СПРАВКА

ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И СТАНОВИЩА ОТ ОБЩЕСТВЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ В ПЕРИОДА 17.03.2026 Г. – 16.04.2026 Г. ПО РЕДА НА ЧЛ. 26, АЛ. 3 ОТ ЗАКОНА ЗА НОРМАТИВНИТЕ АКТОВЕ ПО ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № 11 ОТ 31.10.2002 Г. ЗА МЕЖДУНАРОДЕН АВТОМОБИЛЕН ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ

№	Дата и начин на постъпване на становището (официално, по ел. поща, чрез Портала за обществени консултации и т.н.)	Име на лице/наименование ЮЛ	Декларирани данни дали лицето действа от свое име или защитава позиция от името на друго лице/група лица	Предложения и становища	Приети/ неприети	Мотиви
1.	04-01-00-173/24.03.2026 г.	„БОП ТРАНС“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам своето категорично възражение срещу предложението за отпадане на бюрата за обслужване на превозвачи. Считам, че това решение е прибързано и ще създаде значителни пречки пред нормалното функциониране на транспортния сектор. Мотиви: 1.Липса на технологична обезпеченост и риск от административен колапс Пълната дигитализация на административните услуги е позитивна стъпка, но премахване на физическите звена за обслужване (бюрата) преди доказване на 100 % устойчивост на електронните системи поставя превозвачите в риск. При технически срив или софтуерен проблем в държавната администрация, бизнесът остава без алтернативен канал за обслужване, което може да доведе до блокиране на транспортни средства по границите и огромни неустойки по договори. 2. Нарушаване на принципа на методическа подкрепа		

				Бюрата за обслужване изпълняват критична функция по предоставяне на консултации на място относно сложни международни разрешителни режими и специфики на документи. Автоматизираните системи не могат да заменят експертната оценка и съдействието при специфични казуси, което неминуемо ще увеличи броя на грешните заявления и отказите за издаване на документи. 3. Дискриминация спрямо малкия и среден бизнес Не всички лицензирани превозвачи разполагат с административен ресурс и ИТ специалисти, за да преминат изцяло към електронно обслужване в кратки срокове. Бюрата осигуряват равнопоставеност и достъп до административни услуги за всички субекти, независимо от тяхното технологично ниво. 4. Икономически последици Транспортният бранш е гръбнакът на икономиката. Всяко затруднение в администрирането на разрешителните режими води до загуба на конкурентоспособност на българските превозвачи спрямо тези от съседни държави, където административното обслужване е по-гъвкаво.		
				ПРЕДЛОЖЕНИЕ: Да отпадне предвиденото премахване на бюрата за обслужване на превозвачи в настоящия проект.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9
2.	04-01-00-173/17/25.03.26	„ЕНА-555“ ООД	☒ Лицето действа от свое име	Категорично възразяваме срещу предложените изменения, предвиждащи премахване на бюрата за обслужване на превозвачите и преминаване към нов модел на работа.		

	04-01-00-173/22/26.03.26 04-01-00-173/27/26.03.26 04-01-00-173/29/26.03.26 04-01-00-173/32/26.03.26 04-01-00-173/33/26.03.26 04-01-00-173/41/27.03.26 04-01-00-173/49/31.03.26		☒ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Считаме, че предложеният подход създава реален риск от дестабилизиране на установената система за разпределение и използване на разрешителни. Защо? Разрушаване на работещ модел без доказана необходимост Съществуващата система за резервация и разпределение на разрешителни функционира ефективно от дълги години и е резултат от натрупана практика и баланс между администрацията и бранша. Не е представена убедителна обосновка защо работещ модел следва да бъде премахнат, нито какви конкретни проблеми се решават с предложените изменения. Създаване на предпоставки за дефицит и дисбаланс Самият проект признава възможността от недостиг на разрешителни, като въвежда механизми на действие при тяхната липса. В същото време се премахва ролята на бюрата, които към момента, съвместно с администрацията, осигуряват балансирано разпределение и ограничават натрупването и изкуственото задържане на разрешителни. Това създава сериозен риск от: • изчерпване на ограничени квоти в кратък период • затруднен достъп за част от превозвачите • неравнопоставеност на пазара В действащата практика чрез взаимодействие между бюрата и ИА „Автомобилна администрация“ се упражнява контрол, който ограничава		

				неефективното заявяване и задържане на разрешителни. Предложеният модел разчита изцяло на автоматизирана система, без да е ясно как ще се предотврати масово резервиране и блокиране на налични разрешителни от ограничен брой оператори. Подценяване на ролята на методическата помощ Бюрата за обслужване не изпълняват само административна функция, а предоставят съществена методическа помощ и консултации по сложни разрешителни режими. В практиката често възникват ситуации, изискващи незабавна експертна намеса, включително извън стандартното работно време, което позволява да се избегнат грешки, санкции и блокиране на превози. Тази функция не може да бъде заменена изцяло от електронна система. Риск от нормалното функциониране на транспортния сектор Комбинацията от: • премахване на бюрата • въвеждане на твърди ограничения • липса на доказана устойчивост на електронната система създава предпоставки за сериозни оперативни затруднения, включително невъзможност за навременно осигуряване на разрешителни и изпълнение на международни превози.		
				Предложение:	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				Да не се приема предложението за премахване на бюрата за обслужване на превозвачите. В заключение, считаме че предложените изменения не подобряват, а създават риск за функционирането на системата по заявяване на разрешителни, получаване използване и отчитането им.		
3.	04-01-00-173/18/25.03.26 04-01-00-173/20/26.03.26 04-01-00-173/23/26.03.26 04-01-00-173/30/26.03.26	„ТИР ЛОГИСТИК-БГ“ ООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам своето категорично възражение срещу предложението за отпадане на бюрата за обслужване на превозвачи. Считам, че това решение е прибързано и ще създаде значителни пречки пред нормалното функциониране на транспортния сектор. Мотиви: 1.Липса на технологична обезпеченост и риск от административен колапс Пълната дигитализация на административните услуги е позитивна стъпка, но премахване на физическите звена за обслужване (бюрата) преди доказване на 100 % устойчивост на електронните системи поставя превозвачите в риск. При технически срив или софтуерен проблем в държавната администрация, бизнесът остава без алтернативен канал за обслужване, което може да доведе до блокиране на транспортни средства по границите и огромни неустойки по договори. 2. Нарушаване на принципа на методическа подкрепа Бюрата за обслужване изпълняват критична функция по предоставяне на консултации на място относно сложни международни разрешителни режими и специфики на документи. Автоматизираните системи не могат да заменят експертната оценка и съдействието при специфични казуси, което неминуемо ще увеличи броя на		

				грешните заявления и отказите за издаване на документи. 3. Дискриминация спрямо малкия и среден бизнес Не всички лицензирани превозвачи разполагат с административен ресурс и ИТ специалисти, за да преминат изцяло към електронно обслужване в кратки срокове. Бюрата осигуряват равнопоставеност и достъп до административни услуги за всички субекти, независимо от тяхното технологично ниво. 4. Икономически последици Транспортният бранш е гръбнакът на икономиката. Всяко затруднение в администрирането на разрешителните режими води до загуба на конкурентоспособност на българските превозвачи спрямо тези от съседни държави, където административното обслужване е по-гъвкаво.		
				ПРЕДЛОЖЕНИЕ: 1. Да отпадне предвиденото премахване на бюрата за обслужване на превозвачи. 2. Алтернативно: да се въведе преходен период от минимум 36 месеца, в който бюрата да работят паралелно с електронната система (хибриден модел), докато се докаже пълната функционалност на дигиталната платформа и се обучат потребителите.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9
4	04-01-00-173/19/25.03.26 04-01-00-173/24/26.03.26	„СУНАЙ-РАСИМ ШЕРИФ“ ООД	☒ Лицето действа от свое име	Бюрата за обслужване изпълняват важна роля в ежедневната работа на превозвачите. Чрез тях се осигурява баланс при разпределението на разрешителни и се избягват проблеми като недостиг и забавяне.		

	04-01-00-173/25/26.03.26		☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Самата резервационна система работи добре през всички тези години от създаването и. Премахването им ще влоши системата за заявяване, ползване и отчитане на разрешителни.		
				Не подкрепяме предложението за премахването им.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9
5	04-01-00-173/26/26.03.26	ЕТ „СУНАЙ-РАСИМ ШЕРИФОВ“	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Относно предложението за премахване на БОП: Настоящата система за работа с разрешителни функционира добре и е доказала ефективността си. Бюрата за обслужване помагат за правилното разпределение и дават необходимите указания, с което се избягват проблеми и забавяния. Считаме, че не е правилно да се премахва нещо което работи. Не подкрепяме премахването на БОП	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9
6	04-01-00-173/28/26.03.26 04-01-00-173/47/30.03.26	„И и ВЕ ТРАНС“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Като превозвач не подкрепяме премахването на бюрата за обслужване. В ежедневната си работа разчитаме на съществуващата резервационна система и бюрата, които издават съответните резервации. По отношение на резервационната система през годините не сме имали проблеми – системата работи устойчиво и надеждно. Освен това, разчитаме на хората в бюрата, на тяхната експертиза по отношение на видове разрешителни, възможни или не комбинации от разрешителни, с което се избягват грешки, които биха довели до големи разходи за превозвача. Считаме, че сегашната система, работи добре и не трябва да се променя без ясна необходимост.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

7	04-01-00-173/31/26.03.26	„СЛАВИР ТРАНС“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Бюрата за обслужване са важна част от работата ни като превозвачи, ползващи разрешителни. Чрез тях получаваме навременна информация и помощ при работа с разрешителни, включително при спешни ситуации, независимо от това дали е работен или неработен ден. Самата резервационна система се доказа като надеждна през годините. Премахването им ще създаде затруднения и риск от грешки. Не подкрепяме тази промяна.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9
8	04-01-00-173/34/27.03.26 04-01-00-173/40/27.03.26	„РОНИН 2009“ ООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Настоящата система за работа с разрешителни функционира добре и е доказала ефективността си. Бюрата за обслужване помагат за правилното разпределение и дават необходимите указания, с което се избягват проблеми и забавяния. Считаме, че не е правилно да се премахва нещо което работи. Не подкрепяме премахването на БОП.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9
9	04-01-00-173/36/27.03.26 04-01-00-173/39/27.03.26	„ПРОТРАНС БГ“ ООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Настоящата система за работа с разрешителни функционира добре и е доказала ефективността си. Бюрата за обслужване помагат за правилното разпределение и дават необходимите указания, с което се избягват проблеми и забавяния. Считаме, че не е правилно да се премахва нещо което работи. Не подкрепяме премахването на БОП.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

10	04-01-00-173/37/27.03.26 04-01-00-173/38/27.03.26	„ПИРГОВИ“ ООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам своето категорично възражение срещу предложението за отпадане на бюрата за обслужване на превозвачи. Считам, че това решение е прибързано и ще създаде значителни пречки пред нормалното функциониране на транспортния сектор. Мотиви: 1.Липса на технологична обезпеченост и риск от административен колапс Пълната дигитализация на административните услуги е позитивна стъпка, но премахване на физическите звена за обслужване (бюрата) преди доказване на 100 % устойчивост на електронните системи поставя превозвачите в риск. При технически срив или софтуерен проблем в държавната администрация, бизнесът остава без алтернативен канал за обслужване, което може да доведе до блокиране на транспортни средства по границите и огромни неустойки по договори. 2. Нарушаване на принципа на методическа подкрепа Бюрата за обслужване изпълняват критична функция по предоставяне на консултации на място относно сложни международни разрешителни режими и специфики на документи. Автоматизираните системи не могат да заменят експертната оценка и съдействието при специфични казуси, което неминуемо ще увеличи броя на грешните заявления и отказите за издаване на документи. 3. Дискриминация спрямо малкия и среден бизнес Не всички лицензирани превозвачи разполагат с административен ресурс и ИТ специалисти, за да преминат изцяло към електронно обслужване в кратки срокове. Бюрата осигуряват	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				равнопоставеност и достъп до административни услуги за всички субекти, независимо от тяхното технологично ниво. 4. Икономически последици Транспортният бранш е гръбнакът на икономиката. Всяко затруднение в администрирането на разрешителните режими води до загуба на конкурентоспособност на българските превозвачи спрямо тези от съседни държави, където административното обслужване е по-гъвкаво. ПРЕДЛОЖЕНИЕ: 1. Да отпадне предвиденото премахване на бюрата за обслужване на превозвачи. 2. Алтернативно: да се въведе преходен период от минимум 36 месеца, в който бюрата да работят паралелно с електронната система (хибриден модел), докато се докаже пълната функционалност на дигиталната платформа и се обучат потребителите.		
11	04-01-00-173/42/27.03.26 04-01-00-173/43/27.03.26 04-01-00-173/64/02.04.26	„ВИНСЕНТО“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Като превозвачи считаме, че съществуващата система за разпределение и резервация на разрешителни работи надеждно от години и не следва да се променя без ясна необходимост. Това което се вижда в Проекта за промяна е липсата на категорична обосновка базирана на детайлизирана методология и изпробван модел който да увери транспортния бизнес в надеждност в замисленият вариант.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				През годините сме се сблъсквали с проблеми свързани с липсата на определени разрешителни. До момента ИА „АА“ през БОП регулира този процес и не се създава голямо напрежение сред превозвачите. Какво би станало по този въпрос по предложеният Проект? Вероятно е дефицитите при определени разрешителни да се увеличат. Нещо друго, Бюрата за обслужване те трябва да се разглеждат само като място за заявяване на разрешителни и издаване на резервация за тях, те предоставят и съществена помощ и консултации по разрешителни режими. В нашата дейност сме се сблъсквали със ситуации за които се налага спешно съдействие. В зависимост от ситуацията сме се обръщали за съвет към БОП, независимо от това дали е работен ден или не. Тази комуникация позволява избягване на грешки които носят сериозни негативни последици. Тези хора вероятно ще се „разпилеят“ и няма да са полезни с тези умения. В заключение считам, че предложената промяна е рискова по отношение на оперативната дейност на превозвачите които ползват разрешителни. Предложение: Не трябва да се закриват БОП /Бюра за обслужване на превозвачите/		
12	04-01-00-173/44/27.03.26 04-01-00-173/50/31.03.26	„ГОДЖИ ТРАНС 2004“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Споделяме нашето мнение относно премахване на БОП / Бюра за обслужване на превозвачите /. Считаме, че бюрата за обслужване изпълняват важна роля в ежедневната работа на превозвачите. Чрез тях, съгласувано с ИАААА, се осигурява баланс при разпределението на разрешителни и се избягват проблеми като недостиг или забавяне.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				Самата резервационна система работи добре през всички тези години от нейното създаването. Като превозвач често имаме нужда от бърза консултация по конкретни казуси свързани с видове разрешителни за съответните държави. Бюрата за обслужване ни дават такава възможност и помагат да работим без грешки, особено при по-сложни комбинации от разрешителни. Премахването им ще влоши системата за заявяване, ползване и отчитане на разрешителни. Не подкрепяме предложението за премахването им.		
13	04-01-00-173/45/30.03.26 04-01-00-173/55/31.03.26	„ТИ СИ ТАНС“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам своето категорично възражение срещу предложението за отпадане на бюрата за обслужване на превозвачи. Считам, че това решение е прибързано и ще създаде значителни пречки пред нормалното функциониране на транспортния сектор. Мотиви: 1.Липса на технологична обезпеченост и риск от административен колапс Пълната дигитализация на административните услуги е позитивна стъпка, но премахване на физическите звена за обслужване (бюрата) преди доказване на 100% устойчивост на електронните системи поставя превозвачите в риск. При технически срив или софтуерен проблем в държавната администрация, бизнесът остава без алтернативен канал за обслужване, което може да доведе до блокиране на транспортни средства по границите и огромни неустойки по договори. 2. Нарушаване на принципа на методическа подкрепа	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				Бюрата за обслужване изпълняват критична функция по предоставяне на консултации на място относно сложни международни разрешителни режими и специфики на документи. Автоматизираните системи не могат да заменят експертната оценка и съдействието при специфични казуси, което неминуемо ще увеличи броя на грешните заявления и отказите за издаване на документи. 3. Дискриминация спрямо малкия и среден бизнес Не всички лицензирани превозвачи разполагат с административен ресурс и ИТ специалисти, за да преминат изцяло към електронно обслужване в кратки срокове. Бюрата осигуряват равнопоставеност и достъп до административни услуги за всички субекти, независимо от тяхното технологично ниво. 4. Икономически последици Транспортният бранш е гръбнакът на икономиката. Всяко затруднение в администрирането на разрешителните режими води до загуба на конкурентоспособност на българските превозвачи спрямо тези от съседни държави, където административното обслужване е по-гъвкаво.		
14	04-01-00-173/46/30.03.26 04-01-00-173/56/31.03.26	„БУРГАСТРАНС“ ООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Считаме че не трябва да се премахват бюрата за обслужване на превозвачите. Те осигуряват реална помощ в ежедневната работа и са доказали своята полза във времето. Процесът на заявяване и издаване на резервации за разрешителни е оптимизирани работи добре. Нашето мнение е, че промяната на работеща система не е в интерес на сектора.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

15	04-01-00-173/48/30.03.26 04-01-00-173/60/31.03.26	„ДАРСИ КАРГОСПЕД“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Като превозвач не подкрепяме премахването на бюрата за обслужване. В ежедневната си работа разчитаме на съществуващата резервационна система и бюрата, които издават съответните резервации. По отношение на резервационната система през годините не сме имали проблеми – системата работи устойчиво и надеждно. Освен това, разчитаме на хората в бюрата, на тяхната експертиза по отношение на видове разрешителни, възможни или не комбинации от разрешителни, с което се избягват грешки, които биха довели до големи разходи за превозвача. Считаме, че сегашната система, работи добре и не трябва да се променя без ясна необходимост.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9
16	04-01-00-173/51/31.03.26	„АСТЕФ-Т“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам категорично несъгласие с предложението за премахване на бюрата за обслужване на превозвачите, предвидено в проекта за изменение на Наредба № 11. Считам, че предложените промени са недостатъчно обосновани и създават сериозни рискове за сектора, включително: • възможност за блокиране на административните услуги при технически проблеми; • прехвърляне на административна тежест върху превозвачите; • риск от концентрация и неравномерно разпределение на дефицитни разрешителни. В този вид промените създават предпоставки за нарушаване на равнопоставеността между превозвачите и изкривяване на пазарната среда.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				Моля проектът да бъде преразгледан и да се предвиди запазване на бюрата или въвеждане на преходен период.		
17	04-01-00-173/52/31.03.26	„АСТЕФ - С“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам категорично несъгласие с предложението за премахване на бюрата за обслужване на превозвачите, предвидено в проекта за изменение на Наредба № 11. Считам, че предложените промени са недостатъчно обосновани и създават сериозни рискове за сектора, включително: • възможност за блокиране на административните услуги при технически проблеми; • прехвърляне на административна тежест върху превозвачите; • риск от концентрация и неравномерно разпределение на дефицитни разрешителни. В този вид промените създават предпоставки за нарушаване на равнопоставеността между превозвачите и изкривяване на пазарната среда. Моля проектът да бъде преразгледан и да се предвиди запазване на бюрата или въвеждане на преходен период.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9
18	04-01-00-173/53/31.03.26	„РУМЕН - ТРАНС“ ООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам категорично несъгласие с предложението за премахване на бюрата за обслужване на превозвачите, предвидено в проекта за изменение на Наредба № 11. Считам, че предложените промени са недостатъчно обосновани и създават сериозни рискове за сектора, включително: • възможност за блокиране на административните услуги при технически проблеми;	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				• прехвърляне на административна тежест върху превозвачите; • риск от концентрация и неравномерно разпределение на дефицитни разрешителни. В този вид промените създават предпоставки за нарушаване на равнопоставеността между превозвачите и изкривяване на пазарната среда. Моля проектът да бъде преразгледан и да се предвиди запазване на бюрата или въвеждане на преходен период.		
19	04-01-00-173/54/31.03.26	„ТРАНСПОРТЕР 2016“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам категорично несъгласие с предложението за премахване на бюрата за обслужване на превозвачите, предвидено в проекта за изменение на Наредба № 11. Считам, че предложените промени са недостатъчно обосновани и създават сериозни рискове за сектора, включително: • възможност за блокиране на административните услуги при технически проблеми; • прехвърляне на административна тежест върху превозвачите; • риск от концентрация и неравномерно разпределение на дефицитни разрешителни. В този вид промените създават предпоставки за нарушаване на равнопоставеността между превозвачите и изкривяване на пазарната среда. Моля проектът да бъде преразгледан и да се предвиди запазване на бюрата или въвеждане на преходен период.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9
20	04-01-00-173/57/31.03.26 04-01-00-173/59/31.03.26	„АНТОАНЕТА-Ц-ГЕОРГИ ДОНЧЕВ“ ЕТ	☒ Лицето действа от свое име	Като транспортна фирма смятаме, че бюрата за обслужване са полезни и необходими.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

			☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Като основна дейност, издаване на резервации за разрешителни, считаме че създадената преди години система е добре работеща. От друга страна те улесняват работата ни, като помагат със съвети как да избегнем грешки при работа с разрешителни. Премахването им ще създаде излишни затруднения.		
21	04-01-00-173/58/31.03.26	„ДИВАЛ ГРУП КЪМПАНИ" ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам категорично несъгласие с предложението за премахване на бюрата за обслужване на превозвачите, предвидено в проекта за изменение на Наредба № 11. Считам, че предложените промени са недостатъчно обосновани и създават сериозни рискове за сектора, включително: • възможност за блокиране на административните услуги при технически проблеми; • прехвърляне на административна тежест върху превозвачите; • риск от концентрация и неравномерно разпределение на дефицитни разрешителни. В този вид промените създават предпоставки за нарушаване на равнопоставеността между превозвачите и изкривяване на пазарната среда. Моля проектът да бъде преразгледан и да се предвиди запазване на бюрата или въвеждане на преходен период.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9
22	04-01-00-173/61/01.04.26 04-01-00-173/63/01.04.26	„ТЕКСНЕТ" ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам своето категорично възражение срещу предложението за отпадане на бюрата за обслужване на превозвачи. Считам, че това решение е прибързано и ще създаде значителни пречки пред нормалното функциониране на транспортния сектор.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				Мотиви: 1.Липса на технологична обезпеченост и риск от административен колапс Пълната дигитализация на административните услуги е позитивна стъпка, но премахване на физическите звена за обслужване (бюрата) преди доказване на 100 % устойчивост на електронните системи поставя превозвачите в риск. При технически срив или софтуерен проблем в държавната администрация, бизнесът остава без алтернативен канал за обслужване, което може да доведе до блокиране на транспортни средства по границите и огромни неустойки по договори. 2. Нарушаване на принципа на методическа подкрепа Бюрата за обслужване изпълняват критична функция по предоставяне на консултации на място относно сложни международни разрешителни режими и специфики на документи. Автоматизираните системи не могат да заменят експертната оценка и съдействието при специфични казуси, което неминуемо ще увеличи броя на грешните заявления и отказите за издаване на документи. 3. Дискриминация спрямо малкия и среден бизнес Не всички лицензирани превозвачи разполагат с административен ресурс и ИТ специалисти, за да преминат изцяло към електронно обслужване в кратки срокове. Бюрата осигуряват равнопоставеност и достъп до административни услуги за всички субекти, независимо от тяхното технологично ниво. 4. Икономически последици		

				Транспортният бранш е гръбнакът на икономиката. Всяко затруднение в администрирането на разрешителните режими води до загуба на конкурентоспособност на българските превозвачи спрямо тези от съседни държави, където административното обслужване е по-гъвкаво. ПРЕДЛОЖЕНИЕ: 1. Да отпадне предвиденото премахване на бюрата за обслужване на превозвачи. 2. Алтернативно: да се въведе преходен период от минимум 24 месеца, в който бюрата да работят паралелно с електронната система (хибриден модел), докато се докаже пълната функционалност на дигиталната платформа и се обучат потребителите.		
23	04-01-00-173/62/01.04.26	„ТЕРРА ПРО ИНТ“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Като превозвачи считаме, че съществуващата система за разпределение и резервация на разрешителни работи надеждно от години и не следва да се променя без ясна необходимост. Това което се вижда в Проекта за промяна е липсата на категорична обосновка базирана на детайлизирана методология и изпробван модел който да увери транспортния бизнес в надеждност в замисленият вариант. През годините сме се сблъсквали с проблеми свързани с липсата на определени разрешителни. До момента ИА „АА“ през БОП регулира този процес и не се създава голямо напрежение сред превозвачите. Какво би станало по този въпрос по предложеният Проект? Вероятно е дефицитите при определени разрешителни да се увеличат. Нещо друго, Бюрата за обслужване те трябва да се разглеждат само като място за заявяване на	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				разрешителни и издаване на резервация за тях, те предоставят и съществена помощ и консултации по разрешителни режими. В нашата дейност сме се сблъсквали със ситуации за които се налага спешно съдействие. В зависимост от ситуацията сме се обръщали за съвет към БОП, независимо от това дали е работен ден или не. Тази комуникация позволява избягване на грешки които носят сериозни негативни последици. Тези хора вероятно ще се „разпилеят“ и няма да са полезни с тези умения. В заключение считам, че предложената промяна е рискова по отношение на оперативната дейност на превозвачите които ползват разрешителни. Предложение: Не трябва да се закриват БОП /Бюра за обслужване на превозвачите/		
24	04-01-00-173/65/02.04.26	„АРДА ТУР“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Считаме че предложението, което беше изпратено от Конфедерацията на автобусните превозвачи много от текстовете са отпаднали по незнайно какви причини, с оглед на което Ви представям нашите мотиви за изменение на Наредбата, като държа да отбележа, че не се създават еднакви условия за българския и чуждестранния превозвач, а чуждестранния превозвач е в по-благоприятно положение от българския превозвач, тъй като на българския превозвач се налагат наказания с право на отнемане на разрешителните и не издаване на разрешителни за системни нарушения. Въпреки, че чуждестранните превозвачи извършват много повече нарушения от българските, липсва текст който да даде основание ИААА да направи отказ за издаване на разрешителни на превозвачи които имат десетки нарушения на територията на Република България и тъй като Наредбата третира случаите, в които се налагат глоби на превозвачите, следва да се		

				приема факта, че по време на крайпътните проверки и в административно наказателното производство е невъзможно да бъде наложена санкция на превозвача, затова трябва да се преработи Наредбата във вид, така че да се осигури пълно равноправие и следва да се предвиди възможност след като курсовете не се изпълняват на реципрочна основа между българския и чуждия превозвач, Министерството на транспорта да има бързи и ефективни действия за отнемането на разрешителните, когато курсовете се изпълняват само от единия превозвач. МОТИВИ: Налага се изменение на Наредба № 11, тъй като години наред е неглижиран този въпрос и най-вече съществуват големи пропуски в Наредбата, изразяващо се в това извършване на редовни автобусни линии до страни не членки на ЕС. Видно от сайта на ИАААА най-много разрешителни през годините са издавани за Република Турция и следва нашето законодателство да бъде синхронизирано или близко до рестрикциите, които са създадени в съответните държави. Голяма част от разрешителните се взимат от превозвачи, които фиктивно са регистрирани в Република България, като турските превозвачи регистрират и български фирми и използвайки пропуските на нашето законодателство по-голямата част от превоза се извършва само от турския превозвач. Няма реални български превозвачи, които да могат да издържат на тази нелоялна конкуренция в Турция, поради долу изброените пропуски, които следва да се променят, за да може реалните български превозвачи да присъстват на този пазар. Според турското законодателство не могат микробуси и градски автобуси, маломестни, да изпълняват международни линии, а при нас липсва такова ограничение, поради което те купуват някои микробуси за по 2-3 хиляди лева тук, вписват ги в		

				лиценза и по този начин получават разрешително с автобуси, които не съществуват реално. Другият момент на който сме залегнали, понеже при проверка на чуждия превозвач, контролните органи не могат да установят копие на лиценза или вписан ли е в лиценза съответния автобус, затова предлагаме неразделна част от разрешителните да бъдат списъка на автобусите. По същия начин е регулиран процеса при издаване на разрешителни между Гърция и Турция, където Турция се явява трета страна, там всички разрешителни, които са издадени са описани номерата на автобусите и съответните Евро сертификати. За да ограничим вредните емисии и подобрим конкуренцията, каквато е волята на Европейския съюз ние следва да заложим ограничение по отношение на автобусите, които още изпълняват тези линии, а именно да отговарят на минимален Евро сертификат 6, както на българския превозвач, така и на чуждия превозвач. Не на последно място поголовно през годините са издаден купища разрешителни като се допусна да се вписва, че едновременно се изпълнява от двамата превозвачи, което е предпоставка за злоупотреба, за да не може да хване кой кога изпълнява, поради което е необходимо да има реципрочно изпълнение за всеки отделен курс сам по себе си и по този начин няма да могат едни и същи курсове да се изпълняват само от единия превозвач, а ще има строго определен график за изпълнение на курсовете.		
				Чл. 5 ал. 1 се допълва: На лица, които имат завършено висше образование, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ издава удостоверение за професионална компетентност без да се явяват на изпит.	Не се приема	Съгласно разпоредбата на чл. 8, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за установяване на общи правила относно условията,

				Мотиви: Лице, което е завършило висше образование има достатъчно познания в областите, които има във въпросите на ИААА и не е недопустимо да се явяват на изпит да ръководител транспортна дейност.		които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета, дадена държава-членка може да освобождава лицата, притежаващи квалификации, придобити след висше или техническо образование, от изпити по учебните дисциплини, обхванати от въпросните квалификации, издавани в същата държава-членка, които включват познания по всички учебни дисциплини, изброени в приложение I, и които са предназначени именно затази цел. Освобождаването се прилага единствено за разделите на част I от приложение I, за които квалификацията обхваща всички учебни дисциплини, изброени след заглавието на всеки раздел.
				Чл.6а след ал. 2 се създава ал. 3: Лицето на което е възложено извършването на техническо обслужване и поддръжка на превозните средства, с които се извършват превозите следва да разполага с назначени на трудов договор специалисти с необходимата квалификация и необходимата гаражна база, съответстваща на броя на МПС.	Не се приема	Съгласно чл. 7, ал. 8, т. 4 от ЗАП едно от изискванията за установяване е превозвачът да разполага със собствен или нает експлоатационен център с техническо оборудване и съоръжения и няма изискване относно формата на техническото обслужване и поддръжка на

				Мотиви: Много често са сключени договори с несъществуващи сервизи, където няма никакви специалисти, които да извършват технически преглед, поради което реално и фактически, това не се изпълнява.		превозните средства, с които се извършват превозите.
				Чл.8 ал. 1 т. 4 се добавя: Валидни Застраховка гражданска отговорност, Застраховка злополука на пътниците и ГТП. Мотиви: Много често наетите автобуси дори не съществуват, а само се използват техните талони, за да бъдат вписани в лицензите за попълване на списъка, което означава че са вписани фиктивни автобуси, което означава, че тези автобуси не са на разположение на превозвача.	Не се приема	Разпоредбата касае единствено вписване на МПС в списък към лиценз, при което валиден документ за премината проверка на техническата изправност се изисква задължително на основание чл. 7, ал. 1 от ЗАП. Посочените в предложението допълнителни документи не се изискват съгласно ЗАП и допълнителното им включване в негов подзаконов нормативен акт ще увеличи административната тежест за заявителите. В случай че МПС няма валидна застраховка гражданска отговорност, същото се подава към МВР за дерегистрация. След изпълнение на това задължение по ЗДВП, регистрацията на МПС-то се прекратява на основание чл. 143, ал. 10 от ЗДВП гласи: („Служебно се прекратява регистрацията на пътни превозни средства, за които е получено уведомление от

						Гаранционния фонд по чл. 574, ал. 11 от Кодекса за застраховането. Служебно прекратена регистрация на пътно превозно средство се възстановява служебно при предоставени данни за сключена застраховка от Гаранционния фонд по реда на чл. 574, ал. 6 или по желание на собственика след представяне на валидна застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите.“) ИААА няма основание да отписва от регистъра по чл. 6, ал. 1 от ЗАП МПС, които са временно технически неизправни и за които не е сключена застраховка „Гражданска отговорност“. Част от МПС се използват сезонно – превоз на зърно, снегопочистване и др. МПС представляват част от автопарка на превозвача и се ползват в определени периоди от годината. Същите се пускат за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, вероятно с редовни документи. В противен случай – има контролни органи.

				Чл.9, ал.3, т.2 се добавя нова подточка „в“: При липса на технически преглед на МПС и липса на задължителните застраховки	Не се приема	Предложението е неприемливо, тъй като: 1. Както вече бе посочено в горната точка, необходимост от валиден документ за премината проверка на техническата изправност се изисква по силата на ЗАП единствено при вписване на МПС в списъка към лиценз. 2. По отношение на валидността на документите за техническа изправност на МПС, ЗДВП предвижда достатъчно санкционни последици. 3. За проследяването в реално време на информацията за МПС в регистъра по чл. 6, ал. 1 от ЗАП, и своевременното издаване на заповеди за отписване на МПС, е необходим изключително голям административен капацитет, който няколко пъти надвишава наличния. 4. Би довело до увеличаване на административната тежест, както за администрацията, така и за превозвачите.

				Чл.35 ал.1 т.4 променя се целия текст: Разписание с посочени автогари за спиране на автобусите, като за начална спирка и спирки максимално три по маршрут на автобусната линия, може да се посочват само областни центрове, които ежегодно се посочват от ИААА	Приема се с редакция	Отразено в § 14, т. 2 относно чл. 35, ал. 1, т. 4
				Чл. 35 да се създаде нова точка 5 – в разписанието задължително се предвижда реципрочно изпълнение на всеки курс, като не се допуска едновременно изпълнение на курсове от български превозвач и партньора.	Приема се с редакция	Отразено в § 14, т. 2 относно чл. 35, ал. 1, т. 4
				Чл. 35 създава се нова точка 10 – списък на автобусите, с които ще се извършва превоз, както на българския превозвач, така и на партньора, заверен съответно от компетентните органи на страната.	Приема се с редакция	Отразено в § 14, т. 3 относно чл. 35, ал. 1, т. 11
				Чл. 35 създава се нова точка 11 – в списъка се допускат МПС отговарящо минимално на стандарт Евро 6, като това се доказва с вписване в талона за регистрация на МПС или оригинален сертификат от производителя или оторизиран сервиз и с минимален капацитет от 40 седящи места от категория М3, изискването се отнася и за чуждестранния превозвач.	Не се приема	Предложението ще ощети малките и средни предприятия, които не разполагат с такива МПС. Това ограничение е рестриктивно и не се прилага в други страни, както и в европейското законодателство.
				Чл. 37 придобива следната редакция: Превозвачът получава пълния комплект разрешителни за превоз по автобусна линия в срок до 2 месеца от уведомяването на за издаването му, ако разполага капацитет от 200 места на МПС, като минимумът е 2 за една линия, а за повече от една линия минимум 80 % от необходимите за обслужване на линиите автобуси. При получаване на разрешителното, лицето по чл. 2, ал. 1 представя копие на свидетелството за регистрация на автобусите, копие на преминат ГТП и задължителните застраховки. За	Не се приема	Изискването отпада във връзка с изпълнение на Решение № 704 на Министерски съвет за намаляване на административната тежест за бизнеса.

				превозните средства, които се ползват под договор за наем или лизинг, лицето по чл. 2, ал. 1 представя заверено копие на договора за наем или лизинг. Когато пълния комплект разрешителни не е получен от превозвача в срок, процедурата за издаване на разрешително за линията се закрива.		
				Създава се нов Чл. 37а – Лицето по чл. 2, ал. 1 получава разрешителното за превоз по автобусната линия в срок до два месеца от уведомяването му за издаването му, ако докаже че разполага с необходимия брой автобуси за обслужване на всички линии, за които са му издадени разрешителни. При получаване на разрешителното лицето по чл. 2, ал. 1 представя копие на свидетелствата за регистрация на автобусите, валидни застраховка и ГТП. В случай, че автобусите за извършване на превозите се ползват по договор за наем или за лизинг, лицето по чл. 2, ал. 1 представя договорите. Когато разрешителното не е получено от лицето по чл. 2, ал. 1 в посочения срок, процедурата се закрива.	Не се приема	Изискването отпада във връзка с изпълнение на Решение № 704 на Министерски съвет за намаляване на административната тежест за бизнеса.
				Чл. 38, ал.2 израза „съвпада с нея в три и повече спирки“ се заменят с „начална и две спирки“ или „една и две спирки, начална спирка на територията на Р. България.“. В случай, че се установи съвпадане на часовете, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ дава указание на кандидатстващия превозвач за промяна на часовете на тръгване от територията на Република България, като разликата в часовете на тръгване за съседни държави да е най-малко два часа, а за всички останали държави – най-малко осем часа – След израза „осем часа“ се добавя разликата между часовете на същия превозвач минимално три часа.	Приема се с редакция	Отразено в § 16 относно чл. 38, ал. 2

				Чл. 38, създава се нова алинея 3: Автобусите, с които ще се извършват превозите следва да бъдат с минимално места за сядане, без мястото на водача – 40 местни.	Не се приема	Това ограничение е рестриктивно по отношение на малките предприятия и не се прилага в други страни, както и в европейското законодателство.
				Чл. 39 се създава ал. 3 – При липса на необходимия брой автобуси за изпълнение на всички линии на превозвача за които са издадени разрешителни и не отговарящи на изискванията на чл. 35,т.11 не се открива процедура по съгласуване и преписката се прекратява.	Не се приема	Изискването за необходим брой автобуси се прилага в края на процедурата за издаване на разрешителни, като по този начин се дава възможност на превозвача да осигури липсващия брой.
				Чл.40 ал.3 след изречението Неразделна част от разрешителното са схемата на маршрута, разписанието, графикът за работа на екипажите и тарифата за превоз по линията, които са прикрепени към него – се добавя и списък на превозните средства с които ще се извършва превоза.	Приема се	Отразено в § 18, т. 2 относно чл. 40, ал. 3
				Чл.40, ал.4, т. 1, след израза лицето по чл.2, ал.1 се добавя „и водачите на чуждестранните превозвачи“ и изразът „две или повече нарушения“ се заменя със системно.	Приема се с редакция	Отразено в § 18, т. 3 относно чл. 40, ал. 4, т. 1
				Чл.40, ал. 5 се добавя – по искане на лицето по чл. 2, ал. 1 в рамките на календарната година може временно да преустанови изпълнението на линията до четири месеца, като уведоми за това ИААА и върне разрешителните по линията, за периода на преустановяване.	Не се приема	Приемането на това предложение би довело да затруднение в прилагането на чл. 40, ал. 5 от Наредба № 11 и блокиране на часове за обслужване, които реално в посочения период няма да бъдат обслужвани. Приемането на предложението също така би довело да въвеждане в заблуждение на пътниците.

				Чл.40, ал. 8, т.2 думата повторно се заменя със системно.	Приема се	Отразено в § 18, т. 6 относно чл.40, ал. 8, т. 2
				Чл.40, ал. 12 думата тримесечен се заменя с едномесечен	Приема се	Отразено в § 18, т. 8 относно чл. 40, ал. 12
				Чл.45ж думата повторно се заменя със системно	Приема се	Отразено в § 26 относно чл. 45ж, ал. 1, т. 3
				Чл.45д, ал. 5 думата повторно се заменя със системно	Приема се	Отразено в § 24, т. 3 относно чл. 45д, ал. 5
				Чл.52 се създава ал.3 ИААА отказва издаването на книжки при не връщане на старите, както и ако превозвача има допуснати през последните 12 месеца две нарушения на Закона за автомобилните превози	Приема се с редакция	Отразено в § 7, т. 2 относно чл. 52б, ал. 4
				Предходните заключителни разпоредби се добавя Параграф 11 в срок от 4 месеца всички издадени разрешителни неотговарящи на изискванията на чл. 35, чл.39, чл.40 следва да бъдат приведени в изпълнение на новите разпоредби. След изтичането на четири месечния срок всички неотговарящи на условията разрешителни се обявяват за невалидни.	Не се приема	Срокът за издаване на нови разрешителни, съобразени с промените на Наредба № 11 е по-дълъг от 4 месеца. Също така съкратеният срок би довел до затруднения от една страна за пътниците и от друга за превозвачите. Приемането на предложението би се отразило негативно на вече сключени договори за съвместно обслужване с чуждестранни превозвачи и съответно би довело до накърняване на икономически и финансови интереси

25	04-01-00-173/66/02.04.26 04-01-00-173/67/03.04.26 04-01-00-173/68/03.04.26	„ИС – ТРАНС ЛОГИСТИК“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам своето категорично възражение срещу предложението за отпадане на бюрата за обслужване на превозвачи. Считам, че това решение е прибързано и ще създаде значителни пречки пред нормалното функциониране на транспортния сектор. Мотиви: 1.Липса на технологична обезпеченост и риск от административен колапс Пълната дигитализация на административните услуги е позитивна стъпка, но премахване на физическите звена за обслужване (бюрата) преди доказване на 100 % устойчивост на електронните системи поставя превозвачите в риск. При технически срив или софтуерен проблем в държавната администрация, бизнесът остава без алтернативен канал за обслужване, което може да доведе до блокиране на транспортни средства по границите и огромни неустойки по договори. 2. Нарушаване на принципа на методическа подкрепа Бюрата за обслужване изпълняват критична функция по предоставяне на консултации на място относно сложни международни разрешителни режими и специфики на документи. Автоматизираните системи не могат да заменят експертната оценка и съдействието при специфични казуси, което неминуемо ще увеличи броя на грешните заявления и отказите за издаване на документи. 3. Дискриминация спрямо малкия и среден бизнес Не всички лицензирани превозвачи разполагат с административен ресурс и ИТ специалисти, за да преминат изцяло към електронно обслужване в кратки срокове. Бюрата осигуряват	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				равнопоставеност и достъп до административни услуги за всички субекти, независимо от тяхното технологично ниво. 4. Икономически последици Транспортният бранш е гръбнакът на икономиката. Всяко затруднение в администрирането на разрешителните режими води до загуба на конкурентоспособност на българските превозвачи спрямо тези от съседни държави, където административното обслужване е по-гъвкаво. ПРЕДЛОЖЕНИЕ: 1. Да отпадне предвиденото премахване на бюрата за обслужване на превозвачи. 2. Алтернативно: да се въведе преходен период от минимум 24 месеца, в който бюрата да работят паралелно с електронната система (хибриден модел), докато се докаже пълната функционалност на дигиталната платформа и се обучат потребителите.		
26	04-01-00-173/69/08.04.26 04-01-00-173/75/14.04.26 04-01-00-173/84/21.04.26	„МИКОИЛ КАРГО“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам категорично несъгласие с предложението за премахване на бюрата за обслужване на превозвачите, предвидено в проекта за изменение на Наредба № 11. Считам, че предложените промени са недостатъчно обосновани и създават сериозни рискове за сектора, включително: • възможност за блокиране на административните услуги при технически проблеми; • прехвърляне на административна тежест върху превозвачите; • риск от концентрация и неравномерно разпределение на дефицитни разрешителни.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				В този вид промените създават предпоставки за нарушаване на равнопоставеността между превозвачите и изкривяване на пазарната среда. Моля проектът да бъде преразгледан и да се предвиди запазване на бюрата или въвеждане на преходен период.		
27	04-01-00-173/70/08.04.26	„АЛБУС 98“ ООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам категорично несъгласие с предложението за премахване на бюрата за обслужване на превозвачите, предвидено в проекта за изменение на Наредба № 11. Считам, че предложените промени са недостатъчно обосновани и създават сериозни рискове за сектора, включително: • възможност за блокиране на административните услуги при технически проблеми; • прехвърляне на административна тежест върху превозвачите; • риск от концентрация и неравномерно разпределение на дефицитни разрешителни. В този вид промените създават предпоставки за нарушаване на равнопоставеността между превозвачите и изкривяване на пазарната среда. Моля проектът да бъде преразгледан и да се предвиди запазване на бюрата или въвеждане на преходен период.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9
28	04-01-00-173/71/14.04.26 04-01-00-173/73/14.04.26 04-01-00-173/85/21.04.26	„СТАДИ“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам категорично несъгласие с предложението за премахване на бюрата за обслужване на превозвачите, предвидено в проекта за изменение на Наредба № 11. Считам, че предложените промени са недостатъчно обосновани и създават	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				сериозни рискове за сектора, включително: • възможност за блокиране на административните услуги при технически проблеми; • прехвърляне на административна тежест върху превозвачите; • риск от концентрация и неравномерно разпределение на дефицитни разрешителни. В този вид промените създават предпоставки за нарушаване на равнопоставеността между превозвачите и изкривяване на пазарната среда. Моля проектът да бъде преразгледан и да се предвиди запазване на бюрата или въвеждане на преходен период.		
29	04-01-00-173/72/14.04.26 04-01-00-173/74/14.04.26 04-01-00-173/82/21.04.26	„ИДЕАЛ ТРАНС БГ“ ЕООД	☐ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам категорично несъгласие с предложението за премахване на бюрата за обслужване на превозвачите, предвидено в проекта за изменение на Наредба № 11. Считам, че предложените промени са недостатъчно обосновани и създават сериозни рискове за сектора, включително: • възможност за блокиране на административните услуги при технически проблеми; • прехвърляне на административна тежест върху превозвачите; • риск от концентрация и неравномерно разпределение на дефицитни разрешителни. В този вид промените създават предпоставки за нарушаване на равнопоставеността между превозвачите и изкривяване на пазарната среда. Моля проектът да бъде преразгледан и да се предвиди запазване на бюрата или въвеждане на преходен период.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

30	04-01-00-173/76/14.04.26	„МКММ – ТРАНСПОРТ“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам категорично несъгласие с предложението за премахване на бюрата за обслужване на превозвачите, предвидено в проекта за изменение на Наредба № 11. Считам, че предложените промени са недостатъчно обосновани и създават сериозни рискове за сектора, включително: • възможност за блокиране на административните услуги при технически проблеми; • прехвърляне на административна тежест върху превозвачите; • риск от концентрация и неравномерно разпределение на дефицитни разрешителни. В този вид промените създават предпоставки за нарушаване на равнопоставеността между превозвачите и изкривяване на пазарната среда. Моля проектът да бъде преразгледан и да се предвиди запазване на бюрата или въвеждане на преходен период.	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

31	04-01-00-173/77/16.04.26	„КУНКА ГРУП“ ЕООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам своето категорично възражение срещу предложението за отпадане на бюрата за обслужване на превозвачи. Считам, че това решение е прибързано и ще създаде значителни пречки пред нормалното функциониране на транспортния сектор и възможност за манипулирането му. Мотиви: 1.Липса на ясна визия за пълна дигитализация и риск от административен колапс. „Пълната“ дигитализация на административните услуги е позитивна стъпка, ако наистина избягваше представянето на хартиена носител на резервацията пред Агенция Митници, или разрешителните станат дигитални. При технически срив или софтуерен проблем в държавната администрация, бизнесът остава без алтернативен канал за обслужване, което може да доведе до блокиране на транспортни средства по границите и огромни неустойки по договори. 2. Нарушаване на принципа на методическа подкрепа. От години малките и средните превозвачи работят с бюрата за обслужване и с годините е доказана тяхната функционалност и административна тежест в помощ на бранша. Бюрата за обслужване изпълняват критична функция по предоставяне на консултации на място относно сложни международни разрешителни режими и специфики на документи. Автоматизираните системи не могат да заменят експертната оценка и съдействието при специфични казуси. Това ще отвори възможност за появата на „частни“ добре информирани консултанти в сивия сектор. 3. Дискриминация спрямо малкия и среден бизнес. Малките превозвачи не разполагат с административен капацитет и човешки ресурс, за да преминат към изцяло електронно обслужване. Бюрата осигуряват равнопоставеност и достъп до	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				административни услуги за всички субекти, независимо от тяхното технологично ниво. Когато държавата налага задължителна дигитализация без алтернатива, тя индиректно казва: „Ако нямате уменията, наемете си някой или спрете да работите“. Това е тежък удар върху микро-предприятията (фирми с 1 човек), където собственикът е едновременно управител, работник, шофьор , а сега и администратор. Тук невъзможността той да се справи с всичко ,е породена от липса на време и ресурси за преквалификация. Тази промяна ще наложи всеки превозвач да инвестира в техническа обезпеченост по посока на дигитализацията. Липсата на контрол при отчитането и съхранението на всяко разрешително може да доведе до лесно манипулиране на пазара, както се е случвало през годините с липсата на разрешителни за Турция, Грузия , Армения и др. Това дава възможност на недобросъвестни колеги да заявяват и задържат разрешителни, които не са им необходими и да ги реализират в последствие. 4. Икономически последици. Транспортният бранш е лакмус за посоката на движение на икономиката. Всяко затруднение в администрирането на разрешителните режими води до загуба на конкурентоспособност на българските превозвачи спрямо тези от съседни държави, където административното обслужване е по-гъвкаво и значително по-достъпно. Това ще постави малките транспортни фирми в неизгодна от към конкурентност позиция спрямо големите такива и ще се засили напрежението в бранша ПРЕДЛОЖЕНИЕ: Да отпадне предвиденото премахване на бюрата за обслужване на превозвачи в настоящия проект.		

32	04-01-00-173/78/17.04.26	СДРУЖЕНИЕ „КАМАРА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ В БЪЛГАРИЯ” СДРУЖЕНИЕ „ЕВРОПЕЙСКИ ТРАНСПОРТЕН КЛЪСТЕР”	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	1. На първо място в текста на чл. 8, ал. 1, т. 4 от проекта се предлага да се предоставя заверено копие на договор за наем или лизинг на електронен носител. За нас изискването за заверено копие непременно навежда към създаването на хартиено копие на съответния документ, който се заверява поради, което считаме, че следва да отпадне от текста на нормата. Така предложения текст на нормата не съответства на електронния начин за подаване на документите, който в цялото изменение е силно застъпен. Към настоящия момент към заявлението за издаване на лиценз на Общността и на заверени копия документи се подават, като сканирани копия на електронен носител, като не виждаме необходимостта да им се прави заверено копие, което да се подава на електронен носител. За нас не става ясно, от така предложения текст, с какво променя досега действащия и как намалява административната тежест, напротив дори наблюдаваме нейното увеличение, тъй като ще следва да се предоставят заверени копия на електронен носител. Достатъчно условие за заявяване на услугата би било просто да се представи електронен вариант на съответния договор за наем или лизинг, по този начин заявителят ще бъде улеснен от към подготвянето на необходимите документи, от една страна, а от друга органа ще получи документите, нужни му за изпълнение на заявената административна услуга. По този начин ще се постигне по-бързо заявяване и съответно предоставяне на услугата и действително приоритет ще има електронния обмен на информация и данни между заявителите и административния орган. С оглед изложеното предлагаме, за постигане на намаляване на административната тежест и	Приема се с редакция	Отразено в § 1, т. 1, б. „а“ относно чл. 8, ал. 1, т. 4 от проекта

				улеснение на заявителите, нормата на чл. 8, ал. 1, т. 4 да придобие следната редакция: „чл. 8, ал. 1, т. 4 договор за наем или лизинг за моторни превозни средства, на които лицето по чл. 2, ал. 1 не е собственик или не е вписан като ползвател в свидетелството им за регистрация — на електронен носител;“		
				2. На следващо място предложението да се създаде точка 6 към чл. 8, ал. 1 с изискване към заявлението за издаване на лиценз на Общността и на заверени копия към него да се прилага декларация за установяване по образец, утвърден със заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ следва да е скрепено с утвърден образец на тази декларация. Унифицирането й ще подпомогне и улесни лицата при подготовката им с документите, които следва да приложат към заявлението си. Предвиждане единствено на задължение за предоставяне на декларация представлява административна тежест за лицата, но в случай, че тя е с ясна форма и съдържание това ще облекчи съставянето ѝ и подаването ѝ. С оглед, на което предлагаме в проекта да се предвиди, като приложение декларацията по чл. 8, ал. 1, т. 6 от проекта.	Не се приема	Не е необходимо декларацията да бъде приложение към Наредба № 11, тъй като същата е утвърдена със заповед на изпълнителния директор на ИААА на основание чл. 7, ал. 8, т .1 от ЗАП. Образец на същата е публикувана на официалната интернет страница на ИААА – както в раздел „Нормативна база“, така и към образците на всяка административна услуга, към която се представят данни за офис и експлоатационен център. В случай че се наложи изменение или допълнение на декларацията, към момента не е необходимо да бъде изменяна Наредба № 11.
				3. Предвид предложената декларация в § 1, т. 1, буква „б” на проекта, считаме че следва срока в чл. 9, ал. 1 на наредбата да бъде променен на 7 календарни дни. Във връзка с електронното подаване на документите и отпадане	Не се приема	Във връзка с намалената административна тежест по отношение на заявителите за административни услуги, включващо отпадане на

				необходимостта за извършване на проверка на място е напълно резонно срока за издаване на лиценз на Общността и заверени копия към него да бъде съкратен. Намаляването на срока е в унисон и напълно съответства на променения ред за заявяване на услугата и нейното извършване. По-краткия срок ще има благоприятен ефект върху намаляването на административната тежест и ще доведе до по-бързо предоставяне на заявената административна услуга. С оглед, на което предлагаме следното изменение: „чл. 9, ал. 1 В срок до 7 календарни дни от датата на подаване на заявлението министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или упълномощено от него лице издава лиценз на Общността за извършване на превоз на пътници или товари (приложение № 10 или 10а) и заверени копия на лиценза (приложение № 11 или 11а).“		изискуеми документи – свидетелство за регистрация част I (копие), удостоверение за технически преглед, свидетелство за съдимост, справка за трудови правоотношения и др., е необходимо технологично време за извършването на задължителните проверки при обработката на непрекъснато нарастващия брой на административни услуги с наличния административен капацитет на ИААА. Освен това срокът за издаване на лиценз е посочен в разпоредбата на чл. 8, ал. 5 от Закона за автомобилните превози, който представлява нормативен акт от по-висока степен.
				4. Друго изменение на чл. 9 от наредбата, което предлагаме е в текста да се предвиди норма, която създава задължение за Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ в изрично определен срок да извършва обработка на подадените заявления за промяна на обстоятелствата и извършва исканите промени. Към настоящия момент единствено е Налице 30 дневен срок за превозвача да заяви настъпилите промени, докато за административния орган не е предвиден срок за обработка и произнасяне по тези заявленията на превозвачите. Считаме, че регламентирането на конкретен срок води до предвидимост за лицата, в какъв диапазон ще получат нужната им	Приема се с редакция	Отразено в § 2 относно чл. 9, ал. 4, изречение второ

				административна услуга. Електронното подаване на документи значително улеснява процеса по заявяване, обработка и предоставяне на услугите поради, което според нас е разумно, този срок да бъде 7 дни от подаване на заявлението за промяна на обстоятелствата. Във връзка с изложеното предлагаме към текста на чл. 9, ал. 4 да се добави изречение второ със следното съдържание: чл. 9, ал. 4, изр. 2 Административният орган е длъжен да се произнесе в 7 дневен срок от подаване на заявлението за промяна в обстоятелствата.		
				5. Противопоставяме се на предложеното увеличение на срока за издаване на дубликат на лиценз на Общността за извършване на международен превоз на пътници или товари или дубликат на заверено копие на лиценза на Общността от три дневен на пет дневен. Подобно изменение не съответства на същността на електронното предоставяне на административни услуги, което следва да се провежда по по-бърз и ефективен начин в сравнение с подаването на документи и получаването на административните актове на хартиен носител. В случай, че действително се цели засилване на електронната комуникация и предоставянето на услугите по електронен път, то е безпредметно да се увеличава срока за предоставяне на дубликат, особено като се има предвид, че документите ще бъдат подадени електронно. По-бързото заявяване на електронната услуга, следва да води до по-бързо получаване на резултата от нея, а не както се предлага в проекта до по-бавно. Подобно изменение противоречи на целите и смисъла заложени в мотивите на проекта и в	Приема се	Отразено в § 2 относно чл. 9, ал. 10

				последните изменения на Административно-процесуалния кодекс. Мотивите, че срока за предоставяне на бърза и обикновена услуга е еднакъв 3 дни и това обезсмисляло събирането на такса за бърза услуга за нас са несъстоятелни и неотносими към удължаването на краен срок за предоставянето на заявена административна услуга. Размерът на таксите, които се събират се определя с нарочен нормативен акт, като те са изцяло в полза на бюджета на административния орган, който ги събира и не могат да служат като аргумент за увеличаване на срока за предоставяне на административна услуга, която е в интерес и е необходима на съответния превозвач, за да извършва дейността си. Аргументът, свързан с подаването на заявление в последния работен ден преди почивните дни и официални празници, което водело до невъзможност за предоставяне на услугата в три дневен срок, също не е относим към направеното предложение за увеличаване на срока. Невъзможността администрацията да предостави дадена услуга в нормативно определения срок не може и не следва да се поставя в тежест на гражданите и юридическите лица. Администрацията е създадена и призвана да служи на гражданите и юридическите лица, а не да утежнява положението им поради това, че собствената й организация на работа не позволява дадена услуга да се изпълни в срок. Подобни аргументи освен, че по никакъв начин не могат да обосноват удължаване на срока за дадена услуга, противоречат и на принципите и правилата в административното производство, което следва да се извършва бързо и с процесуална икономия.		

				Във връзка с изложеното предлагаме изменението в чл. 9, ал. 10 да не бъде приемано и срока да остане три дневен.		
				6. Друго предложено изменение, което според нас следва да бъде до уточнено е това в § 5, т. 1 от проекта, с което се предлага заявлението за еднократни разрешителни да се подава чрез заявка, създадена в информационната система на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация. Считаме, че това предложение следва да бъде доразвито по начин, който да придава повече яснота, за това какво се попълва в тази заявка и какво представлява тя. Уредбата на данните, които се съдържат в нея ще доведе до улеснение за лицата, които ще са наясно с каква информация, следва да разполагат, за да подадат нужната им заявка за заявяване на административната услуга по издаване на еднократни разрешителни. Регламентирането на данните на заявката в наредбата ще доведе и до по-бързо и ефективно предоставяне на услугата, тъй като ще минимализира грешките, които могат да се допуснат при подаването ѝ. С оглед, на изложеното предлагаме към предложеното изменение в § 5, т. 1 на проекта да се предвиди следното: „чрез попълване на заявка по образец, създадена в информационната система на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация”.	Приема се.	Отразено в § 5, т. 1 относно чл. 20, ал. 1
				7. А относно предложеното изменение, както в текста на чл. 20. ал. 1 от наредбата, така и в други текстове се предлага към „упълномощени от тях” да се добави: „по реда на чл. 18 от Административнопроцесуалния кодекс", считаме, че подобно допълнение е редно да бъде сред измененията в проекта, тъй като по този начин се	Приема се с редакция	Отразено в §5, т. 1 относно чл. 20, ал. 1 от проекта

				увеличава правната сигурност при започването на административните услуги и получаването на готовите административни документи. Следва обаче да се държи сметка за правилото на чл. 25, ал. 1 от Закона за адвокатурата, съгласно който адвоката представлява своя клиент, чрез писмено пълномощно. Реда за упълномощаване на адвокатите по Закона за адвокатурата е специален на този по чл. 18 от АПК и също следва да намери приложение при уредбата на реда за упълномощаване в проекта.		
				8. В унисон с предлагания ред за упълномощаване считаме, че следва да се регламентира и хипотеза, с която да се позволи документите за заявяване на административните услуги да се носят до органа от всяко лице, а единствено получаването да става от законния представител на превозвача или от изрично упълномощено от него лице. Считаме, че подобно правило в наредбата ще улесни превозвачите в това по-бързо и лесно да подават своите документи за услугите, които са им нужни, като ще им спести време и разходи в това да упълномощават трети лица. Освен това следва да се има предвид, че към момента, когато документите се изпращат по куриер, те се приемат от административния орган, без да се изисква пълномощно от куриера. Самото физическо предаване на документите не следва да е обект на изрично упълномощаване, тъй като с него нямаме изразяване на каквато и да е воля на превозвача. Лицата, които подават физически заявленията и приложенията към тях, единствено ги предоставят в готов вариант на административния орган, а не ги подписват или изготвят. С оглед, на което според нас е нужно да се предвиди, че всяко лице може да подаде физически документи до административния орган без да притежава изрично	Не се приема.	При подаване на документи в центъра за административно обслужване от лице, различно от заявителя на административната услуга, то следва да представи пълномощно в оригинал или копие, заверено „вярно с оригинала“, с изписване на три имена и полагане на подпис от упълномощения. Съгласно чл. 18, ал. 1 от АПК, във вр. с чл. 32, т. 1, т. 2 и т. 3 от ГПК, не се изисква нотариална заверка на пълномощни, издадени на адвокат, на родителите, децата или съпруга и на юрисконсултите или други служители с юридическо образование в учрежденията, предприятията, юридическите лица и на едноличния търговец. Във

				пълномощно, за това, тъй като в случая подобно пълномощно не е необходимо. Приемането на такова правило ще улесни превозвачите и ще доведе до по-бързото и ефективно заявяване на услугите. С оглед изложеното предлагаме в проекта да се предвиди правило, съгласно което подаване на изготвени заявления и приложения към тях може да се извършва от всяко лице.		всички останали случаи, съгласно изискването на чл. 18, ал. 2 от АПК, пълномощното следва да е нотариално заверено.
				9. Предложеното създаване на ал. 5 към чл. 20 на наредбата в § 5, т. 5 от проекта също следва да се прецизира с цел целесъобразно прилагане на правната норма, Посочената разпоредба предвижда ограничение на максималния брой резервации на разрешителни, които даден превозвач може да заяви, като обвързва този брой с включените в списъка към лицензна на Общността му автомобили и броя на предоставените му ЕКМТ/СЕМТ разрешителни. Считаме, че за всеки конкретен превозвач не следва да бъдат вземани предвид всички предоставени му ЕКМТ/СЕМТ разрешителни , а само тези които са активни, тоест тези, които той реално използва. По този начин ще се постигне ограничение, което много повече съответства на действителните нужди на превозвача, от колкото с така предложения в проекта текст. Подобно уточнение, че става въпрос за активни ЕКМТ/СЕМТ разрешителни ще доведе до повече ефективност на предложеното правило. С оглед на посоченото предлагаме следния текст: „чл. 20, ал. 5 Максималният брой резервации на разрешителни, които превозвач може да заяви, е равен на броя на автомобилите, включени в списъка към лицензна му на Общността, намален с броя на	Приема се с редакция.	Отразено в § 5, т. 5 относно чл. 20, ал. 5

				предоставените му активни ЕКМТ/СЕМТ разрешителни.“		
				10. На следващо място с предлаганите изменения отпада образеца на заявление за издаване на еднократни разрешителни, като вместо това заявяването на услугата ще става електронно, чрез генериране на заявка в системата на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, към тази заявка обаче с предложените изменения на ал. 4 на чл. 20 не става ясно дали ще се прилагат договор (заявка) за превоз и товарителница и митнически документи или ще се попълват данните посочени в т. 1 и т. 2 на ал. 4 относно тези документи. Считаме, че основния текст на ал. 4, който се предлага е неясен в тази насока, тъй като в него едновременно се използва израза „при попълване" на заявката и „прилагат сканирани копия“, от което не става ясно дали данните посочени в т. 1 и 2 се попълват в самата заявка или те следва да са част от съдържанието на документите, които се прилагат. Така написания текст не дава яснота относно изискванията за заявяване и предоставяне на услугата свързана с получаването на еднократни разрешителни. Считаме. че текстовете следва да бъдат прецизирани, като ясно се разграничи какво се попълва в заявката и какви документи се подават към нея, а ако има конкретно изискване за съдържанието на тези документи, то това неминуемо следва да е изрично упоменато. Само по този начин ще се гарантират правата на ползвателите на услугата и ще се осигури възможността, тя правилно и законосъобразно да се инициира и ползва от адресатите ѝ. С оглед постигането на повече яснота при заявяването на услугата и прилагането на изискуемите документи предлагаме следния текст:	Приема се.	Отразено в § 5, т. 4 относно чл. 20, ал. 4

				„чл.20, ал. 4 При подаване на заявката по ал. 1 се прилагат сканирани копия на: *1. договор (заявка) с дата на натоварване, пунктовете на натоварване и на разтоварване, регистрационния номер на превозното средство, с което ще бъде извършен превозът, в случаите когато не се извършва превоз на товари транзит през територията на Република България;* *2. товарителница и митнически документи, съпътстващи товара, в случаите, когато се извършва превоз на товари транзит през територията на Република България.“*		
				11. На следващо място считаме, че предложения срок за валидност на резервацията за разрешителни от три дни в чл. 20, ал. 8 на проекта следва да се увеличи на пет дни. По-дългия срок би дал необходимата свобода и подпомагане на превозвача в организацията на работата му така, че по най-ефективен начин да осъществява международни превози и да използва нужните му разрешителни. Петдневен срок би имало благоприятен ефект върху бизнеса, като действително ще намали административната тежест върху него. С оглед изложеното предлагаме срока в чл. 20, ал. 8 да бъде 5 /пет/ дни.	Приема се.	Отразено в § 5, т. 5 относно чл. 20, ал. 8
				12. Поради създадената централизирана информационна система на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и преследваната цел свързана с увеличаване на електронната комуникация и електронното заявяване и получаване на административни услуги считаме, че текста на изречение второ на чл. 25 от проекта е необходимо да се прецизира. Така предложеното изречение две не дава яснота кои разрешителни се съхраняват от превозвача и за какъв период.	Приема се с редакция.	Отразено в § 8 относно чл. 25

				Използваният израз „през текущата календарна година“ създава въпросителни дали се отнася към това кои разрешителни се съхраняват или за това в коя година се съхраняват. Според нас е необходимо изречение две да бъде изменено по начин, който без противоречие да указва кои разрешителни и до кога следва да се съхраняват от превозвача. Във връзка с изложеното предлагаме следната редакция на чл. 25: „чл. 25 Получените по реда на раздели III и V разрешителни се отчитат от превозвача чрез информационната система по чл. 20, ал. 1 след приключване на превоза и преди заявяване на еднократни разрешителни. Оригиналите на използваните разрешителни се съхраняват от превозвача през календарната година, за която се отнасят, при поискване се предоставят на контролните органи и се връщат в териториалните структури на изпълнителна агенция ”Автомобилна администрация” по седалище на превозвача в срок до 1 март на следващата календарна година.“		
				13. Отново с цел повече прецизност и яснота на текста предлагаме чл. 27, т. 1 да се измени по следния начин: „т. 1 на чл. 27 в случаите по чл. 26, т. 1-3 и т. 7 – копие на договор (заявка) за превоз отразяващ в него датата на натоварване, пунктовете на натоварване и разтоварване, регистрационен номер на превозното средство, с което ще бъде извършен превозът;“ Според нас подобна редакция на нормата дава яснота, че посочените данни следва да се съдържат в предоставения договор (заявка) за превоз, тъй като текста, който се предлага в проекта създава двусмислие, дали данните са част от договора или те се посочват към него отделно. Използваният съюз „с“ възпрепятства да се разбере тези данни	Приема се	Отразено в § 10 относно чл. 27, т. 1

				самостоятелно ли се посочват или следва да се съдържат в договора. Поради това предлагаме посочената редакция.		
				14. На следващо място предлагаме към измененията в наредбата да се предвиди и промяна в правилото на чл. 32, ал. 8, като се регламентира, че бордовия дневник е електронен. Подобно изменение е в унисон с предлаганите промени в наредбата, както и с последните изменения в АПК, свързани с увеличаването на предоставянето на електронни административни услуги от държавните органи. Попълването на бордовия дневник електронно напълно отговаря на реда за издаване и Отчитане на разрешителните и стремежа към дигитализация на всички процеси свързани с тях. Електронният дневник улеснява работата на превозвачите и прави по-бърз процеса по попълването им и предоставянето им на компетентните органи. Поради, което считаме, че подобна промяна следва да залегне в текстовете на проекта. Към момента електронната система позволява бордовия дневник да се попълва електронно не само от водача, но и от изрично определено лице от превозвача. С оглед, на което е налице необходимост правната норма да се измени по начин, който да съответства на действителното правно положение относимо към реда, начина и срока за попълване на бордовия дневник в електронната система. Във връзка с посоченото, предлагаме следното изменение: „чл. 32, ал. 8 Електронният бордови дневник към разрешителното трябва да бъде попълнен от водача или от изрично определено от превозвача лице преди започването на всяка транспортна операция; записът на транспортните операции трябва да бъде отбелязан в хронологичен ред за всеки превоз на товари от пункта на натоварване до пункта на	Не се приема.	Република България, като страна член на Международния транспортен форум, следва да спазва Ръководството за използване на многостранните ЕКМТ разрешителни (Ръководството), издадено от него. В проекта на Наредбата не е изрично упоменато, кой може да попълва бордовия дневник, тъй като съгласно Ръководството превозвачите сами определят кой може да има достъп до техния акаунт в новата цифрова система на ЕКМТ.

				разтоварване, както и за всеки празен пробег, с посочен граничен пункт; могат да бъдат отбелязани и транзитни гранични пунктове.“		
				15. В § 14, т. 2 на проекта се предлага в маршрута на автобусите освен областните центрове да се посочват и национални курорти. В действителност включването на национални курорти в маршрута на автобусите, изпълняващи международни линии ще улесни пътуващите и ще даде възможност за по-лесен достъп до курортите ни, което би имало благоприятен ефект за туризма в страната ни. Така предложения текст обаче чрез използването на съюза „и“ поставя задължение в маршрута да се посочат задължително областни центрове и национални курорти, което води до задължаване на превозвачите да преминат задължително през областен център и национален курорт. Следва обаче да се вземе предвид, че националните курорти не съвпадат с областните центрове и са различни населени места, което води до промяна в маршрута, разстоянието и времето на пътуване на съответния автобус. С оглед, на което според нас е необходимо вместо съюза „и“ в текста да се използва „и/или”, тъй като по този начин ще се даде възможност за повече гъвкавост на превозвача при оформяне на маршрута му, а в същото време ще се осигури преминаването на международни автобусни линии през националните ни курорти, което ще улесни пътникопотока към тях. Даването на различни варианти за оформяне на маршрута би имало благоприятен и положителен ефект както върху организацията на работа на превозвача така и за пътниците. Във връзка с посоченото предлагаме текста на чл. 35, ал. 1, т. 4 да придобие следната редакция: „разписание с посочени автогари за спиране на автобусите, като за начална спирка и спирки	Приема се	Отразено в § 14, т. 2 относно чл. 35, ал. 1, т. 4

				(максимално три) по маршрута на автобусната линия могат да се посочват само областни центрове и/или национални курорти;“		
				16. В § 15 на проекта се предлага изменение в чл. 37 според което, когато пълния комплект разрешителни не е получен от превозвача в определение срок административното производство се прекратява. Според нас това предложение е неточно и не съобразява факта, че последното изречение на действащата към момента норма на чл. 37 се отнася за случаите когато не е получен целия комплект разрешителни в определен срок, с което се прекратява възможността за получаване на разрешително за линията. Тоест последствието от не взимането в срок на пълния комплект разрешителни е да се преустанови възможността да се получи разрешително за дадена линия. Предложеното изменение обаче прекратява напълно административното производство, а не съобразява тази особеност с оглед. на което за нас предложението е неточно и е необходимо да се прецизира. Поради, което предлагаме следния текст на изречение трето от чл. 37: „чл. 37 изречение трето: Когато пълният комплект разрешителни не е получен от превозвача в посочения срок административното производство за издаване на разрешително за линията се прекратява.“	Приема се с редакция	Отразено в § 15, т. 2 относно чл. 37, изречение трето
				17. На следващо място в § 17 се предлага отново възможност за прекратяване на административното производство, но според нас предложения текст следва да се допълни с цел повече яснота в хипотезата му и осигуряване на правото на защита на засегнатите от заповедта лица. В текста се говори за посочения срок, но без да се конкретизира нито кой е той, нито за какво се отнася, което прави	Приема се	Отразено в § 17 относно чл. 39, ал. 3

				приложението на диспозицията на нормата свързана с прекратяването на административното производство неясно. Предпоставките, които водят до прекратяване на дадено производство следва винаги да са ясни и Известни с оглед осигуряването на спазването на принципа на законност, който в действията си административните органи са длъжни винаги да спазват. Поради, което според нас в текста на предложената ал. 3 на чл. 39 следва да се конкретизира, че става въпрос за срока по ал. 2 на същата норма. По този начин се гарантира предвидимостта и законността в действията на административния орган, които са основни принципи в административното право. С оглед осигуряването на правото на защита на адресатите на административните актове, което освен в административно-процесуалния кодекс е залегнало и на конституционно ниво в нормата на чл. 120, ал. 2 от основния закон за нас е необходимо текста на ал. 3 в чл. 39 да се допълни с възможност засегнатите от прекратяването лица да обжалват заповедта за прекратяване. Във връзка с посоченото предлагаме следния текст на чл. 39, ал. 3: *„чл. 39, ал. 3 Когато документацията не е приведена в съответствие с изискванията в посочения в ал. 2 срок, административното производство се прекратява със заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация. Заповедта подлежи на обжалване по реда на АПК.“*		
				18. С буква „г“ на точка 3 от § 18 на проекта се предлага създаване на ново основание за не издаване на разрешително на превозвач, извършващ превоз на територията на страната ни, като част от маршрут, който преминава и през други държави.	Приема се	Отразено в § 18, т. 3, б. „г“ относно чл. 40, ал. 4, т. 4

				Считаме, че предложеното правило не следва да се приема, тъй като самата хипотеза на нормата не съответства на реда и изискванията за издаване на процесното разрешително. Видно от правило на чл. 40, ал. 1 от наредбата, подобно разрешително се издава след получаване на потвърждение и/или издаване на разрешителни от държавите, през чиито територии преминава маршрутът на линията, а записаното правило в т. 4 на ал. 4 към чл. 40 гласи, че разрешителното не се издава при получен отказ за издаване на разрешително от компетентните органи на държавата – крайна спирка на маршрута. Това правило, което се предлага реално дублира хипотезата. която и към момента е приложима в ал. 1 на чл. 40 и необходимост от него няма. Точно и ясно е посочено в чл. 40, ал. 1, че подобно разрешително се издава след получаване на потвърждение и/или издаване на разрешителни от другите страни по маршрута към които несъмнено спада и държавата, в която е крайната спирка. Следователно, ако е налице отказ, такъв какъвто се предлага със създаването на т. 4 към ал. 4, то самото разрешително по силата на ал. 1 няма да се издаде, защото няма да е налице потвърждение или издадено разрешително от една от държавите, по които ще премине маршрута. Необходимо е да се обърне внимание, че в ал. 1 е използвана думата „държавите", което за нас категорично затвърждава волята на административния орган за всички държави по маршрута да е налице потвърждение или издадено разрешително, за да се издаде от наша страна такова. С оглед на изложеното за нас подобно правило е несъвместимо с процедурата и изискванията за издаване на разрешителното посочени в чл. 40, ал. 1 и липсва необходимост такъв текст да се приема, тъй като в случая, за който се говори в предложената норма по силата на ал. 1 няма да се издаде		

				разрешително и не е необходимо да има изрично подобно изискване, което не нужно да утежнява нормативния акт. Във връзка с посоченото предлагаме текста посочен в буква „г“ на точка 3 от § 18 на проекта да не се приема.		
				19. С § 18 на проекта се предлага изменение на ал. 7 на чл. 40, с което задължение за превозвача, преустановил обслужването по дадена линия или когато услугата вече не съществува, да върне в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация” комплекта разрешителни до 5 дни след изтичане на тримесечния или едномесечния срок, в който лицето е уведомило изпълнителната агенция. Според нас подобна формулировка на текста не дава яснота за това от кога започва да тече заложения 5 /пет/ дневен срок за връщане на комплекта разрешителни. Предвиждането на извършването на определено действие в точно указан срок неминуемо е свързано с това да е ясно от кога възниква задължението за връщане на разрешителните, тъй като превозвача трябва да е наясно от кога се очаква той да извърши определено действие. В случая предложената редакция не дава никаква яснота, за това от кога започва да тече 5 /пет/ дневния срок. Израза „*след изтичане на тримесечния или едномесечния срок*” по никакъв начин не дава конкретика за началния момент на възникване на задължението комплекта разрешителни да се върне в изпълнителната агенция. Това е така, тъй като в текста на ал. 7 на чл. 40 от наредбата тези срокове са обвързани с бъдещо, несигурно събитие, а именно преустановяване на обслужването за тримесечния срок и несъществуване на услугата за едномесечния с оглед, на което те самите не са фиксирани и ясни. Поради, което за нас предвиждането на правило		

				според, което след тяхното изтичане, превозвачът да има срок 5 дни да върне съответните разрешителни е неправилно и би се отразило негативно върху изпълнението на това задължение. С оглед на изложеното настояваме текста на ал. 7 да бъде променен така, че срока за предаване на разрешителните да е определяем, което ще даде повече предвидимост за превозвачите, за това от кога е тяхното задължение да върнат разрешителните и до кога е срока да го направят. Поради посоченото предлагаме следната редакция на чл. 40 ал. 7, изр. 3: *„В тези случаи лицето по чл. 2, ал. 1 трябва да информира потребителите на съответната услуга за нейното преустановяване един месец по-рано чрез подходящи публикации и да върне в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация “ комплекта разрешителни до 5 дни от датата, на която е уведомило Изпълнителна агенция Автомобилна администрация“ за преустановяването на обслужването или преустановяване на услугата.“*	Приема се	Отразено в § 18, т. 5 относно чл. 40, ал. 7, изр. трето
				Във връзка с изложените от нас мотиви в тази точка, правим следното предложение за изменение на чл. 45д, ал. 8, залегнало в т. 5 на §24 от проекта: *„чл. 45д, ал. 8 В тези случаи лицето по чл. 2, ал. 1 трябва да информира потребителите на съответната услуга за нейното преустановяване един месец по-рано чрез подходящи публикации и да върне в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация” комплекта разрешителни до 5 дни от Датата, на която е уведомило Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация” за преустановяването на обслужването или преустановяване на услугата.“*	Приема се	Отразено в § 24, т. 5 относно чл. 45д, ал. 8, изр. трето

				Поради изложеното считаме, че така предвиденото изменение в точка 7 на § 18 от проекта не следва да се приема.		
				20. В точка 7 на § 18 от проекта се предлага добавка към сега действащата норма на чл. 40, ал. 11, която според нас превръща нормата в недействителна и неотговаряща на правилата свързани със съдържанието и характера на правните норми. Текстът който се получава след предложената добавка е следния: „при предсрочно отнемане на издаденото разрешително, валидно за територията на Република България, министърът на транспорта и съобщенията или упълномощено от него лице уведомява компетентните органи на държавите по маршрута за решението си за закриване на автобусна линия, като обявява за невалидни разрешителните за превозвача - партньор по обслужващата същата и връща издадените от тях разрешителни, като обслужваната автобусна линия се закрива”. Видно от него е налице едновременно уведомяване за закриване на автобусна линия и в същото време се обявяват за невалидни разрешителните за превозвача - партньор, като всичко това се прави с един акт на министъра на транспорта. Уведомлението по своя правен характер има информационно изявление, то не поражда преки права и задължения за адресата си и следователно не представлява самостоятелен индивидуален административен акт по смисъла на чл. 21 от АПК. От друга страна обаче обявяването на невалидност на дадени разрешителни пряко въздейства върху правната сфера на адресата и по смисъла на чл. 21 от АПК е индивидуален административен акт. Събирането на тези две изявления в един акт на министъра за нас противоречи на основните принципи и начала в административното право, тъй като едновременно лицето се уведомява за	Приема се	Отразено в § 18, т. 7 относно чл. 40, ал. 11

				настъпило обстоятелство и му се обявява за недействително съответно разрешително. По този начин адресата на акта няма възможност да се защити срещу закриването на линията, тъй като за него то само е уведомено, а на база това закриване му се обявява разрешителното за невалидно, което накърнява неговите права и интереси. Предложеното обявяване на невалидност на разрешителното на превозвача - партньор в текста също така противоречи и на действащите норми на чл. 40, ал. 12 и ал. 13 от наредбата, които в проекта не са предвидени да се променят. Видно от тези текстове самото обявяване за невалидност се реализира на по-късен етап от закриването на линията, който е съпътстван с предоставянето на възможност превозвачът партньор да посочи нов партньор при запазване на първоначално утвърдените условия за обслужване на определената линия. Едва когато липсва предложен нов превозвач-партньор министърът разполага с правомощие да обяви тези разрешителни за невалидни. С оглед, на което предвиденото изменение на ал. 11 на чл. 40 противоречи на процедурата, по която се стига до обявяване на невалидност на разрешителните на превозвача-партньор, която се развива в ал. 12 и ал. 13 на същата норма.		
				21. Към предложеното изменение в § 23 на проекта считаме за необходимо да се предвиди възможност за обжалване на прекратяването на административното производство. С оглед спазването на правилото на чл. 120, ал. 2 от Конституцията на Република България и гарантиране на правото на защита на засегнатия от прекратяването превозвач. Поради, което предлагаме след „административното производство се прекратява” да се постави точка и	Приема се	Отразено в § 23 относно чл. 45г, ал. 2 изр. второ и трето

				да се допълни: „Прекратяването на производството подлежи на обжалване по реда на Административно-процесуалния кодекс.“		
				22. В § 33 се предлага изменение на чл. 50, ал. 3, с което конкретно се предвиждат хипотези, при които се отнема разрешителното на превозвач, извършващ совалков превоз до държави, които не са членки на Европейския съюз, валидно на територията на Република България. Текстовете на точка 1 и 2 следва да претърпят промяна, за да се постигне повече яснота в прилагането им. В първата точка според нас не става ясно кое е издадено и тъй като това е самостоятелно основание, което следва да служи за правната квалификация въз основа, на която се отнема лиценза считаме, че следва да се уточни, че става въпрос за издаденото разрешително. С втората точка, която се предлага е видно, че се цели разрешителното да се отнема при установени системни нарушения, но според нас предложената формулировка е неясна и неточна, което би създало проблеми при практическото и приложение поради, това че ще следва да се доказват конкретните нарушения, които са извършени от лицето и това, че те са в условията на системност. Считаме, че нормата следва да се прецизира във вариант, който структурно е по-облекчен и същевременно по-ясен за приложение. С оглед на изложеното предлагаме следните текстове на т. 1 и т. 2 към ал. 3 на чл. 50: *„т. 1 се нарушават условията, въз основа на които разрешителното е издадено;* *т. 2 са налице системни нарушения в хипотезата на чл. 32 от Закона за автомобилните превози, извършени от лицето по чл. 2, ал. 1.“*	Приема се	Отразено в § 33, т. 1 относно чл. 50, ал. 3, т. 1 и 2

				23. С § 37 на проекта се създават нови разпоредби, с които се регламентират правила, свързани с реда и начина, по който ще се отнема издадена книжка, съдържаща пътнически ведомости или пътни формуляри. Видно обаче с текста, който се предлага в ал. 4 на чл. 52б се създава предпоставка за отказ да се издадат нови книжки, която обвързва административния орган в преценката му дали да направи това или не. Обвързаната компетентност, в която се поставя изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ в тази норма, според нас води до необходимост да се уточни, че за съобразяване на шест месечния срок се взима предвид това отнемане на книжка, което е настъпило с влязла в сила заповед. Това е нужно и поради наличието на текста на чл. 52б, ал. 3 съгласно, който заповедта за отнемане подлежи на обжалване по реда на АПК и следователно е необходимо да е налице стабилен административен акт, от която дата на настъпване на стабилитета за лицето да се прилага 6 месечен срок, в който да не може да получава нови книжки. Във връзка с изложеното предлагаме следния текст на чл. 52б, ал. 4: *„чл. 52б, ал. 4 Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация” със заповед отказва издаването на нови книжки на лицето по чл. 2, ал. 1, когато през последните 6 месеца преди датата на подаване на заявлението на лицето със влязла в сила заповед е отнета книжката, съдържаща пътнически ведомости или пътни формуляри по реда на ал. 2.“*	Приема се	Отразено в § 37, т. 2 относно чл. 52б, ал. 4
				24. В § 38 на проекта се предвижда прекратяване на административното производство, когато към заявлението за разрешително за извършване на	Приема се с редакция	Отразено в § 38 относно чл. 53

				случаен превоз на пътници до държави, които не са членки на Европейския съюз не са приложени необходимите документи по ал. 2 на чл. 53 или не е подадено в срока посочен в ал. 1 на чл. 53 от наредбата. Считаме, че в хипотезата, когато към заявлението не са представени всички изискуеми документи е правилно и целесъобразно да се даде възможност на лицето по чл. 2, ал. 1 да поправи този свой пропуск и едва при не отстраняването му дадения му срок да се премине към прекратяване на административното производство. Това наше предложение е в унисон с предходните прекратявания на административните производства по наредбата, при които е налице възможност за лицето в определен срок да отстрани нередовността на заявлението си и едва след това се прекратява производството. Другата хипотеза, при която се предвижда прекратяване на производството е при не подаване в срок на заявлението, но според нас това е неправилно, тъй като не спазване на срока по чл. 53, ал. 1 би следвало да е основание да се откаже разрешително, а не да се прекрати производството. Извършването на конкретно действие в изрично определен от закона срок за частните субекти е императивно и последицата винаги е преклузия, освен в случаите на възстановяване или продължаване на срока, за които обаче в настоящия случай няма как да се говори. С оглед, на което когато се установи, че дадено заявление не е подадено в срок според нас това е основание за отказ, тъй като липсва материална легитимация за лицето да заяви дадената услуга поради пропуснатия законов срок. Във връзка с изложеното предлагаме следните изменения:		

				„чл. 53, ал. 4 Когато подаденото заявление не е придружено с документите по ал. 2 на лицето по чл. 2, ал. 1 се предоставя 5 дневен срок за отстраняване на нередовността. При не предоставянето на документите по ал. 2 в указания срок административното производство се прекратява. *чл. 53, ал. 5 Когато лицето по чл. 2, ал. 1 не е подало заявление в срока по ал. 1, със заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенти „Автомобилна администрация" се отказва предоставянето на разрешително за извършване на случаен превоз на пътници до държави, които не са членки на Европейския съюз. Заповедта подлежи на обжалване по реда на АПК."*	Приема се с редакция Не се приема	Отразено в § 38, т. 1 относно чл. 53, ал. 4 Пропускането на срока за подаване на заявлението прави искането недопустимо съгласно чл. 27 от АПК. Административният орган не следва да разглежда искането по същество, а отказът за предоставяне на разрешително е отказ по същество.
33	04-01-00-173/79/17.04.26	Сдружение „СЪЮЗ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ В БЪЛГАРИЯ"	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	1. Намираме за уместно отпадането на изискванията към превозвачите да представят документи и информация, за които администрацията може да събере информация по служебен път, за да се постигне намаляване на административната тежест върху гражданите и бизнеса и да се оптимизира тяхното административно обслужване. 2. Изразяваме положително становище към плановете да бъде изградена централизирана информационна система (електронен портал на ИААА) за заявяване по електронен път и на гише на всички административни услуги, чрез представяни от агенцията унифицирани електронни форми, но изразяваме принципното си несъгласие за	1. Приема се по принцип 2.Приема се по принцип	1.Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9 2. Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				предложените практически мерки за тяхното реализиране. 2.1. В приложение към Проекта за изменение на Наредба № 11 от 31.10.2022 г. Доклад се посочва: „Системата ще осигурява възможност за автоматизирано електронно регистриране на подаденото заявление и автоматично попълване на данните към съответните регистри чрез служебно събиране и обмен на данни от първични администратори на данни. Потребителите ще мита достъп до подадените от тях заявления на всеки етап, както и да издадените им електронни административни актове. Ще могат да проследяват в реално време състоянието на подаденото заявление, както и ще имат видимост към уведомленията за установени нередовности.“ По същество това означава, че на практика с Проекта за изменение на Наредба № 11 от 31.10.2022 г. се въвежда пълна дигитализация на процеса за подаване на заявления за издаване на административни актове в транспортната дейност. Същевременно новите текстове от Проекта за изменение на Наредба № 11 от 31.10.2022 г. предвиждат пълна дигитализация и на процеса на отчитане. Така на пример предложението в § 8 за изменение на чл. 25 предвижда, че : „Получените по реда на раздели III и V разрешителни се отчитат от превозвача чрез информационната система по чл. 20, ал. 1 след приключване на превоза и преди ново заявяване на еднократни разрешителни.“ Въпреки безспорните предимства въвеждането на пълна дигитализация на административните услуги има своите съществени недостатъци: - Молим да съобразите, че множество от малките превозвачи не разполагат нито с материално-техническа обезпеченост, нито с кадрова	2.1.Приема се	2.1. Отразено в § 8 относно чл. 25

				обезпеченост да ангажират на трудов договор служители – IT специалисти, съответно – да наемат външни професионални консултанти, които да обслужват тази част от дейността; - Молим да съобразите, че дори да разполагат със специални познания за работа в електронна среда собствениците на транспортни фирми, които са едновременно и шофьори практически не разполагат с нужното време сами да осъществяват тази административна дейност, което силно ще намали тяхната конкурентоспособност, въз основа на принудителна технологична дискриминация; - Молим да съобразите, че въвеждането на пълна дигитализация на административните услуги създава условия за дигитално разделение и практически – отказ за достъп до услуги. Значителна част от потребителите на административни услуги, особено в по-малките населени места, нямат необходимите дигитални умения или достъп до устройства. За тях премахването на физическото обслужване се възприема като ограничаване на достъпа до права. - Молим да съобразите, че липсата на единна електронна идентификация, липсата на киберсигурност и защитата на личните данни също представлява основна пречка за масово навлизане на е-услугите в транспортния бизнес. - Молим да съобразите, че въвеждането на принудителна дигитализация чрез подзаконов нормативен акт би поставило въпроса за неговата незаконосъобразност. Законът за електронното управление (ЗЕУ) не задължава гражданите и бизнеса да използват услугите единствено и само по дигитален път, не отменя правилата за работа с документи на хартиен носител. Гражданите запазват		

				правото си на избор как да взаимодействат с държавата. - Молим да съобразите, че принципът за комплексно административно обслужване, заложен в чл.1, т.7 от Административнопроцесуалния кодекс, вр. §1, ал.5 Административнопроцесуалния кодекс изисква административната услуга да се извършва „от административни органи, от лица, осъществяващи публични функции, или от организации, предоставящи обществени услуги, без да е необходимо заявителят да предоставя информация или доказателствени средства, за които са налице данни, събирани или създавани от извършващия административната услуга първичен администратор на данни, независимо дали тези данни се поддържат в електронна форма или на хартиен носител.“ След като Кодексът не забранява, а напротив изрично предвижда задължение на административните органи да обезпечат правата на страните в административното производство, дори когато данните се съдържат на хартиен носител, то следва извод, че законът продължава да защитава правата и законните интереси на лицата, които могат да ползват аналогови канали за достъп до административни услуги. - Молим да съобразите, че тези принципни постановки са заложени и в чл.19, ал.7 от Наредбата за общите изисквания към информационните системи, регистрите и електронните административни услуги (Приета с ПМС № 3 от 09.01.2017 г., Обн. ДВ. бр.5 от 17 Януари 2017г., изм. ДВ. бр.66 от 10 Август 2018г., изм. и доп. ДВ. бр.4 от 14 Януари 2020г., изм. ДВ. бр.47 от 24 Юни 2022г., изм. и доп. ДВ. бр.80 от 20 Септември 2024г.), съгласно който: (7) Електронните административни услуги се предоставят в съответствие с принципите на комплексното		

				административно обслужване по смисъла на Административнопроцесуалния кодекс. - Молим да съобразите, че нормите на правото на Европейския съюз категорично препоръчват паралелното предоставяне на аналогови услуги, за да се избегне технологична дискриминация и произтичащо от това социално изключване. Изискванията към администрацията са да предоставя услугите по начин, който е най-удобен за гражданина, без да го принуждава да използва само един конкретен канал. Това означава, че административните онлайн услуги трябва да съществуват паралелно с обслужването „лице в лице“ или по телефона. Целта е да се гарантира еднакво качество на услугата, независимо от избрания канал за достъп. Препоръката е дигитализацията да бъде „възможност“, а не „единствена опция“ за физическите лица. - Молим да съобразите, че Европейската декларация за цифровите права и принципи изрично посочва, че цифровизацията трябва да се извършва по начин, който поставя хората в центъра; че новите технологии имат за цел да обединяват хората, а не да ги разделят. Цифровата трансформация следва да допринесе за по-справедливо общество и икономика в Съюза. Затова страните членки гарантират, че технологичните решения зачитат правата на хората, дават възможност за тяхното упражняване и насърчават приобщаването; че при изграждане на цифрова трансформация никой няма да бъде изоставен. 2.2. Предвид изложените проблеми намираме за неподходящи, а ако бъдат приети – биха били незаконосъобразни заложените в Проекта за изменение на Наредба № 11 от 31.10.2002 г. правила за силно ограничаване на аналоговите канали за		

				получаване на административни услуги в транспортния бранш. Така например Проектът за изменение на Наредба № 11 от 31.10.2002 г. предвижда премахване на Бюрата за обслужване на превозвачи. В приложения към него Доклад се посочва: „Предлаганата промяна на чл. 20 се налага поради въвеждането на централизирана информационна система за заявяване по електронен път (електронен портал на ИААА), с което на практика се обезсмисля необходимостта от Бюрата за обслужване на превозвачите. Въвеждането на централизирана информационна система е в унисон с държавната политика за електронно правителство и позволява автоматизация на процесите по заявяване и предоставяне на разрешителните. Предложението се прави с цел улесняване на превозвачите, тъй като ще бъдат спестени значителен финансов и времеви ресурси и това ще допринесе за намаляване на административната тежест в процедурата за резервирането на разрешителни.“ Намираме тази постановка за погрешна. Молим да съобразите, че основните мотиви за създаването на Бюрата за обслужване на превозвачите през 2002 г. бяха свързани с децентрализацията и облекчаването на достъпа на транспортните фирми до административни услуги; превозвачите да могат да получават и отчитат разрешителни за международни превози в близост до своето седалище или където това е най-удобно. Така функциониращата близо четвърт век децентрализирана система установи работещи механизми и значително ускори процеса по разпределение на квотите от международни разрешителни. Създадена беше регламентирана мрежа за строг отчет на използваните еднократни и многократни разрешителни, съобразно българското		

				законодателство и международните спогодби. Повиши се конкурентоспособността на българските превозвачи - бързият достъп до документи чрез Бюрата за обслужване на превозвачи позволява на българските транспортни фирми да реагират по-гъвкаво на международния пазар на товари. Позволяваме си да предложим в работата бъдещата централизирана информационна система (електронен портал на ИААА) да бъдат интегрирани съществуващите и работещи Бюра за обслужване на превозвачите. Множеството малки транспортни фирми, които нямат възможност да наемат служители или външни консултанти за работа в електронна среда да биха могли да продължат да се обръщат към Бюрата като своеобразни „фронт-офиси“ за бъдещата централизирана информационна система, използвайки тяхното естествено предимство – че са най-удобно и близо до превозвача, при запазване на установените между тях доверителни отношения, разчитайки на техните консултантски функции по конкретни въпроси и проблеми по документацията. Вместо използване на този работещ потенциал на Бюрата за обслужване на превозвачи проектът за изменение на Наредба № 11 от 31.10.2002 г. предвижда да използват като алтернативен аналогов канал превозвачите да подават заявления в центровете за административно обслужване на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ или чрез лицензиран пощенски оператор – вж. § 49, относно § 4а от Допълнителните разпоредби. Очевидна е абсурдността на това решение – премахва се постигнатата административна децентрализация чрез Бюрата за обслужване на превозвачи, а вместо това се „връща“ бюрократичната отживелица - обслужване на едно		

				единствено гише в съответния областен отдел на ИААА или по пощата. 3. Считаме, че премахването на Бюрата за обслужване на превозвачи в новата наредба по същество елиминира осъществявания от бюрата контрол срещу презапасяване с разрешителни, за които има повишено търсене, а са предоставени недостатъчни количества, с което ще се формира нерегламентиран пазар за тяхното преотстъпване/продажба. 4. Считаме, че 6 месечния срок за влизане в сила, посочен в § 73 от ПРЕХОДНИТЕ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ от Проекта за изменение на Наредба № 11 от 31.10.2002 г. следва да бъде удължен до 18 месеца от датата на обнародването в ДВ. Предвид изложеното намираме, че Проектът за изменение на Наредба № 11 от 31.10.2002 г., в частта, в която се предвижда премахване на Бюрата за обслужване на превозвачи не само да улеснява превозвачите, няма да им спести финансови и времеви ресурси, а напротив – ще ги увеличи, вкарвайки ги в допълнителни материално-технически и кадрови разходи, за да бъдат принудени да отговорят на практически безалтернативната дигитализация. Този резултат ще постави въпрос дали бъдещата наредба ще бъде в съответствие със законодателството на Република България и правото на ЕС.	3. Приема се по принцип 4. Приема се	3. Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9 4. Отразено в § 73 от проекта
34	04-01-00-173/80/20.04.26 04-01-00-173/81/20.04.26 Постъпило след срока	„ТРАНСПОРТЕР 2021“ ООД	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Във връзка с публикуваното за обществено обсъждане предложение за изменения в разпоредбите (вкл. чл. 20, чл. 25 и свързаните параграфи), с които на практика се предвижда отпадане на Бюрата за обслужване на превозвачите (БОП), изразявам следното становище и възражение:	Приема се с редакция	Отразено в § 5, т. 1 и т. 5 относно чл. 20, ал. 1 и ал. 9

				БОП изпълняват съществена посредническа и експертна функция Бюрата не са просто административен посредник, а предоставят реална експертна помощ на превозвачите, включително: консултации при сложни казуси и международни превози; проверка на документи и избягване на грешки; съдействие при работа със системи и процедури. Голяма част от малките и средни превозвачи нямат административен ресурс да се справят самостоятелно. Дигитализацията не елиминира нуждата от обслужване Въвеждането на електронна система е положителна стъпка, но: не всички ползватели имат достатъчна дигитална грамотност; при технически проблеми липсва алтернатива; системите често изискват тълкуване и човешка намеса. В този смисъл БОП могат да функционират като поддържаща структура към електронното управление, а не да бъдат премахвани. Риск от затруднения и забавяне за бизнеса Вместо намаляване на административната тежест, съществува реален риск от: увеличаване на грешки при подаване на заявления; забавяне в обработката поради липса на предварителна проверка; натоварване на администрацията на ИААА.		

				Липса на преходен период и оценка на въздействието Не е представена достатъчна оценка на: ефекта върху съществуващите БОП; икономическите последици за заетите в сектора; готовността на всички превозвачи да преминат изцяло към електронно обслужване. РИСК ОТ ИЗКРИВЯВАНЕ НА ДОСТЪПА ДО ДЕФИЦИТНИ РАЗРЕШИТЕЛНИ И НАРУШАВАНЕ НА КОНКУРЕНЦИЯТА Следва изрично да се отбележи, че част от разрешителните за международен превоз на товари са с ограничен (дефицитен) характер. Към настоящия момент, чрез участието на Бюрата за обслужване на превозвачите (БОП) и контролните механизми на администрацията, на практика се осъществява: текущ контрол върху заявяването и получаването на разрешителни; ограничаване на възможността за изкуствено „запасяване“ с разрешителни; по-справедливо разпределение между превозвачите. С премахването на БОП и преминаването изцяло към автоматизирана електронна система: Създава се реален риск от концентрация на разрешителни в ограничен брой икономически субекти, които разполагат с по-голям административен и технически ресурс; Отпада ефективният предварителен контрол, който до момента се осъществява чрез човешки фактор и експертна преценка;		

				Създават се предпоставки за нелоялни практики, включително: масово резервиране („запазване“) на разрешителни без реално незабавно използване; блокиране на достъпа на други превозвачи до ограничен ресурс; вторичен пазар и изкривяване на условията за конкуренция; нарушава се принципът на равнопоставеност между стопанските субекти, което противоречи на основни принципи на свободната конкуренция. Липсата на ясно разписани механизми за защита срещу подобни практики в предложените изменения представлява съществен пропуск. В тази връзка, предложените промени създават реален риск от пазарна концентрация и административно допусната нелоялна конкуренция, което може да доведе до значителни икономически щети за малките и средни превозвачи. ДОПЪЛНИТЕЛНО ИСКАНЕ Да бъдат въведени ясни механизми за контрол, включително: ограничения за брой активни резервации; обвързване на заявяването с реална транспортна дейност; проследимост и санкции при неизползване; участие на контролен посреднически механизъм (вкл. БОП или аналогична структура). При липса на такива гаранции, предложението не следва да бъде прието.		

				В тази връзка предлагам да се въведе преходен период; да се запази възможност за избор между електронно и посредническо обслужване. С оглед на гореизложеното, считам че предложените изменения в този им вид не следва да бъдат приети без допълнителен анализ и преразглеждане.		