
Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози

Публикуван на: 01.08.2012



Проектът е публикуван в електронен вид за обществено обсъждане и е на разположение в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Мотиви

Предложенията за промени в Закона за автомобилните превози са в следните групи:

I. Промени, свързани с предвиждане на мерки на национално ниво за прилагането на Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 година относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (регламента).

Регламентът урежда правилата за извършване на превози на пътници относно недопускане на дискриминация между пътниците по отношение на транспортните условия, защита на правата на пътниците в случай на произшествия, вследствие на които са причинени смърт или телесна повреда на пътник или загуба или повреда на багаж, недопускане на дискриминация и създаване на задължение за предоставяне на помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, защита на правата на пътниците в случай на отмяна на превоз или закъснение, въвеждане на задължение за предоставяне на информация на пътниците и разглеждане на жалби. Регламентът се прилага за превози на пътници с дължина на маршрута 250 км или повече. Някои от разпоредбите на регламента се прилагат и за превози с дължина на маршрута по-малка от 250 км. Това са разпоредбите, касаещи правата на пътниците с увреждания и на пътниците с намалена подвижност, а така също и разпоредбите, въвеждащи задължение за собствениците на автогари и превозвачите да обучават персонала и водачите, назначени при тях на работа, да оказват адекватна помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност. Освен посочените, задължителни за прилагане при превози на по-кратко разстояние от 250 км са разпоредбите относно правилата за предоставянето на информация на пътниците и подаването на жалби.

Регламентът предвижда възможност всяка държава-членка на Европейския съюз да предвиди правилата му да не се прилагат по отношение на вътрешните превози на пътници и превози по автобусни линии, когато значителна част от маршрута по линията е извън територията на Европейския съюз. Също така може да бъде отложено и прилагането на задължението за обучение на водачите за оказване на помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност. Тези изключения, обаче, могат да бъдат направени само при условие, че съответната държава гарантира, че нивото на защита на лица с увреждания и

на лица с намалена подвижност съгласно националните й разпоредби е най-малко същото като предвиденото в регламента. Тъй като в националното ни законодателство не са предвидени разпоредби, които са адекватни на тези в регламента и които гарантират същото ниво на защита на правата на хората с увреждания и на хората с намалена подвижност, със Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози не се предлагат изключения от прилагането на правилата на регламента.

Мерките, които всяка държава-членка на Европейския съюз следва да предвиди в националното си законодателство, за да осигури прилагането на регламента, са няколко:

1. Следва да се установи максималният размер на обезщетението, което се дължи от превозвача при причиняване на смърт или телесна повреда на пътник или при загубен или повреден багаж при извършването на превози, за които е приложим регламентът.

С § 5 относно чл. 42 и § 6 относно чл. 45, ал. 4 се предлага максималните размери на обезщетението, в случаите, в които е приложимо българското законодателство, да са предвидените в член 7, параграф 2 букви "а" и "б" от регламента. Това предложение е съобразено с икономическата реалност в страната ни.

2. На следващо място държавите-членки на Европейския съюз трябва да определят автогарите, в които ще се осигурява помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

Законопроектът предвижда това да бъде направено с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, основанието за издаването на която е допълнено и с това изискване така, както е предвидено с § 2 относно чл. 21, ал. 3.

3. Наред с посоченото по-горе, съгласно член 31 от регламента всяка държава-членка на Европейския съюз следва да установи система от санкции, приложими за нарушения на разпоредбите на регламента, които са ефективни, пропорционални и възпиращи.

С § 18 от проекта на закон относно чл. 104б – 104г, както и с § 22 относно чл. 86г от Закона за туризма са предложени съответни санкции за установени нарушения на правилата на регламента.

4. Друга мярка, осигуряваща прилагането на регламента, е определянето на орган, който отговаря за прилагането на регламента по отношение на частта от превозите на нейната територия. Предлага се контролните функции по прилагането на регламента по отношение на задълженията на превозвачите и собствениците на автогари да бъдат възложени на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" наред с останалите й функции по контрола на превозите на пътници. Контролът за спазване на задълженията на туроператорите и туристическите агенти ще се извършва от Комисията за защита на потребителите предвид възложените й със Закона за туризма контролни функции върху дейността на туроператорите и туристическите агенти.

II. Освен посочените изменения и допълнения, които имат за цел да се осигури прилагането на Регламент (ЕС) № 181/2011, в проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози са предвидени и следните изменения и допълнения:

С § 3 относно чл. 23, ал. 2 е предвидено създаването на задължение превозвачът да уведоми съответната областна структура на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" за това, че възнамерява да извърши случаен превоз, вместо задължителното издаване на разрешение за извършването на превоз, съгласно настоящия текст от закона. Изменението се предлага с цел да се улесни административната процедура преди извършването на случайните превози. Извършването на случаен превоз не следва да зависи от преценката и решението по целесъобразност на ръководителя на съответната регионална структура на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация". Поради спецификата и същността на този вид превози е необходимо и достатъчно единствено да се направи предварително уведомление, към което да се представи съответна информация за датата, часа и маршрута на превоза. Тази

информация ще се ползва от контролните органи на агенцията за извършване на проверки за това спазват ли се правилата за извършване на случайните превози.

Допълненията, предвидени с § 11 относно чл. 93б се налагат, тъй като правилата за времето за управление, прекъсване на управлението и почивките са уредени освен в Регламент (ЕО) № 561/2006 и Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международен автомобилен превоз, и в подзаконови нормативни актове, издадени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

С § 13 относно чл. 9б, ал. 6 и с § 17 относно чл. 104, ал. 14 са предвидени санкции за лицата, отговорни за извършването на предпътни прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. Изискването за извършване на предпътни технически прегледи бе въведено с едно от последните изменения на Закона за автомобилните превози, поради което е необходимо и въвеждането на санкция за неспазването му.

III. Промени, свързани с осигуряване на правна възможност за въвеждането в националното законодателство на Република България на разпоредбите на Директива 2010/40/ЕС за рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.

В изпълнение на Решение по т. 6 от 254-то заседание на Съвета по европейски въпроси, проведено на 26 юли 2011 г., е създадена временна междуведомствена работна група за изготвянето на законодателни предложения във връзка с изпълнение на ангажиментите на Република България, произтичащи от Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 година относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.

Работната група проведе поредица от срещи, на които бяха обсъдени възможностите за транспониране на правилата за интелигентните транспортни системи в националното законодателство, като предвид хоризонталния характер на директивата, издаването на постановление на Министерския съвет бе определено като най-подходящ вариант за постигане на целта. По време на междуведомственото съгласуване на проекта на постановление, дирекция "Правна" на Министерския съвет изрази категоричното становище, че не е налице правно основание за приемането от Министерския съвет на цитираното постановление и че за целта следва да се предвиди такова в закон, още повече че с постановлението се предвиждат функции на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, свързани с внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт.

Интелигентните транспортни системи попадат в обхвата на транспортната политика, поради което отговорността за координираното и последователно внедряване и използване на интелигентните транспортни системи на територията на Република България следва да бъде възложено на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. В тази връзка, предложеният законопроект задължава министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да координира дейностите при внедряване и използване на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и интерфейси с останалите видове транспорт.

За подпомагане задълженията на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, с проекта на закон се предлага създаването на Съвет по интелигентни транспортни системи с консултативни функции. Предвидено е Съветът да консултира министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при осъществяване на правомощията му в областта на интелигентни транспортни системи, както и да осъществява следните дейности: изготвяне на национален план за действие за внедряване и използване на интелигентни транспортни системи, обсъждане на доклад с

информация относно напредъка по националните дейности и проекти по отношение на приоритетните области за използване на спецификации и стандарти за интелигентни транспортни системи, подготовка на предложения за изменения в правното регулиране и в областта на ефективното внедряване на интелигентни транспортни системи, даване на становища по нормативни актове и по други въпроси, свързани с внедряването на интелигентни транспортни системи. Дейността на съвета по интелигентни транспортни системи ще се подпомага организационно-технически от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

В проекта на закон са предвидени конкретните правила, свързани с внедряването и използването на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и интерфейси с останалите видове транспорт, да се определят в наредба на Министерския съвет. Наредбата ще предвиди внедряването на приложения и услуги за интелигентни транспортни системи на територията на Република България да се осъществява при изпълнение на условията, съдържащи се в приетите от Европейската комисия спецификации и в приетите от органите по стандартизация стандарти в следните приоритетни области:

1. оптимално използване на данните за пътищата, движението по тях и пътуванията;
2. непрекъснатост на услугите за интелигентни транспортни системи за управление на движението и товарните превози;
3. приложения за интелигентни транспортни системи за пътна безопасност и сигурност;
4. свързване на превозното средство с транспортната инфраструктура.

Приоритетните действия по изброените приоритетни области включват предоставяне на:

- а) информационни услуги за мултимодални превози;
- б) информационни услуги в реално време за движението по пътищата;
- в) минимална универсална информация за движението, свързана с безопасността на движението по пътищата, в случаите когато това е възможно, като информацията ще бъде безплатна за потребителите, както и събиране на данни и изработване на процедури за предоставяне на такава информация;
- г) оперативно съвместима система "eCall" в Европейския съюз;
- д) информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства;
- е) резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства.

До 27 февруари 2013 г. Европейската комисия следва да приеме конкретни спецификации по всяко от горепосочените приоритетни действия, за да предотврати създаването на различни и несинхронизирани приложения и услуги за интелигентни транспортни системи на територията на Европейския съюз. Предвижданите стандарти за приложения и услуги за интелигентни транспортни системи ще бъдат приемани съответно от органите по стандартизация.

Въз основа на направените през 2006 г. изводи от ревизията на Бялата книга за транспортна политика от 2001 година, Европейската Комисия изготви План за действие относно интелигентните транспортни системи в автомобилния транспорт. Внедряването на приложения за интелигентни транспортни системи на общоевропейско равнище, което да обхваща всички начини на пътуване, обаче бе затруднено, поради липсата на общоевропейска рамка за комбиниране на автомобилния с другите видове транспорт. В тази връзка, през 2008 г. Европейската комисия предложи използването на (рамкова) директива като най-подходящ начин за постигане на стандартизация и оперативна съвместимост между отделните услуги и системи за интелигентни транспортни системи в различните видове транспорт. В този смисъл, Директива 2010/40/ЕС предоставя необходимата рамка за изпълнение на Плана за действие на Европейската комисия

относно интелигентните транспортни системи.

Внедряването на приложения и услуги за интелигентни транспортни системи ще осигури цялостно подобряване на ефективността и безопасността на пътния транспорт, както и минимизиране на негативното влияние на транспорта върху околната среда. Сред примерите за прилагане на интелигентни транспортни системи в автомобилния транспорт са системите за управление, наблюдение и контрол на движението в градовете и по автомагистралите, системите за безопасност на превозните средства, електронните системи за събиране на пътни такси за изминато разстояние (ТОЛ такси), сателитните системи за навигация по пътищата, единния европейски телефон за спешни и аварийни обаждания (телефон 112) и др.

Законопроектът ще има положително въздействие за развитието на автомобилния транспорт и пътната инфраструктура, при което особено важен е социално-икономическият ефект от намаляването на пътнотранспортните произшествия, опазването на околната среда и оптимизирането на сектора.

Пълният текст на Проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози може да се види в **Приложението**.

Лица за контакт:

Светлана Чаушева – директор на дирекция "АПОФСД", ИА "АА",
тел. 02/9308836,
e-mail: schausheva@rta.government.bg;

Златомира Тодорова - младши експерт в дирекция "Европейска координация и международно сътрудничество", МТИТС,
тел. 02/ 9409 546,
e-mail: ztodorova@mtitc.government

Приложение

» [Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози \(обн., ДВ, бр. 82 от 1999 г.; изм., бр. 11 и 45 от 2002 г., бр. 99 от 2003 г., бр. 70 от 2004 г., бр. 88, 92, 95, 102, 103 и 105 от 2005 г., бр. 30, 85, 92 и 102 от 2006 г., бр. 42, 80 и 109 от 2007 г., бр. 102 от 2008 г., бр. 93 от 2009 г., бр. 41 от 2010 г., бр. 17 от 2011 г., бр. 38 и 50 от 2012 г.\) \(73 KB\)](#)