

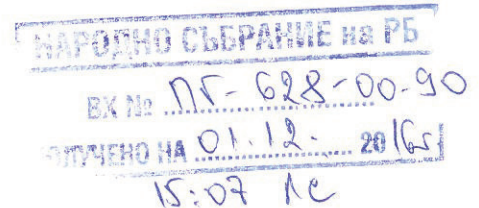


НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ НА АВТОБУСНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ В БЪЛГАРИЯ

бул. "В. Левски" 140, София 1504, България, тел.: +359 (2) 945 38 60; факс: +359 (2) 945 39 99
e-mail: office@nsapb.bg, web: www.nsapb.bg

ДО
ПОСТОЯННА ПАРЛАМЕНТАРНА
КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ,
ИНФОРМАЦИОННИ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯ НА 43-ТО НАРОДНО
СЪБРАНИЕ

Изх. №31/01.12.2016г.



ПРЕДЛОЖЕНИЕ

от „Националното Сдружение на автобусните превозвачи в
България”

за промени в Закона за автомобилните превози

Уважаеми дами и господа,

Във връзка с Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, предлагаме на Вашето внимание следните текстове:

1. В чл. 6 се правят следните изменения:

- След текста „Обществен превоз на пътници и товари се извършва от превозвач,” се добавя: „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 и за да се извършва превозна дейност следва да се прилагат същите изисквания.

2. Чл. 19, ал. 1 се отменя.

Мотиви: Възлагането на превози чрез „конкурс“ следва да се отмени, тъй като в закона няма дефиниция за това що е „конкурс“ и при какви условия, регламентирани от закона следва да се провежда. Превозите по автобусни линии следва да се възлагат по реда на ЗОП и Закона за концесиите без оглед на това дали е предвидено субсидиране или компенсирание за превоза. Имайки предвид факта, че субсидирането и компенсирането е до размера на определените в бюджета средства, които са недостатъчни и не изпълняват условията на Регламент 1370, като не гарантират покриване на разходите за дейността и 5 % разумна печалба за превозвача, смятаме че всички възлагания трябва да са по реда на ЗОП и Закона за концесиите.

3. Чл.22, ал. 4 се изменя така:

„(4) Начинът на формиране на цените, както и пределните цени за автогарово обслужване се определят съгласно методика, утвърдена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията на база на категоризиране на автогарите.“

4. В чл.22 се създава нова ал.5, както следва:

„(5) Цените по ал. 4 може да се актуализират най-малко веднъж годишно.“

Мотиви: Изменението на Наредба № 33 и въвеждането на категоризация за автогарите, налага да се изготви и методика на ценообразуването за автогарови услуги. Предвид задължителния елемент в ползването на тази услуга, следва да се определят и пределни цени за нейното използване. Промяната в чл.22, ал.4 и създаването на нова ал. 5 е необходимо, за да има законова разпоредба, въз основа на която в методиката да се определят пределни цени за автогарово обслужване.

5. В чл.42, ал.2 се добавя текста:

„ При извършване на вътрешни редовни превози отговорността на превозвача е до размера на определената от закона максимална застраховка „ Злополука“.

Мотиви : разпоредбата на чл.2, т.4 от Регламент 181/2011г. дава възможност да се освободят вътрешните редовни превози от

прилагането му за срок от четири години с възможност за еднократно подновяване, тоест общо за осем години, или до 2021г. Предвид това и предвид факта, че съгласно българското законодателство регламентиращо застрахователните услуги, размера на максималното предвидено обезщетение не съответства на предвиденото в Регламент 181 /2011г., следва да се приложи посочената по-горе мярка.

6. Създава се нов чл.43а:

Чл.43а. Превозвачът се освобождава от отговорност, ако увреждането по чл. 42 е причинено изцяло по вина на водача или на други лица, изпълняващи функции по превоза, когато превозното средство е технически изправно.

7. Чл.106а, ал. 1, т.3б се правят следните изменения:

- след думите „специализиран превоз“ се добавя „превоз за собствена сметка, споделен превоз, рентакар“.

8.Чл.106а, т. 4 се изменя така:

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

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

б) извършва обществен превоз на пътници без редовно издадени лиценз, разрешение, документ за регистрация или други документи, които се изискват от регламент на европейските институции, от този закон и от подзаконовите нормативни актове по прилагането му – за срок от 6 месеца.

в) обществен превоз на пътници по автобусни линии под формата на случаен или специализиран превоз или превоз за собствена сметка, споделен превоз, рентакар – за срок от 1 година.

МОТИВИ: С оглед проблемите с нерегламентирания превоз и невъзможността за контрол, както и добилите популярност така наречени споделени превози и рентакар, под чиято форма се извършват нерегламентирани превози на пътници, считаме че следва да се въведът посочените мерки.

9. § 1. От Допълнителните разпоредби т. 1 и т. 3 се изменят така:

§ 1. По смисъла на този закон:

1. „Обществен превоз“ е регулярен и повтарящ се превоз между две или повече точки, или превоз срещу заплащане или друга икономическа облага, който се извършва с моторно превозно средство и е търговска дейност по смисъла на ЗАВП и действащите нормативни документи.

3. "Превоз на пътници" е дейност на физическо или юридическо лице, регистрирано като търговец, или на всяко лице, образувало предприятие, което по предмет и обем изисква неговите дела да се водят по търговски начин, което лице извършва регулярен и повтарящ се превоз на пътници между две или повече точки, или превоз на пътници срещу заплащане или друга икономическа облага, която се осъществява със моторни превозни средства за превоз на пътници, независимо дали са натоварени или не.

5. (изм. - ДВ, бр. 11 от 2002 г., изм. - ДВ, бр. 99 от 2003 г., в сила от 12.12.2003 г.) "Превозвач" е всяко физическо или юридическо лице, регистрирано като търговец, или всяко лице, образувало предприятие, което по предмет и обем изисква неговите дела да се водят по търговски начин, което извършва обществен превоз на пътници и товари с помощта на превозни средства, предназначени за тази цел.

10. Създава се нова т.49.

49. „Регулярен и повтарящ се превоз между две или повече точки“ е превоз осъществяван повече от един път в рамките на календарен месец.

11. Създава се нова т.50

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

МОТИВИ: От особена важност за справяне с нелоялната конкуренция и нерегламентирания превоз на пътници е да се даде дефиниция на термина „обществен превоз“, „превоз на пътници“, „превозвач“. За да се осъществява качествен контрол, понятието не следва да изключва какъвто и да било превоз осъществяван регулярно и повтаряемо или срещу заплащане или друга икономическа облага. В тази връзка следва да се даде и дефиниция на термините по т. 49 и 50.

С уважение, 

Галя Топалова,

Председател на УС на НСАПБ

