



Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 14.11.2023 г. - 28.11.2023 г. Неактивна

Номер на консултация: #8379-К

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Акт на Министерския съвет

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: Национално

С § 1 от проекта на постановление се предлагат изменения и допълнения в Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсирание на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с Постановление № 163 на Министерския съвет от 2015 г. (наредбата).

С § 1, т. 1 се предлага промяна в чл. 1, ал. 3, т. 2, с която да се регламентира, че средства за компенсирание на превозвачите за извършените безплатни и по намалени цени превози с автомобилния транспорт и субсидиране на нерентабилни автобусни линии се предоставят за извършените превози и по автобусни линии от междуобластната транспортна схема. Понастоящем това не е уредено в наредбата. С предложението се постига съответствие с чл. 17, ал. 9 от Закона за автомобилните превози и въведената в него четвърта утвърдена транспортна схема – междуобластната транспортна схема.

С § 1, т. 2, 9 и 16 съответно относно чл. 3, ал. 1, чл. 17 и чл. 35, ал. 3 по предложение на Министерството на финансите се предлагат редакционни изменения в текстовете, като се цели постигане на по-голяма яснота при предоставянето на средства от централния бюджет чрез Системата за електронни бюджетни

разплащания, които са под формата на трансфери за други целеви разходи.

С § 1, т. 3, 4 и 8 съответно относно чл. 4, ал. 1, чл. 7, ал. 1 и чл. 14, ал. 1 се изменят и допълват текстове от наредбата, съгласно които министърът на транспорта и съобщенията разпределя чрез методика предвидените в централния бюджет средства за компенсиране на превозвачите за извършените безплатни и по намалени цени превози, както и предвидените по централния бюджет средства за субсидиране поотделно за вътрешноградски пътнически превози и за междуселищни пътнически превози в слабонаселените планински и други райони в страната по общини.

От натрупания опит при прилагането на наредбата е установена необходимост от включването на по-ясни принципи, по които да се разпределят по общини, видове превози и групи правоимащи, предвидените в държавния бюджет средства за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, като методика в разпоредбите на наредбата.

Със създаване на нови разпоредби – ал. 4 и 5, в чл. 14 се предвижда прецизиране на механизма за разплащане с превозвачите за деветмесечието и за четвъртото тримесечие, като се цели подобряване на финансовата дисциплина.

С § 1, т. 5 относно чл. 10, ал. 1 от проекта се предлага нова редакция на разпоредбата с цел внасяне на яснота при нейното прилагане. Действащата разпоредба на чл. 10, ал. 1 гласи, че средства за второ тримесечие не се разпределят на общини, които по отчетни данни за предходната година са усвоили под 65 на сто от предоставените за годината им средства за лицата по чл. 19, т. 1-6 – тази разпоредба се нуждае от прецизиране. Предложението за промяна, което е съгласувано с Националното сдружение на общините в Република България, предвижда на общините, на които за предходната година актуализираните годишни лимити в съответствие с чл. 14, ал. 1, т. 1 са били под 50 на сто от първоначално определените им годишни лимити в съответствие с чл. 4, ал. 1, да не се превеждат средства за тази цел за второто тримесечие на текущата година. Целта е предотвратяване на натрупването на средства за компенсации чрез равномерното им превеждане по тримесечия до достигане на периода за отчитане на реално издадените преференциални превозни документи в общините. По предложение на Националното сдружение на общините в Република България процентът на лимита, при който ще се спира трансфера на средства за второ тримесечие, се намалява от 65 на сто на 50 на сто.

С § 1, т. 6 се предлагат промени в чл. 11, ал. 2, с които наредбата се привежда в съответствие с предложените в § 2 от проекта изменения и допълнения в Постановление № 66 на Министерския съвет от 15.04.1991 г. за определяне минимални размери на намаленията на превозните цени по автомобилния транспорт на някои групи граждани (ПМС № 66), а именно, че правото за безплатно пътуване на децата до 7 навършени години по вътрешноградския транспорт се увеличава до 14

навършени години.

С § 1, т. 7 в чл. 12 се създава ал. 3, предвиждаща справка за финансовите резултати на всички превозвачи да се изпраща по описания в наредбата ред и от Столична община. Въз основа на подадената справка министърът на транспорта и съобщенията при необходимост ще предлага на министъра на финансите промени в полагащите се на общината средства. С предложението се регламентира предоставянето от Столична община на обобщена справка за финансовите резултати на всички превозвачи, с които общината има сключени договори за предоставяне на обществени превозни услуги, по които се предоставят средства за субсидии. Въпреки че Столична община е единствената община, чиито средства за субсидии на вътрешноградския транспорт се определят отделно ежегодно в Закона за държавния бюджет (ЗДБ), а не подлежат на първоначално разпределение от общо определената в Закона за държавния бюджет сума за всички останали общини, то посочената община също би следвало да предоставя справка по приложение № 3 към чл. 12, ал. 1 от наредбата за периода от 1 януари до 30 септември, с цел анализ на отчетените в нея данни и при необходимост от това министъра на транспорта и съобщенията да отправя искане към министъра на финансите за промяна в годишния лимит от средства за субсидии на общината.

С § 1, т. 10 се предлагат промени в чл. 19, с които наредбата се привежда в съответствие с предложените в § 2 от проекта изменения и допълнения в ПМС № 66, а именно увеличените проценти на задължителното намаление спрямо цените по редовна тарифа на абонаментните карти при пътуване на ученици в дневна форма на обучение и студенти редовно обучение, включително докторанти в редовна форма на обучение, учащи в училищата, висшите училища и научните организации, включени в Регистъра на средните училища и детските градини и в Регистъра на акредитираните висши училища на Министерството на образованието и науката (МОН) и лица, получаващи пенсия при условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл. 68, ал. 1 - 3 от същия кодекс. Увеличаването на възрастта за безплатно пътуване по вътрешноградския транспорт на децата от 7 на 14 навършени години и съответните намаления за тази категория пътници по междуселищния автомобилен транспорт – сто на сто за децата до 7 навършени години и 50 на сто за децата от 7 до 14 навършени години, цели да се намали трафика с лични автомобили, които да превозват тези деца до детска градина и училище. Това се очаква да доведе до създаване на навик за използване на обществен транспорт у най-малките, което е ключово за предпочитането му в последствие, когато децата пораснат. Добавяне на новата категория правоимащи, а именно – лица с увреждания с намалена работоспособност над 70,99 на сто е необходимо, тъй като понастоящем общините предоставят намаление на картите за тях, но те не се компенсират от държавния бюджет. Предложението е да се осигури минимален размер от 25 на сто компенсиране, като този размер е продиктуван от възможностите на бюджета понастоящем. Мотивите за увеличения процент на намаленията, възрастта на правоимащите и добавянето на нова група правоимащи пътници са подробно разписани в доклада към предложените с § 2 от проекта промени в ПМС № 66.

С § 1, т. 11-15 се предлагат промени съответно в чл. 22, ал. 3, чл. 24, ал. 3, чл. 27, ал. 4, чл. 28 и чл. 29, ал. 3, с които се предвижда специалният регистър за издадените абонаментни карти за отделните групи правоимащи да може да бъде воден и в електронен вид. Понастоящем е регламентирано регистърът да се води задължително на хартиен носител, което създава затруднения и не може да бъде прилагано в общини, в които превозните документи, включително и тези на лицата, ползващи права за преференциални пътувания, се издават в електронен вид. Предвижда се електронният регистър да е с уеднаквено съдържание с хартиения, като се премахват реквизити, които практиката е показала, че са ненужни и създават затруднения при неговото водене, както и затруднения при издаване и вписване на превозните документи – безплатни или по намалени цени на правоимащите групи пътници. Предложените промени са в съответствие и с тенденцията за постепенно преминаване към пълна дигитализация и премахване на документооборота на хартиен носител.

Също така е предложено правото за пътуване с нормативно определеното намаление за съответната група да се удостоверява по служебен път и от лицето, на което се издава превозния документ, да се изисква, предоставяне на документ, който удостоверява правото, само когато това не може да бъде извършено по служебен път. С предложението се цели облекчаване на процедурата по издаване на безплатни и по намалени цени превозни документи, стимулиране на правоимащите групи пътници да се възползват от правата си, съответно стимулиране на използването на обществен транспорт и произтичащите от това благоприятни и полезни последствия. Намалява се административната тежест и изискването на хартиени документи, удостоверяващи информация, която би могла да се провери по служебен път. Промяната е в съответствие и със чл. 2 от Закона за електронното управление.

Предвижда се доказването на възрастта на децата да може да се извършва, освен с представено копие от акта за раждане, или с друг документ, удостоверяващ възрастта на детето. Практиката и опитът до момента показва, че изискване само с акт за раждане да може да се доказва възрастта на детето води до забавяне и затруднения при издаване на превозните документи, особено при пътувания по междуселищния транспорт, както и води до дискриминация по отношение на деца, които не са български граждани, например деца на лица, получили статут на бежанци, и които нямат акт за раждане и единен граждански номер.

С § 1, т. 18 относно чл. 40, ал. 1 в наредбата се предлагат промени в определените в зависимост от категорията на общината месечни размери за компенсирани на издадените абонаментни карти на групите правоимащи с оглед предложените промени в ПМС № 66 и чл. 19 от наредбата. Стойностите в таблицата в чл. 40, ал. 1 се привеждат в съответствие с новите по-високи намаления на учащите се и лицата, получаващи пенсия и се добавя новата група правоимащи пътници – лица с увреждания с намалена работоспособност над 70,99 на сто.

С предложената промяна в чл. 40, ал. 2 се цели стимулиране на използването на обществен транспорт и издаването на абонаментни карти не за една или ограничен брой линии, а за пътуване по цялата вътрешноградска мрежа, където

това е приложимо.

С § 1, т. 19 относно чл. 46, ал. 2, т. 2 се цели по-прецизно определяне на стойностите

на компенсациите за превозвачите, които да се определят съобразно цената на километър пробег, на която извършват превозите.

С § 1, т. 20 се предлага отмяната на чл. 47, тъй като е предложена методика за разпределяне на средствата за компенсиране, като приложение от наредбата, поради което отпада необходимостта от предвидената в чл. 47 уредба.

С § 1, т. 21 относно чл. 48, ал. 1 се предлага към предоставяните от общините справки, с които те правят предложение за пробег, който подлежи на субсидиране през следващата календарна година, да бъде добавена и справка за възлагането на превозите по автобусните линии, с които кандидатстват за субсидиране. Към момента такава справка липсва и установяването дали маршрутните разписания по автобусните линии, по които се предлага за субсидиране пробег, имат сключени договори за възлагане на превозите по тях в съответствие с 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 (Регламент № 1370/2007) или са в процедура за възлагане и предстои сключването на такива. Така ще се постигне улеснение при установяването на съответствието им с разпоредбите на чл. 3 от наредбата. Липсата на тази информация понастоящем забавя разпределянето и своевременното достигане на средствата за субсидии до общините, съответно превозвачите и ползвателите на превозни им услуги.

С § 1, т. 22 и 23 относно чл. 49, т. 2 и чл. 51, ал. 1 се предлага увеличение на възможността за субсидиране на пробег по междуселищни автобусни линии, тъй като се предлага разширяване на обхвата на планинските и гранични райони, в които следва да попадат населените места, за да могат да бъдат субсидирани линиите, преминаващи през тях. Също така е предложено увеличение на броя на подлежащите на субсидиране транспортни връзки – дневно и годишно.

Към настоящия момент двете условия, на които трябва да отговаря едновременно едно населено място, за да подлежат на субсидиране автобусни линии, преминаващи през него са:

1. брой жители – до 500;
2. населеното място да бъде включено в списъка по приложение № 2 към чл. 3, ал. 1 от Наредба № 14 от 2003 г. за определяне на населените места в селски и планински райони (Наредба № 14) или в състава на община, включена в списъка – приложение № 8 от наредбата.

За Наредба № 14 има получено становище от министъра на земеделието и храните, че наредбата е издадена във връзка с одобряването на проекти по Специалната предприсъединителна програма на Европейския съюз за развитие на земеделието и селските райони в Република България, чийто период на действие е

изтекъл и са налице основания за отпадане на разпоредбите на чл. 3 от същата наредба. Поради това се предлага да се заличи препратката към приложението от Наредба № 14, а да се създаде ново приложение в предложения проект на наредба, в който да се посочат общините от планинските райони.

Наблюдава се нарастваща тенденция за отказ на превозвачи да изпълняват превози по автобусни линии, преминаващи през населени места дори с по-голям брой жители от 500, поради нисък пътничкопоток по тях и тяхната нерентабилност. Общините срещат все по-големи трудности при провеждането на процедури за възлагане на превози, поради липсата на кандидати и съответно невъзможност да осигурят транспортното обслужване на населението в множество населени места на тяхна територия.

С т. 23 относно чл. 51, ал. 1 се предлага да бъде увеличен от две на три броят на транспортните връзки дневно, съответно двупосочните курса годишно от 730 на 1095, по междуселищни автобусни линии, за пробег на които се разпределят субсидии. С предложението се цели осигуряване на удобство и необходимите транспортни връзки дневно за населението от слабонаселените планински и гранични райони в страната, които реално са три на брой, а не съществуващите към момента два броя, тъй като в по-голяма част от случаите пътникът отива до най-близкия общински или областен център с цел посещение на лечебно заведение или административна структура и след приключване на задачата, с която е отишъл, обикновено по обяд, няма осигурен транспорт за връщане и трябва да чака до вечерните часове за обратния курс. В тази връзка осигуряването на три транспортни връзки дневно (отиване и връщане) – сутрин, обед и вечер, би решило проблемите с минимално необходимата транспортна свързаност на населението в слабонаселените планински и гранични райони в страната и допринесло за преодоляване на регионалната изолация и очертаващата се тенденция за продължаващо обезлюдяване на посочените райони.

С § 1, т. 24 относно приложение № 1, в което е извършена корекция в категорията правоимащи – деца до 7 навършени години и от 7 до 10 навършени години и е добавена новата категория правоимащи – лица с увреждания с намалена работоспособност над 70,99 на сто, в съответствие с предложенията за промяна на ПМС № 66 и чл. 19 от наредбата.

С § 1, т. 25 относно приложение № 2 към чл. 11, ал. 1 е коригирана техническа неточност във връзка със съкращението в наименованието (номерата) на колоните и тяхното съотношение една към друга. Също така е извършена корекция в категорията правоимащи – деца до 7 навършени години и от 7 до 10 навършени години и е добавена новата категория правоимащи – лица с увреждания с намалена работоспособност над 70,99 на сто, в съответствие с предложенията за промяна на ПМС № 66 и чл. 19 от наредбата.

С § 1, т. 26 от проекта списъкът по приложение № 8 към чл. 49, т. 2 е разширен с включването на още области и общини, които попадат в гранични и планински райони.

С § 1, т. 27 от проекта в приложение № 9 към чл. 62 се предлага редакционна промяна, с която се постига съответствие с терминологията, използвана в разпоредбите на чл. 19, т. 8 от наредбата и чл. 283, ал. 2 от Закона за предучилищното и училищното образование.

С § 1, т. 28 се създава приложение № 13 към чл. 4, ал. 1, съдържащо Методика за начина на определяне и отчитане на компенсациите и субсидиите от държавния бюджет за превоз на пътници по автомобилния транспорт.

Понастоящем в наредбата не е разписана методика, по която определените в държавния бюджет средства за компенсация и субсидии, да бъдат разпределяни от министъра на транспорта и съобщенията по групи правоимащи, видове превози и общини, като те се разпределят по еднакъв начин за всички общини в страната в съответствие с разпоредбите на чл. 4, ал. 1 и чл. 7, ал. 1 от наредбата, а именно: пропорционално на броя на лицата и в зависимост от категорията на общината за компенсациите и пропорционално на съответния пробег и нетния финансов ефект от изпълнението на задължението за обществени услуги от предходната година за субсидиите. След получаване на отчетните справки по чл. 11, ал. 1 и чл. 12, ал. 1 от наредбата и въз основа на обобщената информация от тях се извършва преразпределение на средствата и актуализиране на лимитите в съответствие с чл. 14 от същата.

Въз основа на натрупания опит при прилагането на наредбата е установена необходимост от изготвяне на методика за разпределяне на предвидените в държавния бюджет средства за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници.

В одитен доклад № 0300100416 за извършен одит „Оптимизиране на транспортната свързаност на областите в Северозападния регион“ за периода от 01.01.2014 г. до 30.06.2016 г., изготвен от екип на Сметната плата, са дадени препоръки за изготвяне на методика, в която да бъдат разписани ясни критерии за разпределяне в годишен размер на предвидените от централния бюджет средства за субсидии за вътрешноградски пътнически превози и междуселищни пътнически превози и която да осигури публичност за потребителите, а именно общините и превозвачите, за прилагания подход за разпределение на средствата за компенсация и субсидии.

Интегрирането в наредбата на методика за разпределяне на предвидените в държавния бюджет средства за субсидии и компенсация по общини, видове превози и групи правоимащи ще създаде яснота и прозрачност за общинските администрации, превозвачите и заинтересованите граждани, както и ще се осигури по-добра насоченост и усвояване на тези средства.

С § 1, т. 29 се създава приложение № 14, съдържащо образец на справка за възлагане на превозите по автобусни линии от вътрешноградски транспорт,

републиканска, междуобластна, областни и общински транспортни схеми.

С § 2 от проекта на Постановление се предлагат изменения и допълнения в Постановление № 66 на Министерския съвет от 15.04.1991 г. за определяне минимални размери на намаленията на превозните цени по автомобилния транспорт на някои групи граждани (обн., ДВ, бр. 33 от 1991 г., доп., бр. 15 от 2000 г., изм., бр. 13 от 2004 г., бр. 16 от 2008 г., изм. и доп., бр. 104 от 2011 г., бр. 51 от 2015 г., изм., бр. 36 от 2022 г., изм. и доп., бр. 9 от 2023 г., изм., бр. 25 от 2023 г.) (ПМС № 66).

С § 2 от проекта относно чл. 1, ал. 1, т. 1 и 2 и ал. 2 е предложена промяна на задължителното намаление от редовната тарифа, което следва да бъде извършвано от превозвачите и съответно компенсирано със средства от държавния бюджет, на издаваните абонаментни карти за пътуване по основните градски линии и междуселищни автобусни линии, както следва:

- на ученици в дневна форма на обучение и студенти редовно обучение, включително докторанти в редовна форма на обучение, учащи в училищата, висшите училища и научните организации, включени в Регистъра на средните училища и детските градини и в Регистъра на акредитираните висши училища на Министерството на образованието и науката (МОН) – при пътуване по основните градски линии и междуселищни автобусни линии от общинските и областните транспортни схеми от 30 на сто на 50 на сто;
- на лица, получаващи пенсия при условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл. 68, ал. 1 - 3 от същия кодекс – при пътуване по основните градски линии от 20 на сто 50 на сто и при пътуване по междуселищни автобусни линии от общинските и областните транспортни схеми от 30 на сто на 50 на сто;
- възрастта се увеличава до 14 навършени години за децата, които пътуват безплатно по вътрешноградския транспорт с превозен документ - карта за безплатно пътуване и децата до 7 навършени години, които пътуват безплатно по междуселищния автомобилен транспорт с билет с нулева стойност
- децата от 8 до 14 навършени години – с 50 на сто намаление от цените на билетите за пътуване по междуселищния автомобилен транспорт.

С предложената промяна се цели разширяване на възможността за достъп до транспортна услуга за едни от най-уязвимите и засегнати от инфлационните процеси социални групи. Стимулира се използването на обществен вътрешноградски транспорт, което има екологичен ефект, а също така поддържане на по-добро равнище на транспортно обслужване, тъй като и към момента много от превозвачите извършват по-голямо намаление от нормативноопределеното за посочените категории пътници, за което не получават компенсации от държавния бюджет.

Въвеждането на по-високи минимални размери на намаленията на цените за пътуване по основните градски линии и междуселищния автомобилен транспорт в сравнение с редовните цени на и допълнението с нова група граждани – лица с увреждания с намалена работоспособност над 70,99 на сто, цели да актуализира

тези размери, спрямо практиките в други страни в Европейския съюз и да ги направи адекватни на актуалната икономическа обстановка в България.

Практиката, проучена в страни като Чехия и Австрия показва, че размерите на компенсациите за карти за учащи и лица, получаващи пенсия, са в размер на около 50 на сто от редовната цена на абонаментната карта, като този процент може да варира както нагоре, така и надолу, в зависимост от политиката на съответните региони (области, провинции), които също разполагат с бюджет, за разлика от областите в България. Това е предложено и в настоящия § 2 от проект на Постановление за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет, с който се изменя и допълва ПМС № 66.

От друга страна, с Постановление № 10 на Министерския съвет от 25.01.2023 г. за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет (ПМС № 10) бяха въведени увеличени размери на компенсиране – 70 на сто за учащи, 40 на сто за лица, получаващи пенсия и 100 на сто за деца от 7 до 10 годишна възраст, които осигуриха достъпност и възможност за свободно придвижване на най-уязвимите групи правоимащи и в голяма степен отговориха на нуждите на транспортните оператори за допълнителни средства за осигуряване на услугата и за актуализирането им спрямо актуалната икономическа обстановка, характеризираща се с повишени цени на компонентите, и завишен размер на инфлацията, които пряко влияят върху цената на превоз. Мярката е фискална и антиинфлационна и имаше за цел подпомагане на бизнеса за осигуряване непрекъсването на предоставяните обществени превози на пътници. ПМС № 10 е с временен характер (до края на 2023 г.) и предвид отчетения положителен ефект, е необходимо да се въведе постоянно действаща нормативна уредба, която да отчете горепосоченото.

Предложената промяна в ПМС № 66, с която се въвежда и компенсиране на абонаментни карти за лица с увреждания с намалена работоспособност над 70,99 на сто в размер на 25 на сто се налага, тъй като и към настоящия момент много от превозвачите извършват намаление, а някои дори издават безплатни карти, без това да се компенсира от държавния бюджет. По данни от Министерство на здравеопазването, към 2022 г. има над 760 000 хора с увреждания с намалена работоспособност над 70,99 на сто. По данни от системата за превозни документи на Столична община, ежемесечно се възползват над 17 000 лица с увреждания с намалена работоспособност над 70,99 на сто от карти с намалена цена.

Предложението да се осигури 100 на сто компенсиране за абонаментните карти за деца от 8 до 14 годишна възраст във вътрешноградските превози е в синхрон с европейската политика за приоритизиране на обществения транспорт като предпочитана форма на транспорт, тъй като от най-ранна детска възраст, тези пътници ще могат да използват обществения транспорт, да виждат неговите предимства и да изграждат в себе си култура за неговото използване.

Увеличаването на размерите на компенсациите и въвеждането на нова група правоимащи цели да стимулира общините и транспортните оператори да продават повече дългосрочни превозни документи (абонаментни карти), с което да се увеличи използването на обществен транспорт. Една четвърт от емисиите на парникови

газове в ЕС се дължат на транспортния сектор, като този дял продължава да расте. В Европейската зелена сделка е заложено намаляване на емисиите в транспортния сектор с 90 на сто до 2050 г. с оглед постигане на неутралност по отношение на климата, за което трябва да допринесат всички видове транспорт. В приетата от Европейската комисия през м. декември 2020 г. Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност са очертани планираните стъпки за трансформиране на транспортната система на ЕС в съответствие с амбициите, заложени в Зелената сделка. Набелязани са три основни цели: устойчива мобилност, интелигентна мобилност и стабилна мобилност. Използването на обществен транспорт за придвижване през целия ден и увеличаване на броя на пътниците е в пълен синхрон с тази стратегия.

Нарастващата гъстота на автомобилното движение, особено в градовете и метрополните региони, води до увеличаване на външните разходи, свързани със замърсяване на въздуха, влошаване на пътната безопасност и загуба на време, което от своя страна оказва отрицателно въздействие върху равновесието между професионалния и личния живот на гражданите. В тази връзка общественият транспорт трябва да се превърне в един от основните доставчици на градска мобилност. Осигуряването на 100 на сто размер на компенсиране на децата до 14 навършени години във вътрешноградските превози цели да се намали увеличението на трафика, породен от превоза на ученици до училище и деца до детска градина/ясла с лични автомобили.

Стимулирането на използването на абонаментни карти за обществен транспорт е част от цялостната реформа за осигуряване на ефективен достъп до интегриран обществен транспорт, която предстои да се реализира, като част на Националния план за възстановяване и устойчивост на Република България (НПВУ) (Реформа 4, компонент „Транспортна свързаност“). Актуализирането на размерите на компенсиране ще спомогне постигането на тази цел.

С § 2, т. 2 относно чл. 5, ал. 2 в разпоредбите на ПМС № 66 е включено, че средства за компенсиране на превозвачите за извършените безплатни и по намалени цени превози по автомобилния транспорт се предоставят за извършените превози и по автобусни линии от междуобластната транспортна схема. Понастоящем това не е уредено в ПМС № 66 и с предложението се постига съответствие със Закона за автомобилните превози и въведената в него четвърта утвърдена транспортна схема – междуобластната транспортна схема (чл. 17, ал. 9 от Закона за автомобилните превози), разписанията, по която схема преди промяната в посочения закон, бяха част от републиканската транспортна схема.

С § 3 и 4 от Преходните и заключителните разпоредби на проекта е предложено постановлението да влезе в сила от 1 януари 2024 г. и срокът за подаване от общините на предложения за субсидиране общ пробег за 2024 г. да се удължи до 22 януари 2024 г. С предложението се цели промените в ПМС № 66 и наредбата да могат да бъдат включени в следващата бюджетна година и общините, кандидатстващи за субсидии, да могат да подадат необходимите за това справки при действието на новите условия.

Очакваните резултати от предложените с настоящия проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет – наредбата и ПМС № 66 са:

Ø стимулиране на използването на обществен транспорт в страната; осигуряване на компенсиране за друга голяма група лица, които са в затруднение да закупуват превозен документ на редовна тарифа; въвеждане на практики от други страни в ЕС с доказано положителен ефект и по-висок дял на обществения транспорт в модалното разпределение, спрямо този дял в България;

Ø прозрачност и информираност на заинтересованите страни – общини и превозвачи за начина, по който се разпределят средствата за компенсации и субсидии; подобряване на планирането, определянето и отчитането на субсидиите за нерентабилни вътрешноградски и междуселищни пътнически превози и компенсациите за извършените безплатни и по намалени цени пътувания; разширяване на обхвата на населените места, през които започващи/преминаващи нерентабилни автобусни линии биха могли да бъдат субсидирани със средства от държавния бюджет; осигуряване на транспортно обслужване за повече райони в страната и преодоляване на социалната изолация на населението им; осигуряване на актуален размер на финансиране съгласно текущата икономическа обстановка в страната; осигуряване на стабилен приход за транспортните оператори в страната, опериращи по линии от утвърдените транспортни схеми;

Ø принос към изпълнението на цялостната реформа за осигуряване на ефективен достъп до интегриран обществен транспорт от НПВУ.

Проектът на нормативен акт, заедно с мотивите за приемането му, предварителната частична оценка на въздействието и становището на дирекция „Модернизация на администрацията“ са публикувани на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации, съгласно изискванията на разпоредбите на чл. 26 от Закона за нормативните актове и чл. 85 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация. Определен е 14-дневен срок за предложения и становища, на основание чл. 26, ал. 4, изречение второ от Закона за нормативните актове, тъй като промените са спешни и неотложни, с оглед включването им в следващата бюджетна година – 2024 г. и разпределението на средствата за субсидии да бъде извършено при новите условия, на които трябва да отговарят правоимащите населени места и осигурените им транспортните връзки. Необходимо е да бъде осигурено и технологично време за отпечатване на превозните документи с новите предвидени намаления за правоимащите групи пътници.

Проектът на акт води до въздействие върху държавния бюджет. При изготвянето на проекта е използвана информацията за разпределените средства за субсидии и компенсации за 2022 г. на база отчетените справки за финансовите резултати от извършваните дейности по предоставяне на субсидирани превозни услуги и реално издадените безплатни и по намалени цени превозни документи. Размерът на реално необходимите средства за компенсации и субсидии за 2023 г. ще се установи след обработване и анализ на получените в Министерството на транспорта и съобщенията

обобщени отчетни справки от общините в страната за издадените от превозвачите безплатни и по намалени цени превозни документи на правоимащите пътници по групи и финансовите резултати от извършваната дейност по предоставяне на субсидирани превозни услуги за деветмесечието на годината.

Извършен е анализ на проекта за съответствие с правото на Европейския съюз. Проектът не съдържа разпоредби, транспониращи акт на Европейския съюз, поради което не е приложена справка за съответствие с европейското право и становище от Работна група 9 „Транспортна политика“.

Лице за контакт: Валерия Низамова Главен експерт в дирекция „Национална транспортна политика“ Министерство на транспорта и съобщенията Тел.: 02/ 9409 484 E-mail: vnizamova@mtc.government.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

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

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

Документи

Пакет основни документи:

[Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет - вер. 1.0 | 14.11.2023](#)

[Мотиви към Проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет - вер. 1.0 | 14.11.2023](#)

[Становище на МС към Проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет - вер. 1.0 | 14.11.2023](#)

[Частична предварителна оценка на въздействието към Проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет - вер. 1.0 | 14.11.2023](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 07.12.2023](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Катя Петкова (17.11.2023 11:19)

Приложение 14

Здравейте,

В проекта за постановление на МС е добавена справка №14 към чл.48 ал.1 т.3. В начина за възлагане са описани три възможни варианта - по ЗОП, по ЗК и по реда на По реда на чл. 5, параграф 5 от Регламент (ЕО) 1370/2007 - "**чл. 5, § 5**". **Според нас сте пропуснали и четвърта възможност за възлагане - по реда на чл. 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) 1370/2007 - "чл. 5, § 2"**

История

Начало на обществената консултация - 14.11.2023

Приключване на консултацията - 28.11.2023

Справка за получените предложения - 07.12.2023

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

Окончателен акт на Министерския съвет
