



НСОРБ
ул. "Голаш" 23
Изх. № И-111(3)
15.01.2020г.

До

Г-н Халил Летифов

Председател на Комисията по транспорт,
информационни технологии и съобщения
при НС

Относно: Становище по Законопроект за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, сигн. № 002-01-2/ 08/01/2020

Уважаеми г-н Летифов,

По повод цитирания Законопроект, предоставяме на Вашето внимание следното становище:

I. Принципни бележки

Предложеният проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози /ЗИД на ЗАП/ следва да гарантира равния достъп на населението до транспортни услуги и по-специално до обществен превоз на пътници. Осигуряването и финансирането на този обществен интерес следва да бъде изведено като национален приоритет и държавна отговорност, особено от гледна точка на натрупаните демографски, икономически и социални проблеми в отделните общини и населени места. Осигуряването от държавата на равен достъп до обществен транспорт на населението се явява ключов приоритет и по отношение реализирането на редица държавни политики - за борба с безработицата и повишаване на заетостта, за подкрепа на представители на различни уязвими групи, за осигуряване на възможности за ползване на редица административни, социални и здравни услуги, за облекчаване на бизнеса и насърчаване на инвестициите и т.н.

В тази връзка, считаме че в предложения Законопроект за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози:

- Липсват механизми за оценка на обществените услуги за пътнически превоз, целящи да отговорят на обществените потребности, в частност, субсидираните от държавата услуги и правоимащи лица. В същото време се очаква от общините, с ограничените им правомощия, приходна база и активи да „запълнят“ тези дефицити.

- Не се предлага същностна промяна в законовата уредба на реда, условията и начина за определяне на обхвата на населените места, спрямо които държавата чрез общините предоставя финансови компенсации и субсидии на превозвачите, опериращи по нерентабилни автобусни линии от вътрешноградския транспорт и/или от транспорта в планински и други райони. Предложените промени единствено заменят изискването за субсидиране на превозите в „планински и други райони“ със „слабонаселени и други райони“, без тези понятия да са легално дефинирани. Поради очевидната си социална значимост, основните принципи и правила на подобна правна регламентация следва да бъдат установени на законово равнище, а не чрез подзаконов нормативен акт, както е в момента, а именно – Наредба, приета с ПМС № 163 от 29.03.2015 г., която препраща към Наредба №14/2003 г. за определяне на населените места в селски и планински райони, издадена от министъра на земеделието и горите и министъра на регионалното развитие и благоустройството.

- Предлага се въвеждане на задължение за общините да планират ежегодно разходи за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии, което противоречи на Конституцията на Република България, Закона за местното самоуправление и местната администрация, Закона за публичните финанси, Закона за държавните помощи и ежегодните ЗДБРБ.

На тези основания, предлагаме цялостната правна уредба на обществените отношения, свързани със субсидирането и компенсирането на превозите по общинските транспортни схеми на вътрешноградския и междуселищния транспорт да бъде изнесена и разгърната в основното тяло на закона, при следните принципи:

1. Въвеждане на минимални изисквания за стандарти и качество на предоставяните транспортни услуги за населението, гарантиращи държавната подкрепа за запазването на обществения транспорт във всички населени места и за цялото население;
2. Установяване на критериите за определяне на населените места, които попадат в обхвата на субсидираните превози поради влошено демографско и икономическо развитие на отделните райони и общини; в тази връзка преразглеждане и на начините за определяне на курсовете;
3. Гарантиране обективното и прозрачно разпределение на разполагаемите средства за субсидии от държавния бюджет към общинските бюджети, като се избегне намаляването им през годината. Да се въведе задължително изискване за публикуване на данни по обобщени показатели за обществения превоз на пътници в страната, на база на които се извършва планирането на транспортните субсидии на национално ниво и по общини;

4. Въвеждане на единен публичен електронен регистър, даващ достъпна информация за потребителите на обществен превоз, за превозвачите и за местните власти относно цените на субсидирания транспорт и останалите условия по изпълнение на Закона. По този начин ще се избегне до голяма степен и „появата“ на необосновано високи цени на превозните документи при осъществяване на превози, подлежащи на компенсиране.

II. Конкретни предложения

1. По §3

Предлагаме в т. 4, след думите „публични задължения“ да се добавят думите „към държавата или към **общината по седалището на превозвача**“.

Мотиви: Избягване на евентуален риск от възникване на противоречиво правоприлагане спрямо публичните задължения на превозвачите към общините.

2. По §9

2.1. По т. 3

Действащата редакция и предложените изменения и допълнения на чл. 12а, ал. 5 от ЗАП не съответстват на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност /ЗОАРАКСД/.

Мотиви: При регламентирането в ЗАП на регистрационен режим, е задължително да се спазят изискванията на Глава втора, Раздел втори от ЗОАРАКСД, а именно - уредбата на регистрационния режим при извършване на таксиметров превоз на пътници следва да бъде изцяло установена в ЗАП, а не в подзаконов нормативен акт - Наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

3. По §11 и §12

Предлагаме §11 и §12 да отпаднат.

Мотиви: Легалната дефиниция на републиканската транспортна схема, дадена в чл. 17, ал. 2 от ЗАП обхваща и междуобластната транспортна схема. Понятието „междуобластна транспортна схема“ дублира републиканската транспортна схема - отново се визира свързване на населени места от две или повече области. Линиите от републиканската транспортна схема са т. нар. „междуобластни линии“. Не е ясно каква цел се преследва и какво значение има факта дали областите, чиито населени места се свързват с междуселищни автобусни линии, са съседни или не са съседни, или дали в маршрута на автобусната линия е включен областен център или не е включен. Така или иначе се свързват населени места от две и повече области.

4. По §13

4.1. По т. 2

Предлагаме третото изречение от текста на т. 2 да отпадне.

Мотиви: Считаме, че не е налице обществена необходимост подобно условие да бъде въведено в закона като основание за недействителност на този тип договори. Още повече, че не е регламентиран срок за произнасяне и пропорционална дисциплинираща правна последица за съгласувачия орган.

4.2. По т. 4

Предлагаме новата ал. 8 да отпадне.

Мотиви: По силата на чл. 104ж от ЗАП, кмет на община-възложител на превози по утвърдени транспортни схеми, който наруши изискванията на чл. 19, ал. 2, ал. 6 и ал. 7, от ЗАП се наказва с глоба в размер на 3000 лв.

5. По §22

Считаме, че е наложително да се обмисли доколко предложената уредба адекватно ще осигури необходимото при този вид специфичен превози по-високо ниво на защита на обществения ред, живота и здравето на пътниците и дали в този смисъл, и при спазване на ЗОАРАКСД, не е по-подходящо да се премине към регламентиране на регистрационен режим, като се предвиди и образец на регистъра.

6. По §57

6.1. Категорично настояваме т. 1 да отпадне.

Мотиви: Предложеното изменение противоречи на Конституцията, ЗМСМА, Закона за публичните финанси и Закона за държавните помощи.

По императивен начин общините се задължават да планират ежегодно в бюджетите си разходи за субсидиране на превозвачи по нерентабилни линии /без оглед на собствеността на превозвачите – частна или общинска/, което е израз преди всичко на държавна отговорност и политика в областта на транспорта.

Съгласно Конституцията на Република България общинският бюджет е **самостоятелен**, извън републиканския бюджет и държавата чрез средства от бюджета, и по друг начин подпомага нормалната дейност на общините.

Съгласно чл. 54, ал. 3 от ЗМСМА общинският съвет може да подпомага с финансови средства **единствено търговски дружества с общинско участие**, чиято дейност е свързана със задоволяване потребностите на населението.

Законът за публичните финанси предвижда възможност за дофинансиране на делегирани от държавата дейности, но транспортните услуги не са в обхвата на тези

дейности. Транспортните услуги не са и от категорията местни дейности, които съгласно Закона за публичните финанси се финансират изцяло от общините.

Законът за държавните помощи предвижда спазване на специален ред и условия за отпускане на държавна помощ на всеки отделен получател - предприятие.

6.2. Предлагаме да се въведе легална дефиниция на понятието „слабонаселени и други райони“.

Мотиви: Яснота при правоприлагането и фокусиране на бюджетните средства върху райони, чието население действително се нуждае от подкрепено от държавата транспортно обслужване.

III. Други предложения

7. Предлагаме следната редакция на чл. 23г от Закона за автомобилните превози:

„Чл. 23г. Специализираните, случайните и превозите за собствена сметка на деца и/или ученици се извършват с моторни превозни средства от категории **M1**, **M2** и **M3**, клас **B**, клас **II** и клас **III**, като не се допуска превоз на стоящи пътници“.

Мотиви: Включването на моторните превозни средства от категория **M1** ще даде възможност на общините да продължат да превозват деца и ученици до съответните социални институции, без да се налага извършване на разходи за закупуване на нови МПС или преоборудване на вече закупени и ползвани към момента МПС в по-висока категория. От друга страна, МПС от категория **M1** съответстват на законовото изискване за неналичие на места за стоящи пътници.

Като разчитаме, че предложенията ни ще бъдат отразени и с увереност в доброто ни сътрудничество, оставам

С уважение

Силвия Георгиева
Изпълнителен директор

