



**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**

[линк към консултацията](#)

**Информация**

**Откриване / Приключване:** 24.10.2022 г. - 07.11.2022 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #7120-K

**Област на политика:** Архив - Транспорт

**Тип консултация:** Акт на министър

**Вносител:** Министерство на транспорта и съобщенията

**Тип носител:** Национално

---

Проектът 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) има за цел привеждането на Наредба № 2 в съответствие с измененията на Закона за автомобилните превози (ЗАП), обн., ДВ, бр. 60 от 2020 г. Понастоящем в Наредба № 2 не е регламентиран редът за разглеждане и приемане/неприемане на предложения за промени в междуобластната транспортна схема.

С предложените в § 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 23 и 28 изменения и допълнения, в наредбата се създава регламентация на междуобластната транспортна схема, създадена с промените в чл. 17, ал. 1 и 9 от ЗАП. Предвидени са условията и редът за нейното утвърждаване, като предложенията за откриване на нови линии и промени в съществуващи линии от междуобластната транспортна схема, ще бъдат обсъждани от комисията и по реда на чл. 12 от Наредба № 2, който понастоящем се прилагат единствено за републиканската транспортна схема.

След регламентиране на условията и реда за утвърждаване на междуобластната транспортна схема биха могли да бъдат провеждани заседания на комисията по чл. 12, ал. 4 от Наредба № 2, на които да бъдат разглеждани и решавани постъпили предложения за приемане, промяна или закриване на маршрутни разписания по

автобусни линии от междуобластната транспортна схема.

Предложените с § 3, т. 2 и 3 допълнения в чл. 6а от Наредба № 2 уреждат 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.

С предложения в § 4 нов чл. 8а се въвежда изискване при разработването на общинските транспортни схеми задължително да бъде осигурена свързаност на всяко едно населено място на територията на общината с общинския център, освен ако такава връзка не съществува по автобусна линия от областната транспортна схема. Предложението цели осигуряване на транспортна свързаност на всяко едно населено място в страната минимум до общинския му център, откъдето може да се направи транспортна връзка с други населени места, до които от въпросното населено място няма директна свързаност, преодоляване на регионалната изолация и е в резултат на множество сигнали от жители на малки населени места за липса на транспортно обслужване.

С § 6 от проекта и в изпълнение на разпоредбата на чл. 17, ал. 2 от ЗАП е актуализирана уредбата за републиканската транспортна схема (РТС), като са определени населените места, които се обслужват от автобусни линии от РТС, които могат да бъдат начални и крайни спирки, както и броя на междинните спирки, а именно, че:

Републиканската транспортна схема включва междуселищни автобусни линии, свързващи населени места от две и повече области, с начална и крайна спирка в:

1. областни центрове. Допускат се не повече от две междинни спирки;
2. общински център с население над 30 000 жители и областен център от друга област, която не е съседна. Допускат се не повече от две междинни спирки в населени места, които не са областни центрове;
3. областен център или общински център с население над 30 000 жители и населено място, предлагащо различни видове туризъм съгласно Закона за туризма. Допускат се не повече от две междинни спирки, които не са областни центрове. Линиите са за периода на активния туристически сезон, който може да бъде зимен, летен или целогодишен.

Понастоящем нормативната уредба, регламентираща вида на автобусните линии от РТС е довела до следните основни проблеми:

- неудобство за пътниците по автобусни линии на дълги разстояния, каквито са предимно линиите по РТС, тъй като при спиране в много населени места по маршрута на линиите, а и не рядко отклонявайки се от най-краткия маршрут, силно се увеличава времето за пътуване до крайната дестинация;
- отнемане на пътничопотока и функциите на общинските и областните транспортни схеми, които стават нерентабилни и трудно се явяват превозвачи, желаещи да изпълняват превозите по тях. Спирането във всички населени места по линии от РТС на практика обезсмисля съществуването на останалите два вида

транспортни схеми, които са от изключителна важност на регионално ниво и осигуряват транспортна свързаност на населението, включително и от най-малките населени места в дадена община и област.

С направеното предложение се цели ясно разграничаване на транспортните схеми от различните видове 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 пътничопотока по тях и повишаване рентабилността на линиите им.

Една от причините за приемане на окончателното 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 линии 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 с § 6 от проекта на наредба за изменение и допълнение на Наредба № 2 е изключена единствено възможността малките населени места, т.е. тези под 30 000 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.

С § 9 от проекта на наредба чл. 15 от Наредба № 2 се привежда в съответствие с чл. 22, ал. 1 от ЗАП, а именно че определянето на автогара или спирка по маршрута на междуселищна автобусна линия в дадено населено място се извършва от общинския съвет, а не от кметът, каквато е понастоящем уредбата. Целта е постигане на съответствие на подзаконовата уредба със законовата такава.

С § 10 от проекта на наредба се създава чл. 15а, като с него се предвижда ред за временна промяна в маршрута или изпълнението на превози по маршрутни разписания от автобусни линии при възникнали временни събития, като ремонти, аварийни ситуации, извънредно положение, наложени мерки и ограничения при усложнена епидемична обстановка и др. Понастоящем, такъв ред не е разписан в нормативната уредба, което поражда неяснота за начина на процедиране и неговата легитимност при възникване на необходимост от предприемането на такива

действия - временна промяна в маршрутното разписание, поради някоя от изброените причини.

Предложената с § 11 от проекта на наредба промяна в чл. 16, ал. 4 има за цел уеднаквяване на цитираната разпоредба с тази на чл. 17, ал. 6 от Закона за автомобилните превози, а именно при разработване и утвърждаване на разписания по автобусни линии да се осигуряват съответните интервали между часовете на тръгване от всички общи спирки по междуселищни автобусни линии от едно и също направление, а не само между крайните спирки на предлаганото разписание със същите спирките по другите автобусни линии от това направление. С предложението се постига съответствие на подзаконовата уредба със законната такава и се отчитат реалните конфликти в часовете на тръгване от общи спирки при проверка на автобусни линии от едно и също направление. Разписани са действията, които следва да се предприемат в резултат на извършената проверка.

В § 13 от проекта е предложена промяна в чл. 16б, където е предвидена възможността за извършване на извънредни курсове, но няма възможност за извършването на такива в обратна посока. Голяма част от пътниците ползват комбиниран билет отиване - връщане, който е икономически изгоден за тях, а с действащата разпоредба не им е дадена възможност, след като са ползвали услугата в конкретното направление да ползват същата услуга на връщане. В тази връзка в проекта е предложена промяна, с която забраната за извършване на превоза в обратна посока при извънредни курсове да отпадне.

С промените, предложени в § 14-17, 19 и 20 от проекта, се премахва разписаната в Наредба № 2 процедура за възлагане на превозите по автобусни линии чрез конкурс и разпоредбите ѝ се привеждат в съответствие с чл. 19, ал. 2 от ЗАП, съгласно който превозите по автобусни линии се възлагат след проведена процедура по Закона за концесиите или Закона за обществените поръчки и в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/96 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (L 315/1 от 3 декември 2007 г.) (Регламент (ЕО) № 1370/2007) в зависимост от разполагаемите финансови средства и възможностите за прехвърляне на оперативния риск на икономически оператор. Когато превозите по автобусни линии се възлагат, без да се прехвърля оперативният риск на икономическия оператор, възлагането се извършва по реда на Закона за обществените поръчки. Когато оперативният риск се прехвърля на икономическия оператор, превозите се възлагат при условията и по реда на Закона за концесиите в съответствие с чл. 4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007. Разписани са задължителните условия, които трябва да бъдат включени при обявяването на процедура за възлагане на превозите по автобусни линии по Закона за концесиите или Закона за обществените поръчки.

Разпоредби от отменения с § 20 от проекта раздел II от глава втора на Наредба № 2, касаещи нормативите за определяне на автобусни линии и курсовете по тях, които следва да бъдат изпълнявани с автобуси за превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност и подлежащите на закриване маршрутни разписания, са добавени в раздел I от глава втора на Наредба № 2, тъй като те следва да останат

действащи при възлагане на превозите по автобусни линии след проведена процедура по Закона за концесиите или Закона за обществените поръчки, а не да бъдат отменени заедно с целия раздел за възлагане на превозите чрез конкурс.

В § 16 и 18 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 и е отстранена техническа грешка по отношение на отчета съгласно член 7, параграф 1 от същия регламент.

С предложенията в § 21, 22, 24 и 25 относно чл. 30, 33, 40 и 41 разпоредбите се актуализират, като се привеждат в съответствие с действащите нормативни актове на Европейския съюз и Закона за автомобилните превози. Предложени са и промени в разпоредби, касаещи обозначаване на автобусите с табели по време на работа, предвид технологичното развитие на автопарка и ползването на електронни информационни табла.

С § 26 от проекта се създават две нови дефиниции – за „изключително право“ и за „интегрирани обществени услуги за пътнически превоз“, които произтичат от Регламент № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. 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.

С § 27 и 28 от проекта на наредба се урежда действието на новите правила по отношение на заварените утвърдени по досегашните изисквания, действащи и възложени маршрутни разписания, а също и преминаването на част от разписанията от РТС в междуобластната транспортна схема.

С § 29 се регламентира закриването на маршрутните разписания, които не отговарят на нормативните изисквания.

С § 30 от Преходните и заключителните разпоредби на проекта на наредба са предвидени срокове за възлагане на невъзложени разписания, отговарящи на нормативните изисквания.

С § 31 от Преходните и заключителните разпоредби на проекта се цели привеждане на сроковете на сключените от общините договори за превози по автобусни линии от утвърдени транспортни схеми в съответствие със сроковете, определени съгласно член 8, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.

С § 32 от Преходните и заключителните разпоредби на проекта разпоредбите на Наредба № 2 са приведени в съответствие с новата структура на Министерския съвет, предвидена в т. 2 и 3 от Решението на Народното събрание от 13.12.2021 г. за приемане на структура на Министерския съвет на Република България (обн., ДВ, бр. 106 от 2021 г., изм., бр. 110 от 2021 г.), където в т. 3 е уредено преобразуването на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в Министерство на транспорта и съобщенията.

Проектът на наредба за изменение и допълнение на Наредба № 2 е публикуван за обществено обсъждане за 14 дни на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията, както и на Портала за обществени консултации на

Министерския съвет. По-краткият срок за обществено обсъждане се обуславя от това, че проектът на наредба за изменение и допълнение на Наредба № 2 е бил вече публикуван веднъж за обществено обсъждане. Изменения, направени в първоначално публикувания проект, обуславят необходимостта за неговото повторно публикуване за провеждането на обществени консултации с гражданите и юридическите лица.

Лице за контакт Людмила Христова, И.д. директор на дирекция "Автомобилни превози и международна дейност", Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация", Тел. 02/930 88 44, E-mail: lhristova@rta.government.bg

## Отговорна институция

### Отговорна институция

#### Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София , ул. Дякон Игнатий № 9

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

## Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

## Документи

### Пакет основни документи:

[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 - вер. 1.0 | 24.10.2022](#)

[Мотиви към Наредбата 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 - вер. 1.0 | 24.10.2022](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 09.03.2023](#)

---

**Консултационен документ:**

---

**Справка становища:**

---

**Коментари**

**История**

**Начало на обществената консултация - 24.10.2022**

**Приключване на консултацията - 07.11.2022**

**Справка за получените предложения - 09.03.2023**

[Справка за отразяване на предложенията и становищата](#)