**СПРАВКА**

**ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ ОБЩЕСТВЕНОТО ОБСЪЖДАНЕ В ПЕРИОДА 24.10.2022 Г. – 07.11.2022 Г. НА ПРОЕКТА НА НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № 2 ОТ 15.03.2002 Г. ЗА УСЛОВИЯТА И РЕДА ЗА УТВЪРЖДАВАНЕ НА ТРАНСПОРТНИ СХЕМИ И ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНИ ПРЕВОЗИ НА ПЪТНИЦИ С АВТОБУСИ (НАРЕДБА № 2)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Организация/**  **потребител**  /вкл. начин на  получаване на  предложението/ | **Бележки и предложения** | **Приети/**  **неприети** | **Мотиви за неприетите** |
| 1. **Национално сдружение на общините в Република България (НСОРБ)**   Изпратено:  04.11.2022 г. на ел. поща на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, заведено с рег. № 04-01-00-1004/33/  7.11.2022 г. по описа на агенцията | **1. По § 3**  Предлагаме ал. 6 да бъде прецизирана.  **Мотиви:** Предложената редакция относно момента на влизането в сила на промяната в маршрутното разписание вследствие оттегляне от кмета на общината на неговото съгласуване, а именно-след изтичане на срока на договора за възлагане на разписанието, поражда неяснота. Същевременно е необходимо технологично време за провеждане на процедура за възлагане на превозите при изтичане на срока на договора. Освен това договора за възлагане на обществен превоз на пътници можеда бъде прекратен по други причини /извън оттегляне на съгласуването/ като неизпълнение на задълженията, едностранно прекратяване и др. | **Приема се** |  |
| **2. По § 4**  Предлагаме разпоредбата да се преосмисли.  По принцип за общината е от приоритетно значение да осигури свързаност на всички населени места с общинския център и по този начин да осигури изпълнението на ангажиментите на държавата по гаранитране на транспортната достъпност на гражданите. На практика обаче в планинските общини съществуват множество населени места, в които живеят между 5 и 10 души, и пътуването на автобуси по такива маршрутни разписания е нерентабилно и неприемливо за превозвачите. Има населени места, в които в рамките на една година не се е качвал пътник по транспортното направление. Т.е. отново с пълна сила стои открит въпросът за намиране от страна на държавата на балансирано решение, чрез което да изпълни своите задължения и да удовлетвори нуждите на гражданите от транспортно обслужване. Желателно е всички населени места в общините да имат връзка с общинския център, но услугата по обществен превоз в повечето от тях се предоставя чрез процедури за временно възлагане поради липса на интерес от превозвачите /ако в този случай изобщо може да се приложи като мярка и временното възлагане на маршрут/ или да се обмисли алтернативен подход за транспортно обслужване на населението. Решението на този въпрос зависи от ефективността на координираното прилагане на целеносочени държавни политики за постепенно преодоляване на негативните демографски тенденции, а не от общинските транспортни схеми. Предложената уредба сама по себе си няма да разреши съществуващия проблем. | **Не се приема** | Няма конкретно предложение. |
| **3. По § 6**  Предлагаме уредбата да се преосмисли.  **Мотиви:** Ясно е, че се цели по-бързото придвижване на пътниците, но с въвеждането на ограничение от две междинни спирки по маршрута пътниците се лишават от възможността да се качват от междинни спирки, при условие на дълъг маршрут. Това на практика означава, че жителите на малките населени места, през които преминава маршрута на автобуса, трябва да пътуват веднъж до общинския или областния център, след което да се прекачат в следващ автобус, и то при условие, че през населеното място преминава автобусна линия. В последните години се засили интересът към селата, особено в почивните дни. Много хора от големите градове, предимно възрастни, пътуват до родните си места. Друг повод за подобни пътувания е получаването на специализирана медицинска помощ в лечебни заведения в големите градове.  Не считаме за целесъобразно възприемането в наредбата на легалната дефиниция на Закона за устройство на територията като критерий за определяне на малки населени места - такива с население под 30 000 жители. Този критерий има чисто количествен характер и измерва динамиката в изменението на населението. Предлагаме да се приложи принципа на категоризация на населените места и общините по чл. 36 ЗАТУРБ. Т.е. съобразно критерии, определени от Министерски съвет, отчитащи количествено-качествени параметри, които са устойчиви във времето.  От друга страна, предложението засяга сериозно населението в малките общини /под 30 000 жители/, които не представляват туристически дестинации по смисъла на Закона за туризма, за да имат право да ползват предвиденото облекчение. Допускането на не повече от две междинни спирки в населени места, които не са областни центрове е в ущърб, както на пътниците, така и на превозвачите. Общинските и областните транспортни схеми до голяма степен се обезсмислят, тъй като основния пътникопоток ще бъде пренасочен към линиите от републиканската транспортна схема. Препратката към Закона за туризма е неуместна - в същия не е регламентирано съдържанието на понятието „населено място, предлагащо различни видове туризъм“, както и на понятието „активен туристически сезон, който може да бъде зимен, летен или целогодишен“ Необходимо е да се посочат ясни критерии за определяне на населените места, които влизат в тази категория, например чрез информация от Единна система за туристическа информация.  Необходимо е разпоредбата на чл. 12, ал. 1, т. 1 да се прецизира като по аналогия с чл. 12, ал. 1, т. 2 се укаже къде могат да бъдат извършвани двете междинни спирки.  По чл. 12, ал. 8, предлагаме след думите „чл. 15, ал. 1“ да се добавят думите „и чл. 6а, ал. 6“ с цел поститане на съответствие. | **Не се приема**  **Не се приема**  **Приема се** | Няма конкретно предложение.  Не е необходимо да се прецизира разпоредбата с указване къде могат да бъдат извършване двете междинни спирки, тъй като в този случай – когато началната и крайна спирка е в областен град, няма ограничение за вида на населеното място, което може да бъде междинна спирка по автобусна линия от републиканската транспортна схема. |
| **4. По § 7**  Необходимо е да се укаже реда за извършване на предвидената координация с ж.п. транспорта, като се има предвид, че разписанията на влаковете се актуализират два пъти годишно, напр. координацията да се отчита към датата на разработването на маршрутно разписание от републиканската и междуобластната транспортни схеми. | **Не се приема** | Няма конкретно предложение.  В момента има такава разпоредба в Наредба № 2. |
| **5. По § 10**  Предлагаме да се разшири обхвата на понятието временни събития, като освен случаи на аварийни ситуации и ремонтни дейности, кметът на общината с мотивирана заповед за срок до 30 дни да може да променя маршрута на линии от общинската транспортна схема и при извършване на масови общински или държавни мероприятия или за други разрешени от общината дейности на нейна територия.  Освен това кметът на общината следва да има възможност за въвеждане на експериментална/тестова промяна на маршрути на линии от общинската транспортна схема със срок на действие до 6 месеца, без възможност за удължаване срока на действие на заповедта. Целта е осигуряване на правна възможност за бързо разкриване на нови маршрути и оценка на ефекта от създаването им.  - предлагаме в чл. 15а, ал. 1 думите „в рамките на 3 дни“ да се заменят с думите „не повече от 5 дни“ с цел практическа приложимост на уредбата.  - предлагаме следната редакция на чл. 15, ал. 2:  „(2) В случай на временна липса на пътникопоток, вследствие на влезли в сила актове на компетентни органи на държавната и местната власт, кметовете на общини по искане на превозвачите, изпълняващи превозите, със заповед могат за определен период да разрешат превозите по възложени от тях маршрутни разписания по автобусни линии от всички видове транспортни схеми:  1. да бъдат изпълнявани от автобуси с по-малка пътниковместимост;  2. да бъдат преустановени.  (3) По реда и условията на ал. 2, изр. 1 може да се извърши редукция на действащите разписания.“  **Мотиви:** по силата на действащото законодателствопосочените извънредни обстоятелства задължително са обвързани с издаване на правен акт от страна на компетентни органи на държавната и местната власт и предоставяне на правна възможност за гъвкаво управление по места на последиците от тяхното настъпване, а не директно преустановяване на транспортното обслужване.  - предлагаме следната редакция на чл. 15, ал. 3:  „(3) В 3-дневен срок от издаване на заповедта по ал. 2 кметът уведомява органите, утвърдили съответните маршрутни разписания, които няма да се изпълняват и Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, като изпраща копие от заповедта.“  **Мотиви:** разпоредбата на ал. 1 визира определяне на алтернативен маршрут, респективно извършването му по определения алтернативен маршрут за определен период от време, а не визира неизпълнение на превоза. Неизлагането на мотиви е основание за незаконосъобразност на административния акт, тъй като мотивирането на административните актове е изискване за тяхната законосъобразност. Липсата на мотиви, като фактически или правни основания за издаване на акта, във всички случаи води до унищожаемост на административния акт. | **Не се приема**  **Не се приема**  **Приема се с редакция** | Предложението не съответства на проекта.  Към настоящия момент няма пречка за гъвкаво управление на местно ниво, както е посочено от НСОРБ, за намаляване на последиците при настъпване на описаните събития.  Разпоредбата на чл. 15а, ал. 2 от проекта не задължава директно преустановяване на транспортното обслужване. Регламентирана е единствено възможност, каквато към настоящия момент липсва – временно преустановяване на превозите поради описаните причини и редът, който следва да се прилага в случай на възползването от нея. |
| **6. По § 11**  **-** предлагаме ал. 4 да се прецизира по отношение понятието „спирките“. Да се уточни дали се включват междинните спирки.  **-** предлагаме ал. 6 да се прецизира. По-горе беше подчертано, че разписанията на БДЖ се променят два пъти годишно. Съществува реалната опасност да се закрият голям процент разписания, при изменението на текста от “двете крайни спирки“ на „спирките“. Текстът следва да се прецизира като за междинните спирки да се даде възможност за корекция.  - предлагаме в ал. 7 след думата „отпадане“ да се добавят думите „или промяна“ – следва да се предостави правна възможност и за промяна на спирка. | **Не се приема**  **Не се приема**    **Не се приема** | Разпоредбата е в Закона за автомобилните превози.  С предложената в проекта разпоредба се постига съответствие с разпоредба от Закона за автомобилните превози.  Промяна на спирка от община, която не е възложител на превоза не е била обект на обсъждане. Промени на спирки по маршрута на автобусни линии се извършват по реда на чл. 6а от Наредба № 2. |
| **7. По § 14**  - ал. 2, т. 6 и т. 8 следва да се прецизират.  Съгласно ЗАП обществен превоз на пътници с автобуси по утвърдени транспортни схеми на територията на Република България може да се извършва от физически и юридически лица, регистрирани като търговци, които притежават лиценз за извършване на превоз на пътници на територията на Република България или лиценз на Общността. Лицензът не подлежи на преотстъпване. От предложената уредба не става ясно как ще се изпълнява дейността с подизпълнители. Лицензът за извършване на обществен превоз на пътници не предполага извършване на дейността с подизпълнители.  - от мотивите на вносителя не става ясно как са определени критериите по ал. 6 относно определянето на градове с население над 100 000 жители.  - разпоредбата на ал. 8 следва да се прецизира. Не става ясно по какъв начин ще бъде проведена процедура за ново възлагане, при положение че промяната в спирките по маршрутното разписание ще бъде утвърдена едва след изтичането на договора. На следващо място определянето на автогара или спирка по маршрута на междуселищна автобусна линия в дадено населено място ще се извършва от общинския съвет, а не от кмета на общината. Не става ясно по какъв начин кмета на общината ще оттегли съгласието си.  - в ал. 9 следва да се уреди начина на уведомяване на кмета на общината за прекратените права на превозвача, произтичащи от лиценза.  - ал. 5, буква „а“ и буква „б“ относно определените квоти за превози по градски и междуселищни линии за превоз на лица с увреждания - възниква въпросът как е определен процентът на превозите особено що се отнася до слабонаселените и високопланински села, където броя на живущите не е голям.  - в ал. 8 предлагаме след думите „автобусни линии“ да се добавят думите „от общинската транспортна схема“, а думите ,,както и откриването на процедури по възлагане“ да отпаднат. Предложението цели съответствие с разпоредбата на чл. 19, ал. 6 от ЗАП. | **Не се приема**  **Не се приема**  **Приема се**  **Не се приема**  **Не се приема**  **Приема се с редакция** | Няма конкретно предложение.  Разпоредбата съответства на разпоредба от Регламент (ЕО) № 1370/2007.  Няма конкретно предложение. Предложеното с § 14, т. 4 от проекта относно чл. 16в, ал. 6 отговаря на разпоредбата на действащия чл. 18, ал. 2 от Наредба № 2.  В § 3, т. 3 от проекта за изменение и допълнение на Наредба № 2 относно ал. 6 е извършена редакция.  Информацията е публично достъпна на сайта на ИААА.  Отговаря на действащата разпоредба на чл. 18, ал. 1 от Наредба № 2.  Думите „от общинската транспортна схема“ не могат да се добавят, защото разпоредбата е за маршрутни разписания по автобусни линии от всички видове транспортни схеми. |
| **8. По § 30**  Предлагаме думите „6 месеца“ да се заменят с думите „12 месеца“.  **Мотиви:** предвидения 6-месечен срок за възлагане на невъзложени разписания, отговарящи на нормативните изисквания са недостатъчни, тъй като малките общини изпитват сериозни и задълбочаващи се затруднения в подбора на изпълнители.  Предлагаме в Преходните и заключителни разпоредби да се регламентира срок в който да бъдат утвърдени от министъра на транспорта:  - междуобластните транспортни схеми;  - променените и закрити линии от републиканската транспортна схема.  **Мотиви:** За общини, чиито договори за възлагане на обществен превоз на пътници изтичат след влизане в сила на наредбата и предстои възлагане на обществена поръчка е важно да имат яснота кои са утвърдените линии, които подлежат на възлагане по съответния ред. | **Приема се**  **Не се приема** | В § 28 е регламентирано по отношение на автобусните линии, утвърдени като такива от репубилканската транспортна схема, но с оглед на това, че отговарят на разпоредбата на чл. 17, ал. 9 от ЗАП ще се считат за утвърдени, като такива по междуобластната транспортна схема.  По отношение на предстоящи процедури за възлагане, редът е съществуващият по чл. 19, ал. 6 от ЗАП. |
| Предлагаме да се уреди осъществяването на контрол по спазване разпоредбата на чл. 12 от Наредбата относно изготвянето на републиканската транспортна схема. | **Не се приема** | Няма конкретно предложение. |
| 1. **Община Силистра**   Писмо с рег. № 06-02-259/31.10.2022 г. по описа на Министерството на транспорта и съобщенията, получено в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и регистрирано под  № 04-01-00-1387/  2.11.2022 г. | **Относно § 2, т. 2:**  1. Не съм съгласен да се разделят общинските центрове на такива с население над 30 000 жители и останалите с по-малко от 30 000 жители  население, както и да има не повече от две междинни спирки по автобусни  линии от републиканската транспортна схема! Това е дискриминация спрямо по-малките населени места, включително и тези, които са общински центрове, и ги обрича да останат без обществен транспорт до областните центрове!  2. Не става ясно какво точно трябва да се съдържа в мотивираното становище, което кметът на общината изготвя при отправяне на предложение за откриване на линияпо чл. 12, ал. 1, т. 3?  Във връзка с гореизложеното предлагам в § 2, т. 2 относно създаване на т. 5 в чл. 6, ал.1 да се конкретизира информацията, която трябва да съдържа мотивираното становище. | **Не се приема**  **Не се приема** | Няма  конкретно предложение.  Няма  конкретно предложение за конкретна информация.  При постъпване на предложение за откриване на линия по чл. 12, ал. 1, т. 3 от проекта на наредба, комисията по чл. 12, ал. 4 от Наредба № 2 ще разгледа по същество предложението, мотивираното становище и съответно гласува нейното приемане или неприемане. |
| **1.Относно § 3, т. 2**: няма яснота защо се предлага „закриването на спирки по съществуващо маршрутно разписание“ да не се съгласува от заинтересованите областни управители и кметове на общини?!  **2.Относно § 3, т. 3:**  2.1. Не съм съгласен с предложения текст кмет на община да има право да оттегля съгласуването си за спирка по маршрута на линия (която вече е съгласувал!) от квотата на друга община - възложител на разписанието! Как, кога и от кого кметът на общината - възложител на разписанието, ще бъде уведомен, че спирка по маршрута на линия от квотата на същата община, е закрита от маршрутното разписание?!  2.2. Също така, след изтичане на договор за възлагане на съответното маршрутно разписание следва ново възлагане на разписанието и не става  ясно след какъв период от време ще се извърши промяната в разписанието - месец, два, година... Докато бъде извършена промяната, разписанието с  включена в него спирката, която се предлага за закриване, може да бъде  възлагано много пъти!  Във връзка с гореизложеното предлагам да се запази в същия си вид текста на чл. 6а, ал. 5 от Наредба № 2 и да не се приемат предложенията по § 3, т. 2 и 3 от проекта! | **Не се приема** | В § 3, т. 2 от проекта е разписан редът за закриването и оттегляне на съгласуването на спирки по маршрута на автобусни линии по утвърдени транспортни схеми, което понастоящем не е разписано и поражда неясноти при необходимост от предприемането на такива действия. Както е известно пътникопотокът и съответно необходимостта от транспортно обслужване са променливи и не може да бъде прието, че веднъж дала съгласуването си за спирка по маршрута на автобусна линия дадена община не би могла да я оттегли впоследствие поради промяна на горепосочените обстоятелства. Разбира се това трябва да бъде съобразено със състоянието по възлагане на съответното маршрутно разписание и да бъде извършено единствено след прекратяване или изтичане на договора му за изпълнение на превозите по него.  Извършена е редакция в предложения с § 3, т. 3 от проекта чл. 6а, ал. 6, съгласно която кмета, който оттегля съгласуването си на спирка по маршрута на автобусна линия уведомява освен органа утвърдил маршрутното разписание и кмета на общината възложител на превозите по него. |
| **По § 4. относно чл. 8а:**  Предлагам след думата „областната“ да се добави „или междуобластната“ - в много общини има малки населени места, които се свързват с общинския/областния център чрез линии от републиканската транспортна схема, които след евентуално приемане на измененията и допълненията в Наредба № 2, ще отговарят на изискванията за линии от междуобластната транспортна схема. | **Приема се** |  |
| **По § 5. относно чл. 11 а:**  Предлагам думите „които линии не правят връзка между“ да се заменят с думите „с изключение на“, с което ще се постигне съответствие на Наредба № 2 с чл. 17, ал. 9 от ЗАП | **Не се приема** | Предложеният в проекта текст е с цел постигане на по-голяма яснота на разпоредбата. |
| **Относно § 6, т. 1:**  1. Не съм съгласен да се разделят общинските центрове на такива с население над 30 000 жители и останалите с по-малко от 30 000 жители население, както и да има не повече от две междинни спирки по автобусни линии от републиканската транспортна схема! Това е дискриминация спрямо по-малките населени места, включително и тези, които са общински центрове, и ги обрича да останат без обществен транспорт до областните центрове!  2. Считам, че предложения текст на § 6, т. 1 облагодетелства големите транспортни оператори, изпълняващи автобусни линии, възложени им от големите общини в Република България, което е крайно неприемливо и смущаващо, и следва да не бъде приет!  3. Давам пример с автобусна линия Русе - Силистра от квотата на Община Силистра, която е с начална и крайна спирка в двата областни центъра - гр. Силистра и гр. Русе. Маршрутното разписание на линията включва 20 междинни спирки. И кои от тези 20 междинни спирки ще отпаднат, за да останат само две?! Това обрича жителите на 18 населени места да останат  без транспорт! | **Не се приема** | Няма конкретно предложение от община Силистра по § 6, т. 1 от проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба №2.  С направеното в проекта предложение по отношение на републиканската транспортна схема (РТС), което след постъпили становища и проведени дискусии с техните вносители, претърпя някои корекции, се цели ясно разграничаване на транспортните схеми и повишаване на тяхната ефективност.  Автобусни линии от РТС във вид, предложен с проекта ще намали времето за пътуване на далечни разстояния, между населени места от две и повече области, ще повиши безопасността и комфорта на пътниците, като ще доведе и до развитие на областните и общинските транспортни схеми чрез увеличаване на пътникопотока по тях и повишаване рентабилността на линиите им.  Предложение линиите по РТС да започват и завършват в областни центрове и градове над 30 000 жители е с оглед безопасността и комфорта на пътниците, т.е. крайните спирки да бъдат в автогари, каквито има в големите населени места и където се предполага, че ще се осъществи масовото слизане и качване на пътниците. Ограничението броят на междинните спирки по маршрута на автобусните линиите от РТС да не бъдат повече от две е с оглед решаване на посочените по-горе проблеми с неудобството на пътуващите до крайната дестинация на линията.  При определянето на възможността за включване като начална и крайна спирка по маршрута на автобусна линия от РТС само на общински центрове с население над 30 000 жители е ползван Закона за устройството на територията, където „малки населени места“ са селата, както и градовете с население до 30 000 жители.  С предложеното в § 6 от проекта на наредба за изменение и допълнение на Наредба № 2 е изключена единствено възможността малките населени места, т.е. тези под 30 0000 жители, освен ако не предлагат туристически дейности, да имат право да бъдат начални и крайни спирки по маршрута на автобусни линии от РТС. С оглед на което по никакъв начин населението в такива населени места не се лишава от транспортна услуга, тъй като те биха могли да бъдат включени от общината възложител на превозите по дадено маршрутно разписание от РТС като междинна спирка по това разписание. |
| **Относно § 6, т. 2:**  1. При неприемане на § 6, т. 1 от проекта, текста на § 6, т. 2 също трябва да отпадне!  2. Актуална информация за броя на жителите по области и общини е достъпна в таблиците за населението на ГРАО, които се обновяват месечно и достъпът до тях е бърз и лесен.  **Относно § 6, т. 3**: следва да отпадне по подобие на § 3, т. 2 и 3 от проекта!  Във връзка с гореизложеното предлагам да не се приемат текстовете на § 6, т. 1 — 3 от проекта! | **Не се приема**  **Не се приема** | Мотивите са посочени горе изцяло за § 6 от проекта на наредба за изменение и допълнение на Наредба № 2.  Информацията за броя на жителите е лесно достъпна и публикувана на официалната интернет страница на Националния статистически институт. Актуалността ѝ към дата 31 декември на годината, предхождаща годината, в която съответното маршрутното разписание по автобусна линия от републиканската транспортна схема се разглежда на заседание на комисията по чл. 12, ал. 4 от Наредба № 2 е напълно достатъчна с оглед разпоредбата на чл. 12, ал. 6 от същата наредба, съгласно която заседанията на комисията се провеждат до четири пъти годишно. |
| **По § 7. относно чл. 13**  Маршрутните разписания на линиите от републиканската транспортна схема се разработват от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, съгласно чл. 12, ал. 2 от Наредба № 2, а не от общините - възложители на разписания! В правомощията на кметовете на общини -възложители на разписания е единствено да правят предложения по чл. 6а от Наредба № 2.  Във връзка с гореизложеното предлагам в § 7 от проекта думите „общината възложител“ да се заменят с „Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. | **Не се приема** | Съгласно чл. 12, ал. 2 от Наредба № 2 републиканската транспортна схема, която е съвкупност от автобусни линии с маршрутни разписания по тях, се изготвя от ИААА. Това се прави въз основа на подадени предложения от общините възложители, а по-подробно:  Кметовете на общини правят предложения за откриване на нови или промяна на съществуващи маршрутни разписания в съответствие с разпоредбите на чл. 6 и чл. 6а от Наредба № 2. В зависимост от транспортната схема от която са автобусните линии, по които са тези разписания, същите се разглеждат и утвърждават по реда на чл. 8, 11 и 12 от Наредба № 2. Конкретно по отношение за разписанията по автобусни линии от междуобластната и републиканската транспортни схеми при разглеждането им и утвърждаването по реда на чл. 12 от Наредба № 2се извършва проверка за съответствие с нормативните изисквания и съответно предложените разписания се приемат или не се приемат, но разработването им се извършва от кметовете на съответните общини.  В ИААА се обобщава цялата информация за утвърдените маршрутни разписания по РТС , т.е. изготвя се цялата посочена схема, като съвкупност от разписания и се публикува на интернет страницата на агенцията. |
| **По § 10. относно чл. 15а:**  Предлагам следната редакция на чл. 15а, ал. 3: „(3) В 3-дневен срок от издаване на заповедта по ал. 1 или 2, кметът на общината уведомява органите, утвърдили съответните маршрутни разписания от областната, междуобластната и републиканската транспортна схема, които няма да се изпълняват, а за разписания от общинската и областната транспортни схеми - и Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, като изпраща копие от заповедта.“  Мотиви:  1. Следва да се конкретизира за кои маршрутни разписания се уведомява органът, който ги е утвърдил (да отпадне уведомяването за разписания от общинската транспортна схема).  2. С уведомяването на органа, утвърдил разписанията от междуобластната и републиканската транспортни схеми, т. е. Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, е редно да се счита, че агенцията е уведомена и следва да бъде уведомена само за неизпълнение на маршрутни разписания от общинската и областната транспортни схеми.  3. Мотивите за издаване на заповедта са определени в чл. 15а, ал. 1 и се упоменават при издаването й, така че е безсмислено да се изпращат до съответния орган заедно със заповедта. | **Приема се с редакция** | Извършена е корекция в предложените с § 10 от проекта разпоредби относно създадения чл. 15а, с оглед и предложението на НСОРБ.  По отношение на предложението да отпадане уведомяването за разписания от общинската транспортна схема, не би следвало, тъй като утвърждаващият орган в случая е общинския съвет и същият следва да бъде уведомен. |
| **Относно § 11, т. 3:**  1. Както написах и по-горе за други параграфи, навсякъде в проекта трябва да отпадне текстът за закриване на спирки по искане на кмет на община, на чиято територия се намира спирката. При отпадане на този текст, ще се предотврати създаването на хаос и конфликти между отделните общини, както и между общината и превозвача, изпълнител на  съответната автобусна линия.  2. Отново възниква въпроса - как, кога и от кого кметът на общината - възложител на разписанието, ще бъде уведомен, че спирка по маршрута на  линия от квотата на същата община, е закрита от маршрутното разписание по искане на кмет на друга община?! Това не е сериозно да бъде прието!  3. За отговаряне на изискванията на маршрутно разписание следва да се счита и когато за маршрутното разписание е доказана транспортна необходимост по реда на чл. 6, ал. 3, във връзка с чл. 16, ал. 5 от Наредба № 2.  Във връзка с гореизложеното предлагам в § 11, т. 3 след думите „ал. 4“ да се добави „и 5“, а думите „и за които към момента на проверката при утвърдилия ги орган няма постъпили искания от кметове на общини за отпадане на спирка от маршрута им“ и запетаята след тях да бъдат заличени. | **Не се приема**  **Приема се с редакция** | 1.Мотивите за неприемане са посочени при предложението от община Силистра по § 3 от проекта.  2. Също така е извършена редакция в предложения с § 3, т. 3 от проекта чл. 6а, ал. 6, съгласно която кмета, който оттегля съгласуването си на спирка по маршрута на автобусна линия уведомява освен органа утвърдил маршрутното разписание и кмета на общината възложител на превозите по него. |
| **Относно § 14, т. 4** **и създаване на ал. 8 в чл. 16в** предлагам да отпаднат думите „най- късно 6 месеца“.  Мотив: Съгласно чл. 19, ал. 6 от ЗАП, кметовете на общини в срок до 6 месеца преди възлагане на превозите по маршрутни разписания от утвърдените транспортни схеми изпращат заявление до  органа, утвърждаващ съответното маршрутно разписание, за съгласуване на започването на процедура за възлагане на превозите. Във връзка с това изискване на ЗАП, няма как общинският съвет да е взел решение за откриване на процедура по възлагане на превози най-късно 6 месеца  преди изтичането на срока на договорите, преди общината, възложител на  разписания от съответната транспортна схема, да е получила въпросното  „съгласуване“. Времето от подаване на заявление от кмета на общината до  получаване на съгласуване често пъти е доста по-голямо от тези 6 месеца, които се предлагат в проекта, и това възпрепятства общините да започнат процедура по възлагане на превози!  **Относно § 14, т. 4** **и създаване на ал. 9 в чл. 16в** предлагам след думата „превозвача“ да се добави „и след уведомяване от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.  Мотив: Органът, който издава и прекратява лицензи за обществен превоз  на пътници е министъра на транспорта и съобщенията чрез Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, и е редно този орган да уведоми кмета на общината възложител, за прекратяване на правата, произтичащи от лиценза на превозвача, с който има сключен договор, за да може  след уведомяването кметът да предприеме действия за прекратяване на договора с превозвача без предизвестие. | **Приема се с редакция**  **Не се приема** | Чл. 16в, ал. 8 от проекта е редактиран в съответствие с предложението на НСОРБ по-горе, като са заличени думите „откриването на процедури по възлагане“, което води до отпадане на необходимостта за приемане на направеното предложение за заличаване на думите „най-късно 6 месеца“.  Информацията за валидни лицензи е публично достъпна на сайта на ИААА. |
| **Относно § 16, т. 3** предлагам да отпаднат думите „да разреши на кмета на общината“.  Мотив: Както е записано в проекта относно чл. 16д, ал. 6, излиза, че кметът на общината предприема спешната мярка в случаите по чл. 5, пар. 5 от Регламент (ЕО)№ 1370/2007, а това не е така! Кметът на общината само изпълнява решението на компетентния орган – областния управител, за предприемане на спешна мярка. | **Не се приема** | В § 16, т. 3 от проекта са разписани ясно условията и реда за разрешаване и предприемане на спешна мярка по реда на член 5, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, а именно:  Спешната мярка се разрешава от областния управител, а нейното предприемане, т.е. възлагането на определен оператор на транспортни услуги пряко или удължаването на съществуващ договор се извършва от кмета на общината възложител на превозите по съответното разписание. |
| **Относно § 19 и създаване на чл. 16з** предлагам в ал. 1, т. 2 думата „срока“ да се замени със „сроковете“.  Мотивът е същият, който написах и относно § 14, т. 4 и създаване на ал. 8 в чл. 16в, в която да отпаднат думите „най- късно 6 месеца“. | **Приема се** |  |
| **Относно § 25, т. 2:**  Както е записано в проекта излиза, че и за градските, и за междуселищните превози, страничната табела ще се поставя на едно и също място в автобуса - от дясната страна пред задната врата (чл. 41, ал. 2, изречение първо от Наредба № 2) и зад предната врата от дясната страна на автобуса (чл. 41, ал. 2, изречение второ от проекта). | **Не се приема** | Няма конкретно предложение. |
| **Относно § 27:**  Не става ясно какво се случва с тези маршрутни разписания, след изтичане сроковете на договорите, с които са възложени? | **Не се приема** | Няма конкретно предложение.  Редът за ново възлагане на едно маршрутно разписание след изтичане на срока на договора му е разписан в чл. 19, ал. 6 от ЗАП и чл. 16, ал. 6 от Наредба № 2.  Целта на разпоредбата, предложена с § 27 от проекта е уреждане на състоянието на маршрутните разписания, които след влизане в сила на новите изисквания няма да отговарят на тях, но са възложени и съответно могат да останат във този вид до изтичане на срока на договора им или неговото предсрочно прекратяване, като последното е отразено в проекта. |
| **Относно § 29:**  Предлагам думите „не отговарят на изискванията за съответната транспортна схема“ да се заменят с „са предложени за закриване от кметовете на общини, възложители на разписанията“.  Мотиви:  1. Няма как да има маршрутни разписания, които да не отговарят на изискванията за съответната транспортна схема! Това е абсудрно!  2. Общините имаме много предложения за закриване и за промени на разписания от републиканската транспортна схема, които така и не се разглеждат от комисията по чл. 12, ал. 4 от Наредба № 2, която, впрочем, не е заседавала повече от 3,5 години (последните промени в PTC за област Силистра са утвърдени през м. април 2019 г., а съгласно чл. 12, ал. 6 от наредбата би следвало комисията да заседава до четири пъти годишно! | **Не се приема** | С предложенията в проекта се разписват нови нормативни изисквания, на които трябва да отговоря едно маршрутно разписание, които са в съответствие с разпоредбите на ЗАП.  В § 29 от проекта е разписано, че разписанията, които не отговарят на тези нови изисквания и не са възложени към момента на влизането им в сила се закриват от органа, който ги е утвърдил.  Следва да се има предвид, че и към настоящия момент в Наредба № 2 има  действаща разпоредба – чл. 16, ал. 6, въз основа на която, ако едно разписание не отговаря на нормативните изисквания след извършена проверка от утвърдилия го орган и не е възложено се закрива. |
| **Относно § 30**:  Предлагам параграф 30 да отпадне!  Мотив: Провеждането на една процедура по реда на Закона за обществените поръчки (от решението за откриването й до сключването на договор) често пъти отнема много повече време от 6 месеца, особено ако има обжалване на решението за избор на изпълнител! | **Приема се с редакция** | Срокът е коригиран на 12 месеца. |
| **Относно § 31**:  Предлагам параграф 31 да отпадне!  Мотив: Посочените срокове в чл. 8, пар. 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 са за обществени поръчки за услуги, възложени според общностното и националното право преди 26 юли 2000 г. и след 26 юли 2000 г. и преди 3 декември 2009 г. - не става ясно на какво основание ще се закриват тези маршрутни разписания и как е определен срокът от 12 месеца от влизане в сила на наредбата, след изтичането на който да бъдат закрити? | **Не се приема** | Срокът от 12 месеца е достатъчен за предприемане на необходимите действия (включително и провеждане на процедура за възлагане) от кметовете на общини за привеждане в съответствие с нормативните изисквания относно сроковете на договорите за възлагане на превози, а именно, че същите трябва да бъдат точно определени, а не определяеми, в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007. |