



**КОНФЕДЕРАЦИЯ
НА АВТОБУСНИТЕ
ПРЕВОЗВАЧИ**

CONFEDERATION OF BUS CARRIERS

Адрес: гр. София, бул. „Княгиня Мария Луиза“ №100
Тел.: +359 898 617 897
Email: kap.bg@abv.bg

Изм. № 004/03.02.2020 г.

**ДО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
НА КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯТА**

Уважаеми господин Летифов,

Във връзка с приетият на първо четене Закон за автомобилните превози, представям на Вашето внимание предложенията на Конфедерация на автобусните превозвачи:

- 1. Предлагаме за осъществяване на дейността „превозвач“ да се изисква задължителна регистрация по ДДС:** Чл. 6. (Изм. - ДВ, бр. 99 от 2003 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 92 от 2005 г., бр. 85 от 2006 г., в сила от 1.01.2007 г., бр. 60 от 2014 г.) Обществен превоз на пътници и товари се извършва от превозвач, **регистриран по закона за ДДС**, който притежава лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, лиценз за извършване на международен превоз на пътници или товари - лиценз на Общността, или удостоверение за регистрация - за извършване на таксиметрови превози на пътници, и документи, които се изискват от този закон. Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" води регистър на моторните превозни средства към лицензите на Общността и лицензите за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България.
- 2. В чл.7, се създава нова ал.8, т.4, която касае наличието на експлоатационен център.** Така формулиран текста, не дава яснота относно това какво следва да се разбира под термина „експлоатационен център”. Не става ясно дали следва да се приема като гаражна или сервизна база на превозвача, още повече, че не е ясно какво следва да се разбира под „техническо оборудване и съоръжения”. В тази връзка предлагаме да се даде дефиниция на „експлоатационен център” и текста „техническо оборудване и съоръжения” да се премахне.
- 3. Предлагаме следната редакция на Чл.7б, ал.(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 безопасителни колани за водача и пътниците.

Мотивите ни за това са следните: От средата на 2022г., по решение на Европейската комисия, ще влязат в сила разпоредбите на РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно изискванията за одобрение на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/... и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009, касаещи оборудването на МПС със „записващо устройство за инциденти (злополуки)“. По смисъла на този Регламент, „записващо устройство за инциденти (злополуки)“ означава система за

записване и съхраняване на критични параметри и информация, свързани със злополуки, преди, по време на и след сблъсък;

Приетият в Закона за автомобилните превози текст, касаещ видеонаблюдението казва: „(2) (Нова – ДВ, бр. 80 от 2018 г., в сила от 28.03.2020 г. относно устройствата за мобилно видеонаблюдение) 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 текста, предполага въвеждането на видеонаблюдение в превозните средства, което по никакъв начин не би допринесло за пътната безопасност и предполага лобистки интереси. 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 Съюза 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.

Към настоящият момент предвид задължителният елемент за осигуряване на видеонаблюдение в автобусите, офертите, които получаваме са за цени от 1000 до 4000лв., в зависимост от дължината на МПС. Това ще бъде непосилна инвестиция за бранша, тъй като при 15 000 автобуса говорим за суми от порядъка на минимум 40 млн.лв. Предполагаме, че въвеждането на системата за записване, така нареченото „записващо устройство за инциденти“, също би било непосилно скъпо за въвеждане от българските превозвачи, още повече, че нямаме представа, колко би струвало, с оглед на това, че изискването ще бъде само за произведения от 2022г. МПС и към днешна дата нямаме нужната информация.

Именно заради това, предлагаме към настоящият момент текста касаещ видеонаблюдението да да бъде отменен, с оглед въвеждането на задължителното оборудване на МПС със „записващо устройство за инциденти (злополуки)“ на новите превозни средства от 2022г.

В случай, че считате за необходимо въвеждането на това изискване и за стари МПС, което противоречи на европейската практика, предлагаме да бъде изменен текста на чл.7б, ал.2, от ЗАП, като „устройство за мобилно видеонаблюдение“, се замени със „записващо устройство за инциденти (злополуки)“, като срокът за въвеждане да бъде съобразен с този в Регламента- 2022г.

4. Предлагаме следните изменения в Чл. 22, ал.1, т. 2 „ с повече от една автогара общинският съвет, след съгласуване и сключен договор между превозвача и съответната автогара, определя автогарите, които са начални, междинни и крайни спирки по маршрута на автобусните линии, имащи спирка в това населено място;

5. Предлагаме в чл.22, ал.1 да се създаде нова т. 4: „В случаите, при които съответната автогара и превозвачът не сключат договор за съответното автогарово обслужване, общинският съвет определя автоспирките, които са начални, междинни и крайни по маршрута на автобусните линии, имащи спирка в съответното населено място”.
6. Предлагаме в чл.94, ал.2, да се премахне текста „ и багажни разписки”. Багажната разписка не е ценен документ, не касае финансовата отчетност на превозвача и предвидената санкция е несъразмерна с извършеното нарушение. Отношенията между превозвача и пътника, по отношение на превозвания багаж са уредени в чл.45-чл.47, Раздел II от ЗАВП, Отговорност на превозвача по договора за превоз на пътници, където са предвидени и съответните обезщетения при превоз на багаж.
Освен това в чл.96, ал. 5, т.2, б. а от ЗАВП е предвидена санкция за същото нарушение: 2. (изм. – ДВ, бр. 9 от 2017 г.) който допусне или разпореди: а) извършване на превоз на багаж по автобусна линия без издаване на багажна разписка;
7. В чл.102, ал.(5) е предвидена следната санкция: (Нова - ДВ, бр. 17 от 2011 г., изм., бр. 9 от 2017 г.) На превозвач, който не разпореди или не осигури моторното му превозно средство за обществен превоз по автобусни линии да спира на определените спирки, се налага имуществена санкция 500 лв.
Считаме, че така действащият текст следва да бъде отменен. Технически, превозвачът не би могъл да осъществи контрол върху действията на водача и да „осигури” спиране на съответната спирка. В ал.4 на същия член от закона е предвидена санкция за водача, ако не спре на съответната спирка. Многократно сме изпадали в ситуации, при които на съответната спирка няма пътници нито за качване, нито за слизване и при спиране на МПС на спирката възникват и спорове с пътниците в автобуса. Единственото, което превозвачът може да направи в тази ситуация е да издаде заповед, с която да „разпореди” на водача да спира на определените в разписанието спирки.
В тази връзка предлагаме и в ал.4 да се извърши следната промяна: „Водач на моторно превозно средство за обществен превоз по автобусни линии, който не спира на определените спирки, **при наличието на пътници за слизване или за качване**, или който откаже да превози лице, притежаващо издаден по съответния ред превозен документ, се наказва с глоба 300 лв.
8. В чл.104, предлагаме намаляване на глобите и от ал.8 до ал.12, като същите се редуцират с 50%.
9. В чл.106а, ал.2, т.4, б.в, предлагаме следната редакция: „ извършва обществен превоз на пътници по автобусни линии под формата на превоз за собствена сметка, случаен, специализиран или таксиметров превоз на пътници или с други леки автомобили – за срок от 1 година.
10. В т.28 от Допълнителните разпоредби, така предложеното изменение на дефиницията за „Системно” нарушение е в противоречие с дефиницията в останалите нормативни актове и с установената съдебна практика относно „системните нарушения” и считаме, че предложеното изменение не следва да се приема.
11. Предлагаме да се създаде нов член в НК, в Глава шеста – Престъпления против стопанството, Раздел II – Престъпления в отделните стопански отрасли, чл.234г., със следните текстове:
 - (1) „Който без съответното разрешение, регистрация или лиценз, извършва обществен превоз на пътници, за които се изисква такова разрешение, регистрация или лиценз от регламент на европейските институции, закон или от подзаконов нормативен акт по прилагането му, се наказва с лишаване от свобода от три до пет години и с конфискация на МПС, с което се извършва превоза.
 - (2) Когато с дейността по ал. 1 са причинени другиму значителни вреди или са получени значителни неправомерни доходи, наказанието е лишаване от свобода от пет до десет години и глоба от пет хиляди до десет хиляди лева, като съдът може да постанови и конфискация на част или на цялото имущество на дееца.
 - (3) Когато дейността по ал.1 е извършена от две или повече лица, сговорили се предварително за нейното осъществяване, е извършено чрез използването на неистински или подправен документ, или документ с невярно съдържание, наказанието

е лишаване от свобода от пет до десет години и глоба от пет хиляди до десет хиляди лева, като съдът може да постанови и конфискация на част или на цялото имущество на деца.

03.02.2020г.
Гр. София

С уважение:

Магдалена Милтенова - Председател на КАП

ФЕДЕРАЦИЯ
АВТОБУСНИТЕ
ВОЗВАЧИ
OF BUS CARRIERS