, се прилага Директива 96/71/ЕО, тъй като същата е включена в Споразумението за ЕИП, докато инкорпорирането на Директива (ЕС) 2020/1057 все още предстои.    Що се отнася до Швейцария, Директива 96/71/ЕО е приложима в съответствие със Споразумението между ЕС и Швейцария за свободното движение на хора (Споразумение между Европейската общност и нейните държави-членки, от една страна, и Швейцарската конфедерация, от друга страна, относно свободното движение на хора). Директива (ЕС) 2020/1057 не е част от това споразумение.  Що се отнася до Обединеното кралство, Директива (ЕС) 2020/1057 не е пряко приложима за водачи от ЕС, командировани в Обединеното кралство, или за водачи от Обединеното кралство, командировани в ЕС. Споразумението за търговия и сътрудничество между Обединеното кралство и ЕС (СТС) определя специфични правила относно командироването на водачи.  5.Отразено в § 9 (чл. 34а, ал. 3-5).  6. Отразено в § 9 (чл. 34а, ал. 7).   1. Отразено в § 9 (чл. 34б, ал. 5). 2. Отразено в § 9 (чл. 34г, ал. 3).   9. Контролът се извършва чрез съвместни проверки с други контролни органи.  10. Текстът не е лишен от правна логика. Той намира опора в разпоредбата на чл. 28, ал. 7 от Закона за административните нарушения и наказания.  11. Отразено в § 17, т. 1 (чл. 93в, ал. 16).  12. Отразено в § 17, т. 1 (чл. 93в, ал. 16, т. 1).  13. Чрез предлаганите разпоредби на чл. 106а, ал. 8 и 9 се създава ред за реално и ефективно обезпечаване изпълнението и прилагането на принудителната административна мярка. Следва да се има предвид, че обект на контрол са и водачи без постоянен адрес на територията на Република България и същевременно осъществяват превози, както на територията на Република България така и извън пределите на страната и в голяма част от случаите след съставянето на АУАН и заплащане на глобата по издаденото въз основа на него наказателно постановление, те напускат територията на Р България. С въвеждането на предвиденото допълнение се постига целта на закона за предотвратяване и преустановяване на административните нарушения, както и за предотвратяване и отстраняване на вредните последици от тях. |
| **22.** | Мехмед Якуб | В проектозакона не видях нищо за нелегалния международен транспорт с 8 местни бусове, боря се с тях от 2009 г. без резултат, постоянно ходят на сватби, постоянно са братовчеди, над 100 сигнала към „автомобилна администрация“ „гранична полиция“ „икономическа полиция“ 99/ процента от нелегалните превози се организират от физически лица с малцинствен произход, не ги плаши чл. 234 сладки са парите , без никакви разходи,, това е сив сектор, ненаказан, моля за контакт , 0896086905. | Не се приема. | Липсват конкретни предложения. |
| **23.** | Сдружение на професионалните таксиметрови превозвачи „Одесос“ | От името на представляваното от мен сдружение, обединяващо голям брой водачи на таксиметрови автомобили от гр. Варна, изразявам настоящото ОТРИЦАТЕДНО СТАНОВИЩЕ относно предложението за промяна в чл. 6, ал. 3 от Закона за автомобилните превози.  Предлаганото изменение ще доведе до практическа дерегулация на таксиметровите услуги, което ще има за своя последица влошаване на тяхното качество, застрашаване на пътната безопасност, на сигурността на пътниците и водачите, както и съществени фискални последици.  А/ по съществото на предлаганите промени  1. С § 1 от Проекта на Министерски съвет за Закон за изменение и допълнение на ЗАП е предвидена следната промяна в чл. 6, ал. 3 от ЗАП: създаване на нова т. 11 със следното съдържание: «11. Превози на пътници с нетърговска цел или превози, извършвани от предприятия, чиято основна дейност не е тази на автомобилен превозвач на пътници.»  2. В § 23 е предвидено изменение в § 1 от Допълнителните разпоредби на ЗАП, а именно: създаване на нова т. 60, съдържаща легална дефиниция на понятието «Превоз с нетърговска цел», съгласно която такъв е всеки превоз, различен от превоза за чужда сметка или срещу възнаграждение, или за собствена сметка, за който не се получава пряко или непряко възнаграждение, и който не поражда преки или непреки доходи за водача на превозното средство или други лица, и който няма връзка с професионалната дейност.  3. Тази промяна е мотивирана с оглед «предприемане на мерки на национално ниво с оглед изпълнението на задълженията, произтичащи за Република България от приемането на Регламент (ЕС) 2020/ 1055» ’, видно от мотивите към закона за изменение и допълнение на ЗАП.  4. Така предлаганата промяна не следва да бъде приемана, тъй като не само не са налице задължения за Република България в тази връзка, но и същата би имала непредвидими и изключително неблагоприятни последици относно таксиметровия превоз на пътници и свързаните с него обществени отношения.  5. Преди всичко следва да се отчете, че посоченият Регламент (ЕС) 2020/1055 не налага задължение за Република България за въвеждане на тази промяна.  И това е така, защото:  (а) Член 1 от Регламент (ЕС) 2020/ 1055 предвижда член 1, параграф 4, буква (б) от Регламент (ЕО) № 1071/2009 1 да придобие следната редакция: «б) предприятия, предоставящи изключително автомобилни превози на пътници с нетърговска цел, или предприятия, чиято основна дейност не е тази на автомобилен превозвач на пътници;», както и да се добави следната алинея: «За целите па първа алинея, буква б), всеки автомобилен превоз, различен от превоза за чужда сметка или срещу възнаграждение, или за собствена сметка, за който не се получава пряко или непряко възнаграждение и който не поражда преки или непреки доходи за водача на превозното средство или други лица и който няма връзка с професионална дейност, се счита за превоз изключително за нетърговски цели.»  (б) Член 1, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 1071/ 2009 предвижда, че «Чрез дерогация от параграф 2, освен ако в националното законодателство не е предвидено друго, настоящият регламент не се прилага за:...»  (в) Анализът на тези разпоредби показва, че нормата на чл. 1, параграф 4 от Peгламент (ЕО) 1071/ 2009 е диспозитивна по своя характер и допуска отклонение от предвиденото изключение от приложението на Регламент (ЕО) № 1071/ 2009. Т. е. изключването на превозите на пътници с нетърговска цел от изискванията на Регламента не е им перативно.  6. На следващо място - въвеждането на такава норма ще доведе до практическа дерегулация на целия таксиметров бранш. И това е неизбежна последица, защото:  (а) С посочената норма е предвидено, че лицензионният и разрешителен режим няма да е приложим по отношение на превоз на пътници, извършван с нетърговска цел. Създадена е и легална дефиниция на понятието «превоз с нетърговска цел» .  (б) Основният въпрос, който се поставя, е кой ще осъществява контрол, когато извършваният превоз е с нетърговска цел.  (в) Отговорът му не се съдържа нито в подложения за обществена консултация Закон за изменение и допълнение на ЗАП, нито в други действащи нормативни актове (законови или подзаконови).  И това е така, защото съобразно действащите нормативни актове:  (в.1.) Длъжностните лица на Изпълнителна агенция «Автомобилна инспекция» имат правомощия само по отношение на моторни превозни средства, извършващи обществен превоз на пътници и товари или превоз на пътници и товари за собствена сметка.  Дори и да се приеме, че те имат или евентуално ще имат такива правомощия, то пресичането на нерегламентирани превози на пътници от тяхна страна би имало преди всичко инцидентен характер, доколкото те могат да действат само при наличие на подаден сигнал спрямо конкретен автомобил и водач. От друга страна трудно доказуема ще остане целта на извършвания превоз на пътници- дали е търговска или не е.  (в.2.) Органите на Националната агенция по приходите могат да контролират само и единствено надлежното отчитане на приходи и заплащането на дължимите данъци върху тях. Те не могат да оказват постоянен ефективен контрол и надзор по отношение на това дали от превоз на пътници се реализират приходи, което пък е основния критерий за определяне на търговския, респективно- нетърговския характер на извършвания превоз, особено ако тези приходи «се получават на ръка» и не се декларират'.  (в.З.) Длъжностните лица в състава на «Пътна полиция» също не могат да оказват такъв ефективен контрол, тъй като те могат да извършват проверки само и единствено в случай на нарушение на правилата за движение по пътищата.  (г) А именно липсата на контрол и на възможност да се установи кога даден превоз е извършван «с нетърговска цел» ще доведе до постепенното прикриване на извършваният превоз на пътници под формулировката «превоз с нетърговска цел», при който уговорките ще се правят устно, заплащането ще се извършва в брой, без да се съставя и издава съответен счетоводен документ, респективно- без да се отчитат каквито и да било приходи.  7. А оттук и следващият негативен ефект от въвеждането на новата т. 11 на чл. 6, ал. 3 от ЗАП- ще се понижат значително, и практически ще изчезнат приходите в местните и централния бюджет; ще се понижат или ще изчезнат приходите за здравни и социални осигуровки.  И това е така, защото:  (а) ежегодно в общинските бюджети влизат приходи от такси за издаване на разрешения или вписване на промени в тях.  С планираната промяна такива разрешения няма да бъдат издавани, тъй като всяка една дейност по превоз на пътници ще бъде прикрита под формулировката «превоз с не търговска цел», която не попада в обхвата на сега съществуващия разрешителен режим.  (б) ежегодно в местните бюджети се генерират и постъпления от данък върху таксиметровия превоз на пътници.  Така например, за 2019 год. приходите в общинския бюджет на Община Варна от данък върху таксиметровите превози на пътници е в размер на 1 250 000 лв. ; за 2020 год. тези приходи са в размер на 678 842 лв.', но това е разбираемо предвид избухналата тогава пандемия от COVID- 19.  (в) ежегодно, в съответствие с данъчното и осигурително законодателство, в централния бюджет влизат приходи от ДДС.  (г) ежегодно таксиметровите водачи и превозвачи внасят и дължими социални и здравни осигуровки.  Както бе посочено по- горе, тези приходи на практика ще бъдат преустановени, тъй като всички таксиметрови превози на пътници ще бъдат извършвани «с не търговска цел».  8. Друга съществена последица от приемането на посочената т. 11 на чл. 6, ал. 3 от ЗАП е застрашаване на сигурността на таксиметровия превоз на пътници както от гледна точка на изискванията към автомобилите, с които той се извършва, така и по отношение на водачите, които ще го извършват. И това е така, защото:  (а) Към днешна дата съществуват нормативно въведени изисквания, на които трябва да отговарят таксиметровите автомобили. И тези изисквания са задължително условие за издаване на разрешение за извършване на таксиметрови превози на пътници.  (б) Освен изисквания към автомобилите, с които ще се извършва таксиметров превоз на пътници, сега съществуващото законодателство е въвело и поддържа изисквания и към техните водачи.  (в) Приемането на новата т. 11 на чл. 6, ал. 3 от ЗАП, и следващото я прикриване на таксиметровия превоз на пътници като «превоз на пътници с нетърговска цел», на практика ще доведе до отпадане на тези изисквания както към превозните средства, с конто той ще се извършва, така и спрямо водачите, които ще го осъществяват, тъй като те няма да попадат в рамките и изискванията на сега съществуващия разрешителен режим.  (г) А това е сериозна предпоставка за застрашаване на обществената сигурност, тъй като ще нарасне броят на осъществявани превози на пътници с технически изправни автомобили, самите превози ще бъдат извършвани от голям брой непригодни и професионално неподготвени водачи, непритежаващи нужни те за този вид превоз умения и познания.  Така например сега действащата уредба предвижда разрешения за таксиметров водач да се издават на лица, които притежават свидетелство за правоуправление на МПС, не  са осъждани за тежки умишлени престъпления или престъпления против личността, престъпления против собствеността или престъпления против транспорта, притежават валидно удостоверение за психологическа годност.  Освен това, за получаване на разрешение за извършване на таксиметров превоз на пътници се изисква и успешно полагане на изпит по теми, които са нормативно определени, и които имат значение за професионалната квалификация и пригодност на лицето, желаещо да бъде водач на таксиметров автомобил.  9. Негативна последица от приемане на така предлаганата нова т. 11 на чл. 6, ал. 3 от ЗАП е и тази, свързана със сигурното и безопасно използване на публичното пространство, безопасността на движението по пътищата, отговорността, застраховането, сигурността на пътниците и шофьорите.  10. Друга негативна последица от приемането на предлаганата нова т. 11 на чл. 6, ал. 3 от ЗАП е, че ще се нарушат правилата за конкуренцията, тъй като желаещите да осъществяват таксиметров превоз на пътници съобразно условията и изискванията на съществуващия разрешителен режим, ще бъдат поставени в по-неблагоприятно и неравностойно положение спрямо тези, които ще прикриват тази дейност като «превоз на пътници с нетърговска цел».  И това е така, защото желаещите да осъществят таксиметров на пътници ще трябва да приведат автомобилите си и в съответствие с условията и изискванията, които са поставени от действащото българско законодателство; ще трябва да се съобразят с ценовите параметри на предлаганите от тях услуги, които са ежегодно определяеми от общинските съвети; ще трябва да заплащат данъци, осигуровки, задължителни застраховки.  Докато лицата, прикриващи аналогична дейност, няма да са задължени да извършват каквито и да било разходи за посрещане на въведените от законодателството изисквания, да заплащат дължимите данъци върху реализираните от тях приходи. Единствените разходи, които ще бъдат извършвани от тях ще бъдат за гориво и за поддръжка на автомобила, с който извършват тази дейност.  Б/ ЗАКЛЮЧЕНИЕ  11. Безспорно е, че днес таксиметровият превоз на пътници е изправен пред нови предизвикателства, свързани с динамиката на икономическите отношения и появата на нови бизнес модели на превоз на пътници с предварителна заявка. Един такъв бизнес модел, набиращ все по-голяма популярност е бизнес моделът на т. нар. „споделено пътуване“.  12. И тези предизвикателства нямат само икономически измерения. Те се изразяват и в това да се изработи регулаторна рамка, която от една страна да предоставя справедливи и еднакви възможности за всички съществуващи и нови участници на пазара на превоз на пътници, условия за лоялна конкуренция между тях, пълноценно използване на предимствата на цифровизацията и другите иновативни технологии, но от друга страна тази регулаторна рамка трябва да гарантира, че пътниците ще имат достъп до устойчиви, интелигентни и стабилни услуги за мобилност, които са налични, на приемлива цена, достъпни, надеждни, висококачествени, безопасни и сигурни, както и че техните правила са в съответствие с правото на ЕС.  13. Т. е. тенденцията е превозът на пътници по заявка да продължи да бъде регулиран. Нещо повече, в посоченото вече Известие на Комисията относно добре функциониращ и устойчив местен превоз на пътници по заявка (таксита и наемани за частни цели превозни средства) (2022/С 62/01) е изтъкнато, че тези регулаторни рамки могат да налагат и известни ограничения, стига те да са съобразени с правото на ЕС, да не са дискриминационни и налагането им да е обосновано с императивни съображения от обществен интерес.  14. И тази регулация е необходима, тъй като таксиметровият превоз, доколкото се явява услуга, предлагана 24 часа в денонощието, седем дни в седмицата, на неограничен кръг от потребители, доколкото в известна степен се явява алтернатива на градския транспорт, то по съществото си той е и следва да бъде разглеждан като обществена услуга.  15. И поради това той следва да отговоря на изисквания, които са въведени в интерес на обществото, и които са валидни за всички физически и юридически лица, желаещи да предоставят тази услуга. Затова е и необходима императивна държавна регулация, която да въвежда поне минималните изисквания, на които трябва да отговарят както автомобилите, с които тази услуга ще се осъществява, така и водачите на тези автомобили.  16. А както е изложено по- горе предлаганата нова т. 11 на чл. 6, ал. 3 от Закона за автомобилните превози няма да има за своя последица подобряване на таксиметровите превози на пътници, а до влошаване на тяхното качество, повишаване на несигурността на движението по пътищата, на несигурността на шофьорите и пътниците, до застрашаване на сега съществуващата отговорност за причинени вреди и нейното гарантиране посредством въведените задължителни застраховки и редица други фактори, които нравя т таксиметровият превоз на пътници сигурна, надеждна, безопасна и бърза услуга.  Предвид гореизложеното ние, членовете на сдружение на професионалните таксиметрови водачи „Одесос“, ви молим да не бъде приемана новата т. 11 на чл. 6, ал. 3 от Закона за автомобилните превози. Ние считаме, че таксиметровият превоз на пътници следва да бъде предмет на нова и детайлна цялостна регламентация, която да отчита както спецификите на тази дейност, нейният обществен и социален характер, необходимостта от гарантиране на сигурността, стабилността и предвидимостта в обществените отношения, свързани с превоза на пътници по заявка, така и новите тенденции и бизнес-модели в този сектор от транспортните услуги. | Не се приема. | Определението „превози с нетърговска цел“ е в съответствие с чл. 1, пар. 3 от Регламент (ЕС) 2020/1054, с който се добавя буква „с“ в чл. 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006. Текстът отпада от проекта на закон, тъй като регламентът има пряко действие. |