



НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ НА БЪЛГАРСКИТЕ
ПРЕВОЗВАЧИ

ДО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА НАРОДНОТО
СЪБРАНИЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ДО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА КОМИСИЯ ПО
ТРАНСПОРТ, ИНФОРМАЦИОННИ
ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯ

СТАНОВИЩЕ

от Национално сдружение на българските, с ЕИК
177183647, представлявано от Александър
Чакъров в качеството му на председател на
Управителния съвет, с адрес за кореспонденция:
гр. София, п.к.1532, ул. „Цар Борис III“ № 29

Във връзка с изменение на Закона за автомобилните
превози

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАЯНЧЕВА,

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЛЕТИФОВ,

В настоящето становище акцентираме на направените от нас предложения по време на общественото обсъждане, като отново желаем да отбележим, че комуникацията между неправителствения сектор и вносителите на предложенията за изменения на Закона за автомобилните превози (ЗАвтП), с оглед контекста на направеното изказване от ресорния зам.- министър за диалогичност, е нарушена и не съществува, затова изключително много разчитаме на разбиране на проблемите от Ваша страна.

Многократно сме поставяли въпроса относно привидното минаване на преглед и получаване на психическа годност от водачите на товарни автомобили, затова смятаме, че чл.7а, ал.2 от ЗАвтП би следвало да бъде отменен и на негово място да бъде създаден механизъм за контрол на системните нарушители, който да се основава на индивидуална

оценка на извършените нарушения. Държавната администрация разполага с достатъчно информация относно влезлите в сила наказателни постановления, електронни фишове и присъди, тя би била достатъчна за поддържане на създадените и към настоящия момент досиета на водачите. С оглед броя на извършените нарушения би могло да се стигне до справедлив и обективен механизъм.

Друг изключително важен въпрос е свързан с отговорността на превозвача за личните, било то и професионални документи издадени на водачите на транспортните фирми. Считаме, че превозвачът може да следи и отговаря дали лицата назначени на трудови правоотношения отговарят на изискванията за заемане на длъжността **само и единствено към момента на сключване на трудовия договор**, респективно при първото предаване на товарния автомобил.

Предлагаме следната редакция на **чл. 7а, ал. 2**: *„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 което съответствие следят към момента на назначаване на водачите“*, и на **чл. 7б, ал. 1**: *„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 което съответствие следят към момента на назначаване на водачите. 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“*.

Изключително важна промяна, която е дългоочаквана от много време е намаляването на сроковете за издаване на Лицензи на Общността, заверени копия към Лицензите или удостоверенията за обществен превоз на пътници и товари, както и вписването на настъпили промени в обстоятелствата към лиценза. Освен, че липсва диалог по конкретната

материя, липсва всякаква комуникация с Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, това означава, че дори не можеш да осъществиш телефонна връзка с разглеждащия административната преписка. Сроковете в новото предложение трябва да бъдат изчислявани по еднакъв начин в „дни“, „календарни дни“ или „работни дни“. Определянето на срокове по различен начин води до объркване и до изравняване по времетраене например на бърза и обикновена поръчка, тъй като едното е записано в „работни дни“, а другото в „календарни дни“, както е в чл. 8, ал. 4 и ал. 5 (нови). При това положение ще се получи така, че няма никакво значение дали е бърза или обикновена поръчка.

Предложението ни за промяна на **чл. 8, ал. 3** (нова) е следното: *„При нередовности и /или непълноти на представените документи по ал. 2 Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ в срок от 2 работни дни при бърза поръчка и 7 работни дни при обикновена, уведомява лицето електронно или писмено и дава срок 10 работни дни за отстраняването им. При неотстраняване на нередовностите и/или непредоставяне на необходимата информация в срока, административното производство се прекратява.“*

Предлагаме промяна и на чл. 8, ал. 5 (нова): *„Издаването на лиценз или продължаването на срока му се извършва в срок 14 работни дни от подаване на заявлението или от отстраняване на непълнотите по ал. 3, при обикновена поръчка и в срок до 3 работни дни при бърза поръчка.“*

Материята, която регламентира пътната помощ и нормите посочени във връзка с декларативния режим, касаещ подаване на информация относно превозните средства, извършващи дейността не би следвало да важат за лицензирани превозвачи. Причината е че лицензирането е по-степен много по-тежък режим и изисквания, които са поставени пред фирмите са много повече. От друга страна не можем да създаваме непрекъснато административни правила, които да пречат на всякаква законово извършваща се дейност, нашето предложение е *ако лицензиран превозвач има автомобил с който извършва пътна помощ то нека отбелязва това към заявлението за вписване към лиценза.*

За наше огромно съжаление превишаването със служебни права е ежедневие в нашия сектор, видно и от интензитета на акциите на разследващите органи в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и нейните териториални отдели. Това е и една от

причините да предложим отпадането на принудителните административни мерки, когато те касая административна услуга, която трябва да бъде извършена от служители на ресорната агенция. Увеличаването на срока на тази мярка е равносилно на увеличаване на репресията върху превозвачите, извършващи своята дейност законосъобразно. Считаме, че липсата на организация в отдел „Лицензи“ на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ не би следвало да е причина превозвачите да получават принудителни административни мерки затова, че в продължение на месец не може да се впише или отпише превозно средство, затова, че заявлението за промяна на обстоятелствата или част от приложенията към него са загубени и не е ясно какво трябва да бъде направено. Не би следвало да се купуват превозни средства и да се чака за копие на лиценза в продължение на месец. С оглед, на което мотивираме искането си чл.106а, ал.1, т.1 да отпадне.

Промяна, която сме на мнение, че също трябва да се направи е да бъде отменен чл. 171, т.2, б. „н“ от Закона за движение по пътищата. Превозвачите могат да инструктират своите служители, могат да следят посредством различни методи дали изпълняват част от задълженията, но не могат да управляват превозните средства и да гледат през очите на своите водачи, с оглед на което считаме не само, че принудителната административна мярка за спиране от движение на товарните превозни средства е неефективна, тя дори не е и превантивна, където е предвидено спиране от движение на МПС, управлявано в участък от пътната мрежа с въведена временна забрана за движение извън населените места за срок от един месец.

Надяваме се направените от нас предложения да се вземат предвид и да спомогната за подобряване на регламентацията и организацията в сектора.

С Уважение,

Александър Чижъров

/председател на УБФ на
на НСБП

