



НСОРБ
ул. "Голаш" 23
Изх. № И-111 (7)
09.06.20.

ДО

Г-Н ХАЛИЛ ЛЕТИФОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ,
ИНФОРМАЦИОННИ
ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯ
44-то НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Относно: Допълнение към становище на Национално сдружение на общините в Република България с изх.№ 111 (3)/15.01.2020 г. по законопроект за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, сигн.№ 002-01-2/ 08/01/2020.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЛЕТИФОВ,

В допълнение на изпратеното от нас становище с изх.№ 111 (3)/15.01.2020 г. по законопроекта за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, поставяме на Вашето внимание следните приоритетни за общините предложения, които се надяваме да бъдат обсъдени и подкрепени от Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения:

- Да не се включва нова разпоредба за ежегодно осигуряване от общинските бюджети на средства за субсидиране на обществения превоз, т.е. §4, ал. 1 да остане в сегашния си вид. Както вече Ви уведомахме в становището ни по Законопроекта, общините нямат законово правомощие да предоставят държавна помощ за обществена услуга от общ интерес, още повече, че в обхвата на местните отговорности по чл. 17 от ЗМСМА не е предвиден ангажимент за осигуряване на обществения превоз на пътници. Нормативните възможности на общините да подпомагат с финансови средства дейността на юридически лица са ограничени единствено до подкрепата за общински предприятия (към момента нямат право да бъдат превозвачи) и за търговски дружества с общинско участие, чиято дейност е свързана със задоволяване потребностите на населението. По наши данни над 82 на сто от общините имат сключени договори с частни превозвачи, които към момента получават компенсации и субсидиране от държавата, чрез общините, при еднакви правила, ред и условия. Въвеждането на подобна норма ще доведе до неравнопоставеност между гражданите – по отношение на достъпа им до обществен транспорт в общините, които нямат достатъчно собствени средства за подобно субсидиране и до по-

благоприятни условия за превозвачите, предоставящи обществени услуги на територията на общини с по-добър финансов капацитет.

- Да се определи дефиницията на „слабонаселени и други райони“ в закона. Следва да се възприемат ясни критерии за условията, реда и начина за определянето на такива райони. Това е необходимо с оглед целесъобразното, ефективно и обективно разходване на държавния ресурс, а не на общинския такъв. В сферата на транспорта и съобщенията вече има действащи правила и критерии напр за определяне на обхвата на „труднодостъпни райони“ съгласно Закона за пощенските услуги. Аналогично, този подход може да бъде приложен и в ЗАП. Подкрепяме като цяло създаването на изцяло нова категория райони (населени места), различни от вече утвърдените и познати „планински и други райони“ и от тези, действали до 2015 г. по старата Наредба № 3- „слабонаселени планински и гранични райони в страната“.
- Да се гарантира, че осигуряването и предоставянето на средствата за субсидии и компенсации от държавния бюджет ще се запази в досегашния обхват на подкрепа, а не както е предложено само за безплатно пътуващите (деца и ученици по ЗПУО, ветераните, децата до 7 г. и за служителите на МВР и МО и т.н.). Предлагаме § 4, ал. 6 да отпадне, или алтернативно да се измени.
- Да се даде правна възможност за съкращаване на нормативно установените процедури и срокове за извършване на промени в утвърдени маршрутни разписания от общинската транспортна схема при въведено ограничение на придвижването на територията на страната в условията на обявено извънредно положение или въведени временни противоепидемични мерки.

На тези основания, в *Приложение № 1* предоставяме на Вашето внимание и конкретни предложения за текстове на Законопроекта, които се надяваме да бъдат подкрепени от членовете на Комисията по време на предстоящото заседание.

Като разчитам на нашето ползотворно сътрудничество, оставам

С уважение:

Изпълнителен директор



Конкретни предложения на НСОРБ по законопроект за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, сигн.№ 002-01-2/08/01/2020

1. 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. Линиите от републиканската транспортна схема са всъщност т. нар. „междуобластни линии“. Не е ясно каква цел се преследва с предложеното изменение и какво значение има факта дали областите, чиито населени места се свързват с междуселищни автобусни линии, са съседни или не, или дали в маршрута на автобусната линия е включен или не е включен областен център. Независимо от предложената формулировка, и в двата случая се визира възможността за транспортно обслужване на населени места от две или повече области.

2. По §19

По т. 2

Предлагаме следната редакция на т. 2:

„(6) Кметовете на общините възложители уведомяват писмено органа, утвърдил съответното маршрутно разписание от областната или републиканската пътна схема, за намеренията си да започнат процедура за възлагане на превозите по това маршрутно разписание в срок до три месеца преди започването на процедурата. Процедурата по възлагане на превозите по съответното маршрутно разписание може да започне само след съгласуването му по реда, определен с наредбата по чл. 18.“

Мотиви: Не възразяваме срещу въвеждането на срок за уведомяване от страна на кмета на общината на съответните органи относно намерението си за откриване на процедура за възлагане на превози по съответното маршрутно разписание от областната или републиканската пътна схема. Предложеното автоматично настъпване на недействителност на договор за възлагане на превоз в случай на неспазване от кмета на общината на изискуемата съгласувателна процедура, в съчетание с непредоставяне на общината на субсидия от държавния бюджет за извършени превози по маршрутни разписание отново на основание непроведена съгласувателна процедура, води до свръхрегулиране на тези обществени отношения. Автоматичното настъпване на недействителност на договора води до необходимостта от провеждане на нова обществена поръчка, а оттам и до съществено затрудняване на гражданите. Спирането на държавната субсидия при такъв тип неизпълнение на закона, превозвачите имат право на иск за договорно неизпълнение срещу кмета, при условие че общината не може да заплати

необходимостта от провеждане на нова обществена поръчка, а оттам и до съществено затрудняване на гражданите. Спирането на държавната субсидия при такъв тип неизпълнение на закона, превозвачите имат право на иск за договорно неизпълнение срещу кмета, при условие че общината не може да заплати липсващата сума на отнетата субсидия. В допълнение на това е и санкцията за кмет на община-възложител на превози по утвърдени транспортни схеми, който наруши изискванията за съгласуване - по силата на чл. 104ж от ЗАП глобата е в размер на 3 000 лв. Освен това за съгласуващия орган не е предвидена пропорционална дисциплинираща мярка, в случай че същият не съгласува в разумен срок предложението на кмета на общината. На тези основания е предложена новата редакция на ал. 6.

3. По §57 относно §4 от Заключителните разпоредби на ЗАП

3.1. По т. 1

Предлагаме т. 1 да отпадне, т.е. да се запази действащата редакция на § 4, ал. 1 от ЗАП.

Мотиви: Предложението противоречи на Конституцията, Закона за местното самоуправление и местната администрация, Закона за публичните финанси и Закона за държавните помощи.

С императивна правна норма общините се задължават да залагат ежегодно в бюджетите си разходи за субсидиране на превозвачи по нерентабилни линии /без оглед на собствеността на превозвачите – частна или общинска/, което е преди всичко 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 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. Приемането на предложената от вносителя норма ще доведе до неравнопоставеност между гражданите – по отношение да достъпа им до обществен транспорт в общините, които нямат достатъчно собствени средства за подобно субсидиране и до по-благоприятни условия за превозвачите, предоставящи обществени услуги на територията на общини с по-добър финансов

капацитет. Следва да се отчита, че над 82 на сто от общините имат сключени договори с частни превозвачи, които към момента получават компенсации и субсидиране от държавата, чрез общините, при еднакви правила, ред и условия, съобразени с правилата за държавни помощи.

3.2. В § 4 се създава нова ал. 2:

„(2) Извън средствата по ал. 1, общинският съвет с решение може да определи обективни и прозрачни параметри за изчисляване на размера на компенсационните плащания към превозвачите, съобразно естеството и обема на възложените обществени превози по чл. 19, ал. 2, при спазване на изискванията на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета.

Мотиви: Осигуряване на съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно режима на компенсационните плащания и с чл. 19, ал. 2 от Проекта на ЗИД на ЗАП. Предоставя се възможност за обективно и прозрачно разходване на средствата от държавния и общинските бюджети, без да се допуска свръхкомпенсиране.

3.3. По т. 2

Предлагаме в т. 2 след думата „слабонаселени“ да се добавят думите „и други необлагодетелствани райони, по списък, утвърден от Министъра на регионалното развитие и благоустройството.”

Мотиви: Редакцията по вносител създава широка възможност за противоречиво тълкуване и правоприлагане. С оглед целта на §4 от ПЗР на ЗАП – гарантиране конституционното право на свободно придвижване на българските граждани и свързаната с него транспортна достъпност на населените места, е необходимо да се въведе ясна и обективна дефиниция на тези райони от страната, които по своите икономически и демографски показатели, както и географски особености са по-малко атрактивни за бизнеса. От друга страна, подобен подход ще допринесе за ефективно насочване и разходване на средствата от държавния бюджет спрямо населени места, които действително имат нужда от подобен вид държавна подкрепа.

3.4. По т. 4

Предлагаме т. 4 да отпадне.

Мотиви: Поради предложеното отпадане на т.1.

4. Други предложения

4.1. Създава се чл. 18а:

„Чл. 18а. При обявено извънредно положение по чл. 84, т. 12 от Конституцията на Република България или заповед на министъра на здравеопазването по чл. 63, ал. 4 от Закона за здравето за въвеждане на временни противоепидемични мерки, включващи временно ограничаване придвижването на територията на страната, кметът на общината със заповед може да извършва промени в утвърдените маршрутни разписания от общинската транспортна схема. В двудневен срок от издаването на заповедта, кметът на общината информира органите, съгласували съответните маршрутни разписания относно извършените промени.“

Мотиви: Предоставяне на правна възможност за гъвкава и адекватна реакция от страна на местните власти при въведено ограничение на придвижването на територията на страната в условията на обявено извънредно положение или въведени временни противоепидемични мерки, чрез съкращаване на нормативно установените процедури и срокове за извършване на промени в утвърдени маршрутни разписания от общинската транспортна схема */Наредба № 2/15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси/*, намаляване на икономическите загуби на превозвачите и гарантиране транспортното обслужване на гражданите.

4.2. Чл. 23г от Закона за автомобилните превози се допълва, както следва:

„Чл. 23г. Специализираните, случайните и превозите за собствена сметка на деца и/или ученици се извършват с моторни превозни средства от категории М1, М2 и М3, клас В, клас II и клас III, като не се допуска превоз на стоящи пътници.“

Мотиви: Включването на моторните превозни средства от категория М1 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 М1 съответстват на законовото изискване относно неналичие на места за стоящи пътници.