



АСОЦИАЦИЯ НА БЪЛГАРСКИТЕ ЗАСТРАХОВАТЕЛИ

Изх. №-19-63/22.11.2019 г.

ДО:

Министерство на транспорта,
информационните технологии и съобщенията

Изпълнителна агенция „Автомобилна
администрация“

Държавна агенция „Безопасност на движението по
пътищата“

ОТНОСНО: Становище по Законопроект за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози и Закона за движението по пътищата

Уважаеми Г-н Министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията,
Уважаема Г-жо Председател на ДА „Безопасност на движението по пътищата“,
Уважаеми Г-н Изпълнителен директор на ИА „Автомобилна администрация“,

Във връзка с обявеното на сайта за обществени консултации на Министерския съвет на РБ обществено обсъждане на Законопроект за изменение и допълнение (ЗИД) на Закона за автомобилните превози, с който се изменят и допълват и някои текстове на Закона за движение по пътищата (ЗДв.П), от Сдружение „Асоциация на Българските Застрахователи“ (АБЗ), представяме на Вашето внимание някои коментари и становища, *както следва*:

1. Считаме, че лиценз и регистрация следва да се изискват при превозите с атракционна цел. В този смисъл считаме, че създаването с §1 на ЗИД на ЗАвт.П на нова т. 10 в ал. 3 на чл. 6, предвиждаща **изключение от правилото за изискване на лиценз и регистрация при превозите с атракционна цел**, няма да е правилно, доколкото превозите с атракционна цел не са нито извънредни превози, нито превози, извършвани от определени специализирани ведомства, нито някакъв друг вид превози от извънреден характер или с понижен риск, като предвид това **няма основание те да бъдат изключвани от общия лицензионен режим**. При това тези превози представляват **превоз на пътници**, като предвид това **генерират висок риск** и следва да бъдат извършвани от лицензирани за това превозвачи. В тази връзка считаме, че за този вид превози не следва да има само регистрационен уведомителен режим, по смисъла на промените в чл. 24г., предвидени с §22 от ЗИД на ЗАвт.П., а следва да има лицензионен режим, със специални проверки и грижа за безопасността на тези превози.

2. Считаме, че е необходима **допълнителна, последователна и пълноценна регламентация на превозите с атракционна цел**, доколкото, както вече се спомена по-горе, те **представляват превоз на пътници**, като предвид това **генерират висок риск**. Следва да бъдат обмислени и регламентирани ясни и адекватни изисквания, свързани с **безопасността на пътниците при такива превози**, включително за обезопасяването на пътниците в съответните превозни средства със съответни предпазни средства (колани, други). Това е видимо необходимо, особено ако се вземе предвид, че по дефиницията на новата точка 57 на § 1 от Допълнителните разпоредби, въведена с §50 на ЗИД на ЗАП, тези превози се извършват с ремаркета, често открити или без врати и прозорци, което **създава допълнителни и непренебрежими рискове за безопасността**.

3. Считаме, че във връзка с превозите с атракционна цел следва да се изясни въпросът, който възниква в практиката, по данни от наши членове, а именно **изрично да се посочи, че те**

представляват средства за обществен превоз на пътници и че за тях превозвачът следва да има и да поддържа задължителна застраховка Злополука на пътниците, по смисъла на чл. 471, ал.1 от КЗ.

4. Считаме за неправилно въвеждането с § 25 и §27 на ЗИД на ЗАП на **изрично посочени часове** в нормите на чл. 29б, ал. 1 и чл. 35, ал. 2 от ЗАвт. П. Замяната на думите „*през светлата част на денонощието*“ с думите „*в часовия диапазон между 06:00 и 21:00 часа*“ **не би била адекватна на целта на посочените норми**, тъй като забраната за превози през тъмната част на денонощието, съгласно тези нормативни текстове, е обусловена именно от **липсата на дневна светлина, което обуславя по-висок риск**. С тези промени ще се загуби целта на посочените норми, тъй като ако промените в тях бъдат въведени както е записано в ЗИД, такива превози ще могат да се правят в тъмната част от денонощието, **при липса на дневна светлина**, при това особено и най-вече през зимния период, когато поначало рискът е по-висок и когато светлата част на денонощието приключва далеч преди 21.00 часа. Считаме така предвидените промени за неадекватни и съществено увеличаващи рисковете за безопасността на тези превози. Същото важи и за промяната в ал. 5 на чл. 93 от ЗАвтП, предприета с §36 от ЗИД на ЗАвтП и за промяната в чл. 96б, ал. 1 от ЗАвтП, предприета с § 43 от ЗИД на ЗАвтП.

5. Считаме за принципно неправилна предвидената с § 28 от ЗИД на ЗАвтП промяна в чл. 36, ал. 1, съгласно която думите „*да издава*“ се заменят с „*да осигури издаването на*“. Това би било некоректно като нормативен текст, той създава неяснота и може да създаде само проблеми при прилагането на нормата. **Издаването на превозен документ следва да е именно задължение на превозвача, тъй като превозния документ, издаден от превозвача, създава правната връзка между превозвача и пътника, респективно материализира и обуславя отговорността на превозвача** - в този смисъл не е ясно какво ще следва да значи „*да осигури издаването на*“. Считаме, че досегашния текст следва да остане, като именно **превозвачът следва да издава превозния документ** или поне да осигури такъв да бъде издаден валидно от негово име и за негова сметка от друго лице, при наличие на съответните оправомощавания, по силата на договор или по друг начин, на това лице.

6. Считаме за принципно неправилни промените, предприети с § 29 и § 31 на ЗИД на ЗАвтП, по силата на които се изменят чл. 37, ал. 1 и чл. 41, ал. 1 на ЗАвт.П, като в посочените нормативни текстове думата „превозвачът“ се заменя с „водачът“. Багажната разписка установява принадлежността на багажа към пътника. Именно **превозвачът следва да издава такава разписка, тъй като тя обуславя отговорността му за багажа** – превозвачът може да издаде такава разписка и чрез назначения от него водач, но **багажната разписка би следвало да се издава от името и за сметка на превозвача**. Съответно, именно превозвачът следва да предава багажа на пътника, доколкото това е негова основна отговорност, като би могъл да стори това и чрез назначения от него водач. Така или иначе **превозвачът следва да бъде задълженото лице**, а не водачът. Посочените промени в описаните нормативни текстове ще са некоректни.

7. Принципно сме против и считаме за принципно неправилно намаляването на размера на санкциите за нарушения на ЗАвтП, предприети с §36, §38, §46 и др. на ЗИД на ЗАвтП. Дейностите по автомобилен превоз на пътници и товари са поначало дейности с повишен обществен риск, предвид което те следва да се изпълняват в точно съответствие с изискванията на нормите на Закона за автомобилните превози. Предвид това **считаме за непропорционално и неадекватно на повишената обществена опасност намаляването на санкции за неизпълнение на разпоредби на посочения закон** при извършване на посочената дейност по автомобилен превоз.

8. По отношение на предприеманите с § 53., т.15.3. от ЗИД на ЗАвтП промени в ЗДв.П, с които се създават нови т. 18б и 18в в § 6 от Допълнителните разпоредби на ЗДв.П и се предвиждат дефиниции на „*Индивидуално електрическо превозно средство*“ и „*Самобалансиращо се превозно*

средство“, считаме, че предложените дефиниции са непълни и неясни, като биха създали допълнителни проблеми, вместо да решат съществуващите такива. Следва да се отбележи, че не са ясни редица елементи на дефинициите, като напр. не става достатъчно ясно защо като елементи от посочените дефиниции се включва нуждата от „*спомогателна контролна система, за да се поддържа в равновесие*“. Следва да се отбележи също, че почти всички електрически превозни средства развиват скорост по-висока от бкм/ч, не просто достигаща, а често дори надхвърляща границата от 25км/ч. При това не става ясно къде и дали в дефинициите се включват някои по-особени индивидуално превозни средства, като например ховърбордове или скейтбордове с електрически двигател, както и електрическите ролери, които също със сигурност могат да развиват скорост, която е по-висока от бкм/ч и също генерират висок риск за самите ползващи ги лица или за околните. Считаме, че дефинициите следва допълнително и много добре да се обмислят, като се изследват всички напоследък често използвани превозни средства, снабдени с електрически двигател - по начин, че те да бъдат правилно и пълноценно дефинирани и предвид това правилно и адекватно регулирани със съответните нови разпоредби на ЗДв.П.

9. Считаме, че ограничението за движение на индивидуални електрически превозни средства по улици от 1-ви и 2-ри клас не би било подходящо и не би имало как реално да бъде приложено, доколкото понятията за класове на улици са понятия не на Закона за движението по пътищата, а на устройството на територията, регулирани със ЗУТ и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане. Участниците в движението по пътищата няма как да знаят дали улицата, по която се движат или ще се движат, е от 1-ви и 2-ри клас. Няма такива знаци или маркировка, които да подават такава информация на водачите при навлизане в конкретни улици, съответно, те не биха могли да бъдат задължени да не се движат по улици от съответен клас, доколкото не биха могли да бъдат задължени да наизустят градоустройствените планове за уличната регулация на населените места. Въвеждането на такива градоустройствени понятия в ЗДвП ще донесе само до объркване и до допълнителни проблеми при неговото прилагане. Следва да бъде обмислен различен подход, респективно да бъдат обмислени различни хипотези на нормите, предвиждащи забрани за движение на съответните превозни средства, за да могат тези норми реално да бъдат прилагани и да бъдат ефективни.

Надяваме се горните коментари, становища и предложения на *Асоциация на Българските Застрахователи* да бъдат разгледани и да бъдат взети предвид при разглеждането на Законопроекта за изменение и допълнение на *Закона за автомобилните превози*, с който се изменят и допълват и текстове на *Закона за движение по пътищата*, респективно да се окажат полезни при неговото разглеждане и обсъждане, с оглед търсеното и целено като краен ефект подобряване на разпоредбите на посочените нормативни актове и за повишаване на тяхната пропорционалност, съответствие и адекватност към обществените условия и нужди.

От сдружение *Асоциация на Българските Застрахователи* оставаме на разположение за допълнителни становища, дискусии и коментари по Законопроекта, при преценена от Вас необходимост.

С уважение,


Константин Велев,
Председател на Управителния съвет

