|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Изготвил предложението** | **Предложение** | **Приема/ не приема предложението** | **Мотиви за неприемане на предложението** |
| **Асоциация на българските предприятия за международни превози и пътищата (АЕБТРИ)** | * Да отпадне т. 1.4.

*Мотиви: В ал. 5 на чл. 32 от Наредба № 11 от 31.10.2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари изчерпателно са посочени случаите, при които превозвач не се допуска до разпределението на разрешителните. Разпоредбите на действащата наредба не могат да бъдат изменяни или допълвани със заповед, когато това не е изрично указано в наредбата.** Да се възстанови текстът от т. 2.2 от Заповед № 22-08-480 от 22.11.2017 г., който допуска участие в разпределението на ЕКМТ/СЕМТ разрешителни само с превозни средства с българска регистрация.

*Мотиви: По този начин заповедта ще се приведе в съответствие с ал. 4 на чл. 32 от Наредба № 11 от 31.10.2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари. Изискването за участие само с автомобили вписани в регистъра на ИААА, не е достатъчно, защото този регистър не съдържа информация за ремаркетата и полуремаркетата.** В т. 9.3 и т. 9.11.3 да отпадне изискването в бордовия дневник, респективно в справката отчет да се посочват и всички гранични контролно-пропускателни пунктове, през които преминава превозното средство от началния до крайния пункт.

*Мотиви: Въвеждането на това допълнително изискване би представлявало допълнителна административна тежест за превозвачите, непропорционална на заложената цел. Водачите са достатъчно натоварени с допълнителни дейности, като обработка на документи, постоянно следене и обслужване на тахографите и множеството уреди в кабината за заплащане на пътни такси с различни функционалности. Това би увеличило престоите на автомобилите и възможността за неволни пропуски и грешки от страна на водачите, без да допринесе за точно изчисляване на изминатото разстояние поради наличието на алтернативни маршрути между граничните пунктове. Освен това при преминаването през страните от Шенгенското пространство изискването е практически неизпълнимо поради липса на контролно-пропускателни пунктове между страните-членки.**Съгласно т. 5.5 от Ръководството за използването на ЕКМТ/СЕМТ разрешителните на Международния транспортен форум в дневника трябва да се попълват товарният и разтоварният пункт, но не е задължително да се записват транзитни пунктове по маршрута.** С цел недопускане на излишна административна тежест за превозвачите в т. 10 да отпадне изискването за предоставяне на справка отчет за краткосрочните разрешителни в срок от 14 дни след изтичане на валидността им.

*Мотиви: Съгласно т. 11, както и т. 5.12 от Ръководството за използването на ЕКМТ/СЕМТ разрешителните на Международния транспортен форум в същия срок превозвачът връща самите краткосрочни разрешителни и бордовите дневници към тях, в които е налична цялата информация за използването на разрешителното.** Да отпадне т. 10.2.

*Мотиви: Текстът на тази точка внася допълнителна рестрикция и е в противоречие с ал. 12 на чл. 32 от Наредба № 11 от 31.10.2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари, където изчерпателно са посочени случаите, при които се отнема разрешителното. В т. 9 на ал. 12 е посочено изрично, че разрешителното се отнема, ако не се представи справка-отчет. Спирането на достъпа до информационната система на ИААА би отнело възможността за предоставяне на такава справка, макар и със закъснение. Самото закъснение би могло да се санкционира с други административно-наказателни мерки, предвидени в Закона за автомобилните превози.** Да се възстанови текстът на т. 12 от Заповед № 22-08-480 от 22.11.2017 г., с който при намаляване на броя на превозните средства, пропорционално се намалява и броят на ЕКМТ/СЕМТ разрешителните, представени на превозвача.

*Мотиви: По този начин ще се гарантира спазването на принципа на равнопоставеност на превозвачите, залегнал при първоначалното разпределение на разрешителните.* | Приема сеПриема сеПриема сеПриема сеПриема се частично - няма да се спира достъпът до информационната система на ИАААПриема се  |  |
| **НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ НА БЪЛГАРСКИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ (НСБП)** | * Неприемливи са текстовете в чл. 1 т. 1.4 и чл. 10 т.10.2., които не кореспондират с Наредба № 11.
* В т.9.3 и т.9.11.3 да отпадне изискването в бордовия дневник, респективно в справката отчет да се посочват и всички гранични контролно-пропускателни пунктове, през които преминава превозното средство от началния до крайния пункт.
* Неразбираемо е изискването за отчет на краткосрочните ЕКМТ/СЕМТ разрешителни поради факта, че самите те се връщат в четиринадесетдневен срок след използването им.
* Да се възстанови текстът на т. 12 от Заповед № 22-08-480 от 22.11.2017 г., с който при намаляване на броя на превозните средства, пропорционално се намалява и броят на ЕКМТ/СЕМТ разрешителните, представени на превозвача.
 | Приема се частично Приема сеПриема сеПриема се | Отпада т. 1.4 |
| **Камара на автомобилните превозвачи в България** **(КАПБ)** | * На мнение сме, че въведеното ново изискване превозвача да притежава лиценз от минимум една година няма да доведе до по-голяма надеждност и компетентност на превозвачите, а ще доведе до допълнително ограничение на нови фирми до ЕКМТ/СЕМТ разрешителните, както и трудности за големи фирми решили по една или друга причина да преструктурират и прегрупират бизнеса си.
* В т. 1.3 се добавя възможността превозвачът да кандидатства с наети превозни средства. Предложението ни в тази връзка е в края на т. 1.3 да бъде добавен текстът „ Наемодателят и/или лизингодателят не трябва да притежават лиценз за извършване на превоз на товари“.

*Това ще предотврати възможността да се отдават под наем превозни средства от една фирма на друга с цел кандидатстване за ЕКМТ/ СЕМТ разрешителни.** Да отпадне т. 1.4, която гласи “да не са извършвали нарушения на условията и реда за използване на ЕКМТ/СЕМТ разрешителните, определени с т. 9 от Заповед № РД-08-480 от 22.11.2017 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“

*В Наредба 11 за международен автомобилен превоз на пътници и товари и по конкретно чл. 32, ал. 5, ясно са посочени нарушенията, при които превозвач не се допуска да разпределението на разрешителните. Важно също така е да отбележим, че в правото е недопустимо нормативните актове да имат обратно действие. Това означава, че към момента на извършване на деянието превозвачът следва да е наясно с последствията от това, а в конкретния случай това не е така.** Да не отпада изискването всички превозни средства да са с българска регистрация.

*Към лиценза на превозвача се вписват само моторни превозни средства, а при така разписания Проект на Заповед е допустимо да се кандидатства с ремаркета и полуремаркета с чуждестранна регистрация, нещо което създава възможност за злоупотреби от страна на превозвачите.** Да отпаднат изискванията въведени с т. 9.3 и 9.11.3 в бордовия дневник и справка-отчет да се посочват всички контролно-пропускателни пунктове, през които превозвача минава, използвайки СЕМТ разрешителното.

*Това изискване ще доведе до увеличаване на административната тежест, като в същото време не са ясни ползите, които ще донесе.* * Да остане старият начин на отчитане на разрешителните.

*Към момента, когато превозвачът се отчете по електронен път, той все пак трябва да предостави отрязъците от бордовия дневник в деловодството на Изпълнителна агенция „ Автомобилна администрация“. Също така новата справка-отчет не представлява нищо друго освен механично преписване от страна на превозвача на страниците на бордовия дневник, което ще доведе до нова административна тежест за последния.** Да не се отчитат краткосрочните разрешителни, тъй като самото разрешително следва да се върне в определен срок, а цялата необходима информация за отчета е вътре.
* Правим предложение изискването за ефективно използване на разрешителното да бъде на тримесечна база, т.е. в рамките на всяко тримесечие превозвачът да извършва 15 000 км. или 9 курса.

*На мнение сме, че това би било полезно с оглед традиционно слаби месеци през годината като януари и август.** Да се възстанови т. 12 от Заповед РД-08-480/22.11.2017 г. относно разпределението на ЕКМТ/СЕМТ разрешителните за 2018 г., която гласи, че „ При намаляване на автомобилите, с които превозвачът е участвал в разпределението на ЕКМТ/СЕМТ разрешителните, броят на разпределените му разрешителни се намалява пропорционално на намаляването на броя на автомобилите, с които е участвал.“
 | Не се приемаПриема сеПриема сеПриема сеПриема сеНе се приемаПриема се Приема сеПриема се | За по-ефективното разпределение на ограничения брой ЕКМТ/СЕМТ разрешителни и във връзка с ограничаване на фиктивната регистрация на превозвачи (така наречените „пощенски кутии“) е предвидено превозвачът да притежава лиценз на Общността за международен автомобилен превоз на товари срещу заплащане от минимум една година, през която да е придобил опит в извършването на автомобилен превоз на товари.С цел намаляване на административната тежест за превозвачите и повишаване на контрола по използването и отчитането на многостранните разрешителни ЕКМТ/СЕМТ се предвижда справката-отчет и приложените към нея документи да се отчитат по електронен път, чрез информационната система на ИААА с достъп, предоставен на превозвачите при получаването на разпределените им ЕКМТ/СЕМТ разрешителни. Предоставянето на възможността за електронно отчитане ще допринесе и за по-точното изготвяне на данните в редовния шест месечен доклад за използването на ЕКМТ/СЕМТ разрешителните, който се предоставя на Секретариата на Международния транспортен форум. |
| **Съюз на международните превозвачи (СМП)** | * Точка 1.2 да бъде изменена както следва:

„1.2. да притежават поне 1 (един) автомобил, отговарящ най-малко на изискванията на „Евро V сигурен“, „EEVсигурен“ и/или „Евро VI сигурен“ автомобили, които да са собствени или на лизинг, като превозните средства трябва да включени в регистъра по чл. 6, ал. 1 от Закона за автомобилните превози към датата на подаване на заявлението по т. 3;“*Мотиви:* *Даването на възможност на превозвачите да ползват „наети“ моторни превозни средства би довело до фиктивно отдаване под наем на автомобили с цел облагодетелстване на даден превозвач, което ще влоши действителното състояние на превозвачите, участващи в ЕКМТ/СЕМТ разпределението. В допълнение на горното, във всички заповеди до 2017 г., до участие не са допускани наети моторни превозни средства.* * Да отпадне т. 1.4.

*Мотиви:* *В ал. 5 на чл. 32 от Наредба № 11 от 31.10.2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари изчерпателно са посочени случаите, при които превозвач не се допуска до разпределението на разрешителните. Разпоредбите на действаща наредба не могат да бъдат изменяни или допълвани със заповед, когато това не е изрично указано в наредбата.** Да се възстанови текстът от т. 2.2. от Заповед № 22-08-480 от 22.11.2017 г., който допуска участие в разпределението на ЕКМТ/СЕМТ разрешителни само с превозни средства с българска регистрация.

*Мотиви:* *По този начин заповедта ще се приведе в съответствие с чл. 4 и чл. 32 от Наредба № 11 от 31.10.2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари, и в съответствие с чл. 6, ал. 1 от Закона за автомобилните превози. Изискването за участие само с автомобили, вписани в регистъра на ИААА, не е достатъчно, защото този регистър не съдържа информация за ремаркетата и полуремаркетата.** В т. 9.3. и т. 9.11.3 да отпадне изискването в бордовия дневник, респективно в справката-отчет да се посочват и всички гранични контролно-пропускателни пунктове (ГКПП), през които преминава превозното средство от началния до крайния пункт.

*Мотиви:* *Съгласно СЕМТ Ръководството въвеждането на ГКПП в бордовия дневник няма задължителен характер и би представлявало допълнителна административна тежест за превозвачите, непропорционална на заложената цел. Водачите са достатъчно натоварени с допълнителни дейности, като обработка на документи, постоянно следене и обслужване на тахографите и множеството уреди в кабината за заплащане на пътни такси с различни функционалности. Това би увеличило престоя на автомобилите и възможността за неволни пропуски и грешки от страна на водачите, без да допринесе за точно изчисляване на изминатото разстояние поради наличието на алтернативни маршрути между граничните пунктове. Освен това при преминаване през страните от Шенгенското пространство изискването е практически неизпълнимо поради липса на контролно-пропускателни пунктове между страните - членки. Съгласно т. 5.5. от Ръководството за използването на ЕКМТ/СЕМТ разрешителните на Международния транспортен форум в дневника трябва да се попълват товарният и разтоварният пункт, но не е задължително да се записват транзитни пунктове по маршрута.** В т. 9.10 да отпадне следния текст “Справката-отчет и приложените към нея документи трябва да бъдат четливи, като превозвачът носи отговорност за верността им“.

*Мотиви:* *При представянето на справка-отчет и приложените към нея документи превозвачите спазват условията на добрите практики, ето защо считаме, че не е налице необходимост от въвеждането на допълнителни императивни изисквания още повече, че справката-отчет ще бъде подавана по електронен път.** С цел недопускане на излишна административна тежест за превозвачите в т. 10 да отпадне изискването за представяне на справка-отчет за краткосрочните разрешителни в срок от 14 дни след изтичане на валидността им.

*Мотиви:* *Съгласно т. 11, както и т. 5.12 от Ръководството за използването на ЕКМТ/СЕМТ разрешителните на Международния транспортен форум в същия срок превозвачът връща самите краткосрочни разрешителни и бордовите дневници към тях, в които е налична цялата информация за използването на разрешителното.** Да бъде направена промяна в т. 10. – „Превозвачът представя справка- отчет за използването на годишните ЕКМТ/СЕМТ разрешителни за всеки месец от годината в срок до 20 дни след края на всяко тримесечие.“.

*Мотиви:* *Въвеждането на по-кратък срок за предоставяне на справка-отчет за използването на годишните ЕКМТ/СЕМТ разрешителни ще доведе до увеличаване на административната тежест за търговските дружества, упражняващи дейност по международен автомобилен превоз на стоки, а това не е в унисон с предприетите действия на правителството за намаляване на административната тежест.* * Да отпадне т. 10.2.

*Мотиви:* *Текстът на тази точка внася допълнителна рестрикция и е в противоречие с ал. 12 на чл. 32 от Наредба № 11 от 31.10.2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари, където изчерпателно са посочени случаите, при които се отнема разрешителното. В т. 9 на ал. 12 е посочено изрично, че разрешителното се отнема, ако не се представи справка-отчет. Спирането на достъпа до информационната система на ИААА би отнело възможността за представяне на такава справка, макар и със закъснение.* * Да отпадне т. 10.4. – „при неотстраняване на пропуските и/или неточностите в срока, предвиден в т.10.3, да се прилага чл. 32, ал. 12, т.9 от Наредба № 11.“.
* Да бъде направена промяна в т. 11 – „Превозвачът връща предоставените му краткосрочни ЕКМТ/СЕМТ разрешителни и издадените към тях бордови дневници в срок от 30 дни след изтичане на валидността им в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация “. При неспазване на посочения срок на превозвача не се предоставя друго краткосрочно ЕКМТ/СЕМТ разрешително.“.
* Да се възстанови текстът на т. 12 от Заповед № 22-08-480 от 22.11.2017 г., с който при намаляване на броя на превозните средства пропорционално се намалява и броят на ЕКМТ/СЕМТ разрешителните, предоставени на превозвача.

*Мотиви:* *По този начин ще се гарантира спазването на принципа на равнопоставеност на превозвачите, залегнал при първоначалното разпределение на разрешителните.* | Приема сеПриема сеПриема сеПриема сеПриема се частичноПриема сеПриема сеПриема се частично -няма да се спира достъпът до информационната система на ИАААНе се приема Приема сеПриема се | В чл. 32, ал. 12, т. 9 от Наредба № 11 за международен автомобилен превоз на пътници и товари е предвидено да се отнема разрешителното, когато не е предоставяна всеки месец от годината изискуемата справка-отчет съгласно заповедта. |