

**До:**

Димитър Савов

*Директор на Дирекция „Национална  
транспортна политика“**Министерство на транспорта и  
съобщенията***Копие до:**Членовете на постоянната  
комисия по транспорта и  
съобщенията към  
Народното събрание

## СТАНОВИЩЕ

от

**Политическа партия „Спаси София“**

### **Относно: Публикуван за обществено обсъждане проект за Закон за обществения транспорт**

Уважаеми г-н Савов,

Уважаеми дами и господа народни представители,

След като се запознахме с публикувания на Портала за обществени консултации проект на Закон за обществения транспорт, изпращаме на Вашето внимание становище от ПП "Спаси София", предлагащо промени в така представения текст, които да предотвратят усложняването и утежняването на процеса по организиране на общинския превоз, както и да внесат допълнителни възможности за общините да надграждат и развиват качествена транспортна услуга на териториите си, включително промени, гарантиращи технически коректна и ефективна интеграция на предложения единен превозен документ със съществуващите софтуерно-програмни продукти на оператори, издаващи превозни документи.

Законът, който е част от реформите, ангажимент, за които Република България пое с приемането на Плана за възстановяване и устойчивост, е изключително важен и нужен на общините нормативен документ. ПП "Спаси София" приветства въвеждането на правила, касаещи интегрирането на общинските транспортни схеми, които позволяват местното самоуправление да управлява свързаността си на база на споразумения, споделящи финансовата и оперативната тежест за това.

## I. Разделяне на дефинициите за автомобилен транспорт и обществен транспорт

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Чл. 3.</b> Обществен транспорт по този закон е превозът на пътници с:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. железопътен транспорт;</li> <li>2. автомобилен транспорт;</li> <li>3. транспорт по вътрешни водни пътища или морски каботаж;</li> <li>4. въздушен транспорт.</li> </ol>	<p><b>Чл. 3.</b> Обществен транспорт по този закон е превозът на пътници с:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. железопътен транспорт;</li> <li>2. автомобилен междуселищен транспорт;</li> <li>3. тролейбусен, трамваен, метро- и въжен транспорт;</li> <li>4. транспорт по вътрешни водни пътища, воден транспорт между двата бряга на река Дунав, или морски каботаж;</li> <li>5. въздушен транспорт.</li> </ol>

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p style="text-align: center;"><b>ГЛАВА ОСМА</b> (...) <b>Раздел II</b></p> <p><b>Права на пътниците, ползващи автомобилен транспорт.</b></p> <p><b>Отговорност на превозвача. Случаи на освобождаване от отговорност</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>ГЛАВА ОСМА</b> (...) <b>Раздел II</b></p> <p><b>Права на пътниците, ползващи автомобилен, тролейбусен, трамваен, метро- и въжен транспорт.</b></p> <p><b>Отговорност на превозвача. Случаи на освобождаване от отговорност</b></p>

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Чл. 62.</b> Превозвачът отговаря за живота и за всяко телесно или психическо увреждане на пътника вследствие на злополука във връзка с автомобилния превоз по редовни линии, докато пътникът се е намирал в превозното средство или се е качвал, или е слизал от него, или е предизвикана поради товаренето и разтоварването на багаж.</p>	<p><b>Чл. 62.</b> Превозвачът отговаря за живота и за всяко телесно или психическо увреждане на пътника вследствие на злополука във връзка с автомобилния, тролейбусния, трамвайния, метро- и въжения превоз по редовни линии, докато пътникът се е намирал в превозното средство или се е качвал, или е слизал от него, или е предизвикана поради товаренето и разтоварването на багаж.</p>

В **Чл. 3** от проекта, се изброяват формите на транспорт, попадащи под регулацията на предложението ЗОТ, като обаче дефинициите следват и сега съществуващата в ЗАП формулировка, дефинираща общинския обществен транспорт като строго "автомобилен". Същевременно видовете градски релсов транспорт са изрично изключени от разпоредбите на Закона за железопътния транспорт, с което на практика тези видове обществен транспорт остават без законова рамка.

С оглед на гореизложеното, предлагаме в Чл. 3 изброяването на формите на транспорт да бъде коректно и да включва всички форми на обществен транспорт, които могат да бъдат изпълнявани. Причината за това предложение е нуждата законът да не предполага, че Столична община (или коя да е община, обслужваща пътници с тролейбуси, лифтове и др.) е изключение по отношение на развиването и оперирането на трамваен и метро транспорт, и да е ясно, че законодателят не вижда другите общини на територията на Република България като способни да развият единствено автомобилен (автобусен) транспорт.

В ЕС съществуват редица примери за изградени междуселищни тролейбусни или трамвайни системи, съществуващи отделно от националната железопътна мрежа и оперирани от общинските оператори на обслужваната територия. Други такива са въжените линии (лифтове, фуникольори и т.н.), които могат да са ефективна част от обществения транспорт на гадено населено място. Същото важи за общините по поречието на р. Дунав, които могат да развият воден транспорт между двата бряга на река Дунав към съседни общини в Румъния, още повече след присъединяването на Република България в „Шенген“.

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Чл. 48. (1) (...)</b>            3. субсидия за компенсиране на задължението за превоз на пътници с автомобилен транспорт. Субсидия за компенсиране на задължението за превоз на пътници с автомобилен транспорт се предоставя от кметовете на общините на превозвачи, които спазват нормативно установения ред и правилата за извършване на обществен превоз на пътници, предвидени в този закон, Закона за автомобилните превози и подзаконовите нормативни актове по прилагането им. Министърът на транспорта и съобщенията разпределя по общини годишния размер на предвидените в държавния бюджет средства за субсидиране поотделно за превози с автомобилен транспорт по редовни линии по основната и междуобщинските транспортни схеми и за превози по редовни линии с автомобилен транспорт по градските транспортни схеми;</p>	<p><b>Чл. 48. (1) (...)</b>            3. субсидия за компенсиране на задължението за превоз на пътници с автомобилен, тролейбусен, трамваен, метро- и въжен транспорт. Субсидия за компенсиране на задължението за превоз на пътници с автомобилен, тролейбусен, трамваен, метро- и въжен транспорт се предоставя от кметовете на общините на превозвачи, които спазват нормативно установения ред и правилата за извършване на обществен превоз на пътници, предвидени в този закон, Закона за автомобилните превози и подзаконовите нормативни актове по прилагането им. Министърът на транспорта и съобщенията разпределя по общини годишния размер на предвидените в държавния бюджет средства за субсидиране за превози с автомобилен, тролейбусен, трамваен, метро- и въжен транспорт поотделно за редовни линии по основната и междуобщинските транспортни схеми и за общинските транспортни схеми <del>поотделно за превози с автомобилен транспорт по редовни линии по основната и междуобщинските транспортни схеми и за превози по редовни линии с автомобилен</del></p>

<p>4. компенсация за изпълнението на тарифното задължение за превоз на пътници с автомобилен транспорт. Компенсация на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници при превоз с автомобилен транспорт, се предоставя от кметовете на общините на превозвачи, които спазват нормативно установения ред и правилата за извършване на обществен превоз на пътници, предвидени в този закон, Закона за автомобилните превози и подзаконовите нормативни актове по прилагането им. Министърът на транспорта и съобщенията и министърът на образованието и науката разпределят определените общо в държавния бюджет средства за компенсиране на превозвачите за извършените безплатни и по намалени цени превози с автомобилния транспорт по общини и групи правоимащи;</p> <p>(...)</p> <p>(4) Не се предоставят средства за субсидии и компенсации за превози по редовни линии, които се поддържат главно поради исторически интерес или туристическото им значение.</p> <p>(...)</p> <p><b>Чл. 51.</b> Разпоредбите на тази глава не се прилагат за превоз на пътници от търговски интерес, както и за превоз на пътници с метро и трамвай.</p>	<p><del>транспорт по градските транспортни схеми;</del></p> <p>4. компенсация за изпълнението на тарифното задължение за превоз на пътници с автомобилен, тролейбусен, трамваен, метро- и въжен транспорт. Компенсация на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници при превоз с автомобилен транспорт, се предоставя от кметовете на общините на превозвачи, които спазват нормативно установения ред и правилата за извършване на обществен превоз на пътници, предвидени в този закон, Закона за автомобилните превози и подзаконовите нормативни актове по прилагането им. Министърът на транспорта и съобщенията и министърът на образованието и науката разпределят определените общо в държавния бюджет средства за компенсиране на превозвачите за извършените безплатни и по намалени цени превози с автомобилния, тролейбусния, трамвайния, метро- и въжения транспорт по общини и групи правоимащи;</p> <p>(...)</p> <p>(4) Не се предоставят средства за субсидии и компенсации за превози по <del>атракционни редовни</del> линии, които се поддържат <del>главно</del> поради исторически интерес или туристическото им значение.</p> <p>(...)</p> <p><del><b>Чл. 51.</b> Разпоредбите на тази глава не се прилагат за превоз на пътници от търговски интерес, както и за превоз на пътници с метро и трамвай.</del></p>
--	--

Субсидирането на обществения превоз не следва да изключва тролейбусния, трамвайния, метро и въжения транспорт, тъй като по същество те също предоставят същата обществена услуга, а именно – обществен превоз на пътници.

Дефиницията „редовни линии, които се поддържат главно поради исторически интерес или туристическото им значение“ е изключително субективна и представлява неточна интерпретация на текст от Регламент (ЕО) № 1370/2007. Поради тази причина предлагаме текстът да се редактира, тъй като редовни линии се поддържат при изпълняване на обществена услуга, а именно атракционните линии са тези, при които е налице исторически и/или туристически интерес. За да се елиминира опасността от субективизъм, следва да се премахне и думата „главно“.

## II. Институционална рамка за контрол на трамвайния и метро транспорт

В Раздел III на Глава първа от предложения текст се описва институционалната рамка за органи, контролиращи и/или отговорни за различните видове превози. Оставени изцяло без контролен орган са трамвайният транспорт, метрополитенът и възжените линии. Т.к. Столична община е единствената за момента, която експлоатира трамвайни и метро превози, тя е намерила механизъм за контрол, като той понастоящем се упражнява пряко от експлоатационното дружество.

С оглед амбициите на други общини, да развият метро транспорт (напр. заложеният "нов вид електротранспорт" в Общия устройствен план на Община Варна), както и факта, че редица градове в България отговарят на препоръчителните размер, топография, плътност и численост на населението за реализиране на трамваен транспорт, считаме, че е необходимо да се определи компетентен контролен орган и за този вид обществен превоз. Макар Столична община да е изградила капацитет за покриване на тези дейности, интеграцията им в други градове без напътствието и контрола от установена институция, ще бъде предизвикателство.

В тази връзка предлагаме да се проведат консултации за капацитета на ИА "Железопътна администрация" да поеме контролните функции върху метрополитените и трамвайните системи, или законодателят да дерогира тези функции на общините с експлицитен текст в Закона за общественя транспорт.

## III. Национален транспортен модел, насочен към определянето на оптимална тактова транспортна услуга за всяко населено място

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p>Чл. 15. (2) Националният транспортен модел измерва транспортното предлагане и служи за разработване на краткосрочни и дългосрочни сценарии за прогнозиране на транспортното търсене чрез употреба на методи за измерване на предлагането, моделиране и симулиране на пътуванията, включително като изследва възможността за осигуряване на поне три транспортни връзки дневно за всяко населено място.</p>	<p>Чл. 15. (2) Националният транспортен модел измерва транспортното предлагане и служи за разработване на краткосрочни и дългосрочни сценарии за прогнозиране на транспортното търсене чрез употреба на методи за измерване на предлагането, моделиране и симулиране на пътуванията, <del>включително като изследва възможността за осигуряване на поне три транспортни връзки дневно за всяко населено място.</del></p> <p>(3) Националният транспортен модел изследва възможността за осигуряване на транспортни връзки до всяко населено място, както следва:</p>

	<p>1. за населени места с население над 500 000 жители - поне 12 връзки на ден в посока;</p> <p>2. за населени места от 100 000 до 500 000 жители - поне 6 връзки на ден в посока;</p> <p>3. за населени места от 30 000 до 100 000 жители - поне 4 връзки на ден в посока;</p> <p>4. за населени места от 5000 до 30 000 жители - поне 3 връзки на ден в посока;</p> <p>5. за села с население под 5000 жители - поне 2 връзки на ден в посока и превози по заявка.</p>
--	--

Въвеждането на национален транспортен модел е повече от необходимо за осигуряване не само на консистентност на транспортната услуга на национално ниво, но и най-вече - за осигуряване на експертна помощ в планирането и развитието на транспортни схеми на общини с ограничени ресурси.

Въпреки това, считаме, че поставените в ал. 2 дефиниции за минимален брой на транспортните връзки грастично подценява нуждата от такива за дадена категория населени места и съществено надценява икономически възможното за други. Най-голямата полза от въвеждането на национален транспортен модел е способността му да определи оптималната за населението и търсенето на превоз транспортна задача, към покриването на която транспортните оператори да се стремят. Най-голямата полза от подобен "план максимум" подход е, че той позволява ясно да се определи и непостижимият от обществените оператори превозен капацитет, който, бидейки обективно измерен и оценен, може да се предлага за търговски превози. Например ако между две населени места в рамките на една община моделът определи обективно търсене за 6 връзки на ден, но възложителят на транспортната услуга може да осигури 4, ще има обективна и надеждна информация, с която да предлага липсващите 2 връзки на оператори за осигуряване на търговски превоз по даденото направление. Така националният транспортен модел ще е ефективен инструмент за привличане на оператори на транспортни услуги.

Предлагаме създаване на нова алинея към Чл. 15, която да сегментира населените места, спрямо населението им, и да задава минимален брой транспортни връзки от/до тях, както е предложено следното разпределение:

Кат.	Население	Минимален брой обследвани връзки	Среднодневен интервал между връзки в посока
1	над 500 000	12	2 часа
2	100 000 до 500 000	6	4 часа

3	30 000 до 100 000	4	6 часа
4	5 000 до 30 000	3	8 часа
5	под 5 000	2 + превози по заявка	12 часа

Подобно на предложеното от нас сегментиране взема предвид връзката между размера на населените места и тяхната икономическа активност, както и използва база 12 за тактово обслужване, за да позволи всяка от обследваните връзки да съвпада с друга от по-горен или по-долен порядък. С база 12 на тактовото разпределение, всяка 4-та връзка от категория 1 може да е интермодална с връзка от категория 5, всяка 2-ра връзка от категория 2 – с категория 4 и т.н.

Подобна е и практиката в редица държави от Централна и Западна Европа, където се полагат сериозни усилия среднодържавният такт на движение за повечето междуселищни превози да бъде 60 или 120 минути.

#### IV. Актуализация на националната транспортна схема

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
Чл. 20. (4) Националната транспортна схема се актуализира на всеки 3 години или при съществена промяна в социално-икономическите условия, транспортното търсене или технологичното развитие.	<del>Чл. 20. (4)</del> Чл. 21. (5) Основната <del>Националната</del> транспортна схема се актуализира на всеки 3 години или при съществена промяна в социално-икономическите условия, транспортното търсене или технологичното развитие.

В така предложения текст на Чл. 20, ал. 4 е определено, че националната транспортна схема се актуализира на всеки 3 години или при съществена промяна в социално-икономическите условия, транспортното търсене или технологичното развитие. Предвид, че е изрично посочено в Чл. 20, ал. 3, че националната транспортна схема се състои от основна транспортна схема, междуобщински транспортни схеми и градски транспортни схеми, считаме, че това определение ще създаде прекомерна тежест за общините, които ще трябва да аргументират всяка промяна в общинските си транспортни схеми със "съществена промяна в социално-икономическите условия, транспортното търсене или технологичното развитие".

Редно е да се отбележи, че общинските транспортни схеми се изменят на много по-голяма честота от три години по ред обстоятелства – изграждане на нови улици/булеварди, динамични промени в търсенето и предлагането на превоз в рамките на населените места и т.н.

Основната транспортна схема, бидейки скелетът на транспортното планиране на междуселищния транспорт на територията на цялата страна, е галеч

по-устойчива и период между актуализациите от три години е значително по-приемлив, но общинските транспортни схеми са твърде динамични, за да бъдат заключвани в подобни хоризонти на актуализация.

С оглед на това е нужно да се прецизира периодът на актуализацията така, че да не създава блокиращи общините обстоятелства, пречещи им да водят собствената си транспортна политика и поради това предлагаме текстът на Чл. 20, ал. 4 да стане нова алинея 5 на Чл. 21, отнасящ се до основната транспортна схема.

## V. Общински транспортни схеми

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
Чл. 20. (3) Националната транспортна схема се състои от основна транспортна схема, междуобщински транспортни схеми и общински градски транспортни схеми.	Чл. 20. (3) Националната транспортна схема се състои от основна транспортна схема, междуобщински транспортни схеми и общински <del>градски</del> транспортни схеми.

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
Чл. 22. Междуобщинските и общинските градските транспортни схеми включват превозите по редовни линии, предоставяни на съответната територия и се одобряват по реда на този закон.	Чл. 22. Междуобщинските и <b>общинските</b> <del>градските</del> транспортни схеми включват превозите по редовни линии, предоставяни на съответната територия и се одобряват по реда на този закон.

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p>Чл. 24. (1) Водещата община по чл. 30, ал. 1 разработва проект на междуобщинска транспортна схема, която обхваща територията на участващите в споразумението по чл. 29, ал. 2 общини. Проектът съдържа:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. анализ на транспортните нужди и обосновка на необходимостта от създаване на интегрирани услуги за пътнически превоз;</li> <li>2. описание на маршрутите, разписанията и възлите за достъп;</li> <li>3. финансов модел, включващ прогнозни разходи, приходи, необходимо съфинансиране от бюджетите на съответните общини и механизъм за неговото разпределение;</li> <li>4. план за координация, който осигурява</li> </ol>	<p>Чл. 24. (1) Водещата община по чл. 30, ал. 1 разработва проект на междуобщинска транспортна схема, която обхваща територията на участващите в споразумението по чл. 29, ал. 2 общини. Проектът съдържа:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. анализ на транспортните нужди и обосновка на необходимостта от създаване на интегрирани услуги за пътнически превоз;</li> <li>2. описание на маршрутите, разписанията и възлите за достъп;</li> <li>3. финансов модел, включващ прогнозни разходи, приходи, необходимо съфинансиране от бюджетите на съответните общини и механизъм за неговото разпределение;</li> <li>4. план за координация, който осигурява</li> </ol>

<p>удобни връзки с:</p> <p>а) градските транспортни схеми на всяка от общините по споразумението по чл. 29, ал. 2;</p> <p>б) основната транспортна схема по чл. 21, ал. 1;</p> <p>в) други съседни междуобщински или градски транспортни схеми.</p>	<p>удобни връзки с:</p> <p>а) <del>градските</del> общинските транспортни схеми на всяка от общините по споразумението по чл. 29, ал. 2;</p> <p>б) основната транспортна схема по чл. 21, ал. 1;</p> <p>в) други съседни междуобщински или <del>градски</del> общински транспортни схеми.</p>
---	---

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Чл. 32.</b> (3) Превозвачите, извършващи превози на пътници с автомобилен транспорт по редовни линии от градските транспортни схеми задължително ползват определените от кмета на съответната община автоспирки.</p>	<p><b>Чл. 32.</b> (3) Превозвачите, извършващи превози на пътници с автомобилен транспорт по редовни линии от <del>градските</del> общинските транспортни схеми задължително ползват определените от кмета на съответната община автоспирки.</p>

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Чл. 86.</b> Общинските съвети, по предложение на кметовете на общини, определят правилата за тарифиране и ценообразуване за услугите, включени в градските транспортни схеми на тяхната територия.</p>	<p><b>Чл. 86.</b> Общинските съвети, <del>по предложение на кметовете на общини,</del> определят правилата за тарифиране и ценообразуване за услугите, включени в <del>градските</del> общинските транспортни схеми на тяхната територия, като при наличие на междуобщинско споразумение по реда на чл. 29, ал. 2, могат да бъдат определени и правила за зонирание, тарифиране и ценообразуване при изпълняване на услугата и на територията на различни общини.</p>

ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p>И навсякъде другаде в текста думите „градска“, „градската“, „градски“, „градските“ и пр. да се заменят съответно с „общинска“, „общинската“, „общински“, „общинските“ и пр., когато става въпрос за транспортна схема.</p>

Понятието “градска транспортна схема” е несъпоставимо с всички останали текстове в така предложения текст. Предлагаме да се замени с “общински транспортни схеми” навсякъде в текста. В Раздел VI на Глава втора така създадената дефиниция е в директно противоречие с практиката на общини като Столична (и не само), които изработват една транспортна схема за цялата територия на общината.

Приемане на такъв текст означава Столична община да приеме три отделни транспортни схеми за трите града в състава си и да прехвърли сега опериращите

като част от градската транспортна схема линии на градския си транспорт до селата в състава на общината към потенциална междуобщинска транспортна схема.

Селата на територията на Столична община са едни от най-добре свързаните с прилежащия град-общински център от което и да е друго село в България, поради което смятаме, че постигането на целта за подобряване на транспортното обслужване изисква опитът на Столична община да бъде приложен от всички общини в България, а не нейната изградена транспортна схема да бъде изкуствено разкъсана на няколко отдели.

Припомняме, че и други общини в България се опитват да постигнат сходна интеграция, използвайки де факто междуселищни автобусни линии като част от градския транспорт. Пример за това е Община Кюстендил, която провежда част от междуселищните си линии през града, използвайки техния превозен капацитет за обслужване на пътници, търсеци вътрешноградски пътувания.

## VI. Междубщинските транспортни схеми - отворени за общини в съседни страни-членки на Европейския съюз

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p>Чл. 22. Междубщинските и общинските градските транспортни схеми включват превозите по редовни линии, предоставяни на съответната територия и се одобряват по реда на този закон.</p> <p>Чл. 25. (1) Междубщинската транспортна схема се приема с решение от общинския съвет на всяка община, страна по споразумението.</p> <p>Чл. 30. ...</p>	<p>Чл. 22. Междубщинските и общинските общинските транспортни схеми включват превозите по редовни линии, предоставяни на съответната територия и се одобряват по реда на този закон. <b>В междубщинските транспортни схеми могат да се включват и общини, попадащи в съседни на Република България страни-членки на Европейския съюз.</b></p> <p><i>* Първото изречение от Чл. 22 е редактирано в т. V. Общински транспортни схеми</i></p> <p>Чл. 25. (1) Междубщинската транспортна схема се приема с решение от общинския съвет на всяка община <b>или еквивалентен орган на местното самоуправление в съседни на Република България страни-членки на Европейския съюз,</b> страна по споразумението.</p> <p>Чл. 30. ...</p> <p><b>Чл. (нов). Загълженията по настоящия закон на общини, които са част от споразумението по Чл. 29, ал. 2, попадащи</b></p>

	извън територията на Република България, се поемат от водещата по споразумението община.
--	--

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Чл. 36.</b> При извършване на превоз на пътници по вътрешни водни пътища или морски каботаж се спазват изисквания за достъпност до инфраструктурата и услугите, определени в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, в актовете по неговото прилагане, Закона за изискванията за достъпност на продукти и услуги и приложимите актове на правото на Европейския съюз.</p>	<p><b>Чл. 36.</b> При извършване на превоз на пътници по вътрешни водни пътища, воден транспорт между двата бряга на река Дунав, или морски каботаж се спазват изисквания за достъпност до инфраструктурата и услугите, определени в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, в актовете по неговото прилагане, Закона за изискванията за достъпност на продукти и услуги и приложимите актове на правото на Европейския съюз.</p>

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Чл. 38.</b> Възлагането на задължение за извършването на обществени услуги за превоз на пътници с железопътен транспорт, автомобилен транспорт, транспорт по вътрешни водни пътища или морски каботаж, както и за превоз на пътници по заявка, се извършва при спазване на изискванията на Регламент (ЕО) № 1370/2007.</p>	<p><b>Чл. 38.</b> Възлагането на задължение за извършването на обществени услуги за превоз на пътници с железопътен транспорт, автомобилен транспорт, транспорт по вътрешни водни пътища, воден транспорт между двата бряга на река Дунав, или морски каботаж, както и за превоз на пътници по заявка, се извършва при спазване на изискванията на Регламент (ЕО) № 1370/2007.</p>

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p>ГЛАВА ПЕТА (...) Раздел IV</p> <p>Възлагане на задължение за извършване на обществени услуги за превоз на пътници по вътрешни водни пътища или морски каботаж</p>	<p>ГЛАВА ПЕТА (...) Раздел IV</p> <p>Възлагане на задължение за извършване на обществени услуги за превоз на пътници по вътрешни водни пътища, воден транспорт между двата бряга на река Дунав, или морски каботаж</p>

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ**

**Чл. 44.** (5) Превози между двата бряга на река Дунав се възлагат по реда на Раздел 00 от съответните общини, включили подобни превози в общинските или междуобщинските си транспортни схеми.

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Чл. 47.</b> (1) При възлагане на задължение за извършване на обществени услуги за превоз на пътници с железопътен транспорт, автомобилен транспорт, транспорт по вътрешни водни пътища или морски каботаж, въздушен транспорт, както и при превоз на пътници по заявка, се определят ключови показатели за ефективност.</p>	<p><b>Чл. 47.</b> (1) При възлагане на задължение за извършване на обществени услуги за превоз на пътници с железопътен транспорт, автомобилен транспорт, транспорт по вътрешни водни пътища, <b>включително превози между двата бряга на река Дунав</b>, или морски каботаж, въздушен транспорт, както и при превоз на пътници по заявка, се определят ключови показатели за ефективност.</p>

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Чл. 55.</b> (1) Превоз на пътници от търговски интерес по вътрешни водни пътища или морски каботаж се извършва в съответствие с изискванията на Кодекса на търговското корабоплаване, Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите-членки (морски каботаж) (ОВ L 364, 12 декември 1992 г.), наричан по-нататък Регламент (ЕИО) № 3577/92 и Регламент (ЕИО) № 3921/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно условията, при които превозвачи, установени извън държава-членка, могат да превозват товари или пътници по вътрешните водни пътища на територията на държава-членка (ОВ L 373, 31 декември 1991 г.</p>	<p><b>Чл. 55.</b> (1) Превоз на пътници от търговски интерес по вътрешни водни пътища или морски каботаж се извършва в съответствие с изискванията на Кодекса на търговското корабоплаване, Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища, <b>включително между двата бряга на река Дунав</b>, и пристанищата на Република България, Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите-членки (морски каботаж) (ОВ L 364, 12 декември 1992 г.), наричан по-нататък Регламент (ЕИО) № 3577/92 и Регламент (ЕИО) № 3921/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно условията, при които превозвачи, установени извън държава-членка, могат да превозват товари или пътници по вътрешните водни пътища на територията на държава-членка (ОВ L 373, 31 декември 1991 г.</p>

С така предложения текст се пропуска възможността общините на България, граничещи с общини на други страни-членки на Европейския съюз, да интегрират обществения транспорт помежду си.

Най-яркият пример на потенциал за подобна интеграция е Община Русе и Община Гюржево в Румъния. Двата града са свързани помежду си както с автомобилна, така и с жп връзка, а водният маршрут между двата града е едва 2 км между двете пристанища. Други подобни примери са Видин-Калафат, Силистра-Кълъраш, Петрич-Синтики, Свиленград-Орестиада и т.н.

Предоставянето на възможност общини в съседни на България страни-членки на ЕС да участват в споразуменията за сформирание на междуобщински транспортни схеми, ще реши транспортни проблеми, които в момента не се разглеждат от нито една администрация. Интегрирането на обществения транспорт в различни държави не е прецедент за Европейския съюз. Примерите са многобройни – трамвайната система на Страсбург (Франция) например обслужва и град Кел (Германия), а съществува и регионален влак, обслужват маршрут от Лиеж (Белгия), Маастрихт (Нидерландия) и Аахен (Германия).

Убедени сме, че създаването на нормативна рамка, позволяваща на общините от двете страни на границата да се интегрират, ще даде стимул на българските общини да са водещият интегратор, т.к. във всички случаи българските общини са по-населени и с по-големи общински центрове, които могат да поемат водеща роля в оформянето на подобни агломерации.

Затова предлагаме в Чл. 22 да се добави текст, разрешаващ на общините в споразуменията им по Чл. 29, ал. 2 съседни общини от страни-членки на ЕС. В Чл. 25, ал. 1 предлагаме към текста, регулиращ приемането на схемата от общинските съвети да се добави текст, с който се признава решението на еквивалента на общинския съвет в съответната трансгранична община за приемане на схемата.

Предлагаме и нов член след Чл. 30 в така публикувания проект за ЗОТ, с който водещата община по споразумението се определя за упълномощен представител на общините от съседни страни-членки (ако има такива).

## VII. Управление на разписанията на общинските и междуобщинските транспортни схеми

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
Чл. 21. (3) Разписанията от основната транспортна схема са основа за планирането и изготвянето на междуобщинските и градските транспортни схеми, за да се	Чл. 21. (3) Разписанията от основната транспортна схема са основа за планирането и изготвянето на междуобщинските и общинските <del>градските</del> транспортни схеми,

осигури възможност за прекачване на пътници с време за престой не повече от 15 минути в точките за прекачване.	за да се осигури възможност за прекачване на пътници с време за престой не повече от 15 минути в точките за прекачване, когато това е целесъобразно.
--	--

Обръщаме внимание, че не винаги е целесъобразно да се организира с приоритет възможност за прекачване в рамките на 15 минути. Напротив, в определени ситуации е в интерес на по-голямата част от пътниците часовете на пристигане и/или заминаване да бъдат удобни, тъй като не се извършва голям (или въобще някакъв) брой прекачвания между гадени линии.

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Чл. 21.</b> (4) При превоз на пътници с железопътен транспорт отвеждащият автомобилен транспорт следва да бъде на интервал не повече от 15-20 минути след пристигане на влака, а довеждащият автобусен транспорт е на интервал не по-малко от 30 минути преди отпътуване на влака.</p>	<p><b>Чл. 21.</b> (4) При превоз на пътници с железопътен транспорт отвеждащият <del>автомобилен</del> транспорт следва да потегля от свързания с жп спирката или жп гарата възел за достъп <del>бъде на интервал</del> не повече от <del>15-20</del> минути след пристигане на влака, а довеждащият <del>автобусен</del> транспорт <del>да пристига на възела е на интервал</del> не по-малко от <del>10-30</del> минути преди отпътуване на влака. Разписанието да е разработено така, че да осигурява възможности за прекачване за не по-малко от 80% от всички влакове, спиращи на жп спирката или жп гарата.</p>

Довеждащият/отвеждащият транспорт може да бъде не само автомобилен, но и други видове, поради което следва да се създаде такава възможност. При задаване на горна граница „не повече от“, следва да се посочи точна стойност, т.е. В случая 20 минути при отвеждащ транспорт. Считаме посоченото изискуемо минимално време от 30 минути за осъществяване на трансфер от довеждащия към железопътния транспорт за нецелесъобразно, тъй като това значително ще увеличи времето за престой на пътниците в гарата, респективно общото времепътуване също ще се удължи. Поради тази причина предлагаме довеждащият транспорт да пристига в трансферната точка не по-малко от 10 минути преди отпътуването на влака.

Поради съображения за целесъобразност, считаме за необходимо да се разреши известна част от влаковете (20%) да не са обвързани с довеждащ/отвеждащ транспорт, тъй като той би бил неефективен (например при нощни влакове, които поради експлоатационни причини спират на гара/спирка, обслужваща отдалечено малко населено място).

## ПРЕДЛОЖЕНИЕ

**Чл. 25.** (5) Промяна в разписанието на междуобщинска линия, която не включва промяна на броя курсове, както и временна промяна в маршрута и разписанието на междуобщинска линия, се инициират от кмета или упълномощено от него лице на някоя от общините в споразумението по чл. 29, ал. 2 и се съгласува с кметовете или упълномощените от тях лица на всички засегнати от промяната общини. Информация за промените се оповестява чрез съответните информационни средства (табла, интернет страници, онлайн разписания и др.) и се подава към Интелигентната система за управление на обществения транспорт.

В така публикувания текст управлението на разписанията, както и въвеждането на временни промени по маршрутите на общинските и междуобщински транспортни схеми, изисква съгласуване до ниво Министерство на транспорта и съобщенията. Това изискване не позволява ефективно управление в динамична среда в рамките на една транспортна схема.

Изработката на разписанията често е свързана с фактори като експлоатация на подвижния състав, което налага администрацията на съответната община (или водещата община на интегрирани междуобщински транспортни схеми) да променят или оптимизират разписанията, за да отговорят на тези динамични фактори. В тази връзка считаме, че текстът на закона да не предполага процедура, която да затрудни изготвянето на разписанията, както и да не претовари администрацията на Министерство на транспорта с излишни съгласувателни процеси.

Според нас е достатъчно всички общини да имат задължението да подават разработените от администрацията си разписания към ИСУОТ, за да гарантират публичността на информацията, като отговорността за интермодалността на разписанията във възлите за достъп е на разработващите разписанията администрации. Изискванията за броя, вида и параметрите на връзките във възлите за достъп са дефинирани в настоящия текст и като такива прилагането им е задължение на администрациите.

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Раздел VI</b> <b>Градски транспортни схеми</b></p>	<p><b>Раздел VI</b> <b>Общински <del>Градски</del> транспортни схеми</b></p>
<p><b>Чл. 27.</b> (1) Градската транспортна схема се разработва от кмета на съответната община, приема се с решение от общинския съвет и включва превози в чертите на населеното място, определени със строителните му граници в действащия устройствен план.</p> <p>(2) След приемане на решението по ал. 1 схемата се подава до министъра на</p>	<p><b>Чл. 27.</b> (1) Общинският съвет приема решения за утвърждаване и изменение на маршрутите на общинската транспортна схема и експлоатационните ѝ параметри.</p> <p>(2) Кметът на общината разработва подробните маршрутни разписания на общинската транспортна схема и възлага изпълнението им.</p> <p>(3) Кметът на общината разработва</p>

<p>транспорта и съобщенията чрез Интелигентната система за управление на общественя транспорт, за преценка за съответствие с Националната транспортна схема.</p> <p>(3) Министърът на транспорта и съобщенията или оправомощено от него лице се произнася в срок до 30 дни.</p> <p>(4) След потвърждение по ал. 3 градската транспортна схема става част от Националната транспортна схема и кметът на съответната община може да пристъпи към възлагане на превозите, включени в нея.</p>	<p>временни промени в маршрутната схема и разписанието на общинската транспортна схема при възникнала необходимост (ремонтни дейности, затворени пътни участъци, масови мероприятия и др.).</p> <p>(4) Кметът на общината подава и актуализира информацията в Интелигентната система за управление на общественя транспорт в срок не по-късно от влизане в сила на съответните промени.</p>
--	---

Предложеният текст предвижда изключително тежка и тромава процедура при определяне на общинските маршрути. В големите градове (София, Пловдив, Варна, Бургас, Русе, Стара Загора и др.) се правят чести изменения на съществуващи маршрути, закриват се или се разкриват линии, променят се разписания и пр. Това се обуславя от динамичния характер на транспортното търсене в един град. Ето защо считаме за целесъобразно общинските транспортни схеми да се определят и утвърждават изцяло от местната власт, тъй като това ще позволи доста по-гъвкава и оперативна възможност за реакция. Едновременно с това, предлагаме да се предвиди възможност за облекчена процедура при временни или дребни промени, които не влияят дългосрочно или значително на транспортното обслужване.

Считаме за полезно информацията все пак да се подава към Интелигентната система за управление на общественя транспорт, но не и да се изисква утвърждаване от по-висшестоящ орган.

## VIII. Интеграция на междуобщинските транспортни схеми в контекста на градския, а не на междуселищния транспорт

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Чл. 34.</b> (1) Превозвачите, извършващи превоз на пътници с автомобилен транспорт по редовни линии по основната и междуобщинските транспортни схеми, задължително ползват автогарите срещу заплащане и автоспирките по изпълнявания маршрут и спазват утвърденото разписание. В населено място:</p>	<p><b>Чл. 34.</b> (1) Превозвачите, извършващи превоз на пътници с автомобилен транспорт по редовни линии по основната и <del>междуобщинските</del> транспортна схема, задължително ползват автогарите срещу заплащане и автоспирките по изпълнявания маршрут и спазват утвърденото разписание. В населено място:</p>

## ПРЕДЛОЖЕНИЕ

### Раздел V

#### Достъпност до инфраструктура при общински и междуобщински превози

**Чл. (нов).** При извършване на превоз по общинските и междуобщинските транспортни схеми достъпът до общинската инфраструктура (спирки, оборотни пунктове, зарядни станции, автостанции, трамвайна, тролейбусна и метромрежа) се определя от кмета на съответната община при общински превоз и посредством споразумението по чл. 29, ал. 2 при междуобщински превози.

Обръщаме внимание, че потенциалът на междуобщинските транспортни схеми е обединяване на усилията и ресурсите на няколко общини за изграждане на общински градски транспорт, не само на междуселищен такъв. В този контекст превозните средства по междуобщинските транспортни схеми следва да не са обвързани със задължително спиране на автогарите и автоспирките, но и да могат да използват спирките на редовния обществен транспорт от общинската транспортна схема.

Един от най-големите проблеми в момента е сложният процес по разрешение за спиране на дадена редовна линия от една община, на спирка на масовия градски транспорт, разположена в друга община. Пример за това са линиите на обществения транспорт на Община Костинброд, които вече над 4 години не получават разрешение да спират на спирки по бул. Ломско шосе, където се намират търсени от пътниците им връзки с метростанциите, експлоатирани от Столична община.

За да се коригира това, но и да се осигури режим на споделен достъп до всички налични съоръжения за транспорт в рамките на междуобщинската транспортна схема, предлагаме да се въведе нов Раздел V в Глава четвърта, който да подsigури достъп до спирките на градския транспорт и другите съоръжения на транспорта, използвани в междуобщинската транспортна схема.

## IX. Осигуряване на възможност общините да заявяват железопътна инфраструктура за нуждите на възлагани от тях пътнически железопътни превози (градски железници)

## ПРЕДЛОЖЕНИЕ

### Раздел II

#### Достъпност до инфраструктура и услуги при превози с железопътен транспорт

**Чл. 35. ...**

**Чл. (нов).** (1) Водеща община по споразумение по Чл. 29, ал. 1, разработила схема за железопътни превози, интегрирани в междуобщинската транспортна схема, заявява изграждането на

нужните за експлоатацията ѝ жп спирки и релсов път от НК "Железопътна инфраструктура".  
 (2) Редът и условията за финансирането на железопътната инфраструктура по ал. 1, се определя с наредба на Министъра на финансите.

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Чл. 41.</b> (1) С решение на общинския съвет могат да се предоставят средства и да се сключват договори с превозвачите за поемане на задължения за обществени услуги с железопътен транспорт.</p>	<p><b>Чл. 41.</b> (1) С решение на общинския съвет <b>или общинските съвети на общини, сключили споразумение по Чл. 29, ал. 2</b> могат да се предоставят средства и да се сключват договори с превозвачите за поемане на задължения за обществени услуги с железопътен транспорт.</p>

Развитието на системи за градски железници, възлагани или оперирани от общински оператори няма да е възможно ако общините не разполагат с ефективен механизъм да съгласуват с НК "Железопътна инфраструктура" нуждите си от спиркови перони, допълнителни коловози и други елементи на железопътната инфраструктура.

Проектът за реконструкцията на жп възел София демонстрира, че НК "Железопътна инфраструктура" не разпознава възможностите за развитие на градски железници дори в общината в България, в която живее 25% от населението. От друга страна, Столична община, бидейки досега изцяло изолирана от възможността да развива пътнически железопътни превози като част от своя обществен транспорт, не демонстрира какъвто и да е интерес към развитието на жп възел София като инфраструктура за провеждане на вътрешноградски и общински транспорт. Беше пропусната възможността да се обособят жп спирки на места като Сточна гара, моста над ул. Слатинска река, кв. Абдовица и т.н.

За функционална система на градска железница, която да е адекватно обвързана не само със заобикалящата я урбанизирана територия, но и с транспортната инфраструктура в нея, е необходимо общините, които я развиват да разполагат с механизъм за заявка на нужната им инфраструктура. Т.к. железопътната инфраструктура и земята, върху, която се изгражда тя, е определена като държавна публична собственост (Чл. 3, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт) е необходимо да се разработи отделен механизъм, в който общините заявяват нужните им релсов път, жп спирки и друга съпътстваща инфраструктура към НК "Железопътна инфраструктура", както и е необходимо Министъра на финансите да дефинира механизъм за финансиране на строителството на тази инфраструктура.

## Х. Възлагане на превози по общински и междуобщински транспортни схеми

ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<b>Раздел (нов)</b> <b>Възлагане на задължение за извършване на обществени услуги за превоз на пътници с трамваен, тролейбусен, метро или въжен транспорт</b>
<p><b>Чл. (нов).</b> (1) Задължение за извършване на обществена услуга за превоз на пътници с трамваен, тролейбусен, метро- или въжен транспорт се възлага по решение на общинския съвет или водещата община по споразумението по Чл. 29, ал. 2 от кмета на съответната община, след проведена процедура по Закона за концесиите или по Закона за обществените поръчки в зависимост от разполагаемите финансови средства и възможностите за прехвърляне на оперативния риск на икономически оператор. Когато превозите по редовни 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 и при спазване на изискванията на чл. 47, ал. 5 – 9 от Закона за обществените поръчки. Възлагането се извършва въз основа на договор след проведена процедура по Закона за обществените поръчки или по Закона за концесиите, в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007.</p> <p>(2) По изключение от ал. 1, договор за извършване на обществена услуга може да се възложи пряко на превозвач (вътрешен оператор) при условията на чл. 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.</p> <p><b>Чл. 00.</b> Условията и редът за възлагане и изпълнение на обществени услуги с трамваен, тролейбусен, метро- или въжен транспорт, както и съдържанието на договорите и минималните стандарти за качество на превозните услуги, се определят с наредба, издадена от министъра на транспорта и съобщенията, съгласувано с министъра на регионалното развитие и благоустройството.</p>

Предлагаме създаване на нов Раздел в Глава пета, транспониращ разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007, относно процедурите по възлагане на обществен превоз по редовните линии на вътрешноградския автобусен, тролейбусен, трамваен и метро транспорт.

Отново, вземайки предвид, че има общини в България, които разделят устройствено свързани помежду си територии (напр. Столична община и Община Божурище, Общините Марица, Родопи и Пловдив), тези текстове трябва да се отнасят както за общинските, така и за междуобщинските транспортни схеми, за да позволят на общините да изграждат споделен формат за обществен транспорт, функциониращ на териториите им като единна система за вътрешноградски транспорт.

## XI. Корекция в използваната терминология относно цифровите портфейли

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p>Чл. 88. (1) Покупката, валидирането и съхранението на електронен единен превозен документ може да се извършва и чрез мобилно приложение тип цифров портфейл.</p> <p>(2) Цифровият портфейл по ал. 1 замества хартиения или физическия превозен документ и е цифрово средство, което доказва правото на пътуване.</p> <p>(3) Физическият носител за пътуване се издава по изрично искане на пътника, без допълнителна такса от съответния превозвач.</p> <p>(4) Цифровият портфейл по ал. 1 се създава и поддържа като част от Националната система за единен превозен документ по чл. 17.</p>	<p>Чл. 88. (1) Покупката, валидирането и съхранението на електронен единен превозен документ може да се извършва и чрез мобилно приложение и да се съхранява в приложение тип цифров портфейл.</p> <p>(2) Електронен единен превозен документ, съхраняван в цифровият портфейл по ал. 1 замества хартиения или физическия превозен документ и е цифрово средство, което доказва правото на пътуване.</p> <p>(3) Физическият носител за пътуване се издава по изрично искане на пътника, без допълнителна такса от съответния превозвач.</p> <p>(4) Приложно-програчните интерфейси за издаване и валидиране на електронен единен превозен документ, както и за удостоверяване правото на ползване на преференциална тарифа, се създават и поддържат като част от Националната система за единен превозен документ по чл. 17.</p> <p>(5) За нуждите на продаване и подновяване на абонаменти за право на пътуване с превозни документи по преференциални тарифи Националната система за единен превозен документ включва и мобилно приложение, позволяващо:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. преглед, закупуване, валидиране и подновяване на електронни единни превозни документи;</li> <li>2. добавяне и премахване на издадени електронни единни превозни документи в приложение за цифров портфейл;</li> <li>3. интеграция на данните за достъп/автентикация с приложения или информационни системи на общини или юридически лица, осигуряващи услуги за превоз на пътници, включително информация относно правото за ползване на превози по преференциална тарифа за</li> </ol>

Двете най-разпространени операционни системи за умни устройства имат системни приложения за цифрови портфейли. Макар приложенията за цифрови портфейли да поддържат функции за преглед и покупка на продукти, те не са обвързани с удостоверяване на личността на притежателя. Това означава, че всички видове превозни документи, издавани на хора с преференциални отстъпки или намаления, както и билети с резервации (спални места, запазени места и др.) няма да могат да се продават през широкоразпространените приложения за цифрови портфейли. Въпреки, че те поддържат съхранение, визуализиране и протоколи за осъществяване на контакт с валидационни устройства или приложения на вече издадени електронни документи (банкова карта, бординг карта, билет и т.н.), по същество те са приложения, избирани и управлявани от притежателя на умното устройство. В тази връзка, текстът на Чл. 88 трябва да се прецизира така, че да не създава изрично изискване да се изработва мобилно приложение за портфейл, а да се насочи към това НСЕПД да разработва, поддържа и управлява приложно-програмен интерфейс за издаване и предоставяне на единния превозен документ към приложенията от тип цифров портфейл, което потребителят е избрал да използва на своето умно устройство.

В допълнение е необходимо към Националната система за единен превозен документ да се разработи мобилно приложение, което да осигурява функционалности за издаване, валидиране и подновяване на превозни документи по редовна и преференциална тарифа, като то да е способно да удостоверява правото на ползване на преференциална тарифа за превоз по част от или целия маршрут на пътуването. За целта Националната система за единен превозен документ трябва да може да комуникира с всички общини и оператори, за да потвърди правото на пътуване и нуждата от издаване на билет. За целта мобилното приложение би следвало да удостоверява личността на всеки свой потребител и да я потвърждава с бази данни на всички оператори, включени в пътуването.

Отделно, общините имат и развиват собствени мобилни приложения, които издават електронни превозни документи. Наскоро Столична община прие изменения в своята Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, които позволяват нейното мобилно приложение да виртуализира закупени и издадени през него превозни документи, включително единни превозни документи. Необходимо е тези приложения да имат достъп до API на Националната система за единен превозен документ, за да може да издава превозни документи, заявени през подобни приложения.

## XII. Ключови показатели за ефективност при изпълнение на задължение за превоз на пътници

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Чл. 47.</b> (2) Показателите за ефективност по ал. 1 включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. точност (възможен брой закъснения);</li> <li>2. редовност (реализирани спрямо планирани превози, отменени превози);</li> <li>3. достъпност за хора с увреждания и хора с намалена подвижност;</li> <li>4. комфорт и чистота;</li> <li>5. удовлетвореност на пътниците;</li> <li>...</li> </ol>	<p><b>Чл. 47.</b> (2) Показателите за ефективност по ал. 1 включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. точност (възможен брой и размер на закъснения и пограничвания);</li> <li>2. редовност (реализирани спрямо планирани превози, отменени превози);</li> <li>3. достъпност за хора с увреждания и хора с намалена подвижност; (нова точка). наличие на изправна климатична система;</li> <li>4. комфорт и чистота;</li> <li>5. удовлетвореност на пътниците;</li> <li>...</li> </ol>

Показателите за ефективност следва да са максимално осъвременени и конкретни. Поради тази причина показателят „точност“ следва да включва не само броят на закъсненията, а и техният допустим размер (напр. до 3 минути за общински линии, 10 минути за междуобщински и пр.), както и да се включат пограничванията, което също е проблем при реализирането на обществения превоз.

Предвид технологичните възможности в днешно време, следва да се добави нов показател за наличието на изправна климатична система, тъй като той е ключов за комфорта при пътуване през летните и зимните месеци.

## XIII. Глобяване на нередовни пътници

ПУБЛИКУВАН ТЕКСТ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ
<p><b>Чл. 103.</b> Пътник в автобус по редовна линия, който пътува без превозен документ, се наказва с глоба в размер не по-малък от десет пъти стойността на билета.</p>	<p><b>Чл. 103.</b> (1) Пътник в превозно средство <del>автобус</del> по редовна линия, който пътува без валиден превозен документ, се наказва с глоба в размер не по-малък от десет пъти стойността на билета.</p> <p>(2) Размерът на глобата за нередовен пътник в превозно средство по общинска или междуобщинска транспортна схема се определя от общинския съвет по реда на чл. 86, но не може да надхвърля 300 евро.</p>

Необходимо е да се предвиди възможност за глобяване на пътник, който има превозен документ, но не е извършил необходимата му валидация, когато такава се изисква. Предлагаме да се допълни и горна граница за стойността на глобата, която да даде възможност на общините да избират в по-широк диапазон размера на глобата.

## Заключение

Предложеният проект на Закон за общественя транспорт представлява важна стъпка към модернизация и интеграция на транспортната система в Република България, но в настоящия си вид съдържа редица концептуални, терминологични и функционални дефицити, които рискуват да ограничат ролята на общините, да усложнят управлението на транспортните услуги и да възпроизведат съществуващи структурни проблеми вместо да ги решат.

С направените предложения целим законът да отрази реалното многообразие на обществените превози, да осигури равнопоставено третиране на всички видове обществен транспорт и да създаде ясна, логична и приложима институционална рамка за тяхното планиране, контрол и финансиране. Особено важно е нормативната уредба да не изключва или маргинализира цели видове транспорт, които са гръбнак на устойчивата градска мобилност.

С настоящото предложение настояваме за по-голяма оперативна самостоятелност на общините при разработването, управлението и актуализацията на общинските и междуобщинските транспортни схеми, в съответствие с принципите на местното самоуправление и с динамичния характер на транспортното търсене. В същото време се предлага националният транспортен модел да се превърне в реален експертен инструмент за планиране, основан на обективно измерено търсене и тактово обслужване, а не във формално изискване с механично заложили минимални стойности. От особена значимост са и предложенията за създаване на нормативни възможности за трансгранична интеграция на общественя транспорт между общини от различни държави – членки на Европейския съюз, както и за развитие на градски железници и воден транспорт като част от съвременната транспортна мрежа. Тези мерки са в пълно съответствие с европейските практики и с целите на устойчивата мобилност, социалната свързаност и икономическото развитие на регионите.

Убедени сме, че отразяването на предложените промени ще доведе до по-ясен, по-гъвкав и по-работещ Закон за общественя транспорт, който действително да подпомага общините в предоставянето на достъпна, интегрирана и качествена транспортна услуга в интерес на гражданите и обществото като цяло.

16.12.2025 г.  
София

С уважение,

/Гергин Борисов/