**С П Р А В К А**

за отразяване на постъпилите становища от общественото обсъждане в периода 27.06.2024 г. – 29.07.2024 г. относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-14 от 27.08.2009 г. за начина на провеждане, обхвата и организацията на контролните проверки на пътя и в предприятията и за класифицирането на превозвачите и на лицата, извършващи превози за собствена сметка

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Изготвил становището** | **Предложение** | **Отразяване на становището** | **Мотиви** |
| БИТСА | В мотивите е посочено, че с проекта се цели да бъдат въведени в националното законодателство изискванията на Директива (ЕС) 2022/1999 на Европейския  парламент и на Съвета от 19 октомври 2022 година относно единните процедури за проверка на автомобилния превоз на опасни товари (OB, L 274 от 24.10.2022 г.) (Директива (ЕС) 2022/1999) и да се осигурят мерки за прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/695 на Комисията от 2 май 2022  година за установяване на правила за прилагането на Директива № 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общата формула за изчисляване на степента на риска за транспортните предприятия (OB, L 129 от 3.5.2022 г.) и на Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/694 на Комисията от 2 май 2022 година за изменение на Регламент (ЕС) 2016/403 по отношение на нови тежки нарушения на правилата на Съюза, които могат да доведат до загуба на добрата репутация на автомобилния превозвач (OB, L 129 от 3.5.2022 г.).“.В същото време в сега действащата наредба, на първо място в чл. 8 е посочено, че „Контролните проверки за осъществяване на автомобилните превози в съответствие с изискванията на Закона за автомобилните превози, подзаконовите нормативни актове по прилагането му и регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014) се организират и извършват от Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" (ИА "АА")“. Никъде не става ясно, че се извършват проверки в съответствие с Директива (ЕС) 2022/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 19 октомври 2022 година. В Директивата има и други изисквания освен обмен на информация, докладване за тежки нарушения и контролен лист. Считаме, че предложените текстове нямат пълно съответствие за въвеждане в националното законодателство на Директива (ЕС) 2022/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 19 октомври 2022 година.  | Не се приема. | Директива (ЕС) 2022/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 19 октомври 2022 година относно единните процедури за проверка на автомобилния превоз на опасни товари правилно се транспонира с предложения проект, видно и от Таблицата на съответствието с правото на Европейския съюз. Последният документ е съгласуван от Работна група № 9 „Транспортна политика“ съгласно Постановление № 85 на МС от 2007 г. за координация по въпросите на Европейския съюз, в чийто състав са включени представители на Министерския съвет, както и на другите министерства. |
| На второ място искаме да уточним, че Наредба Н-14/27.08.2009 г. на МТС транспонира Директива 2014/45 на ЕП и на Съвета относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО. В цитираната директива е посочен обхвата на проверките, изчисляване на тежестта на нарушенията съгласно извършваните проверки, изискванията към проверяващите, формула по която се изчислява общата степента на риска на предприятието и формула за изчисляване на годишната степен на риска. Тези формули за определяне на риска са съобразени с таблицата на нарушенията към директивата и нямат нищо общо с определянето на репутацията на превозвача както е определено в Регламент (ЕС) 2016/403 на Комисията от 18 март 2016 година за допълнение на Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на класификацията на тежките нарушения на правилата на Съюза, които могат да доведат до загуба на добрата репутация на автомобилния превозвач, и за изменение на приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и съответно формулата в Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/695 на Комисията от 2 май 2022 година за установяване на правила за прилагането на Директива № 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общата формула за изчисляване на степента на риска за транспортните предприятия, които имат съвсем други цели. Нашето виждане е, че посочените *два регламента имат отношение към Наредба № 33 от 03.11.1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България  и Наредба № 11 от 31.10.2002 г*. за международен автомобилен превоз на пътници и товари, Издадена от министъра на транспорта и съобщенията, защото те касаят репутацията на превозвача. | Не се приема. | Целта на промените касае репутацията на превозвача доколкото същата е засегната в резултат на допуснатите по брой, степен и честота нарушения съгласно нова формула за изчисление на риска.Тук от значение е новата квалификация на нарушенията в зависимост от степента им на риска за безопасността на движението, вкл. нова категория „най-тежки“ нарушения с коефициент на тежест 90, като се акцентира и на честотата на нарушенията, над която повторните се квалифицират като по- тежки.С проекта на наредба се осигурява изпълнението на Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/695 на Комисията от 2 май 2022 година **за** установяване на правила за прилагането на Директива № 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общата формула за изчисляване на степента на риска за транспортните предприятия. |
| В чл. 10, ал. 1 от действащата наредба стои старото заглавие на Директива 2006/22/ЕО, а именно „Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/559/ЕИО на Съвета (ОВ L 102 от 11.04.2006 г., стр. 35-44, специално издание на български език: Глава 07, Том 15, стр. 187-195)“, което е изменено с чл. 2 на Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012 | Приема се. | Отразено в § 1, т. 1 и § 5 от проекта. |
| Има още множество пропуски, неточности и грешки при опита за въвеждане в националното законодателство на посочените по-горе европейски документи, за това считаме, че предложеният проект трябва да се оттегли и преразгледа преди да бъде приет. Изразяваме нашата готовност да съдействаме, ако е необходимо при изготвянето на нов проект. | Не се приема. | Директива (ЕС) 2022/1999 правилно се транспонира с предложения проект, което е видно и от Таблицата на съответствието с правото на Европейския съюз, съгласувана от Работна група № 9 „Транспортна политика“ съгласно Постановление № 85 на МС от 2007 г. за координация по въпросите на Европейския съюз. |
| АЕБТРИ | В предложения проект са смесени две, умишлено отделени от европейските законодатели, различни класификации на нарушенията, които трябва да се прилагат за различни цели, а именно:1. Класификация на нарушенията, които в допълнение на определени в приложение IV към Регламент (ЕО) № 1071/2009, могат да доведат до загуба на добрата репутация на автомобилен превозвач (чл. 1, 1 на Регламент (ЕС) 2016/403, Приложение I; допълнена с Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/694, Приложение I). Тя включва освен нарушенията, водещи до риск от тежки наранявания и смъртни случаи, също така и до нарушаване на конкуренцията на пазара на автомобилни превози (т.е. много по-широк кръг разпоредби) и има отношение единствено към достъпа до професията автомобилен превозвач.2. Класификация на нарушенията, въз основа на които се класифицира риска за предприятията на базата на относителния брой и тежестта на нарушенията само Регламент (ЕО) № 561/2006 или Регламент (ЕС) № 165/2014, или на националните разпоредби за транспониране на Директива 2002/15/ЕО, извършени от отделно предприятие (чл. 9, 1. На Директива 2006/22/ЕО, допълнена с Регламент (ЕС) 2016/403, чл. 2 и Приложение III и с Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/694, Приложение III), т.е. само тези разпоредби, които имат пряко отношение към безопасността на движението по пътищата.Ето защо предлагаме в проекта да бъдат направени следните промени: |  |  |
| * В **§ 3 да отпаднат т. 1 и 6**

Мотиви:Регламент (ЕС) 2016/403, Приложение II, заменено с Приложение II на Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/694 определя максималната честота на нарушенията от Приложение I, т.е. свързани с добрата репутация на превозвача, над която повторните тежки нарушения се разглеждат като по-тежки, което няма общо с формулата за определяне на степента на риска на предприятията. | Не се приема. | Допълнението в т. 1 на чл. 19, ал. 1 е съобразено с разпоредбата на чл. 9, параграф 1, втора алинея от Директива 2006/22/ЕО, съгласно който общата формула отчита броя, тежестта и честотата на възникване на нарушения и резултатите от проверки, а в т. 6 е направена препратка към Приложение II „Честота на възникване на тежки нарушения“ към Регламент (ЕС) 2016/403.  |
| * В **§ 3, т. 3 да отпадне текстът „Приложение I и“**

Мотиви:Определянето на риска на предприятията следва да се извършва въз основа на нарушенията на разпоредбите , които са пряко свързани с безопасността на движението по пътищата (само от Приложение III на Регламент 2016/403), а именно Регламент (ЕО) № 561/2006 за времето на управление, прекъсванията и почивките на водачите, Регламент (ЕС) № 165/2014 за тахографите, с които те се контролират, и Директива 2002/15/ЕО за работното време на мобилните работници.Оценката на риска на предприятията се прави с цел провеждане на целенасочени проверки на пътя, като предприятията с висока степен на риск се проверяват по-щателно и по-често (чл. 9, 1 на Директива 2006/22/ЕО), за разлика от предприятията, които редовно спазват правилата. Европейските законодатели са се съобразили със спецификата на тези проверки, които би трябвало да траят максимално кратко с цел да не нарушават комфорта на пътниците и веригите за доставки. Останалите нарушения (по Приложение I), изискващи по-задълбочено проучване и допълнителни доказателства би следвало да се проверяват главно в помещенията на предприятията.Правилното транспониране на директивата за оценка на риска на предприятията ще допринесе за уеднаквяване на условията на конкуренцията на превозвачите в ЕС. | Не се приема. | В Приложение I към Регламент (ЕС) 2016/403 изрично е посочено, че нарушенията са разделени в три категории на тежест в зависимост от вероятността да предизвикат опасност от смърт или тежки наранявания, т.е. те са пряко свързани с безопасността на движението по пътищата.Директива (ЕС) 2022/1999 правилно се транспонира с предложения проект, което е видно и от Таблицата на съответствието с Правото на Европейския съюз, която е съгласувана от Работна група № 9 „Транспортна политика“ съгласно Постановление № 85 на МС от 2007 г. за координация по въпросите на Европейския съюз. |
| В § 1 терминът „пътна проверка“ да се замени с „проверка на пътя“, използван в наредбата. | Приема се. | Отразено в § 2 от проекта. |
| В контролния лист „17. Сертификат за обучение на водача“ да се замени със „17. ADR – свидетелство за водач, превозващ опасни товари“ и „14. Писмени указания“ – с „14. Писмени инструкции“, съгласно Наредба 40/2004 и образеца, посочен на сайта на ИААА. | Приема се. | Отразено в § 7 от проекта. |