СПРАВКА
ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И СТАНОВИЩА ПО ПРОЕКТА НА ЗАКОН ЗА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ, ПУБЛИКУВАН ЗА ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ В ПЕРИОДА 17.11.2025 г. – 16.01.2026 Г.

№	Организация/потребител /вкл. начина на получаване на предложението/	Предложения и становища	Приети/ неприети	Мотиви
1.	**Иса Бесоолу** **Кмет на Община Павел баня** /по официален път/ 01.12.2025 г.	Съгласно проекта на Закон за обществените превози (ЗОП) се отменят членове 17–22 от Закона за автомобилните превози. В чл. 17, ал. 4, т. 2 и т. 5 от действащия закон за автомобилните превози се регламентираха междуселищните транспортни схеми, компетенциите по тяхното изготвяне и утвърждаване. В проекта на ЗОП липсва регламентация за междуселищния транспорт в рамките на общината. От чл. 21 и 22 от законопроекта става ясно, че основната транспортна схема включва и междуселищните линии от общинските транспортни схеми. Предвидено е основната схема да се изготвя централизирано, а градските и междуселищните общински схеми да се предлагат за включване в Националната транспортна схема от съответните общини при определени условия и ред. Основни аргументи: - Междуселищният автобусен транспорт в рамките на общината е част от общинската транспортна схема, която се свързва с нормативна уредба и задоволява основните нужди на населението от транспортно обслужване. - Общинските съвети, като органи на местното самоуправление, познават най-добре нуждите на населението и трябва да участват в утвърждаването на схемите. - Не е целесъобразно междуселищният транспорт да бъде включен в основната схема, която се утвърждава от МТТС. - Междуселищните транспортни схеми в рамките на общината следва да се разработват и приемат от кмета и общинския съвет.	Приема се.	Текстовете на проекта са подобрени, като е съобразено и становището на Националното сдружение на общините в Република България. Междуселищният транспорт в рамките на съответната община е включен като част от общинската транспортна схема в законопроекта, предвид необходимостта от осъществяване на координация и контрол от страна на общните върху предоставяната услуга на тяхната територия.

		ПРЕДЛАГАМЕ: 1. В чл. 22 да се добави: „междуселищния автомобилен транспорт в рамките на общината“. 2. В наименованието на Раздел VI да се добави: „междуселищен транспорт в рамките на общината“. 3. В чл. 27, ал. 1 да се добави: „междуселищния автомобилен транспорт в рамките на общината“.		
2.	**Васил Велев** /по електронен път/ 07.12.2025 г.	МОТИВИ: Съществуващото положение в Закона за автомобилните превози ясно са регламентирани изискванията за превоз на пътници за „Случаен превоз” и „Специализиран превоз”,то включването на „Превоз по заявка” е едно добро решение.Спазвайки изискванията на Закона за Автомобилните превози и Наредба 33 за вътрешен превоз на пътници,би могло да се включи или добави и „Превоз за собствена сметка”,който реално е регламентиран в Наредба Н-8,но се тълкува различно в Областните отдели на Автомобилна администрация от различните длъжностни лица.Това поражда затруднения и да има воля за решаване на транспортния проблем,то кметовете на общини със слабо населени места не могат да решат транспортните проблеми на тези малки общини. На практика тези малки общини са останали без транспортна услуга в повече от 20 г.Нарушено е правото на свободно придвижване на всички граждани,като елемент на социално сближаване и икономическо развитие/чл.12 т.4/от проекта.Достъп до медицинско заведение,аптека,полицейска закрила,съд и др.Това все ограничения които реално гражданите на тези общини са лишени.Потърпевши са кметовете на общините и разбира се населението на тези общини.От друга страна местните превозвачи в районите ако все още има са останали единици.Вследствие на намаления пътникопоток,икономическата неизгода от невъзможност за получаване на субсидий и не на последно място лошата инфраструктура,то превозвачите се отказват много скоро след възлагането им да изпълняват такива линий.Ето защо за да има работещ модел,то изискванията на Регламент 1370/2007 г т.18,20,23,34,член 2 и 5 дава такава	Не се приема	Превозът за собствена сметка е ясно уреден в действащата правна уредба и по своята същност се различава от превозът по заявка. На практика обаче заложеното в в това становище искане се удовлетворява със създаването на т. нар. превоз по заявка. Съгласно чл. 2 от Наредба № Н-8 от 27 юни 2008 г. за условията и реда за извършване на превоз на пътници и товари за собствена сметка, издадена на основание чл. 12б, ал. 1 от Закона за автомобилните превози, превоз на пътници за собствена сметка е превоз на пътници без заплащане и формиране на печалба с нетърговска или нестопанска цел, предназначен единствено за собствена дейност или произтичащ от собствена дейност, извършван със собствени или наети въз основа на договор за лизинг или наем пътни превозни средства, управлявани от водачи, назначени по трудов договор с лицето, за чиято сметка се извършва превозът или предоставени на разположение съгласно договор, когато този превоз не е основна дейност за него. Превозът за собствена сметка не представлява обществен превоз на пътници. Той не

		възможност за пряко възлагане на вътрешен оператор. Такъв оператор би могъл да бъде „Социално подпомагане и социален патронаж”какъвто има към всяка община и е самостоятелно юридическо лице пряко подчинено на съответната община. За по-ясно и надвусмислено отразяване в закона на правомощията на кмета по отношение възлагането на обществения превоз на пътници П Р Е Д Л А Г А М : 1.в чл.2 ал.2 да се добави и „Превоз за собствена сметка”до 32 местен автобус.Целта е при необходимост кмета да може да ползва и ученическите автобуси ако има такива. 2.В чл.28 да се добави ал.3 Превоза на пътници по заявка в слабо населени места може да се осъществява и чрез „Превоз за собствена сметка” чрез вътрешен оператор без конкурентна тръжна процедура на основание Регламент 1370/2007 г т.18 и чл.5 параграф 2- до 32 местен автобус. 3.В Чл.38 да се добави и „Превоз за собствена сметка”при спазване изискванията на Регламент 1370/2007 г. 4.В раздел VI “Възлагане на задължение за извършване на превоз по заявка чл.46 да се добави и „Превоз за собствена сметка”.Да се конкретизира в чл.46 превоза по заявка и „Собствена сметка когато е възложена на вътрешен оператор без конкурс.. 5.В чл.48 ал.1 точка 9 и 10 след превозите по заявка да се добави и „Превоз за собствена сметка” 6.В чл.49 да се добави ал.3 „Кметовете на общини със слабо населени места които организират „Превоз за собствена сметка и Превоз по заявка” подават заявка за субсидии и компенсаций по реда реда на чл,48 ал2. 7.В чл.87 да се добави ал3 Кметовете на слабо населени места при възлагане на обществен транспорт издават превозен документ.		се извършва за чужда сметка или срещу заплащане и икономическа облага и не е предназначен за неограничен кръг ползватели, а обслужва единствено конкретни нужди на конкретни лица. Поради това липсва обществен интерес, както и търговска дейност, подлежаща на лицензиране и пазарна конкуренция.
3.	**Конфедерация на автобусните превозвачи**	От името на КОНФЕДЕРАЦИЯ НА АВТОБУСНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ се обръщам към Вас, във връзка с		

	/по официален път/ 10.12.2025 г.	публикуван за обществено обсъждане проект на Закон за обществения транспорт. Като организация, активно участваща в законодателните проекти, подкрепяме поетата от Министерство на транспорта и съобщенията инициатива за изготвяне на нов закон, който да регулира обществените отношения при извършването на обществен превоз на пътници. Предвид това, че очакванията на бранша са този закон да защити правата както на потребителите на услугата, така и на превозвачите, с настоящото изразяваме следното становище: 1. Законът за първи път въвежда термина „превоз на пътници по заявка“, но не дава дефиниция за това. Съгласно Делегиран регламент 2017/1926 ЕС, „превоз по заявка“ означава транспортна услуга за превоз на пътници, която се характеризира с гъвкаво планиране на маршрута, като например съвместно ползване на автомобил, съвместно ползване на велосипед, съвместно пътуване, такси, услуги за превоз по телефонна заявка.“ Така дефиниран, този вид превоз се явява реален „таксиметров превоз“, който е в противоречие със смисъла на Регламент 1370/2007 ЕО. Това води след себе си редица въпроси – как ще бъде регламентиран, колко курса дневно ще могат да бъдат изпълнявани по заявка, колко пътници ще бъдат необходими минимум, за да се осъществи заявката, ще заплаща ли пътника и каква цена по направената заявка, как и на какво основание ще бъде финансиран и няма ли този вид превоз да създаде условия за корупционни практики? Предвид всички тези въпроси, считаме, че ако закона ще предоставя тази възможност като вид обществен превоз, то той следва да се прилага в населени места до 50 човека. За всички останали населени места, ако наистина искаме да бъде осигурен транспорт, то тогава държавата следва да осигури минимален брой ежедневни транспортни връзки, за да могат хората да имат достъп до работните си места, респективно до училищните заведения. Междувременно, самият текст се явява в противоречие с чл.15, ал.2, според който се цели осигуряване на „поне	Приема се.	Текстовете на проекта са подобрени. Предвижда се превозът по заявка да се осъществява в населени маста, до което няма обществен транспорт, с общинския му център или с най-близката транспортна връзка, като в този случай превозът по заявка ще се субсидира със средства от държавния бюджет. По изключение превоз на пътници по заявка може да се осъществява в населени места, в които има осигурен обществен транспорт, като в този случай финансирането ще се осигурява от възложителя на превоза.

		три транспортни връзки дневно за всяко населено място“.		
		2. Законът за първи път въвежда и термина „търговски превоз“. Допускането на този вид превози, е доста деликатна тема, тъй като условията при които ще бъде разрешаван пораждат доста въпроси – по какъв начин ще бъде определяна необходимостта от такъв вид превоз по направления, по които има вече изградена транспортна мрежа, как ще се гарантира, че този вид превози няма да предоставят дъмпингови цени и няма да нарушат транспортния пазар, как ще се регулират цените при този вид превози, при какви часови отстояния ще може да предоставя търговския превоз, как ще бъдат защитени правата на хората, имащи право на намаления на цената на превозните документи?	Приема се частично	Законопроектът предвижда правото за извършването на услуги за превоз на пътници от търговски интерес да се ограничава, когато превоз на пътници вече се извършва въз основа на договор за възлагане на обществени услуги и може да доведе до нарушаване на икономическото равновесие на договора. При всяко заявяване на търговски превоз, ще бъде извършвана оценка на икономическото равновесие. Със законопроекта се предвижда ценообразуването на превозната услуга да се формира свободно на пазарен принцип. Въведена е разпоредба, съгласно която превозвачите, извършващи търговски превози, да прилагат доброволно и за своя сметка намаления от тарифите за превоз на пътници, на които с нормативни актове е предоставено правото на безплатно или с намалени цени пътуване. Влизането на разпоредбата в сила е отложено.
		3. Законът за първи път въвежда термина „бонус-малус“ в транспорта. Това е изцяло нецелесъобразно, тъй като Регламент 1370/2007 ЕО въвежда критерии и изисквания, които да гарантират, че на превозвачите, извършващи обществен превоз на пътници и получаващи компенсация/субсидия/ за предоставяне на услуга от общ икономически интерес, чрез възлагане на задължение за извършване на обществена услуга за превоз на пътници, не се предоставя свръхкомпенсиране. Следователно, тази система няма как да бъде прилагана. Освен това, договорите за превоз на пътници ще бъдат сключване с кметовете на отделните общини, като същите се третират	Приема се	Текстовете на проекта са прецизирани. Системата „бонус-малус“ ще се прилага само за коригиране на размера на разумната печалба. В същото време, законопроектът предвижда гарантиран минимален размер на разумната печалба в размер на 5%.

		като граждански. Към днешна дата, Наредбата, регламентираща предоставянето на тези средства, предвижда ред за налагане на санкции при неизпълнение на сключените договори. Освен това, няма как и не е икономически обосновано, системата „бонус-малус“ да се използва за коригиране на размера на дължимите субсидии, тъй като същите се предоставят за претърпени загуби, генерирани при изпълнение на услугата.		
		4. Законът не дава яснота, кои линии на обществения транспорт ще бъдат субсидирани. Разпоредбите на чл.48, ал.3, навеждат към това, че всички линии от Националната транспортна схема ще бъдат субсидирани, което след себе си води въпроса – как и от къде ще бъдат осигурени средства за това финансиране.Чл.50 от проекта казва, че „могат да се предвиждат средства и от други източници“, като не се уточнява кои са тези източници. Законът следва да определи възможностите за финансиране, като и дали предоставянето на средства извън тези предвидени в Закона за държавния бюджет на Р България ще се явяват държавна помощ. Освен това, никъде в проекта не се посочва, че държавата, създавайки системите за управление, таксуване и разпределяне на приходите от продажба на превозни документи, ще гарантира на превозвачите прилагане на Регламент 1370/2007 ЕО в неговата цялост, и ще гарантира приходи, които да позволяват непрепятствено осъществяване на дейността им.	Приема се по принцип	Условията и редът за разпределението на средствата за субсидии и компенсации ще се определят с наредба по предложение на министъра на транспорта и съобщенията, съгласувано с министъра на образованието и науката и министъра на финансите. В закона е предвидена възможност за финансиране от други източници, освен от държавния бюджет, именно с цел прилагане на Регламент 1370/2007 ЕО в неговата цялост и в случай че средствата в държавния бюджет са недостатъчни, целта е да се предвиди възможност за алтернативно финансиране от други източници – общински бюджети, европейски средства и др.
		5. В чл. 48, ал.1 от проекта са разписани условията за предоставяне на субсидии и компенсации на превозвачите. Недоумение буди факта, защо само на автобусните превозвачи няма да се предоставят субсидии авансово.	Не се приема	Предоставянето на средствата за субсидиране и компенсиране на автобусните превози се осъществява, като предвидените за целта в държавния бюджет общо средства се разпределят и предоставят авансово на общините по тримесечия. Общините в Република България са 265, а превозвачите, притежаващи лиценз на Общността за международен автобусен превоз на пътници и лиценз

				за извършването на обществен превоз на пътници на територията на Република България към 29.01.2026 г. са: 1450 бр. Общините, които имат сключени договори с превозвачи при субсидиите и за тези, които извършват превози на тяхна територия при компенсациите, на база отчетени от превозвачите нетен финансов ефект, изминати километри и брой издадени превозни документи на правоимащи пътници предоставят разпределените авансово на общината средства. Ежемесечно е необходимо да се получава информация от самите превозвачи за извршените от тях разходи и получени приходи, за да се изчисли размерът на необходимите средства за субсидии, с цел недопускане на свръхкомпенсиране своевременно, а не при установяване на такова впоследствие след края на бюджетната година, когато в случай на предоставени повече средства, същите се възстановяват в държавния бюджет, но те вече не биха могли да бъдат предоставени на други общини и техните превозвачи, в случай на установен недостиг при тях от средства за покриване на отчетен нетен финансов ефект. Същото е и при компенсациите, където ако средствата се предоставят авансово от общината на превозвача, при установено впоследствие свръхкомпенсиране – предоставени повече средства спрямо отчетени издадени превозни документи по намалени цени за правоимащи пътници, компенсациите

				следва да се възстановят на общината и впоследствие от общината в държавния бюджет и не би могло да се извърши своевременно предоставяне на средствата в общини, където е отчетен недостиг от компенсации, поради издадени по-голям брой по намалени цени превозни документи. Видно от изложеното е, че в автомобилния транспорт, с оглед големия брой превозвачи и процеса на разпределяне и преразпределяне на определяните в държавния бюджет общо средства по двете пера – компесации и субсидии, авансовото преоставяне на средствата на превозвачите би затруднило и нарушило принципа и възможността за преразпределяне на тези средства.
		6. В чл. 48, ал.1, т. 9 от същия член е разписано, че средствата за превозите по заявка ще бъдат определяни от министъра на транспорта и съобщенията, от министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на труда и социалната политика. Предполагаме, че това е направено с цел осигуряване на средства от предстоящият за утвърждаване Фонд за социален климат, което от своя страна поражда доста въпроси. Като начало, изработването на настоящия закон не е синхронизиран с възможностите, които ще предвижда фонда, тъй като в момента няма никаква яснота, относно това, какво ще бъде одобрено от ЕК. Законът не въвежда термина „транспортно бедни“, което се предполага, че ще въвежда фонда. Освен това, не е ясно дали от този фонд ще може да бъде финансирана самата транспортна услуга, или ще се финансират директно т.н „транспортно бедни“ лица. Не на последно място, този фонд ще имат срок на действие до 2032г., след което трябва да има яснота от къде ще има финансиране. Не считаме за удачно да се предоставят	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са прецизирани Превозът на пътници по заявка е част от общинската транспортна схема. Предвижда се превозът по заявка да се осъществява в населени места, до които няма обществен транспорт, като се осъществява връзка на съответното населено място с общинския му център или с най-близката транспортна връзка, като в този случай същият ще се субсидира със средства от държавния бюджет. По изключение превоз на пътници по заявка може да се осъществява в населени места, в които има осигурен обществен транспорт, като в този случай финансирането ще се осигурява от възложителя. Условията за предоставяне на средства за субсидии

		услуги на населението, за които държавата няма да може да гарантира плащания.		за превозите по заявка не се различават от условията, приложими при превоза на пътници по редовни автобусни линии. Условията и редът за определяне на размера и разпределението на средствата за субсидиите и компенсациите ще се определят с наредба по предложение на министъра на транспорта и съобщенията, съгласувано с министъра на образованието и науката и министъра на финансите.
		7. Законът предвижда въвеждане на системи и устройства за таксуване, както и системи за доставка на данни, които ще са поредната тежест за превозвачите. Не е ясно от къде и как ще бъде осигурено финансирането на тези дейности, които ще бъдат непосилни за бранша. Предлагаме, преди приемането на закона да се предприемат действия по осигуряване на средства, като това може да бъде направено и през различните оперативни програми, в това число и по оперативна програма „Транспортна свързаност“. Към настоящия момент няма нито една оперативна програма, която да предвижда възможности за финансиране на каквито и да било дейности на българските транспортни фирми.	Приема се по принцип	Транспортните оператори ще имат осигурен достъп до информационните системи по този закон, без допълнителна административна и финансова тежест.
		8. Законът предвижда „единен превозен документ“ /единен билет/, като не е ясно как ще бъде формирана неговата цена, кой ще я определя, как ще се разпределя между различните видове транспорт /превозвачи/, как ще се разпределя компенсацията за превозния документ, когато същият е издаден на правоимащо лице с намаление?	Приема се	Текстовете на проекта са прецизирани. Внесени са допълнителни уточнения в чл. 19 като е посочено, че системата извършва превод на приходите към съответния превозвач и е зададен максимален срок за това. Цената на единния превозен документ се определя автоматично като сбор от цената на отделните превозни документи, включени в него. Министерството на транспорта и съобщенията няма да налага единни тарифи. Създадена е нова ал. 4,

				съгласно която превозните документи с намаления за тарифни задължения, издадени чрез Националната система за единен превозен документ, се компенсират по реда на наредбите по чл. 46, ал. 1 чрез възложителите на транспортната услуга.
		9. Законът предвижда превес на железопътния транспорт, като текстовете на чл.21, ал.2 звучат доста притеснително. На първо място, считаме, че автомобилния и железопътния транспорт не следва да се изключват взаимно, а да се допълват. Не споделяме предложението, там, където има железопътен транспорт да няма автомобилен. При добро планиране на маршрутите и отстоянията между различните видове транспорт, държавата ще предостави много по-добра и балансирана услуга за населението. Често, при една и съща крайна точка могат да се разработят и различни маршрути, особено при населени места, които нямат транспортна свързаност.	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. Определянето на приоритетна роля на железопътния транспорт в Националната транспортна схема е насочено към постигане на устойчива и ефективна транспортна система, съобразена с дългосрочните национални и европейски политики в областта на транспорта, опазването на околната среда и регионалното развитие. Железопътният транспорт се характеризира с по-висока екологичност, по-високо ниво на безопасност и по-голям капацитет в сравнение с автомобилния транспорт. Въпреки това, законопроектът не въвежда абсолютен превес на железопътния транспорт, а предвижда балансиран и координиран подход за развитие на различните видове обществен транспорт. При разработването на Националната транспортна схема е отчетена необходимостта от развитие и ефективно функциониране на автобусния транспорт, като в съответствие с националната политика се предвижда разписанията на влаковете да бъдат в основата за неговото планиране.
		10. В проекта на Закона липсва общинската	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани.

		транспортна схема, като същата е заменена с т.н. „междуобщинска“. Това дава право на общините, сдружавайки се да изграждат интегрирани транспортни връзки по между си, но същевременно не разрешава на една община, която иска да интегрира транспорта на собствената си територия, да го направи. Считаме, че всяка община следва да има правото да изработва транспортните схеми на територията си, в т.ч. градски и междуселищни линии, а в сътрудничество да могат да сключват споразумения, когато общините имат обща географска граница. В другия случай, този вид споразумения ще нарушат основната транспортна схема. Считаме, че основната транспортна схема следва да включва линиите, които към настоящия момент определяме като областна, междуобластна и републиканска транспортни схеми.		Междуселищният транспорт в рамките на съответната община е включен като част от общинската транспортна схема в законопроекта, предвид необходимостта от осъществяване на координация и контрол от страна на общните върху предоставяната услуга на тяхната територия.
		11. Чл.32 от закона задължава превозвачите да използват задължително автогарово обслужване, като същевременно не предвижда ред за защита на превозвачите от нерегламентирани практики. Считаме, че с разпоредбата на чл.33, ал.3 следва да се определят правилата за тарифиране и ценообразуване на услугата, тъй като такива липсват. Към момента сме свидетели на сериозни злоупотреби от страна на автогарите в страната, с предоставянето на цени и условия, непосилни за превозвачите.	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. Законопроектът предвижда определянето на цените за автогаровото обслужване, техният максимален размер и условията, при които се извършва актуализацията на този размер да се определят с методика, утвърдена от министъра на транспорта и съобщенията.
		12. В чл.42 , ал.2 от проекта на закона се предвижда прилагането на чл.5, параграф 2 от Регламент 1370/2007 ЕО. Предоставянето на правото на общините да възлагат пряко транспортната услуга само на „вътрешен оператор“ нарушава икономическото равновесие в сектора и дискриминира частните транспортни оператори. Настояваме да бъде разрешена и възможността за прилагане на разпоредбите на чл.5, параграф 4 от Регламента, като смятаме, че това ще бъде изцяло в полза и на общините – възложители на превоза, особено в по-малките населени места, където и без друго има недостиг на предлагане на услугата. Считаме, че следва да се	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. Със законопроекта се регламентира договор за извършване на обществена услуга да може да се възложи пряко при условията на чл. 5, параграф 2, 4 и 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.

		разпише и възможността за прилагане на чл.5, пар.5, който е част от сега действащото ни законодателство.		
		13. Считаме, че следва да се прецизират разпоредбите на чл.47, ал.2, касаещ показателите за ефективност. Субективни критерии като комфорт и чистота и удовлетвореност на пътниците обикновено водят до нежелателни и незадоволителни резултати при тяхното прилагане.	Приема се частично	Ключовият показател за ефективност „комфорт“ отпада от законопроекта. Въвеждането и оценката на ключови показатели за пътническата превозна услуга са необходими за измерване на нейното качество, ефективност и надеждност. Анализът на тези показатели ще допринесе за повишаване качеството на превозната услуга, тъй като позволява системно идентифициране на конкретни слабости в обслужването и навременно предприемане на коригиращи мерки за нейното подобряване.
		14. Считаме, че следва да се прецизират текстовете на чл.85 от закона, тъй като същият противоречи на пазарните принципи за определяне на цените. Показателите, въз основа на които превозвачите следва да определят цените си, са ясно разписани в Регламент 1370/2007 ЕО и са пряко приложими.	Приема се	Разпоредбата на чл. 85, съгласно която водещите общини определят правилата за тарифиране и ценообразуване за всички услуги, включени в междуобщинските транспортни схеми на тяхната територия, отпада от законопроекта.
		15. Законът предвижда ред, при който обвързва предоставянето на субсидии с получените приходи от продажби на превозни документи, но не дава яснота как ще бъдат изчислявани субсидиите, предвид разходите на превозвачите /нетен финансов резултат/, които са различни за всяка една автобусна линия.	Приема се по принцип	Редът за определяне на размера и разпределението на субсидиите и компенсациите е предвидено да бъде определен и подробно разписан в наредби по видове транспорт.
		16. Законът предвижда изключително високи глоби, които са несъизмерими с трудовите възнаграждения в страната. Секторът е изключително засегнат от липсата на кадри, като тези високи санкции и глоби по никакъв начин не помагат за решаването на този проблем Напротив, това ще се отрази изключително негативно и ще откаже още много хора от желанието да осъществяват	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани.

		тази професия.		
		17. Законът не създава никакви гаранции и защита на инвестициите на превозвачите. Разбираме, че фокусът на закона е да защити правата на пътниците, но същевременно трябва да гарантира и сигурността на превозвачите, за да могат същите да имат стимул и интерес да предоставят услугата. За последните години наблюдаваме прогресивно намаляване на броя на превозвачите осъществяващи превоз на пътници по редовни автобусни линии.	Приема се по принцип	Законопроектът урежда условията за възлагане на обществената превозна услуга по ясен, предвидим и недискриминационен начин, което само по себе си представлява гаранция за превозвачите. Чрез въвеждането със законопроекта на ясни правила за планиране и координиране на транспортните схеми в рамките на Националната транспортна схема се създава предвидима регулаторна среда и се намалява инвестиционния риск за операторите. Същевременно законопроектът предвижда балансиране на интересите на пътника, към когото основно е насочена настоящата реформа, с тези на превозвачите, като за последните се предлага да имат гарантиран размер на разумната печалба не по-малко от 5%. В допълнение следва да бъде отбелязано, че към настоящия момент, нормативните актове ограничават разумната печалба на автобусните превозвачи до 5%.
		18. Законът предвижда забрана за включване на нови автобусни линии в транспортните схеми, както и забрана за сключване на договори със срок не по-дълъг от 31.12.2026г. Считаме тези забрани за нецелесъобразни и ненужни, с оглед на това, че законът ще влезе в сила 36 месеца след неговото приемане. Следва да се има в предвид, че към момента има сключени договори и до 2032г., на фона на които тези забрани не биха постигнали целите си. Предлагаме да се запише текст, съгласно който всички маршрутни разписания, по сключените вече договори, следва да бъдат синхронизирани /актуализирани в срок от шест месеца, след влизане на	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. В Преходни и заключителни разпоредби на законопроекта е предвидено възложителите на обществени услуги за превоз на пътници с автомобилен транспорт да приведат в съответствие действащите договори с утвърдените в Националната транспортна схема разписания в срок до 6 месеца от утвърждаването на Националната транспортна схема

		закона в сила. В случай, че някоя линия бъде закрита, ще отпадне и основанието на вече сключения договор. Предвид изложеното, считаме, че фокусът на закона следва да бъде насочен към подобряване на услугата, справяне с демографската криза в страната, посредством осигуряване на транспортна услуга за населението, и разбира се фокус върху проблемите с нерегламентираните превози по редовните линии. С оглед на обществения интерес и неизяснените въпроси, свързани с приемането на новия Закон за обществения транспорт, настояваме за удължаване на срока за обществено обсъждане до края на месец януари 2026г. Освен това, настояваме за сформирането на работни групи с участието на НСОРБ, МРРБ, МИР, МТСП, на които да обсъдим поставените по-горе въпроси.		
4.	**Федерация на транспортните синдикати /по официален път/ 22.12.2025 г.**	Федерация на транспортните синдикати (ФТС – КНСБ) изразява своята дълбока загриженост относно редица разпоредби в проекта на Закон за обществения транспорт, които засягат сухопътния обществен транспорт, включително обществения превоз по редовни линии и превозите по заявка. След цялостен анализ на текстовете сме принудени да заявим, че предлаганата уредба създава реални и сериозни рискове за бъдещето на общинския градски транспорт в България, а оттам – и за трудовите и социалните права на хилядите работещи в сектора. В предложения модел възлагането на обществени превози е задължително обвързано с процедурите по Закона за обществените поръчки или Закона за концесиите. Това на практика изключва възможността общините да продължат да възлагат на своите транспортни предприятия чрез механизма на вътрешен оператор (in-house), въпреки че това право е изрично признато в Регламент (ЕО) 1370/2007. В проекта прякото възлагане се третира като ИЗКЛЮЧЕНИЕ, а не като допустим и РАВНОПРАВЕН механизъм, което силно ограничава общинската автономия и противоречи на европейската правна рамка.	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. В чл. 41, чл. 2 от законопроекта се регламентира договор за извършване на обществена услуга да може да се възложи пряко при условията на чл. 5, параграф 2, 4 и 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, в т.ч. и на вътрешен оператор.
		Допълнително, в текста липсва дефиниция на понятието „оперативен риск“, което се използва като ключов	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. Понятието „оперативен риск“ не се

		критерий за избор на процедура. Това създава възможност за произволни тълкувания и за мотивиране на ненужни концесии, които биха могли да поставят градския транспорт в частни ръце за дълги периоди. Особено тревожен е и подходът към превозите по заявка, които също са изцяло поставени в режим на обществени поръчки или концесии, без възможност за изпълнение от общински оператор. За нас това отваря врата за навлизане на частни платформи и модели, които създават неравнопоставеност и поставят общинските оператори в неблагоприятни и дискриминационни условия, несъвместими със социалния характер на градския и междуселищния обществен превоз.		среща в настоящия законопроект, поради което отпада необходимостта от неговото разясняване. С настоящата редакция на чл. 41, чл. 2 от законопроекта се допуска превозите на пътници по заявка да се възлагат и на „вътрешен оператор“. Предвижда се превозът по заявка да се осъществява в населени маста, до което няма обществен транспорт, с общинския му център или с най-близката транспортна връзка, като в този случай същият ще се субсидира със средства от държавния бюджет. По изключение превоз на пътници по заявка може да се осъществява в населени места, в които има осигурен обществен транспорт, като в този случай финансирането ще се осигурява от възложителя.
		Сериозен недостатък на проекта според Федерацията е и липсата на правни гаранции за трудовите и социалните права на работниците при смяна на оператор. Не е предвидена приемственост на персонала, запазване на колективните трудови договори или минимални социални стандарти. Без изрични текстове в специалния закон се създава реален риск от социален дъмпинг, влошени условия на труд, загуба на квалифицирани кадри и оттам – спад в качеството и безопасността на услугата. В този контекст смятаме за абсолютно необходимо в закона да бъде включено изискване операторите, които кандидатстват за възлагане на обществена услуга, да разполагат с действащ колективен трудов договор. Това е напълно съвместимо с Регламент (ЕО) 1370/2007 и с европейските правила за обществени поръчки, които позволяват въвеждането на социални стандарти като условие за участие. Въпреки значението на тези социални стандарти, в представения проект на закона не откриваме изискване операторите да разполагат с действащ	Не се приема	Включването на изисквания, свързани с колективните трудови договори, не е предмет на настоящия законопроект, чийто обхват е уредбата на организацията, планирането и възлагането на обществената пътническа превозна услуга. Трудовите и социалните права на работниците, включително условията за сключване и действие на колективни трудови договори, са предмет на специална уредба в Кодекса на труда и свързаното с него законодателство, което осигурява необходимите правни гаранции. Налагането на изискване за наличие на действащ колективен трудов договор като условие за участие при възлагане на обществена услуга би излязло извън

		колективен трудов договор или да доказват спазване на секторни норми, произтичащи от него.		предмета и целите на закона. Законопроектът не отменя и не дерогира съществуващите трудовоправни задължения на операторите, които остават изцяло приложими и подлежащи на контрол от компетентните органи.
		Допълнително обръщаме внимание, че в проекта напълно отсъства концепцията за т.нар. „транспортна бедност“ – явление, което Европейската комисия и международните транспортни организации посочват като ключов фактор за социалното неравенство. Липсата на правна дефиниция и мерки срещу транспортната бедност създава риск цели групи от населението – жители на отдалечени район в малки населени места, възрастни хора, хора с увреждания и социално уязвими граждани – да останат без достъп до обществен транспорт. Това противоречи на принципа за равнопоставеност и на правото на свободно придвижване. Необходима е изрична законова уредба, която да гарантира достъпност на транспортните услуги за всички и да дефинира ясно правото на всеки гражданин на транспортна услуга като основен елемент от социалната интеграция.	Не се приема	Липсата на изрична правна дефиниция на понятието „транспортна бедност“ в законопроекта не може да се разглежда като недостатък. Предметът и целите на закона са насочени към уредбата на организацията, планирането и възлагането на обществените пътнически превози, а не към въвеждане на социални политики с хоризонтален характер. Въпросите, свързани със социалното подпомагане, равнопоставеността и подкрепата на уязвими групи, са уредени в други нормативни актове и секторни политики. Законопроектът съдържа механизми, които косвено допринасят за ограничаване на социалната изолация и подобряване на достъпа до обществен транспорт чрез планиране на транспортните схеми, гарантиране на минимално обслужване и осигуряване на свързаност между населените места. Въвеждането на отделна дефиниция и специфични мерки за „транспортна бедност“ би излязло извън рамките на закона и би създало риск от дублиране на съществуващи регулации и политики.
		Накрая, бихме искали да отбележим, че прехвърлянето на значителни правомощия към министъра във връзка със	Не се приема	Опасенията за прекомерна централизация не са основателни.

		стандартите, съдържанието на договорите и изискванията към операторите поражда определени притеснения. Подобна централизация може да ограничи гъвкавостта на общините и да затрудни ефективното планиране и управление на местния транспорт. С оглед на изложеното настояваме за спешно свикване на Националният съвет за тристранно сътрудничество - формат отраслов съвет в сектор „Транспорт“ с участието на всички социални партньори, общините и експертите в сектора. Необходимо е проектът на закона да бъде обсъден задълбочено, преди да бъде придвижен към следващ етап. Убедени сме, че обществените превози са стратегическа обществена услуга и тяхното регулиране следва да гарантира устойчивост, публичен контрол, качество на услугата и защита на работещите. Федерация на транспортните синдикати сме категорични, че в сегашния си вид законопроектът не осигурява тези цели. Призоваваме Министерството да прояви отговорност и да гарантира, че този закон няма да се превърне в механизъм за приватизация и социален дъмпинг. Очакваме Вашия отговор и действия за незабавно свикване на Националният съвет за тристранно сътрудничество - формат отраслов съвет в сектор „Транспорт“.		Предвидените правомощия на министъра целят въвеждане на единни минимални стандарти и типови договори, изработени в отговор на изразени искания от страна на общините, с оглед осигуряване на правна сигурност и уеднаквяване на практиката. Това не ограничава правомощията на общините по планиране и управление на общинския и междуобщинския транспорт, а подпомага по-ефективното им упражняване.
5.	**Пламен Минев** /по електронен път/ 13.01.2026 г.	В предложения за обществено обсъждане Проект на Закон за Обществения Транспорт ясно личи тоталитарния централизиран антипазарен подход. Водеща би трябвало да е Службата за Жалби и Предложения, която да показва къде министерството трябва да се намесва – Където има проблеми, конфликти; Когато инициативността и предприемачеството се израждат в рентиерство и При липса на интерес от фирми. Никъде не се забелязва решаване на поставените от мен въпроси и прилагане на предложенията ми в писмата. Най-добре е да се ползва Закона за Гражданското Въздухоплаване, което стана най-конкурентно, и допълни минимално необходимо и достатъчно за максимално изравняване на условията с	Не се приема	Липсват конкретни предложения по предложения за обществено обсъждане законопроект.

		останалите видове транспорт. Няма смисъл да се пишат, изреждат поне по 10 пъти на страница. 1÷3 пъти е достатъчно за целия Закон! Вътрешни водни пътища България няма и условията за създаване и поддържане на такива се влошават. Пътническият ЖелезоПътен Транспорт е поне 3 вида – Релсов, Въжен и На Магнитна Левитация. Въздушният е Самолетен, Хеликоптерен/Вертолетен и Балонен. Водният е Речен/канален и Морски. По отношение на организацията и разпределението на разходите в 1 група спадат автомобилният, ЖП и Речният и в друга Въздушният и Морският.		
		В Закона не би трябвало да се включват превозите без субсидии и компенсации. Трябва се утвърди стандарта за оптимално разпределяне на площта в градските и крайградските автобуси и тролейбуси, достигнат в периода 1976÷1994 г., седалките да са разпределени по схема 1+2, като само над калниците са 2+2 с мин. 630 мм широка пътека между тях. На опашката да има 1 ред с 5 места. Вратите да са поне 2 в крайщата I и IV, широки мин. 1,6 и високи 2 м на 1-ничен автобус и 4 в съчленен. II-та врата и пространството срещу нея да са приспособени за детски и индалидни колички. Трябва да бъдат регистрирани с правостоящи места 4÷6/квадратен м. Балканските, междуградски, екскурзионни автобуси могат да имат само 1 предна врата и макс. да са запълнени със седалки по схемата 2+2 с мин.700 мм широк коридор между тях. Те се регистрират само със седящи места. Правостоящи се допускат в рамките до 10 % претоварване по изключение.	Не се приема	Включването на превози без субсидии и компенсации в обхвата на закона е обосновано, тъй като те също представляват обществена пътническа услуга и оказват пряко влияние върху свързаността, достъпността и качеството на транспортното обслужване. Изключването им би довело до фрагментирана регулация и неравнопоставеност между операторите. Предлаганото детайлно регламентиране на вътрешното разпределение, вратите и капацитета на превозните средства не следва да бъде предмет на закона. Подобни технически и експлоатационни изисквания са динамични, свързани с технологичното развитие и определени стандарти, и се уреждат в подзаконови нормативни актове или технически регламенти.
		Каботажни са превозите от външни на селищата, общините, областите и държавите фирми. Те подобряват конкуренцията и обслужването на клиентите за сметка на местните и е трудно облагатнето им с данъци и такси.	Не се приема	Предлаганите текстове и идеи излизат извън предмета и целите на закона, който е насочен към уредбата на обществените пътнически превози, а

		Забраната им е антипазарна и трябва всячески да се избягва. Фрапиращ пример е, че такситата при празен курс нямат право да качват пътници освен от общините, в които са регистрирани!? Те извършват превози по заявка. Такива са и чартърните. Капацитетът на автомобилите трябва макс. точно да съответсва на категоризацията на шофьорските книжки. Електрическите тротинетки и велосипеди са си Моторни Превозни Средства и за управлението им трябва да е необходима кат. АМ. Като допълващи ОТ при спирките и гарите му трябва да има паркинги или гаражи, навеси за велосипеди и тротинетки, а в градовете с проблеми със замърсяване на въздуха, да се предоставят такива под наем или безплатно. В тях ОТ също трябва да стане безплатен, което го и поефтинява с около 30 %. Мероприята за поощряване на ползването на ОТ стават най-ефективни, ако се довършат с условие за регестрация на автомобил наличието на гараж и то само по 1 на пълнолетен човек със шофьорска книжка или инвалид. Паркингите са за гости. Тази мярка е наложителна в София, Пловдив, Русе, Горна Оряховица, Велико Търново и Благоевград за сега.		не към цялостна реформа на пазарната конкуренция, данъчната политика, движението по пътищата и градоустройственото планиране. Въпросите, свързани с таксиметровата дейност, категоризацията на водачите, изискванията към моторните превозни средства, включително електрическите тротинетки и велосипеди, са предмет на специална уредба в националното законодателство и не следва да бъдат разглеждани фрагментарно в рамките на този закон.
		Как е решено либерализацията на ЖП ПП да е на регионален принцип: Западен с център Сф, Северен – ГО и Южен – По? Тя трябваше да започне веднага от 01.01.2002 г. Всяко отлагане оскъпява и затруднява възстановяването на конкурентоспособността на железниците!	Не се приема	Поставеният въпрос не кореспондира с предложения за обществено обсъждане законопроект.
		Има ли ориентация на възелните метростанции, например Сердика, за Трудно Подвижни Лица към, от и между асансьорите? Защо връзките са доста раздалечени по Германски образец, вместо да са макс. близо 1 над, под или до друга по Австрийски, при който ОТ се ползва над 10 пъти по-ефективно? Защо липсват стълби на някои метростанции, особено по Линия, Диаметър №3? Кой трябва да обявява разписанията на различни превозвачи по гари, спирки, в ИнтерНет...?	Не се приема	Поставените въпроси относно конкретни проектни и архитектурни решения на метростанции в столицата не са предмет на законопроекта.
6.	**ПЕГАСУС ГРУП ООД** /по електронен път/	В качеството си на утвърден български автобусен превозвач с дългогодишен опит в превоза на пътници,		

	14.01.2026 г.	ПЕГАСУС ГРУП ООД приветства инициативата за изготвяне на нов Закон за обществения транспорт и възможността да участва в общественото обсъждане. Считаме, че необходимостта от модернизация и реформа в сектора е безспорна. Подкрепяме усилията за създаване на по-ясна, предвидима и устойчива рамка, която да подобри качеството на услугите за пътниците и да създаде по-добри условия за развитие на транспортния бизнес в България. В същото време бихме искали да обърнем внимание на няколко ключови въпроса, които според нас следва да бъдат допълнително прецизирани: 1. По-ясно разграничение между търговски и субсидирани превози В проекта на закона не се прави достатъчно ясно разграничение между линиите, които могат да бъдат обслужвани устойчиво на търговски принцип, и тези, за които е необходима публична подкрепа. Считаме, че търговските превози следва да бъдат приоритетно допускани там, където пазарът може да осигури услуга без субсидии, а обществените средства да се насочват целенасочено към социално необходими, но икономически нерентабилни маршрути.	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. Законопроектът предвижда превозите от търговски интерес да се осъществяват по автобусни линии от общата транспортна схема, като по този начин се защитава устойчивостта на субсидираните превози, възложени с договор за обществена услуга по градски и междуселищни линии от общинските и междуобщинските транспортни схеми. Линиите, включени в общинските и междуобщинските транспортни схеми, са предназначени основно за обслужване на населението в рамките на съответната територия и за осигуряване на свързаност между населени места с по-малък пътникопоток. Чрез възлагането им като обществена услуга се гарантират редовност на превозите, минимално ниво на обслужване и равен достъп до обществен транспорт, независимо от тяхната рентабилност. По този начин се осигурява транспортна достъпност и устойчиво предоставяне на обществената превозна услуга, без да

				се засягат превозите, които могат да се осъществяват ефективно на пазарен принцип.
		2. Необходимост от реални стимули за конкуренция и инвестиции От практическа гледна точка е важно законът да създава условия за предвидимост и сигурност за превозвачите, които инвестират собствени средства и поемат търговски риск. Ограниченията върху търговските линии следва да бъдат ясно обосновани, прозрачни и прилагани само в изключителни случаи, за да не се възпрепятства развитието на пазара и навлизането на нови услуги.	Приема се по принцип	Чрез въвеждането със законопроекта на ясни правила за планиране и координиране на транспортните схеми в рамките на Националната транспортна схема се създава предвидима регулаторна среда и намаляват инвестиционния риск за операторите.
		3. Свобода при ценообразуването за търговските услуги Подкрепяме идеята за улеснение на пътниците чрез модерни системи за билети и интеграция на транспорта, но считаме за изключително важно да се гарантира ценова свобода за превозвачите, които оперират на търговски принцип. Единният превозен документ следва да бъде технологично решение за удобство, а не инструмент за административно определяне или уеднаквяване на цени.	Приема се	Внесени са допълнителни уточнения в чл. 19 като се посочва, че системата извършва превод на приходите към съответния превозвач и е зададен максимален срок за това. Цената на единния превозен документ се определя автоматично като сбор от цената на отделните превозни документи, включени в него. Министерството на транспорта и съобщенията няма да налага единни тарифи. Създадена е нова ал. 4, съгласно която превозните документи с намаления за тарифни задължения, издадени чрез Националната система за единен превозен документ, се компенсират по реда на наредбите по чл. 46, ал. 1 чрез възложителите на транспортната услуга. С цел гарантиране свободата при ценообразуване от проекта са отпаднали разпоредбите, даващи право на общините да фиксират правилата за тарифиране и ценообразуване на услугите по междуобщинските и градски транспортни схеми – чл. 85 и

				чл. 86 от първоначалния проект.
		4. Неотложност за каботажните превози Компаниите, които обслужват международни редовни линии, притежават необходимите системи и програмни продукти нужни за интеграция към бъдещата единна транспортна система. Предвид това каботажните превози на пътници могат да бъдат стартирани без отлагане. Вярваме, че това действие ще активира пазара на автобусните превози и доведе до действителна конкурентна среда, от която се нуждаят крайните потребители. В заключение, считаме проекта на Закон за обществения транспорт за важна първа стъпка, но сме на мнение, че с допълнителна яснота и по-силен фокус върху пазарните механизми той може да постигне по-добър баланс между обществения интерес и устойчивото развитие на автобусния транспорт. Изразяваме готовност за конструктивен диалог и участие в последващи дискусии с цел подобряване на нормативната рамка в интерес на пътниците, бизнеса и държавата.	Приема се	Цената на единния превозен документ ще се определя автоматично като сбор от цената на отделните превозни документи, включени в него. Министерството на транспорта и съобщенията няма да налага единни тарифи, а ще изгражда информационни системи за цифрофизация на транспорта. Внесени са допълнителни уточнения в чл. 19 като се посочва, че системата извършва превод на приходите към съответния превозвач и е зададен максимален срок за това. Създадена е нова ал. 4, съгласно която превозните документи с намаления за тарифни задължения, издадени чрез Националната система за единен превозен документ, се компенсират по реда на наредбите по чл. 46, ал. 1 чрез възложителите на транспортната услуга.
7.	**Турист Сервиз Холдинг АД** /по електронен път/ 14.01.2026 г.	Турист Сервиз Холдинг АД приветства стартирането на общественото обсъждане по проекта на нов Закон за обществения транспорт и оценява положително усилията за създаване на по-цялостна и модерна регулация на сектора. Като оператор с дългогодишен практически опит в автобусния превоз на пътници, за нас основен приоритет е наличието на ясни правила, които позволяват дългосрочно планиране, стабилност на услугите и предвидимост на инвестициите. В този контекст бихме искали да споделим няколко практически наблюдения и препоръки: 1. Предвидимост и яснота при организацията на маршрутите Считаме, че законът следва по-ясно да дефинира	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Законопроектът въвежда рамка за планиране на транспортните схеми.

		логиката, по която се определя дали дадена линия ще бъде част от субсидирана транспортна схема или ще се обслужва на търговски принцип. От гледна точка на операторите е от ключово значение тези решения да се основават на реални данни за търсенето и да не се променят често, тъй като това води до несигурност и затруднява оперативното планиране.		Предвидено е Националната транспортна схема да се разработва с помощта на Национален транспортен модел, който ще служи за разработване на краткосрочни и дългосрочни сценарии за прогнозиране на транспортното търсене. В същото време считаме, че детайлното разграничаване между субсидирани и търговски линии, както и конкретните критерии за това, следва да бъдат уредени на подзаконово ниво, което позволява по-голяма гъвкавост и адаптиране към променящите се икономически, демографски и пазарни условия. Законопроектът създава необходимата предвидимост чрез дългосрочно планиране, без да ограничава възможността за актуализация на транспортните схеми при обективно настъпили промени.
		2. Баланс между обществен интерес и икономическа устойчивост Подкрепяме ролята на държавата и общините при осигуряването на транспортна достъпност, но смятаме, че намесата следва да бъде насочена основно към линии, които не могат да се поддържат пазарно. Там, където съществува устойчив пътникопоток, търговският модел доказано води до по-ефективно управление на ресурсите и по-гъвкави услуги за пътниците.	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Законопроектът предвижда превозите от търговски интерес да се осъществяват по автобусни линии от общата транспортна схема, като по този начин се защитава устойчивостта на субсидираните превози, възложени с договор за обществена услуга по градски и междуселищни линии от общинските и междуобщинските транспортни схеми. Линиите, включени в общинските и междуобщинските транспортни схеми, са предназначени основно за обслужване на населението в рамките на съответната територия и за осигуряване на свързаност между

				населени места с по-малък пътникопоток. Чрез възлагането им като обществена услуга се гарантират редовност на превозите, минимално ниво на обслужване и равен достъп до обществен транспорт, независимо от тяхната рентабилност. По този начин се осигурява транспортна достъпност и устойчиво предоставяне на обществената превозна услуга, без да се засягат превозите, които могат да се осъществяват ефективно на пазарен принцип.
		3. Ясни условия за търговските превози Проектът на закона въвежда понятието „превоз от търговски интерес“, но в сегашния си вид не дава достатъчно яснота как този режим ще функционира на практика. Необходимо е по-добро разписване на условията, при които такива услуги могат да се развиват, както и на случаите, в които могат да бъдат ограничавани, за да се избегне субективно или непоследователно прилагане.	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Законопроектът урежда превозите от търговски интерес в отделна глава, като ясно ги отличава от превозите, възлагани като обществена услуга. Регламентира се, че превозите от търговски интерес се извършват по редовни линии от общата транспортна схема, по инициатива и на търговски риск на превозвачите. Въведен е разрешителен режим с конкретни изисквания и срокове за произнасяне, което създава предвидимост за операторите. Същевременно е предвидена възможност за отказ или ограничаване на такива превози, когато те застрашават икономическото равновесие на договори за обществена услуга, като решенията се вземат от компетентния орган с мотивиран акт и подлежат на обжалване. Този подход осигурява баланс между свободното развитие на търговските превози и защитата на обществено финансираните линии. По-детайлната

				регламентация на режима се предвижда да бъде уредена с подзаконов нормативен акт, което се обуславя от необходимостта от регулярна актуализация, съобразена с пазарната среда, пътникопотока и други релевантни фактори, без да се налага изменение на закона.
		4. Ценообразуване и билетни системи Отчитаме ползите от интегрирани билетни решения и дигитализацията на транспорта, но за нас е важно да се гарантира, че превозвачите, оперирващи без публично финансиране, запазват свободата си да определят ценовата си политика според пазарните условия и разходите си.	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. Със законопроекта се предвижда ценообразуването на превозната услуга да се формира свободно на пазарен принцип.
		5. Практически въпроси, свързани с инфраструктурата Достъпът до автогари и координацията на разписанията са критични за качеството на услугата. Считаме, че законът би могъл по-ясно да регламентира принципите на равнопоставеност и прозрачност при ползването на автогарна инфраструктура, за да се избегнат затруднения за превозвачите и неудобства за пътниците. В заключение, Турист Сервиз Холдинг АД подкрепя целта за реформа в сектора и счита, че с допълнителни уточнения и по-силен фокус върху практическото прилагане, новият закон може да създаде по-стабилна и ефективна среда за развитие на автобусния транспорт в България.	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Законопроектът предвижда определянето на цените за автогаровото обслужване, техният максимален размер и условията, при които се извършва актуализацията на този размер да се определят с методика, утвърдена от министъра на транспорта и съобщенията, въз основа на категоризиране на автогарите. Също така е въведена разпоредба, съгласно която в населено място, в което има изградена железопътна гара, задължително да се изгражда автоспирка или при възможност автогара на територията на железопътната гара или в близост до нея, което би улеснило пътниците, ползващи различните видове транспорт за по-бързо и безпроблемно прекачване. Въведено е също така изискването проектирането и изграждането да се извършва като се

				осигурява необходимата интермодалност.
8.	**Светлана Иванова** /по електронен път/ 14.01.2026 г.	Бих искала да представя своите предложения по публикувания в интернет пространството проект на Закон за обществения транспорт-ЗОТ. Считам, че с приемането на нормативния акт ще се регламентират важни обществени отношения. Специално благодаря на министъра на транспорта и съобщенията, както и на екипа, който е поел ангажимента и е разработил текстовете на обсъждания документ. 1. Със ЗОТ се регламентира създаването на Интелигентна система за управление и поддържането на Национална система за единен превозен документ за пътувания. Като правило ще се закупува и издава единен електронен билет, което създава възможност за предварително он-лайн закупуване на билет и гарантиране на пътуването на гражданите с обществен транспорт. Предполагам, че в специалните закони за различните видове транспорт, ще се регламентира, колко по-рано може да бъде закупен, как трябва да изглежда и каква информация, следва да съдържа електронният билет. Изключително важно е, да се съдържа информация за конкретния номер на място и на кого е отговорността по отношение спазването на номерацията на местата. Съответно следва да се регламентира определянето на места за майки с деца и т.н. Следва да има регламентация и по отношение на багажа на пътниците-брой, размер, тегло, маркиране и т.н.	Приема се по принцип	Техническият характер на тези въпроси предполага тяхната уредба в предвидените подзаконови нормативни актове по прилагането на закона. Същевременно са внесени допълнителни уточнения в чл. 19 като се посочва, че клиринговата система извършва превод на приходите към съответния превозвач и е зададен максимален срок за това (не по-дълъг от 7 дни). Създадена е нова ал. 4, съгласно която превозните документи с намаления за тарифни задължения, издадени чрез Националната система за единен превозен документ, се компенсират по реда на наредбите по чл. 46, ал. 1 чрез възложителите на транспортната услуга.
		2. По отношение на разпоредбите на ал. 4 и ал. 5 към чл. 93-предлагам текстът да се прецизира и съобрази с изискванията на ЗАНН, като се вземе предвид, че в процедурата по издаване на наказателно постановление не могат да участват актосъставителите. Така написан текстът регламентира, че „оправомощени длъжностни лица от Министерството на транспорта и съобщенията извършват проверки и съставят АУАН, и същите тези лица издават и наказателни постановления". Наказващият	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са прецизирани, като Министерството на транспорта и съобщенията е заменено с министъра на транспорта и съобщенията. Оправомощени длъжностни лица от министъра на транспорта и съобщенията ще извършват проверки и съставят актове за установяване на административни нарушения, като

		орган, който издава наказателните постановления е различен от актосъставителите.		това не означава, че лицата ще са едни и същи с издаващите наказателни постановления.
		3. По отношение на предвидените в проекта на ЗОТ разписания като част от Междуобщинските транспортни схеми по Раздел V и Градските транспортни схеми по Раздел VI, по които следва да се произнася министърът на транспорта и съобщенията, съгласно чл. 25 и чл. 27, предлагам, да се изисква и мнението на гражданите. Към момента не са ми известни нормативни изисквания за определяне на разписанията на градския транспорт в различните градове, но докато в едни градове на страната ни, градският транспорт е много добре уреден и удобен за жителите и гостите, в други градове – това не е така. Интервалите са в порядъка от 60 до 100 минути.	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Участието на гражданите в планирането на обществения транспорт е заложено в действащите регионални и общински политики, като общините провеждат обществени консултации при изработването и актуализирането на транспортни схеми и планови документи, включително в рамките на Плановете за устойчива градска мобилност. В този смисъл определянето на разписанията на градския и междуобщинския транспорт следва да се осъществява на местно ниво, с отчитане на реалните потребности и мнението на гражданите, докато ролята на министъра при произнасянето по транспортните схеми е преди всичко координационна. Този подход позволява по-добро съобразяване с местните специфики и транспортни нужди.
		4. По отношение на Раздел IV - Би могло да се помисли за водния обществен транспорт по река Дунав в българския участък, от едно населено място, до друго. По думи на очевидци, в миналото, е имало транспортни линии от Силистра/Русе до Видин и т.н. Към момента едно такова придвижване от Русе до Видин с обществен транспорт, не е известно, как може да се осъществи и с каква продължителност. Възлагането на задължение за извършване на обществени услуги за превоз на пътници по вътрешни водни пътища или морски каботаж би следвало да се регламентира и в специалния закон. Благодаря за отделеното време!	Приема се по принцип	Превозът на пътници по вътрешни водни пътища, както и морският каботаж са включени в обхвата на законопроекта. Предвижда се тези превози да са част от Националната транспортна схема. Настоящият законопроект урежда възлагането на обществени услуги за превоз на пътници по всички видове транспорт, поради което не е предвидена регламентация в Закона за морските пространства, вътрешните водни

		Надявам се, че с предвидените нормативни регламентации и практическото им прилагане, обществеият транспорт в страната ни, ще бъде действително удобен и предпочитан за придвижване, както в населените, така и в извън населените места.		пътища и пристанищата на Република България.
9.	**Национално сдружение на общините в Република България** /по официален път/ 14.01.2026 г.	По повод цитирания законопроект, НСОРБ проведе проучване сред общините. Въз основа на обобщените резултати от проучването, предоставяме на Вашето внимание следното становище: I. Принципни бележки Общините изразяват принципната си подкрепа за законопроекта, но същевременно посочват редица проблеми, отнасящи се до фундаментални принципи на транспортната политика, финансовата устойчивост на общините и практическата приложимост на предложените механизми. Най-сериозната загриженост на голяма част от общините - и особено на тези без железопътна инфраструктура на тяхна територия - е свързана с неравнопоставеното според тях третиране на различните видове транспорт в законопроекта. В чл. 15, ал. 2 от проекта, където се регламентира Националният транспортен модел, не се прави изрично разграничение на различните видове обществен транспорт. Още по-проблематичен е чл. 21, ал. 2, според който автобусните линии могат да бъдат включени в Националната транспортна схема само когато на тях няма конкуренция с други видове транспорт или когато обслужват населени места, до които други видове транспорт не достигат. Автобусният транспорт в момента осигурява по-голямата част от междуселищните пътувания в страната. Той достига до най-малките и най-отдалечените населени места, където железопътна инфраструктура никога не е имало и няма да има. Автобусният транспорт също така е най-стабилният вид транспорт - достига до повече населени места, реагира бързо на сезонни икономически промени, може да бъде коригиран при промяна в търсенето без мащабни инфраструктурни инвестиции.	Приема се по принцип	В голямата си част поставените въпроси са получили положително разрешение в подобрения вариант на законопроекта, като по-долу в таблицата са отразени конкретните бележки.

		Фокусирането върху железопътният транспорт за сметка на автобусния може да създаде риск от изкривяване на пазара, води до загуба на пътници от устойчиви автобусни линии, до намаляване на честотата на курсовете и дори до потенциално прекратяване на услуги, които обслужват ежедневни пътувания на граждани. Общините настояват за балансиран, мултимодален подход, при който водещият вид транспорт се определя според капацитета, търсенето, географията и социално-икономическата нужда на всяка конкретна транспортна зона, а не според предварително зададен приоритет. Необходимо е в закона да се заложат конкретни, обективни и измерими критерии за определяне на водещия вид транспорт за всяка транспортна зона, включващи показатели като: капацитет на наличната инфраструктура, реално пътникопотребление, географски особености (релеф, разстояния), икономическа ефективност, качество на услугата (честота, пунктуалност, комфорт), и социална достъпност. Тези критерии трябва да бъдат включени в методиката за изготвяне на Националния транспортен модел. В регионите без железопътна инфраструктура, автобусният транспорт трябва да се разглежда не като допълнение, а като основен гръбнак на мобилността и да получава съответната подкрепа и финансиране. Дори в регионите с железопътна мрежа, автобусният транспорт играе важна роля за осигуряване на по-голяма честота, гъвкавост и обслужване на направления, които не са рентабилни за железницата. Ограничаването на автобусния транспорт само до линии без конкуренция с железопътния ограничава избора на гражданите и може да доведе до влошаване на услугата. Законопроектът изисква в населените места, в които има железопътна гара, задължително да се изгражда автоспирка на територията на гарата или в близост до нея, без да е посочено какво се има предвид под „близост“. Тази неяснота може да доведе до различно тълкуване и проблеми при прилагането. Следващият сериозен проблем, който общините идентифицират, е свързан с финансовия механизъм и		

		разпределението на финансовата тежест между централния и общинските бюджети. Законопроектът в чл. 24, ал. 1, т. 3 и чл. 29 предвижда съфинансиране от бюджетите на съответните общини при организиране на междуобщински транспортни схеми и при компенсиране на социални отстъпки за определени категории пътници. Голяма част от общините отхвърлят принципа на задължително финансиране и настояват той да бъде премахнат или трансформиран в доброволен. Малка част от общините биха могли да приемат съфинансирането само ако то е диференцирано според финансовия капацитет на общината и не надхвърля символичен процент за малките и финансово слаби общини. Общините имат изключително различен финансов капацитет. Столичната община и други големи общини разполагат със значителни собствени приходи и могат да си позволят частично да съфинансират транспортни услуги. Малките планински общини, общините в обезлюдяващи се райони и общините с преобладаващо ромско население имат минимални собствени приходи, съставени предимно от субсидии от централния бюджет, и тяхната способност да съфинансират транспортни услуги е силно ограничена. Тези общини обаче имат най-голяма нужда от субсидиран обществен транспорт, тъй като техните жители са с ниски доходи, нямат алтернативни възможности за придвижване и разчитат на обществения транспорт за достъп до основни услуги. Задължителното съфинансиране от общинските бюджети без диференциация според финансовия капацитет на общината създава сериозна опасност социално необходимите транспортни услуги в бедните региони да бъдат прекратени, което ще задълбочи регионалните неравенства и ще лиши най-уязвимите групи от достъп до мобилност. Общините посочват конкретни проблеми в настоящото финансиране на автомобилния транспорт - недостатъчни средства от централния бюджет за покриване на загубите на превозвачите и системно забавяне на тези средства, което води до невъзможност превозвачите да покриват навременно ежемесечните си		

		разходи и застрашава устойчивостта на услугата. Групите правоимащи за компенсациите в транспорта към момента са определени с Постановление на Министерския съвет. Необходимо е законът да делегира изрично правомощието на Министерския съвет да определя и актуализира тези групи, за да се избегне необходимостта от промяна на закона при всяка промяна в политиката. Особено проблематично е обстоятелството, че докато за железопътния транспорт чл. 48 от проекта предвижда субсидиите да се предоставят авансово на превозвача, за автобусния транспорт такова авансово плащане не е предвидено. Това създава допълнително неравнопоставено третиране и поставя автобусните превозвачи в по-неблагоприятна позиция относно тяхната ликвидност и способност да предоставят услугата. Липсват също така специални стимули или преференциални условия за общини в планински и слабо населени райони, където транспортното обслужване е обективно по-скъпо и по-трудно поради разпръснатото население, лошото състояние на пътищата и ниския пътникопоток. Механизмът за финансиране не дава достатъчно гаранции, че социално необходимите, но икономически нерентабилни линии ще продължат да съществуват. Не е ясно как ще се компенсира превозвачът при намаляване на средствата от централния бюджет. Не е ясно дали и как ще се субсидират минималните три транспортни връзки дневно за всяко населено място, които чл. 15, ал. 2 предвижда националният транспортен модел да изследва възможността за осигуряване. Общините настояват за ясен, прозрачен и предвидим механизъм за субсидиране, който осигурява пълно или преобладаващо финансиране от държавата за социално необходимите линии. В чл. 51 е предвидено, че разпоредбите на Глава пета за възлагането на задължения за извършване на обществени услуги за превоз на пътници, включително и финансирането от държавния бюджет за компенсациите за отделни категории пътници, няма да се прилагат за превоза на пътници с трамвай и метро. Не е ясно дали това означава,		

		че правата за пътуване с намаление или безплатно за определените категории пътници няма да могат да бъдат приложени спрямо този вид транспорт, или че финансирането ще се осъществява по друг ред. Необходимо е изрично уточняване. Другият проблем е свързан с терминологията и разбирането на структурата на транспортните схеми. Законопроектът в §4 от Преходните и заключителни разпоредби предвижда отмяна на чл. 17-22 от действащия Закон за автомобилните превози, където са регламентирани общинските транспортни схеми. Вместо термина „общинска транспортна схема“, новият закон въвежда терминологията „междуселищна транспортна схема“ за транспорта в рамките на територията на една община и „междуобщинска транспортна схема“ за транспорта между две или повече общини. Считаме, че закона следва да уреди междуселищните транспортни схеми. Необходимо е да се заложат изрични текстове, които гарантират автономията на общините в планирането на транспорта на тяхна територия и доброволния характер на междуобщинското сътрудничество. Множество общини посочват, че предвидените срокове в законопроекта са прекалено кратки и не отчитат реалността на административния капацитет на общините и сложността на процедурите. Най-проблематичен е срокът за съгласуване на транспортни схеми. Макар законопроектът да не посочва изрично срок за съгласуване, практиката показва, че подобни срокове обикновено са в рамките на тридесет дни. За малки общини изготвянето на транспортна схема, провеждането на обществено обсъждане, събирането на становища от заинтересовани страни и съгласуването с други институции в рамките на 30 дни е практически неосъществимо, особено при сложни междуобщински схеми, които изискват координация между множество общини. Общините настояват да се установят конкретни срокове за произнасяне на всяка институция в процеса на		

		утвърждаване на транспортните схеми, а срокът за съгласуване да се удължи от 30 на 45 дни и да се въведе принципа на мълчаливо съгласие при непроизнасяне в срок. По отношение на междуобщинските транспортни схеми и градските транспортни схеми е определено, че Министерството на транспорта и съобщенията прави преценка за съответствие с Националната транспортна схема на решенията на общинските съвети. В законопроекта не е описана процедурата за оспорване на отказ за потвърждение на тези решения от страна на Министерството, което оставя общините без ясна правна защита при евентуално необосновано отхвърляне на техните транспортни схеми. Освен сроковете, общините посочват, че процедурите за междуобщинско сътрудничество не са достатъчно детайлно разписани в законопроекта. Раздел 5 на проекта, посветен на споразумението между общини, съдържа общи принципи, но липсват конкретни правила за реда на преговорите, критериите за избор на водеща община, стимулите за водещата община, механизма за разрешаване на спорове при непостигане на съгласие. Множеството общини изразяват загриженост относно липсата на ясни правомощия на общините в процеса на планиране и изпълнение на транспортните схеми, особено при междуобщинско сътрудничество, където не е ясно как се взимат решенията при разногласие между участващите общини. Особено проблематичен е въпросът за стимулите на водещата община. Общините посочват, че в чл. 29 и чл. 30 трябва да се заложат ясни параметри какви ще бъдат стимулите за водещата община, предвид че поемането на нови курсове води със себе си допълнително обезпечаване със средства от общински бюджет, по-голям брой подвижен състав и не на последно място наличието на повече шофьори, техници и контролиращ персонал. Без реални стимули - финансови, административни или под друга форма - трудно може да се очаква, че общини доброволно ще поемат ролята на водеща община и свързаните с нея допълнителни отговорности и разходи.		

		Законопроектът предвижда, че само водещата община възлага превозите по междуобщинската схема. Множество общини предлагат в Глава трета - Сътрудничество между общините и интегриран транспорт, да се разшири с разпоредби относно възможността в споразумението да се разпределят отговорностите по възлагане на превозите, планирането, финансирането и управлението на интегрираните превозни услуги между две и повече общини, а не само на водещата община. Това би дало гъвкавост на общините да организират сътрудничеството по начин, съобразен с техните специфични условия и капацитет. Следващият проблем е свързан с противоречията и неясnотите около системата „бонус-малус“. Общините посочват проблеми в текстовете на чл. 47, ал. 4 и ал. 5. Съгласно ал. 4, системата „бонус-малус“ се прилага от възложителите на обществени услуги, което означава от общините в качеството им на възложители на транспортни услуги. Съгласно ал. 5 обаче, министърът на транспорта и съобщенията и общините прилагат системата „бонус-малус“ при определяне размера на дължимите субсидии по закона. Това създава объркване - кой точно прилага системата и на кой етап. Общините поставят въпроса как ще бъдат покрити загубите на превозвачите, ако има намаляване на средствата за субсидиране поради прилагане на системата „бонус-малус“; как се съотнася системата с изискването за избягване на свръхкомпенсиране по Регламент 1370/2007; правото за налагане на бонуси и малуси следва ли да бъде на кметовете-възложители, както е в действащото законодателство. Тези въпроси показват, че текстовете за системата „бонус-малус“ не са достатъчно прецизирани и могат да доведат до конфликти между възложители и превозвачи и дори до невъзможност за практическо прилагане на системата. Основната цел на системата „бонус-малус“ е да стимулира качеството на транспортните услуги чрез финансови санкции при неспазване на договорените показатели и финансови позитиви при надхвърляне на		

		стандартите. За да функционира ефективно, системата изисква ясно дефинирани ключови показатели за ефективност, прозрачна методика за измерването им, справедлив механизъм за определяне размера на бонусите и малусите и гаранции, че малусите няма да доведат до прекомерна финансова тежест върху превозвачите, която да застраши устойчивостта на услугата. Законопроектът не съдържа тази степен на детайлност и препраща към подзаконови актове, но в самия закон трябва да има ясна рамка. Понятието „тарифно задължение“ се използва относно финансирането, но проекта на закон не го урежда самостоятелно, освен общите принципи. Необходимо е проекта на закон да съдържа основната рамка на тарифното задължение - какво съдържа, как се изчислява компенсацията, как се определят таксите и други подобни въпроси, които са съществени за прилагането на финансовия механизъм. Малките и планински общини акцентират върху липсата на достатъчна подкрепа за техните специфични нужди. Малките общини имат ограничен административен капацитет за справяне със сложните процедури, предвидени в законопроекта. Малките общини често имат само един или двама служители, които се занимават с транспортни въпроси, и същевременно тези служители имат и други задължения. Изготвянето на транспортни схеми, провеждането на обществени поръчки, управлението на договори, отчитането на ключови показатели, координацията с други институции - всичко това изисква значителен административен ресурс, с който малките общини не разполагат. Освен това, малките общини се сблъскват с проблема на липса на кандидати при обществени поръчки. Поради малкия обем на услугите - често става въпрос за един или два автобуса, обслужващи няколко малки села с общо население от няколкостотин души - превозвачите не проявяват интерес. Големите превозвачи не се интересуват от толкова малки договори, а местните малки превозвачи често не отговарят на всички изисквания на		

		Закона за обществените поръчки или не могат да предоставят необходимите гаранции. Резултатът е, че обществените поръчки не се реализират, общините остават без превозвачи и транспортното обслужване се прекратява. Общините предлагат регламентиране на облекчени процедури за малки общини - разработване на типови технически спецификации и договори, задължителни за използване от Министерството на транспорта и съобщенията, което ще спести време и усилия на общините; облекчени изисквания за кандидати при малки поръчки, които да направят участието по-достъпно за малки местни превозвачи; възможност за дългосрочни договори до максимално допустимия срок по Регламент 1370/2007 (10 г.), което да осигури стабилност и предвидимост както за общините, така и за превозвачите. В законопроекта е предвидено изискване за възлагане на превоза по Закона за обществените поръчки или Закона за концесиите, но не е отразена възможността за възлагането им на вътрешен оператор, както и тази за така наречените малки поръчки по смисъла на Регламент 1370/2007. Необходимо е изрично регламентиране в закона на условията за пряко възлагане на вътрешен оператор и на критериите за малки поръчки. Друг аспект на подкрепата за малките общини е свързан със зелената трансформация. Законопроектът насърчава използването на екологични автобуси - електрически или работещи на водород. За малките общини е практически невъзможно да направят такива инвестиции със собствени средства. Електрическите автобуси струват два до три пъти повече от дизеловите, а изграждането на зарядни станции изисква допълнителни инвестиции. Малките общини нямат финансов капацитет за това. Необходимо е законът да предвиди преференциални програми и специални механизми за съфинансиране на закупуването на екологични превозни средства и изграждане на зарядна инфраструктура специално за планински общини и общини в слабо населени райони, като държавата поема значителна част от разходите. Без такава подкрепа,		

		зелената трансформация на транспорта ще се случи само в големите градове, а малките общини ще останат с амортизиран и замърсяващ транспорт. Следващият основен проблем е свързан с търговските превози. Общините поставят няколко важни въпроса относно търговските превози - превози, които се осъществяват от частни превозвачи без договор за обществена услуга, но по редовни линии срещу заплащане от пътниците. Необходимо е законът изрично да уреди: ще се изисква ли съгласуване на разрешенията за извършване на търговски превоз с кметовете на общините, на чиято територия ще се извършва; ще бъдат ли допустими търговски превози по градските, междуселищните и междуобщинските линии, които са част от утвърдените транспортни схеми; при какви условия ще се допускат търговски превози по направления, които се субсидират от публични средства. Това са съществени въпроси, защото търговските превози могат да създадат нелоялна конкуренция на субсидирания обществен транспорт - частен превозвач може да обслужва само рентабилните часове и направления, като оставя на общината задължението да обслужва нерентабилните, което нарушава икономическата устойчивост на цялата система. Що се отнася до превоза по заявка, общините посочват, че в законопроекта не е посочено при какви условия и критерии този вид превоз ще бъде допустим. Необходимо е да има ясни критерии - например население на населеното място под определен брой или среден дневен пътникопоток под определен брой - при които общината може да въведе превоз по заявка. Без подобни критерии, съществува риск от злоупотреба или от несъответствие между приложението на този способ в различните общини. Общините изрично подкрепят въвеждането на превоза по заявка като алтернатива за малките и слабо населени места, но настояват за ясни законови критерии. Необходимо е да се въведе разпоредба, която делегира на Министерския съвет правомощието да определя и актуализира с постановление групите правоимащи лица за		

		компенсации в обществения транспорт. Тези групи да включват социално уязвими групи, лица с увреждания, ученици и студенти, пенсионери и други нуждаещи се лица. Важно е да се отбележи, че законопроектът в §2 ПЗР предвижда забрана за включване на нови автобусни линии в утвърдените транспортни схеми до 31 декември 2026 г., с изключение на основните вътрешноградски линии, и за срок на договорите за възлагане на обществени превози на пътници по действащите схеми. Не е ясно как ще се процедира в периода 2027-2029 г., тъй като липсва условие за предоговаряне на възложените превози по Закона за обществените поръчки или по Закона за концесиите, които имат по-дълъг срок от края на 2026 г. Освен това, липсват и други разпоредби относно преходния режим за преминаване към новия закон през 2029 г., когато той влезе в сила - срокове на действие на старите договори, транспортни схеми, срокове за отразяване в новите информационни системи и други подобни въпроси, които са важни за безпроблемното прилагане на реформата.		
		II. Конкретни предложения 1. По чл. 15, ал. 2 При изготвянето на националния транспортен модел да се добави изискване за осигуряване на равнопоставеност между различните видове транспорт, като се отчитат географските, демографските и икономическите особености на отделните региони. Водещият вид транспорт да се определя според капацитета, търсенето и социално-икономическа нужда на всяка транспортна зона. При липса на железопътен транспорт на определена територия, автобусният транспорт да се разглежда като равностоен и да получава съответните стимули, подкрепа и финансиране. Да се регламентира, че в методиката за изготвяне на Националния транспортен модел се включват конкретни, обективни и измерими критерии за определяне на водещия вид транспорт за всяка транспортна зона,	Приема се по принцип	Националният транспортен модел ще събира, обработва и анализира данни за транспортното търсене и предлагане, както и за връзките между населените места. Той ще обхваща всички видове обществен транспорт и ще отчита демографските, икономическите и териториалните характеристики на страната с цел идентифициране на реалните транспортни потребности по региони и направления. В този смисъл следва да се отчете, че законопроектът вече въвежда балансиран подход при планирането на транспортната система. В съответствие с

		включващи показатели като: капацитет на наличната инфраструктура, реално пътникопотребление, географски особености (релеф, разстояния), икономическа ефективност, качество на услугата (честота, редовност, комфорт), и социална достъпност. Мотиви: Предложението осигурява равнопоставеност между видовете транспорт и гарантира, че автобусният транспорт няма да бъде дискриминиран в регионите без железопътна инфраструктура. Конкретните критерии предотвратяват субективизъм и осигуряват прозрачност при вземане на решения.		дългосрочните национални и европейски транспортни политики, железопътният транспорт е определен като основа за планирането на Националната транспортна схема, без да се изключва развитието и подкрепата на автобусния транспорт, особено в територии без железопътна инфраструктура.
		2. По чл. 19 Да се регламентира, че превозните документи, издадени чрез системата за единен превозен документ, се компенсират по реда на Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт. Мотиви: Осигуряване на финансово покритие на разходите за компенсиране на превозните документи, издадени чрез новата електронна система.	Приема се	Внесени са допълнителни уточнения в чл. 19 като се посочва, че клиринговата система извършва превод на приходите към съответния превозвач и е зададен максимален срок за това (не по-дълъг от 7 дни). Създадена е нова ал. 4, съгласно която превозните документи с намаления за тарифни задължения, издадени чрез Националната система за единен превозен документ, се компенсират по реда на наредбите по чл. 46, ал. 1 чрез възложителите на транспортната услуга.
		3. По чл. 20, ал. 3 и ал. 4; чл. 21, ал. 2 Чл. 20, ал. 3 Разписанията от Националната транспортна схема да служат като основа за планирането и изготвянето на основната транспортна схема, междуобщинските, градските и междуселищните транспортни схеми, като се осигурява равнопоставеност между различните видове транспорт според реалното търсене и географските особености на съответната територия. Мотиви: включване на междуселищните схеми в координираното планиране и балансиран подход при определяне на приоритетите между различните видове транспорт.	Не се приема	Определянето на приоритетна роля на железопътния транспорт в националната транспортна схема е насочено към постигане на устойчива и ефективна транспортна система, съобразена с дългосрочните национални и европейски политики в областта на транспорта, опазването на околната среда и регионалното развитие. Въпреки това, законопроектът не въвежда абсолютен превес на железопътния транспорт, а предвижда балансиран и координиран

				подход за развитие на различните видове обществен транспорт. При разработването на Националната транспортна схема е отчетена необходимостта от развитие и ефективно функциониране на автобусния транспорт, като в съответствие с националната политика се предвижда разписанията на влаковете да бъдат в основата за неговото планиране.
		Чл. 20, ал. 4 Министърът на транспорта и съобщенията да актуализира Националната транспортна схема не на всеки 2 г., а поне веднъж годишно или при необходимост. Актуализацията да се извършва съгласно методика, приета с наредба на министъра на транспорта и съобщенията, която включва обективни критерии за оценка на транспортните нужди. Мотиви: Двугодишният срок е прекалено дълъг за динамично променящите се транспортни нужди на населението. Методиката осигурява прозрачност и обективност при актуализациите.	Приема се частично	Член 20 от законопроекта е редактиран. В ал. 6 от настоящия законопроект се предвижда Националната транспортна схема да се актуализира ежегодно или при съществена промяна в социално-икономическите условия, транспортното търсене или технологичното развитие. В подзаконов нормативен акт – наредбата по чл. 22, ще бъдат описани обективните критерии за оценка на транспортните нужди.
		Чл. 21, ал. 2 Основната транспортна схема за обществените услуги по автомобилния транспорт да включва разписанията на междуобщинските линии без ограничението, че това е допустимо само когато няма конкуренция с други видове транспорт. Автобусният транспорт да може да се осъществява и при наличие на железопътен транспорт, ако е налице доказана необходимост и потребителско търсене или ако осигурява по-голяма честота и гъвкавост на обслужването. Мотиви: Осигурява се реален избор за пътниците и се предотвратява монополизация на транспортното обслужване само от един вид транспорт, като се зачита	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. С разпоредбите на наредбата по чл. 22 ще бъдат предвидени допълнителни правила за транспортно планиране и координацията между транспортните схеми и видовете транспорт.

		фактът, че различните видове транспорт имат различни предимства.		
		4. Да се създаде нов чл. 22а, който да урежда междуселищния транспорт. Трябва да се предвиди, че общините могат да разработват междуселищни транспортни схеми за превози по редовни линии между населените места на територията на общината - свързващи селата с общинския център и помежду им - когато тези превози не са включени в основната транспортна схема от национално значение. Междуселищните транспортни схеми да се разработва от кмета на общината и да се приемат с решение на общинския съвет. Схемите да може да предвиждат автобусни спирки във всички населени места на общината - не само в общинския център - като начални, крайни или междинни точки на маршрутите. След като общинският съвет приеме междуселищна транспортна схема, същата да се подава до министъра на транспорта и съобщенията чрез електронната система за управление на обществения транспорт. Министърът на транспорта и съобщенията да се произнася в срок от 30 дни, и след неговото потвърждение схемата може да бъде включена в Националната транспортна схема. След това кметът на общината може да пристъпи към възлагане на превозите по тази схема. Мотиви: В законопроекта липсва уредба на транспорта между населените места в рамките на една община. Градската транспортна схема по чл. 27 урежда само градския транспорт - автобусите, които се движат в чертите на един град или градско населено място. Основната транспортна схема по чл. 21 урежда междуградския и междуобщински транспорт от национално значение - големите автобусни и железопътни линии, които свързват градовете в страната. Между тези две транспортни схеми остава голяма празнина - липсва уредба за автобусните линии, които свързват селата с общинския център, или които свързват селата помежду им в рамките на една община.	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Междуселищният транспорт в рамките на съответната община е включен като част от общинската транспортна схема в законопроекта, предвид необходимостта от осъществяване на координация и контрол от страна на общните върху предоставяната услуга на тяхната територия. В законопроекта е разписан ред за разработването и утвърждаването на междуобщинската транспортна схема.

		За общините обаче точно този междуселищен транспорт е жизненоважен. Населението на селата разчита на него за достъп до общинския център, където са училищата, здравните заведения, административните услуги, магазините. Без ясна правна уредба общините не знаят как да организират този транспорт, как да го възлагат, как да го субсидират.		
		5. По чл. 24, ал. 1, т. 3 Да се посочи изрично, че съфинансирането от общинските бюджети е доброволно и се определя в споразумението между участващите общини. За общини, които желаят да съфинансират, размерът се определя диференцирано, като се вземат предвид броят на населението и географските особености на общината. Мотиви: За общините, които биха желали да съфинансират, да се прилага диференциран подход, защитаващ малките и финансово слаби общини от непосилна финансова тежест.	Не се приема	Междуобщинската транспортна схема касае интегрирането на транспортната услуга между две или повече общини. Интегрирането на транспортната услуга обикновено е предмет на европейски проекти, за което е необходимо задължително съфинансиране от бенефициентите. В конкретния случай съфинансиренто касае изграждането на интегрираната система за предоставяне на услугата. В случай че разписания от тези схеми не попадат в обхвата на субсидираните от държавата линии, необходимите средства за осъществяването на услугата биха могли да бъдат осигурени от бюджетите на съответните общини.
		6. Да се създаде нов член 25а, който да въведе срокове за произнасяне на различните институции при съгласуване на транспортни схеми. Министерството на транспорта и съобщенията да има срок от 45 дни да се произнесе по предложена транспортна схема. Изпълнителната агенция „Автомобилна администрация“ да има срок от 30 дни. Всички други заинтересовани институции, чието становище се изисква, да имат срок от 20 дни. Ако някоя институция не се произнесе в определения за нея срок, да се счита че е налице мълчаливо съгласие за предложената транспортна схема. Ако Министърът на транспорта и съобщенията откаже да	Приема се частично	Текстовете на законопроекта са актуализирани. Предвидени са срокове за произнасяне, както и ред за административно обжалване.

		потвърди транспортна схема, общинският съвет да има право да обжалва този отказ по общия ред на АПК. Мотиви: Законопроектът не определя конкретни срокове за произнасяне на институциите при съгласуване на транспортните схеми. Практиката показва че при липса на ясни срокове често се получават забавяния - документите стоят месеци в различни институции без отговор. За малките общини, които нямат достатъчен административен ресурс, всяко забавяне означава, че транспортното обслужване на населението се влошава или дори спира. Предложението въвежда ясни срокове, които са диференцирани според нивото на институцията и сложността на проверките, които трябва да се направят - МТС има най-много време (45 дни), другите институции имат по-малко (20 дни).		
		7. По чл. 27 Да се предвиди, че при невъзможност за постигане на споразумение между общини за изготвяне на междуобщинска транспортна схема в срок от шест месеца от началото на преговорите, всяка община може да продължи самостоятелно да осигурява транспортното обслужване на своята територия. Мотиви: Създаване на гаранции, че гражданите няма да останат без транспорт поради неуспешни преговори.	Не се приема	Сключването на споразумението между общините за предоставяне на интегрирани услуги за превоз на пътници е доброволно. Възлагането на превозите от общинската транспортна схема не е обвързано с интегрирането на междуобщинските транспортни услуги и може да се извършва без нарочна и императивна правна уредба
		8. По чл. 28 Предлагаме да се премахне ограничението в чл. 28, ал. 1, че превозът по заявка се извършва само „в слабо населени места“. Мотиви: Терминът „слабо населени места“ не е легално дефиниран. Не е ясно какво точно означава „слабо населено място“ - дали е населено място с 500 души или с 1000 души. Различните органи могат да тълкуват по различен начин този термин. Освен това считаме, че ограничението е твърде рестриктивно. Превозът по заявка е полезен не само за малките села. Той може да се използва успешно и в градските квартали, където има малко жители и малко	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Терминът „слабо населени места“ отпада от законопроекта. Предвижда се превозът по заявка да се осъществява в населени места, до които няма обществен транспорт, като за съответното населено място ще се осигури свързаност с общинския му център или с най-близката транспортна връзка. В този случай превозът ще се субсидира със средства от държавния бюджет. По изключение превоз на пътници по заявка може да

		пътници, в индустриалните зони извън работното време когато има малко хора, в туристическите зони извън сезона когато пътниците са много по-малко, или за нощен градски транспорт, когато почти няма търсене, но все пак има хора, които се нуждаят от превоз. Във всички тези случаи превозът по заявка би се оказал по-ефективен и икономичен от традиционния автобусен транспорт, който извършва превози по фиксирано разписание, дори когато няма пътници. Предложението ни предоставя на общините да решават къде превозът по заявка е подходящ. Министърът на транспорта и съобщенията ще определи с наредба общите условия и ред за организиране на този вид превоз, а общините ще преценяват дали и къде на тяхната територия да го приложат според местните условия и нужди.		се осъществява в населени места, в които има осигурен обществен транспорт, като в този случай финансирането ще се осигурява от възложителя.
		9. По чл. 29 и 30 Сътрудничеството между общините да се допълни с уредба на конкретни стимули за водещата община в споразумението, напр.: • Приоритетно финансиране от държавния бюджет за модернизация на транспортната инфраструктура; • Допълнителни средства за административно обслужване на междуобщинската схема в размер до пет процента от общата стойност на субсидиите; • Възможност за закупуване на превозни средства със съфинансиране от държавата до осемдесет процента; • Техническа и експертна подкрепа от Министерството на транспорта и съобщенията. Да се предвиди, че в споразумението между общините може да се предложи разпределение на отговорностите по възлагане на превозите, планирането, финансирането и управлението на интегрираните превозни услуги между две и повече участващи общини, а не само на водещата община, като се определят ясни критерии за разпределение на тези отговорности и механизъм за координация. Мотиви: Осигуряване на стимули за общините да поемат ролята на водеща община в междуобщинското	Не се приема	Не е целесъобразно и противоречи на местното самоуправление създаването на законови текстове, които да задължават общините да си сътрудничат. В чл. 23 от подобрения законопроект ясно е описано, че общините си сътрудничат за съвместното планиране, възлагане, финансиране и управление на интергрирани услуги за превоз на пътници. За тази цел съответните общини сключват споразумение, което урежда правата и задълженията на участващите общини, включително финансов модел с прогнозни разходи, приходи и необходимо съфинансиране от бюджетите на съответните общини, като водещата община изпълнява функциите на орган за предоставяне на итегрирани услуги за превоз на пътници от името на всички страни по споразумението. Същевствуват европийски програми, които

		сътрудничество, което е свързано с допълнителни административни, финансови и организационни тежести. Възможността за разпределение на отговорностите дава гъвкавост на общините да организират сътрудничеството по начин, съобразен с техните специфични условия и капацитет.		осигуряват финансиране на общините.
		10. По чл. 34 Да се добави изискване, че в населените места, в които има железопътна гара, задължително се изгражда автоспирка на територията на гарата или в радиус до 200 м. от нея, или на разстояние, позволяващо пешеходно придвижване до 3 мин. Конкретните параметри да се определят с наредба на министъра на транспорта и съобщенията. Мотиви: Ясна дефиниция на понятието „близост“, което предотвратява различното тълкуване и осигурява реална интермодалност.	Приема се частично	В законопроекта е разписана разпоредба, съгласно която в населено място, в което има железопътна гара, задължително се изгражда автоспирка или при възможност – автогара, на територията на железопътната гара или в близост до нея. Необходимата площ за изграждане на автогари и автоспирки се определя по нормативи, разписани в Наредба № 7 от 22.12.2003 г. за правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството. Текстовете на проекта са редактирани.
		Да се предвиди, че с наредба на министъра на транспорта и съобщенията се уреждат критериите и методиката за определяне на таксите за ползване на автогари, като се отчитат експлоатационните разходи, инвестициите в инфраструктурата и необходимостта от достъпни цени за превозвачите. Мотиви: Предотвратяване на необосновано високи такси от страна на собствениците на автогари, които биха оскъпили транспортните услуги и биха могли да доведат до отказ на превозвачи да обслужват определени направления.	Приема се	Законопроектът предвижда определянето на цените за автогаровото обслужване, техният максимален размер и условията, при които се извършва актуализацията на този размер да се определят с методика, утвърдена от министъра на транспорта и съобщенията.
		11. По чл. 42 Да се въведе ясна уредба как общините могат да възлагат	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. В чл. 41, чл. 2 от законопроекта се

		транспортни услуги в съответствие с Регламент 1370/2007: • Когато общината предоставя транспортни услуги чрез концесия, трябва да спазва изискванията за услуги от общ икономически интерес съгласно европейския Регламент 1370/2007. • Общината да може да възложи директно транспортната услуга на вътрешен оператор - това е фирма, която е собственост на общината или която общината контролира по начин подобен на контрола върху собствените си отдели и служби. За да се ползва тази възможност операторът трябва да извършва по-голямата част от работата си на територията на общината която го е създала, а не да работи на свободния пазар за други клиенти. • Общината да може да възложи директно транспортна услуга без конкурс когато става въпрос за малка поръчка - договор със стойност под 1 000 000 евро годишно или обслужване под 300 000 км. годишно. Мотиви: Регламент 1370/2007 дава три възможности за директно възлагане на транспортни услуги без конкурс. Вътрешният оператор е когато общината сама предоставя услугата чрез собствена фирма която е под нейн пълен контрол. Малката поръчка е когато обемът на услугата е толкова малък че не си заслужава сложна процедура. Има и възможност за директно възлагане когато няма интерес от частни оператори. Законопроектът само предвижда, че услугите трябва да се възлагат по Закона за обществените поръчки или Закона за концесиите, но не урежда изрично тези три изключения от европейския регламент. За малките общини, обществените поръчки на малки стойности са основният начин да организират обществения транспорт. Когато говорим за два-три автобуса които обслужват няколко малки села, стойността на договора е много под един милион евро годишно. В такива случаи изискването за открита процедура е прекомерна тежест за малката община и често няма кандидати защото големите превозвачи не се интересуват		регламентира договор за извършване на обществена услуга да може да се възложи пряко при условията на чл. 5, параграф 2, 4 и 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, в т.ч. и на вътрешен оператор.

		от толкова малки договори. Вътрешният оператор също е важна възможност особено за средните и по-големите общини които вече имат общински транспортни предприятия по Закона за общинската собственост, а не по Търговския закон. Тези предприятия са създадени и работят от десетилетия. Изричното посочване на тези възможности в закона не създава нови права - те вече съществуват в европейския регламент.		
		12. По чл. 47 12.1. Да се предвидят екологични стимули за общините: • Общините, които са закупили със собствени средства или са съфинансирали закупуването на екологични превозни средства и/или са изградили зарядна инфраструктура, получават допълнителни стимули при определяне на субсидиите, напр. до определен размер от извършените разходи. • Държавата осигурява преференциални програми и специални механизми за съфинансиране на закупуването на екологични превозни средства и изграждане на зарядна инфраструктура за планински общини и общини в слабо населени райони със съфинансиране от държавата. Мотиви: Стимулиране на зелената трансформация на обществения транспорт чрез финансова подкрепа за общините, които инвестират в екологични технологии, и специално подкрепа на малките общини, които нямат собствен финансов капацитет за такива инвестиции. 12.2. Прередактиране на ал. 4 и ал. 5: • Системата „бонус-малус“ да се прилага от възложителите на обществени услуги при изпълнение на договорите за превоз съгласно правилата, определени в договора или споразумението и въз основа на ключови показатели за ефективност, утвърдени с наредба на министъра на транспорта и съобщенията. Правото за налагане на бонуси и малуси да се упражнява от кметовете-възложители. • При определяне размера на дължимите субсидии по този закон министърът на транспорта и съобщенията и	Не се приема	Законът следва да гарантира равнопоставени условия спрямо всички транспортни оператори, както общински предприята, така също и частни превозвачи, които използват собствени средства за закупуването на подвижен състав. Същвствуват европейски програми, които осигуряват финансиране на общините за закупуване на превозни средства. Средствата от държавния бюджет по този закон се предоставят за субсидии за компенсиране на задължението за превоз на пътници и компенсации за изпълнението на тарифното задължение за превоз на пътници и не могат да бъдат под формата на стимули.

		общините отчитат прилагането на системата „бонус-малус“ от кметовете-възложители, като се избягва свръхкомпенсиране съгласно Регламент 1370/2007, а правилата за прилагане на системата се определят в методика, приета с наредбата наредба на министъра на транспорта и съобщенията. • При намаляване на субсидиите поради прилагане на малуси, превозвачът може да поиска преразглеждане на договора за обществена услуга или прекратяване на договора без неустойка, ако намалението надхвърля определен размер от годишната стойност на субсидията. Мотиви: Отстраняване на противоречията между кой прилага системата и на какъв етап и гаранции, че тя няма да доведе до свръхкомпенсиране, което би било нарушение на правилата за държавни помощи. Защитният механизъм за превозвачите при прекомерни малуси осигурява устойчивост на услугата.	Не се приема	Текстовете на проекта са прецизирани. Системата „бонус–малус“ ще се прилага само за коригиране на размера на разумната печалба. Законопроектът предвижда гарантиран минимален размер на разумната печалба.
		13. По чл. 48 Да се предвиди, че субсидиите за компенсиране на задължението за превоз на пътници с автомобилен транспорт по междуселищни и междуобщински линии се предоставят на превозвача авансово по същия ред както за железопътния транспорт, като се извършва окончателно уравняване въз основа на отчетените данни за превозени пътници. Мотиви: Осигуряване на равнопоставеност между превозвачите на различни видове транспорт и гарантира ликвидността на автобусните превозвачи, които в момента получават субсидиите със значително закъснение, което застрашава способността им да изпълняват услугата.	Не се приема	Субсидиите за компенсиране на задължението за превоз на пътници с автомобилен транспорт не могат да се предоставят на превозвача авансово по същия ред, както за железопътния транспорт, като се извършва окончателно уравняване въз основа на отчетените данни за превозени пътници, тъй като: Предоставянето на средствата за компенсиране на автобусните превози се осъществява, като предвидените за целта в държавния бюджет общо средства се разпределят и предоставят авансово на общините по тримесечия. Общините в Република България са 265, а превозвачите, притежаващи лиценз на Общността за международен автобусен превоз на пътници и лиценз за извършването на обществен превоз на пътници на територията на

				Република България към 29.01.2026 г. са: 1450 бр. Общините предоставят средствата за компенсации на превозвачи, с които имат сключени доовори или извършват превози на тяхна територия, на база изминати километри и брой издадени превозни документи на правоимащи пътници от тяхната община, от разпределените авансово на общината средства. Ако средствата се предоставят авансово от общината на превозвача, при установено впоследствие свръхкомпенсиране – предоставени повече средства спрямо отчетени издадени превозни документи по намалени цени за правоимащи пътници, компенсациите следва да се възстановят на общината и впоследствие от общината в държавния бюджет и не би могло да се извърши преразпределение и предоставяне на средствата в общини, където е отчетен недостиг от компенсации, поради издадени по-голям брой по намалени цени превозни документи. В автомобилния транспорт, с оглед големия брой превозвачи и процеса на разпределяне и преразпределяне на определяните в държавния бюджет общо средства за компесации, авансовото преоставяне на средствата на превозвачите би затруднило и нарушило принципа и възможността за тяхното преразпределяне, като недостигът бъде компенсиран с излишъка по общини.

		14. По чл. 51 Да се прецизира чл. 51, като се добави, че разпоредбите на Глава пета не се прилагат за определяне размера на субсидиите и механизма на финансиране за превоз с трамвай и метро, но правата на отделните категории пътници за преференциални или безплатни пътувания се прилагат и за тези видове транспорт, като редът за тяхното компенсиране се определя с наредба на Министерския съвет. Мотиви: Осигурява се яснота, че преференциалните права на пътниците важат и за трамвай и метро, но финансовият механизъм е различен от този за останалите видове транспорт.	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани.
		15. Да се създаде нов чл. 51а, който да установи основната уредба на тарифното задължение на превозвачите. Тарифното задължение означава че превозвачът е длъжен да прилага утвърдените цени на билетите за различните категории пътници и за различните зони. Например да прилага намалените цени за ученици, студенти, пенсионери и хора с увреждания които имат право на отстъпки, както и различните цени за различни разстояния или зони в транспортната мрежа. Министърът на транспорта и съобщенията трябва да издаде наредба, която определя как точно се изчислява компенсацията която превозвачът получава за това че превозва пътници с преференциални цени. Същата наредба трябва да определи и процедурата как се утвърждават цените на билетите и как се актуализират когато има промени в разходите или други обстоятелства. Когато няколко общини работят заедно в интегрирана транспортна схема, те трябва да координират цените на билетите помежду си съгласно споразумението което са сключили. Това е важно за да могат пътниците да се движат свободно между общините с еднакви или съвместими билети. Мотиви: В законопроекта на много места се споменава понятието „тарифно задължение“ - че превозвачът има тарифно задължение, че му се компенсира тарифното	Приема се	Внесени са допълнителни уточнения в чл. 19 като се посочва, че Клиринговата система извършва превод на приходите към съответния превозвач и е зададен максимален срок за това. Цената на единния превозен документ се определя автоматично като сбор от цената на отделните превозни документи, включени в него. Министерството на транспорта и съобщенията няма да налага единни тарифи. Създадена е нова ал. 4, съгласно която превозните документи с намаления за тарифни задължения, издадени чрез Националната система за единен превозен документ, се компенсират по реда на наредбите по чл. 46, ал. 1 чрез възложителите на транспортната услуга. С цел гарантиране свободата при ценообразуване от проекта са отпаднали разпоредбите даващи право на общините да фиксират правилата за тарифиране и ценообразуване на услугите по междуобщинските и

		задължение, че получава субсидия за изпълнение на тарифното задължение. Но никъде в закона не е уредено значението на това понятие. Общините не знаят точно какво задължение налагат на превозвача. Превозвачите не знаят точно какво трябва да правят и за какво ще получават компенсация. Особено неясно е как се изчислява компенсацията. Когато превозвачът превозва ученик с билет на половин цена, той губи приходи. Държавата или общината трябва да му компенсира тази загуба. Но как точно се изчислява - дали е пълната разлика между нормалната и преференциалната цена, дали се отчитат някакви корекции, дали има максимални тавани? Това не е уредено. Също така не е ясно как се определят самите цени на билетите. Кой ги утвърждава? По какви критерии? Как се променят когато има инфлация или когато се покачват разходите на превозвача за гориво или заплати? Липсва процедура. При интегрираните транспортни схеми, където две или повече общини работят заедно проблемът става още по-сложен. Ако всяка община си има свои цени и свои правила, пътникът който пътува между общините не знае колко точно трябва да плати. Трябва да има координация на цените, но законът не урежда как се прави тя.		градски транспортни схеми – чл. 85 и чл. 86 от първоначалния проект.
		16. Предлагаме чл. 54, ал. 3 да се допълни с изискване, че преди Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ да вземе решение дали да разреши или откаже търговски превоз по линия, където има обществена услуга, задължително да изиска становище от общината, която е възложила обществената услуга. Мотиви: Общината е запозната най-добре с всички детайли на възложената от нея обществена услуга и потребностите на обслужваното население - дали линията работи на загуба или печалба, кои часове са рентабилни и кои не, какъв е размерът на субсидията и т.н. Общината може обективно да прецени дали ако частният превозвач отнеме печелившите часове или направления, това ще	Не се приема	Издаването на разрешение от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ ще бъде след извършвана оценка на икономическото равновесие и при спазване на изискванията, разрисани в наредбата по чл. 22 от коригирания законопроект.

		направи обществената услуга икономически невъзможна или ще намали в малка степен приходите, без негативни последици за транспортната достъпност на обслужваното население.		
		17. По § 2 ПЗР Да се уточни режимът на забраната по § 2 ПЗР като се предвиди че забраната се прилага до 31 декември 2028 г. В срок до 30 юни 2028 г. общините и превозвачите могат да предоговорят действащи договори, за да ги приведат в съответствие с изискванията на новия закон. Договори сключени или удължени след 1 януари 2027 г. трябва да съдържат клауза за привеждане в съответствие с новия закон при влизането му в сила. Старите транспортни схеми остават в сила до утвърждаване на нови схеми по реда на новия закон но не по-дълго от 31 декември 2029 г. Мотиви: Осигуряване на плавен преход от действащия към новия законодателен режим.	Приема се частично	Текстовете на проекта са редактирани. В Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта е предвидено възложителите на обществени услуги за превоз на пътници с автомобилен транспорт да приведат в съответствие действащите договори с утвърдените в Националната транспортна схема разписания в срок до 6 месеца от утвърждаването на Националната транспортна схема.
		18. Да се създаде преходна разпоредба, според която Министерството на транспорта и съобщенията и АОП разработват и предоставят на общините образци на технически спецификации и на договори за възлагане изпълнението на обществени поръчки за транспортни услуги в срок до шест месеца от влизането в сила на закона. Мотиви: Осигуряване на подкрепа на общините, особено за малките общини, които нямат административен капацитет да разработват самостоятелно сложни тръжни документи, като същевременно се гарантира съответствие с правните изисквания.	Приема се по принцип	Законопроектът предвижда съдържанието на договорите за възлагане на задължение за извършване на обществена услуга за превоз на пътници с автомобилен транспорт да се определят с подзаконов нормативен акт.
10.	**Американска търговска камара в България /по електронен път/ 15.01.2026 г.**	От името на Американската търговска камара в България, представляваща 355 компании, включително такива от транспортния сектор, се радваме на възможността да допринесем към реформите в областта на транспорта чрез консултацията във връзка с изготвяния проект на нов Закон за обществения транспорт. Нашата мисия е да популяризираме България като привлекателна инвестиционна дестинация и в тази връзка приветстваме всякакви реформи - законодателни,		

		регулаторни, административни - които целят осигуряването на стабилен бизнес климат. В случая по отношение на обществения транспорт, това е от ключово значение за насърчаване на икономическия растеж на страната и нейната конкурентоспособност в Европейския съюз и извън него. В контекста на транспортната реформа вече имахме възможност в рамките на предходните обществени консултации да изразим становището си, че за да се подпомогне развитието на транспортния сектор в България, е необходимо да се гарантира бизнес сигурност чрез законови реформи, които да утвърдят като норма предоставяне на изцяло търговски услуги. В тази връзка приветстваме изричното предвиждане в проекта на закона на тази възможност. Смятаме това за сигурна стъпка за създаване на подходяща бизнес среда, която да улесни бъдещите инвестиции, да стимулира иновации и да доведе до по-голям и по-качествен избор на услуги за гражданите. Същевременно обаче смятаме, че заложените в тази насока законови разпоредби не са достатъчно категорични. Текстовете в главата за превоз на пътници от търговски интерес са по-скоро пожелателни. Нашето виждане е, че новата правна рамка на обществения транспорт би следвало да улеснява в максимална степен предоставянето на търговски услуги в конкурентна среда, като остави обществените поръчки само като опция в случаите, когато частните компании не могат да осигурят необходимите за населението услуги. За съжаление не виждаме достатъчно ясно застъпване на това разбиране в предложения законопроект. Нашият прочит на закона показва, че отново приоритет е даден на услугите, които се възлагат чрез обществени поръчки – т.е. запазен е и сегашният принцип, че обществеият транспорт следва да се осъществява в условията на възлагане на задължения за извършване на обществени услуги и евентуално алтернативно, ако има предлагане, може да се осъществява на търговски принцип. В тази връзка прави	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Законопроектът урежда превозите от търговски интерес в отделна глава, като ясно ги отличава от превозите, възлагани като обществена услуга. Регламентира се, че превозите от търговски интерес се извършват по редовни линии от общата транспортна схема, по инициатива и на търговски риск на превозвачите. Въведен е разрешителен режим с конкретни изисквания и срокове за произнасяне, което създава предвидимост за операторите. Същевременно е предвидена възможност за отказ или ограничаване на такива превози, когато те

		впечатление и липсата на ясни правила, по които държавата може да се възползва от правото си да откаже или ограничи извършването на услуги за превоз на пътници от търговски интерес. Това право е закрепено в новия закон, и то е легитимно, но не са разписани правилата, по които ще се осъществява.		застрашават икономическото равновесие на договори за обществена услуга, като решенията се вземат от компетентния орган с мотивиран акт и подлежат на обжалване. Този подход осигурява баланс между свободното развитие на търговските превози и защитата на обществено финансираните линии. По-детайлната регламентация на режима се предвижда да бъде уредена с подзаконов нормативен акт, което се обуславя от необходимостта от регулярна актуализация, съобразена с пазарната среда, пътникопотока и други релевантни фактори, без да се налага изменение на закона.
		Не откриваме и достатъчно яснота доколко нормите относно тарифирането и превозните документи ще засегнат услугите от търговски интерес. Свободата при ценообразуването е в основата на свободната конкуренцията, поради което намираме за абсолютно задължително законът да я гарантира изрично.	Приема се	Като е отчетена ценността на свободата при ценообразуване, законът не предвижда и налага ограничения. С цел прецизиране са внесени допълнителни уточнения в чл. 19 като се посочва, че клиринговата система извършва превод на приходите към съответния превозвач и е зададен максимален срок за това. Цената на единния превозен документ се определя автоматично като сбор от цената на отделните превозните документи, включени в него. МТС няма да налага единни тарифи. Създадена е нова ал. 4, съгласно която превозните документи с намаления за тарифни задължения, издадени чрез Националната система за единен превозен документ, се компенсират по реда на наредбите по чл. 46, ал. 1 чрез

				възложителите на транспортната услуга. С цел гарантиране свободата при ценообразуване от проекта са отпаднали разпоредбите на даващи право на общините да фиксират правилата за тарифиране и ценообразуване на услугите по междуобщинските и градски транспортни схеми – чл. 85 и чл. 86 от първоначалния проект.
		Впечатление прави и това, че съществените за реформата въпроси като начинът за функционирането на Националната точка за достъп, Националния транспортен модел; Националната система за единен превозен документ; Клиринговата система; Националната транспортна схема, е предвидено да бъдат доразвити в подзаконови актове. Вероятно това е стандартен и оправдан подход, но доколкото това са изцяло нови положения, липсата на конкретика относно тях прави невъзможно взимането на адекватно становище по предлаганата нова правна рамка.	Приема се	Това е стандартен и оправдан подход, особено по технически и организационни въпроси. Динамиката в света на технологиите и тежката законодателна процедура изискват такива въпроси да се решават по облекчена процедура – от изпълнителната власт. С цел яснота са създадени допълнителни текстове в чл. 13, които посочват и описват видовете данни – динамични и сатични, които ще се събират от НТД. В чл. 17 е включена нова ал. 6, която регламентира продажбата и проверката на превозни документи и предаване на данни към националните системи. Внесени са допълнителни уточнения в чл. 19 като са посочва, че системата извършва превод на приходите към съответния превозвач и е зададен максимален срок за това. Цената на единния превозен документ се определя автоматично като сбор от цената на отделните превозните документи, включени в него. МТС няма да налага единни тарифи.

				Създадена е нова ал. 4, съгласно която превозните документи с намаления за тарифни задължения, издадени чрез Националната система за единен превозен документ, се компенсират по реда на наредбите по чл. 46, ал. 1 чрез възложителите на транспортната услуга.
		Притеснение буди и дългият отлагателен срок за влизане в сила на закона - 36 месеца, особено що се касае до въведената изрична възможност за осъществяване на превоз на пътници от търговски интерес. За тази възможност смятаме, че не следва да бъдат въвеждани ограничения, тъй като тя е основополагащ и ключов фактор за провеждането на реформа в сектора. В обобщение, намираме изготвеният проект на закон за правилна начална стъпка, която за момента е по-скоро плаха и не достатъчно категорична. Също така смятаме, че би било полезно да се почерпи опит от начина, по който другите европейски държави са реформирали и либерализирали транспортния сектор, като се заимстват подходящите добри практики, които вярвам сте изследвали и при поискване ние бихме предоставили. Оставаме на разположение за институционален диалог по темата.	Приема се частично	Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта са редактирани.
11.	**Община Златоград** /по официален път/ 16.01.2026 г.	Община Златоград приветства инициативата, поета от Министерство на транспорта и съобщенията, за изготвяне на нов закон, който да регулира обществените отношения при извършването на обществен превоз на пътници. Очакванията на общините, както и на бранша на автомобилните превозвачи, са този закон да защити правата както на потребителите на услугата, така и на превозвачите, особено в малки населени места и общини, като Община Златоград. Във връзка с публикувания за обществено обсъждане проект на Закон за обществения транспорт, изразявам своето становище:		

		Законът предвижда превес на железопътния транспорт, като текстовете на чл. 21, ал. 2 звучат доста притеснително. Общоизвестно е, че поради особеностите на релефа, населението на общините от Област Смолян, в частност Община Златоград, нямат алтернатива за свободно придвижване, освен с автобусен транспорт. Област Смолян е единствената област в България без жп транспорт. В проекта на новия закон не е ясно разписано какво следва да предвиждат общините като Община Златоград.	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Определянето на приоритетна роля на железопътния транспорт в Националната транспортна схема е насочено към постигане на устойчива и ефективна транспортна система, съобразена с дългосрочните национални и европейски политики в областта на транспорта, опазването на околната среда и регионалното развитие. Законопроектът не въвежда абсолютен превес на железопътния транспорт, а предвижда балансиран и координиран подход за развитие на различните видове обществен транспорт. При разработването на Националната транспортна схема е отчетена необходимостта от развитие и ефективно функциониране на автобусния транспорт, като в съответствие с националната политика се предвижда разписанията на влаковете да бъдат в основата за неговото планиране.
		На следващо място, в проекта на Закона, липсва общинската транспортна схема, като същата е заменена с т. нар. „междуобщинска“. Това дава право на общините, сдружаващи се да изграждат интегрирани транспортни връзки помежду си, но същевременно не разрешава на една община, която иска да интегрира транспорта на собствената си територия, да го направи. Считам, че всяка община следва да има правото да разработва транспортни схеми на територията си, в т.ч. градски и междуселищни автобусни линии, на база потребностите на местното население.	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. Междуселищният транспорт в рамките на съответната община е включен като част от общинската транспортна схема в законопроекта, предвид необходимостта от осъществяване на координация и контрол от страна на общните върху предоставяната услуга на тяхната територия.
		Законът предвижда „сдружаване“ и „сътрудничество“ между общините, които имат обща географска граница. Този вид споразумения ще нарушат основната	Приема се по принци	Текстовете на проекта са редактирани. Сключването на споразумение между общините за предоставяне на

		транспортна схема. Град Златоград е най-южният град в България, през град Златоград не преминават автобуси към други населени места, което прави невъзможно пътниците от Община Златоград да пътуват с преминаващи автобуси, от квоти на други общини. Тя е на границата между Област Смолян и Област Кърджали, това означава ли, че Община Златоград следва да съобрази маршрутните си разписания и с общините в Област Кърджали. Считам, че основната транспортна схема следва да включва линиите, които към настоящия момент определяме като областна, междуобластна и републиканска транспортни схеми. Не става ясно, с приемането на новия Закон, какво ще се случи с маршрутните разписания от републиканската транспортна схема (13 бр. на Община Златоград), утвърдени от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, които осигуряват транспортната свързаност на населението с градовете София, Пловдив, Кърджали, Слънчев бряг, Приморско, Горски извор и Дрангово. Не става ясно, с приемането на новия Закон, какво ще се случи с текстовете на чл. 12, ал. 1 (Изм. – ДВ, бр. 51 от 2023 г.) от Наредба № 2/15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси. Водещата община в споразуменията между общините, ще бъде ли обвързана с броя на населението й.	Приема се частично	интегрирани услуги за превоз на пътници е доброволно. Общините могат да изберат да разработят общинските си транспортни схеми самостоятелно или в сътрудничество със съседни общини. Текстовете на проекта са редактирани. Предвижда се общата транспортна схема да включва разписанията по редовни автобусни линии, свързващи населени места в една или повече области, като тук попадат сегашните областни, междуобластни и републиканска транспортни схеми. В Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта е предвидено възложителите на обществени услуги за превоз на пътници с автомобилен транспорт да приведат в съответствие действащите договори с утвърдените в Националната транспортна схема разписания в срок до 6 месеца от утвърждаването на Националната транспортна схема
		На следващо място, Законът предвижда, превозвачите от Община Златоград да осигурят транспортна свързаност само до областния град – гр. Смолян. Това, от своя страна, би било нерентабилно за превозвачите, извършващи обществен превоз на пътници. Предложените изменения създават ситуация, в която Община Златоград няма да има желаещи транспортни оператори за изпълнение на услугата. Това ще доведе до прекратяване на търговската дейност на фирмите на	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Законопроектът не въвежда ограничение транспортната свързаност на общините да бъде насочена единствено към областния град. Напротив, с въвеждането на Националната транспортна схема се създава рамка за по-добра координация и планиране на

		територията на Община Златоград. Законът предвижда въвеждане на системи и устройства за таксуване, както и системи за доставка на данни, които ще са отново финансова тежест за превозвачите. Не е ясно от къде и как ще бъде осигурено финансирането на тези дейности, които ще бъдат непосилни за бранша. Община Златоград е утвърдена туристическа дестинация, която посреща хиляди туристи целогодишно. От съществено значение за развитието на туризма и запазване на туристопотока към града, е транспортната осигуреност и свързаност с градовете София, Пловдив и Варна. Предвижданите изменения категорично ще ограничат пътникопотока за транспортните оператори, от една страна и ще лишат пътниците от възможността за директна транспортна връзка с гр. Златоград, от друга страна. Ще се влоши качеството на предлаганата услуга. Ще е необходимо жителите на Община Златоград да се придвижват до областния център – град Смолян, след което да се прехвърлят с друг вид транспорт за град Пловдив или град София. Това ще удължи времето за пътуване и престой на пътниците		транспортните връзки, съобразени с реалните потребности на населението и с наличния пътникопоток. Междуобщинските транспортни схеми са с доброволен характер и целят подобряване на координацията и свързаността между общините. Транспортните оператори ще имат осигурен достъп до информационните системи по този закон, без допълнителна административна и финансова тежест.
		Законът предвижда въвеждането на „единен превозен документ“, като не е ясно как ще бъде формирана неговата цена, кой ще я определя, как ще се разпределя между различните видове транспорт и превозвачи, как ще се разпределя компенсацията за превозния документ, когато същият е издаден на правоимащо лице с намаление. Предвижда се ред, който обвързва предоставянето на субсидии с получените приходи от продажби на превозни документи, но не дава яснота как ще бъдат изчислявани субсидиите, предвид разходите на превозвачите, които са различни за всяка една автобусна линия. Законът не дава яснота кои линии на обществения транспорт ще бъдат субсидирани. Разпоредбите на чл. 48, ал. 3 регламентират, че всички линии на Националната транспортна схема ще бъдат субсидирани, което след себе си води въпроса – как и от къде ще бъдат осигурени средства за това финансиране. Чл. 50 от проекта казва, че	Приема се	С цел прецизиране са внесени допълнителни уточнения в чл. 19 като са посочва, че системата извършва превод на приходите към съответния превозвач и е зададен максимален срок за това. Цената на единния превозен документ се определя автоматично като сбор от цената на отделните превозните документи, включени в него. МТС няма да налага единни тарифи. Създадена е нова ал. 4, съгласно която превозните документи с намаления за тарифни задължения, издадени чрез Националната система за единен превозен документ, се компенсират по реда на наредбите по чл. 46, ал. 1 чрез възложителите на

		„могат да се предвиждат средства и от други източници“, като не се уточнява кои са тези източници. Законът следва да определи възможностите за финансиране. Освен това, никъде в проекта не се посочва, че държавата, създавайки системите за управление, таксуване и разпределяне на приходите от продажба на превозни документи, ще гарантира на превозвачите приходи, които да позволяват безпрепятствено осъществяване на дейността им.		транспортната услуга. С цел гарантиране свободата при ценообразуване от проекта са отпаднали разпоредбите на даващи право на общините да фиксират правилата за тарифиране и ценообразуване на услугите по междуобщинските и градски транспортни схеми – чл. 85 и чл. 86 от първоначалния проект.
		Законът за първи път въвежда термини като „превоз на пътници по заявка“ и „търговски превоз“, но не дава дефиниции за това. Това води до въпросите – как ще бъдат регламентирани тези видове превози, колко курса дневно ще могат да бъдат изпълнявани по заявка, колко пътници ще бъдат необходими минимум, за да се осъществи заявката, ще заплаща ли пътника и каква цена по направената заявка, как и на какво основание ще бъде финансиран и няма ли този вид превоз да компрометира таксиметровия превоз на пътници? За мен, като Кмет на Община Златоград, е важно да се осигури транспортна обезпеченост от обществен превоз на пътници на жителите на Община Златоград, да се запази транспортната свързаност на града с големите градове и да се запази благоприятната среда за развитие на местния бизнес в сектор транспорт и туризъм. Новите изменения, неминуемо, ще доведат до негативно влияние, както в сектор транспорт, така и в сектор туризъм. Във връзка с гореизложеното, считам, че проектът на закона следва да бъде насочен към подобряване качеството на услугата, справяне с демографската криза в страната, посредством осигуряване на достъпна транспортна услуга за населението, както и към проблемите с нерегламентираните превози по редовните линии.	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани Термините „превоз на пътници по заявка“ и „търговски превоз“ са изяснени в съдържанието на самия законопроект чрез конкретните разпоредби, които уреждат съответните обществени отношения, без да са обособени в отделен раздел с легални дефиниции.
12.	**Министерство на труда и социалната политика** /по официален път/	Във връзка с публикувания за обществено обсъждане проект на Закон за обществения транспорт, в изпълнение на реформа С8.R4 „Осигуряване на ефективен достъп до		

	16.01.2026 г.	интегриран обществен транспорт“ от Националния план за възстановяване и устойчивост, Министерство на труда и социалната политика изразява следното становище: В разпоредбата на чл. 38 от проекта на закон изрично е определено, че 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. Цитираният Регламент урежда правилата за възлагане на обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, като услуги от общ икономически интерес. В тази насока са развити и разпоредбите за възлагане на транспортните услуги от общините в чл. 46 от проекта на закон. В цитирания текст са уредени два вида възлагане: първо, с прехвърляне на оперативния риск на икономически оператор, в който случай се възлага концесия по Закона за концесиите, и второ, без прехвърляне на оперативния риск на икономически оператор, в който случай се възлага обществена поръчка по реда на Закона за обществените поръчки. В проекта на закон обаче липсва уредба на хипотезата, при която самата община, със собствен ресурс, предоставя услугата транспорт по заявка. Такава възможност не е изключена от приложимия Регламент (ЕО) № 1370/2007. В чл. 1, § 1 от този регламент изрично е указано, че той установява условията, при които компетентните органи, когато налагат или договарят задължения за обществени услуги, компенсират операторите на обществени услуги за направените разходи и/или им предоставят изключителни права в замяна на изпълнението на задължения за обществени услуги. В чл. 2, буква „г“ от този регламент е дадена легална дефиниция на понятието „оператор на обществени услуги“, като е посочено, че това е което и да е обществено или частно предприятие или група от такива предприятия, които извършват обществени услуги за	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. В чл. 41, чл. 2 от законопроекта се регламентира договор за извършване на обществена услуга да може да се възложи пряко при условията на чл. 5, параграф 2, 4 и 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, което допуска превозите по заявка да се възлагат на вътрешен оператор.

		пътнически превоз, или който и да е обществен орган, който предоставя обществени услуги за пътнически превоз. Обществените органи не са изключени от възможността да предоставят самостоятелно и без възлагане на друг оператор на такива услуги. Когато е налице възлагане на икономически оператор на такъв тип услуги, в Регламент (ЕО) № 1370/2007 последователно са развити правила за възлагането им като услуги от общи икономически интерес. Поставеният въпрос е от особена важност с оглед мярка И5 „Солидарна мобилност за справедлив климатичен преход“ от Социалния план за климата на Република България. Тази инвестиция предвижда доставката на всяка община на базов капацитет от две електрически превозни средства с нулеви емисии, които да бъдат използвани многофункционално за нуждите на уязвимите ползватели на транспорт, като с приоритет ще се обслужват възрастни хора и лица с увреждания. При наличие на свободен капацитет, услугата ще бъде достъпна и за други категории лица, идентифицирани от общините като уязвими ползватели на транспорт (вкл. домакинства, живеещи в транспортна бедност). В инвестицията се предвижда и разходи за възнаграждения на шофьори на закупените ЕПС за първите две години от предоставянето на услугата (2028 и 2029 г). След този период възнагражденията им ще бъдат ангажимент на общините, заложено като задължително условие в договорите с тях, което гарантира устойчивостта на мярката. Предвижда се предоставяните по тази инвестиция транспортни услуги да бъдат или напълно безплатни за лицата от целевата група, или да се предлагат на силно намалена, социално поносима цена. С оглед така разписаните дейности и обстоятелството, че се предвижда всяка община, като публичен орган, осъществяващ публични функции, да осигурява лично изпълнението на услугата, инвестицията не представлява държавна помощ, съответно не са приложими нито правилата за възлагане, нито правилата за компенсации при услуги от общ		

		икономически интерес.		
		Отделно от посоченото, текстът на чл. 28, ал. 1 от проекта на закон ограничава превоза по заявка само до слабо населени места. В § 1, т. 8 от Допълнителните разпоредби на проекта е предвидено понятието „слабо населено място“ да бъде определено в наредбата по чл. 23. На първо място считаме, че е неправилно да се предвижда законова делегация за извеждане на легални дефиниции в подзаконов нормативен акт. Освен това, дори и да бъде възприет този подход, считаме, че е необходимо да се предвиди изключение за услуги, предоставяни по линия на социални мерки за уязвими групи, за да не се възпрепятства изпълнението на Инвестиция № И5 в градска среда, като се има предвид, че инвестицията обхваща всички 265 общини в страната, както и административните райони на големите градове. Във връзка с изложеното, считаме, че е необходимо в проекта на закон да се предвидят всички възможности за предоставяне на услугата транспорт по заявка, включително и възможността самата община, със собствен ресурс предоставя услугата, както и да се предвиди изключение за превоза по заявка, за да може той да се осъществява на цялата територия на Република България, тогава когато е представлява услуга, предоставяна по линия на социални мерки за уязвими групи. Предложените изменения и допълнения са от съществено значение за успешното изпълнение на Мярка № И5 от Социалния план за климата на Република България и за гарантиране на достъпна мобилност за уязвимите групи от населението.	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани Терминът „слабо населени места“ отпадна от законопроекта. Предвижда се превозът по заявка да се осъществява в населени места, до които няма обществен транспорт, с общинските им центрове или с най-близката транспортна връзка, като в този случай същият ще се субсидира със средства от държавния бюджет. По изключение превоз на пътници по заявка може да се осъществява в населени места, в които има осигурен обществен транспорт, като в този случай финансирането ще се осигурява от възложителя.
13.	**Сдружения „Камара на автомобилните превозвачи в България“ и „Европейски транспортен клъстер“** /по електронен път/ 16.01.2026 г.	Ние от сдружение „Камара на автомобилните превозвачи в България“ и сдружение „Европейски транспортен клъстер“, като неправителствени организации в сферата на транспорта, сред които членове са и такива извършващи превоз на пътници с автомобилен транспорт, с настоящото излагаме нашите коментари и предложения по публикувания за обществено обсъждане проект на	Приема се по принцип.	Вследствие на получените становища в хода на общественото обсъждане, включително и на настоящото становище, текстовете в законопроекта са съществено подобрени.

		Закон за обществения транспорт. На пръв прочит текстовете на целия законопроект създават множество въпроси, притеснения и неясноти свързани с реда и начина, по който ще се постигат заложените в закона правила за поведение и цели. Публикуваните текстове съдържат множество общи правила и препратки към европейското законодателство и създаването на подзаконова нормативна уредба за изпълнението на закона, които обаче несъответстват на европейските норми и създават неясноти свързани с практическото им прилагане. В някои от текстовете се наблюдава воля на законодателя да постигне прилагане на европейските правила в националното ни законодателство, но предложените разпоредби показват недопустима промяна на правилата и целите, тяхното смесване и дописване без излагането на каквито и да е аргументи и мотиви за причините, които налагат това, а в същото време неправилно се твърди, че законопроекта цели съответствие с европейските регламенти в областта на обществения транспорт. Нещо повече в законопроекта се наблюдават легални определения и правила, които неясно защо се предлага да се въведат в националното ни право по начин, който несъответства на вече дадените легални определения и създадени правила в европейското законодателство, но в същото време се показва желание за хармонизиране на европейското право. Считаме, че така предложения законопроект следва да бъде съществено ревизиран, тъй като много от неговите текстове противоречат на европейското право, от една страна, а от друга създават неясноти и по никакъв начин не допринасят за организацията на обществения транспорт по начин, който да позволи ефективно и рационално предоставяне на услугата и нейната достъпност за гражданите. Също така многото залегнали наредби в текста на законопроекта са проблем за неговата цялостна експертна оценка поради големия брой неясноти, които остават и тепърва ще подлежат на подзаконова нормативна уредба. С оглед на изложеното, по-долу в настоящото становище		

		посочваме конкретни бележки по част от текстовете на законопроекта. 1. На първо място дадените в чл. 2 на законопроекта дефиниции за обществен транспорт не кореспондират с дефиницията на „обществен пътнически превоз“, заложена в чл. 2 от 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) N.•119l/69 и (ЕИО) №1107/70 на Съвета. Без мотиви и яснота в предложените определения се добавят „превоз на пътници по заявка“, „превоз на пътници от търговски интерес“, понятия които по никакъв начин така въведени в националното ни право, е предложения в законопроекта смисъл, не кореспондират с европейското такова и значението, които им е предадено от европейския законодател. В общото легално определение за „обществен транспорт“ в чл. 2, ал. 1 от проекта се съдържат понятия без дадени легални определения и разяснения по-надолу в текста на закона, като например „общ икономически интерес“, „миинимални стандарти за качество“, ,.задължения за извършване на обществена услуга“, последния термин има легално определение в чл. 1, т. 3, буква „д“ на Регламент (ЕО) №1370/2007 на Европейския парламент и на съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) №1191/69 и (ЕИО) №1107/70 на Съвета, но препратка към него липсва в закона. Считаме, че подобна законодателна техника създава предпоставка с неясни и общи термини да се предава смисъл и определение на дадено понятие в закона е недопустимо и не следва да бъде предприемано, тъй като то води до неяснота в същността на транспорта, за който се отнася предложения законопроект и неговия обхват. Поради, което текста на чл. 2, ал. 1 от проекта следва да бъде променен по начин, по който да съответства на европейското право и да дава яснота затова как се разбира, че даден транспорт е	Приема се частично	Текстовете на проекта са редактирани

		обществен и попада в приложното поле на закона.		
		2. В чл. 2, ал. 2 от закона за нас недопустимо се предвижда, че обществения транспорт може да бъде извършен като превоз на пътници по заявка. Текстовете на закона отнасящи се до превоза на пътници по заявка по никакъв начин несъответстват с европейското право, регулиращо този вид превоз, както и съдържат общи и неясни правила за изпълнението му. Съгласно европейското законодателство превоза по заявка се опира на взаимодействието и комуникацията между пътника и съответния превозвач преди извършването на превоза, както и обхваща различни по вид начини, по които този превоз може да се изпълни. Европейското право не поставя ограничение за обхвата на тези видове превози, докато предложения проект го прави. С оглед, на което считаме, че така въведения „превоз на пътници по заявка“ със законопроекта следва да не бъде регламентиран в този му вид, а да се създадат правила и норми, които отчитат същността и целите на този вид превоз и позволяват неговото ефективно и целесъобразно изпълнение по начин. по който се гарантират както правата на пътниците, така и правата и икономическия интерес на превозвача извършващ този вид услуга.	Не се приема	Текстовете на проекта са редактирани Не споделяме изразеното становище, че предвидената в чл. 2, ал. 2 възможност обществеият транспорт да се осъществява като превоз на пътници по заявка е недопустима и несъответстваща на европейското право. В известието на Комисията от относно тълкувателни насоки по отношение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 (2023/C 222/01) изрично се посочва, че „за да се подобри предлагането на обществени услуги за пътнически превоз, по-специално в началния/крайния етап на пътуването, компетентните органи могат да допълнят предлагането на редовни, фиксирани услуги за обществен транспорт по маршрут с обществени транспортни услуги по заявка“. Комисията допуска възлагането на тези превози като обществена услуга, както и тяхното компенсиране. Правото на Съюза не ограничава обхвата, формата или конкретния модел на превозите по заявка, а оставя на държавите членки свободата да определят подходящата рамка в зависимост от местните условия и потребности. Предвид горното не може да се приеме, че въвеждането на превоза по заявка противоречи на европейското право или необосновано ограничава този вид транспорт. Напротив, законопроектът създава необходимата правна основа за прилагане на гъвкави транспортни

				решения, признати от Европейската комисия като ефективен инструмент за осигуряване на достъпност, свързаност и устойчиво използване на публични средства, при едновременно зачитане на икономическия интерес на превозвачите. С направените редакции на законопроекта се предвижда превозът по заявка да се осъществява в населени маста, до което няма обществен транспорт, с общинския му център или с най-близката транспортна връзка, като в този случай същият ще се субсидира със средства от държавния бюджет. По изключение превоз на пътници по заявка може да се осъществява в населени места, в които има осигурен обществен транспорт, като в този случай финансирането ще се осигурява от възложителя. По-детайлната регламентация на превозите по заявка се предвижда да бъде уредена с подзаконов нормативен акт, което се обуславя от необходимостта от регулярна актуализация, съобразена с пазарната среда, пътникопотока и други релевантни фактори, без да се налага изменение на закона.
		3. В ал. 3 на чл. 2 от законопроекта се въвежда така наречения „превоз на пътници от търговски интерес“, който видно от текста се изпълнява без договор за обществен а услуга и без субсидия и компенсация. Първо понятието „търговки интерес“ никъде не е дефинирано, пито в проекта, нито се среща в европейското законодателство, което повдига множество неясноти кога има такъв вид интерес и кога няма, какви са критериите	Не се приема	Въведеният с чл. 2, ал. 3 от законопроекта „превоз на пътници от търговски интерес“ не противоречи на Регламент (ЕО) № 1370/2007, а отразява основното разграничение, въведено с него, между обществена услуга за превоз на пътници и превози, извършвани на пазарен принцип.

		по които се преценява неговото наличие. Също така въобще не става ясно, защо субсидията и компенсацията са изключени при този вид превоз, както и защо той се изпълнява без договор. Считаме, че предложения текст въобще несъответства на целите заложени в т. 18 от 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, като националния ни законодател въобще не е отчел спецификите определени за транспорта извършван без договор за обществена услуга в европейското законодателство, с което е предложил правила, които не му съответстват. Също така текстовете на законопроекта не дават яснота кога един превоз е с търговски интерес, нито предвиждат обективни критерии за неговото определяне като такъв. Само по себе си превозите на пътници се извършват от търговски дружества, които осъществяват търговска дейност и по смисъла на Търговския закон са търговци поради, което въвеждането на подобен вид превоз на пътници от търговски интерес следва неминуемо да бъде ясно определено и разписано в закона, а предложените текстове не са такива. Обстоятелството, че за превоза на пътници от търговски интерес няма да се полага субсидия и компенсация е необосновано, като не става ясно какви мотиви са наложили създаването на това правило. Видно от целите съдържащи се в т. 17 и т. 18 от 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 подобно правило липсва с оглед, на което е задължително вносителят на законопроекта да изложи мотиви за предложения текст. Изключването на възможността за субсидии и компенсации при извършването на „превоз на пътници от търговски интерес“ е съществено и неминуемо следва да е		Европейското право не изисква всички пътнически превози да се осъществяват въз основа на договор за обществена услуга, нито предвижда задължително предоставяне на субсидии и компенсации за дейности, които могат да се изпълняват устойчиво при пълно поемане на търговския риск от превозвача. В този смисъл липсата на възлагане и субсидия не е отклонение от регламента. Следва да се отчете, че Регламент (ЕО) № 1370/2007 урежда условията, при които компетентните органи възлагат задължения за обществена услуга и предоставят средства за субсидиране на превозите не ограничава държавите членки да допускат превози, осъществявани по инициатива и на риск на превозвачите. Именно това разграничение е отразено в законопроекта. Чрез понятието „превоз от търговски интерес“ законопроектът въвежда разграничение между превозите, възлагани като обществена услуга, и превозите, които се осъществяват изцяло на търговски риск от превозвача и не предполагат публична намеса.

		придружено от аргументи свързани с това как тази липса на подпомагане ще се отрази на качеството на услугата, нейната достъпност и редовност, както и как пътниците ще бъдат засегнати от това. Всичко това са фактори, които не виждаме вносителят на законопроекта да е изследвал в мотивите си, поради което подобен текст като този на чл. 2, ал. 3 от проекта не следва да се приема.		
		4. В чл. 5 на законопроекта са уредени принципите въз основа, на които ще се планира, управлява и финансира обществения транспорт, както и върху които ще се възлага извършването на обществената услуга по превоз на пътници. Към изброените принципи предлагаме да се добавят още два, а именно: „Всеобхватност на услугата“ и „Достъпност за пътниците“. Считаме, че всеобхватността на услугата и нейната достъпност за лицата, които я използват ще подпомогнат постигането на заложената в чл. 1 от 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 цел за по-многобройни, по-безопасни и по-висококачествени услуги. Включването на принцип като „Всеобхватност на услугата“ при извършването на обществен транспорт отразява взаимодействието и връзките, които съществуват и обвързват всеки оператор с другия с цел извършване на обществения транспорт. Подобен принцип според нас отговаря напълно на идеята за обществения транспорт, а именно, показване, че обществения транспорт включва в себе си различни видове превози на пътници — автомобилен, въздушен, морски и железопътен и именно поради това той е всеобхватен. Поради, което е нормално тази всеобхватност. като характеристика на обществения транспорт да залегне в закона като негов основен принцип. Достъпността на пътниците също считаме, че следва да се предвиди като принцип, тъй като именно това е една от основните цели залегнала при създаването	Приема се по принцип	Принципите „Всеобхватност на услугата“ и „Достъпност за пътниците“ вече са заложени по същество в законопроекта чрез интегрираното планиране на транспортните схеми и възлагането на обществената услуга с цел осигуряване на териториално покритие, редовност и минимално ниво на обслужване. По този начин законопроектът гарантира както всеобхватния характер на обществения транспорт, така и равния достъп до услугата, без да е необходимо изричното им формулиране като самостоятелни принципи.

		на обществения транспорт. Обединяването на различия по вид превози на пътници и синхронизирането им е именно с цел транспорта да е по-достъпен за пътниците и добавянето на подобен принцип отразява тази основна характеристика и черта на обществения транспорт.		
		5. На следващо място в чл. 7 на законопроекта считаме, че следва да се добави правило, в което да се предвиди отговорност на кметовете на общините за осъществяване и организиране на обществените превози на пътници в техните общини. Видно от разпоредбата в сегашната й редакция отговорността за организирането на обществения транспорт и предоставянето на интегрирани обществени услуги е предоставена на общините. Считаме, че следва да бъде създадена по-прецизна и ясна норма по подобие на тази предложена в чл. 6, ал. 1 на проекта, с която ясно да се посочи отговорното лице за реализирането на обществения транспорт на територията на съответната община. Предвиждането на отговорност за общините в проекта само за организиране на обществения транспорт по никакъв начин не води до задължение за създаване на транспортна свързаност между различните видове транспорт, които се осъществяват на територията на съответната община. С оглед, на което предлагаме текста на чл. 7 да се промени по следния начин: *„чл. 7 Кметовете на общините организират обществения транспорт на територията на съответната община и координират взаимодействието между различните видове транспорт, осъществявани в нея.“* Във връзка с правомощията на кметовете на общините в областта на организиране на обществения транспорт бихме желали да обърнем внимание, че в законопроекта не са залегнали текстове, които да регламентират тяхната отговорност. Считаме за необходимо да бъде предвиден механизъм за контрол и санкции приложим върху кметовете с цел контрол и отчетност на извършените от тях действия свързани с планирането и възлагането на различните видове транспорт на територията на общините	Приема се частично	Текстовете на проекта са редактирани В настоящата редакция на законопроекта се дават правомощиян на кметовете на общини да организират обществения транспорт на територията на съответната община. Междуселищният транспорт в рамките на съответната община е включен като част от общинската транспортна схема в законопроекта, предвид необходимостта от осъществяане на координация и контрол от страна на общините върху предоставяната услуга на тяхната територия. С разпоредбите на наредбата по чл. 22 ще бъдат предвидени допълнителни правила за транспортно планиране и координацията между транспортните схеми и видовете транспорт.

		им.		
		6. В разпоредбата на чл. 12, т. 5 от проекта, като цел за планирането и управлението на обществения транспорт се посочва: „създаването на условия за предоставянето на интегриран обществен транспорт. е цел осигуряване на пътуване „от врата до врата“. Посоченото в тази разпоредба е неясно, тъй като се отнася за няколко цели, първо се говори за целта, която се преследва с планирането и управлението на обществения транспорт, а след това се говори за цел пътуване „от врата до врата“. Подобна законодателна техника е недопустима, особено във фундаментални норми, които поставят насоките към които ще се стреми реализирането на обществения транспорт в страната, защото не дават яснота коя цел за какво се отнася. Освен това термина „от врата до врата“ няма легално определение в проекта и не става ясно какво се има предвид под него. Липсва яснота затова кое пътуване се определя като такова „от врата на врата“ и на какви критерии следва да отговаря то. Всяко пътуване ли е такова или само определени. С оглед, на което считаме, че чл. 12, т. 5 следва да отпадне от текста на проекта.	Приема се	Разпоредбата на чл. 12, т. 5 е редактирана.
		7. Друго важно нововъведение в проекта е създаването на Интелигентната система за управление на обществения транспорт, като в нея ще се съдържа Националната система за единен превозен документ. Считаме, че всички информационни системи, които ще бъдат използвани за реализирането на обществения транспорт следва да бъдат създадени по подобие с изискванията на чл. 58а от Закона за електронното управление и да бъдат с така наречения „отворен код“, което ще позволи тяхното свободно надграждане и използване от заинтересованите лица. Считаме, че за да се постигнат целите на законопроекта неминуемо следва информационните система да са с отворен код и да бъдат достъпни и съвместими със системите, както на превозвачите, извършващи превозите, така и с тези използвани от пътниците. Всички участници в обществения транспорт следва да имат възможност да	Приема се по принцип	Всяка система, която се изгражда и внедрява от административните органи, задължително отговаря на изискванията на Закона за електронното управление и подзаконовите актове към него.

		използват в пълна степен функционалностите на националната система, с оглед на което тя следва да бъде направена по начин, който да го позволява и считаме, че създаването й с отворен код ще доведе до постигане на тази цел.		
		Според нас друго важно обстоятелство, което следва да бъде взето предвид от законодателя при въвеждането на системата за единен превозен документ, е че никъде в законопроекта не са залегнали текстове, които да предвиждат неговото съдържание. Към настоящия момент всеки билет за пътуване съдържа определени данни в него, като наименование на превозвача, часа на тръгване, датата на превоза, маршрута, за който се отнася билета, място на пътника и други данни, с които се индивидуализира съответния превоз. В предложения текст на законопроекта не се съдържа яснота относно тези елементи, нито са предвидени каквито и да е реквизити на този единен превозен документ, от което не е ясно какво съдържание ще има той.	Приема се	Всяка система, която се изгражда и внедрява от административните органи, задължително отговаря на изискванията на Закона за електронното управление и подзаконовите актове към него. С цел прецизиране са внесени допълнителни уточнения в чл. 19 като са посочва, че системата извършва превод на приходите към съответния превозвач и е зададен максимален срок за това. Цената на единния превозен документ се определя автоматично като сбор от цената на отделните превозните документи, включени в него. МТС няма да налага единни тарифи. Създадена е нова ал. 4, съгласно която превозните документи с намаления за тарифни задължения, издадени чрез Националната система за единен превозен документ, се компенсират по реда на наредбите по чл. 46, ал. 1 чрез възложителите на транспортната услуга. С цел гарантиране свободата при ценообразуване от проекта са отпаднали разпоредбите на даващи право на общините да фиксират правилата за тарифиране и ценообразуване на услугите по междуобщинските и градски транспортни схеми – чл. 85 и чл. 86 от първоначалния проект.

				Същевременно техническият характер на редица въпроси предполага тяхната уредба в предвидените подзаконови нормативни актове по прилагането на закона.
		8. Относно текстовете, с които се регламентира създаването на „Клирингова система“ настояваме за създаването на такива правила, които да предвиждат пълна прозрачност при използването на този вид система. Считаме, че следва да има яснота относно това как се получават и разпределят финансовите средства постъпващи в нея, като следва да е ясно кой плаща съответния превозен документ и кой получава съответното възнаграждение за извършен по този билет превоз. С други думи е нежно да се гарантира прозрачността при финансирането и разплащането в „Клиринговата система“.	Приема се	С цел прецизиране са внесени допълнителни уточнения в чл. 19 като са посочва, че системата извършва превод на приходите към съответния превозвач и е зададен максимален срок за това. Цената на единния превозен документ се определя автоматично като сбор от цената на отделните превозните документи, включени в него. МТС няма да налага единни тарифи. Създадена е нова ал. 4, съгласно която превозните документи с намаления за тарифни задължения, издадени чрез Националната система за единен превозен документ, се компенсират по реда на наредбите по чл. 46, ал. 1 чрез възложителите на транспортната услуга. С цел гарантиране свободата при ценообразуване от проекта са отпаднали разпоредбите на даващи право на общините да фиксират правилата за тарифиране и ценообразуване на услугите по междуобщинските и градски транспортни схеми – чл. 85 и чл. 86 от първоначалния проект. Същевременно техническият характер на редица въпроси предполага тяхната уредба в предвидените подзаконови нормативни актове по прилагането на закона.
		9. Друга според нас промяна, която следва да се	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани

		направи в текстовете на законопроекта е свързана с реда и начина за създаване на междуобщинските транспортни схеми. Предлага се това да става с решение на общинския съвет на всяка община, като след това кметовете на общините предоставят информация до министъра на транспорта и съобщенията. Считаме, че при тази уредба следва да се вземе предвид възможността решенията на всички общински съвети да се реализират в различен период от време, което при текста на чл. 25, ал. 2 предвиждаща задължение на кметовете, би довело до практически невъзможност всички кметове едновременно да предоставят информация. Също така за нас е безпредметно кметовете на всички общини гласували създаването на дадена междуобщинска транспортна схема да предоставят информация до министъра, която по своето съдържание ще е една и съща, тъй като всички общини ще са одобрили един общ вариант на транспортна схема. С оглед, на което предлагаме в законопроекта да се предвиди, че избраната водеща община има задължението да представи одобрената от общинските съвети междуобщинска транспортна схема на министъра на транспорта и съобщенията, след като всички съвети са приели решение за одобряването ѝ. Считаме, че по този начин ще се улесни процеса по създаване на междуобщинска транспортна схема и ще е ясно кой орган и кога има задължения да я представи пред министъра. Във връзка с изложеното предлагаме следния текст на чл. 25, ал. 2: *„чл. 25, ал. 2 След като всички общини, страни по споразумението по чл. 29, ал. 2, с решение приемат междуобщинската транспортна схема, кметът на водещата община предоставя информация за транспортната схема до министъра на транспорта и съобщенията, чрез Интелигентната система за управление на обществения транспорт за преценка за съответствие с Националната транспортна схема.“*		
		10. Друго обстоятелство, което е неясно уредено във връзка с одобрението на междуобщинската транспортна	Приема се	Текстовете на законопроекта са редактирани. Предвидени са срокове

		схема е това, че от текста на чл. 25, ал. 3 на проекта не става ясно как министъра на транспорта и съобщенията се произнася в определения му срок. В същото време в ал. 4 се казва, че след потвърждението по ал. 3 междуобщинската транспортна схема става част от националната транспортна схема, което навява на мисълта, че министъра се произнася с потвърждение, но това е оставено на тълкуване на нормата, а не е конкретно изразено в нея. С оглед яснотата и прецизността в процеса по приобщаване на междуобщинската транспортна схема към националната считаме, че е редно текста на чл. 25, ал. 3 да се редактира и предлагаме следния вариант: *„чл. 25, ал. 3 Министърът на транспорта и съобщенията или оправомощено от него лице се произнася в срок до 30 дни, като потвърждава междуобщинската транспортна схема или я отхвърля.“* Считаме, че подобен текст отговаря смислено на следващата разпоредба на ал. 4 от същата норма и придава пълнота и яснота за възможните решения на министъра. Също така в законопроекта не е предвидена възможност за обжалване на акта на министъра за одобрението или съответно за неодобрението на дадена междуобщинска транспортна схема. Възможността за обжалване е съществен елемент от правовата държава, който позволява на засегнатите от акта лица да защитят своите права и интереси поради, което считаме, че подобна възможност следва да бъде предвидена. Още повече, че актът на транспортния министър по своята правна същност, съгласно текста на чл. 25, ал. 4. е административен, конститутивен акт, с който междуобщинската транспортна схема става част от националната и по нея вече могат да се възлагат предвидените в нея превози на пътници. С оглед, на което възможността за обжалване следва неминуемо да залегне в текста на законопроекта, като се предвиди, че това произнасяне подлежи на обжалване по реда на АПК. Във връзка с изложеното предлагаме нов текст на ал. 4, а сегашната ал. 4 да стане ал. 5, като в новата ал. 4 да се		за произнасяне, както и ред за административно обжалване.

		запише следното: *„чл. 25, ал. 4 Произнасянето на министъра на транспорта и съобщенията по ал. 3 подлежи на обжалване пред съответния съд по реда на АПК.“*		
		11. Посочените от нас предложения по-горе се отнасят и за предложените разпоредби на чл. 27 от проекта свързан със създаването на градската транспортна схема, където считаме, че също следва да се уточни по какъв начин се произнася министъра на транспорта и съобщенията и да се предвиди възможност за обжалване на неговото произнасяне от заинтересованите лица по реда на АПК.	Приема се	Текстовете на законопроекта са редактирани. Предвидени са срокове за произнасяне, както и ред за административно обжалване.
		12. Предложеното в проекта създаване на превоз на пътници по заявка в чл. 28 от проекта считаме, че следва да отпадне от текста, тъй като това което се предлага по никакъв начин не съдържа регламентация и не показва реда и начина, по който ще се осъществява този вид превоз, нито пък дава яснота и предвидимост, затова какво представлява този превоз и кога той следва да се въведе. Считаме, че липсата на каквито и да е правни норми свързани с този вид превоз в закона и прехвърлянето на регулирането му в подзаконова нормативна уредба е недопустим законодателен похват, който не следва да се толерира и прилага от законодателя. Въвеждането на изцяло нов вид превоз следва да става на първично ниво в акт с ранг на закон, а не да се извършва от определени административни органи. Считаме, че така записаното в чл. 28 на проекта противоречи на нормите и правилата на Закона за нормативните актове, съгласно които законът е нормативен акт, който урежда първично или въз основа на Конституцията обществени отношения, които се поддават на трайна уредба, именно каквито са отношенията свързани със създаването на нов вид превоз на пътници. Разпоредбата на чл. 7, ал. 2 от Закона за нормативните актове предвижда, че наредбата се издава за прилагане на отделни разпоредби или подразделения на нормативен акт от по-висока степен, а в случая в чл. 28 няма никаква правна уредба за превоза на пътници по	Не се приема	Съображенията са изложени по т. 2 от настоящото предложение. В допълнение следва да се има предвид, че Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 е изменен с Делегиран регламент (ЕС) 2024/490, с който е отменен чл. 2, т. 17, съдържащ дефиниция на понятието „превоз на пътници по заявка“. В приложението към регламента са посочени примери за транспорт по заявка, които имат илюстративен характер и не въвеждат задължение за държавите членки да транспонират или регламентират изрично изброените форми в националното си законодателство.

		заявка, която да е нужно да се доразвие с акт от по-ниска степен, напротив цялата уредба на този вид превози се предоставя на подзаконовата нормативна уредба, което за нас е недопустимо и не отговаря на същността на правните актове, посочена в Закона за нормативните актове. На следващо място уредба на „превоз на пътници по заявка“ се среща в европейското законодателство и по конкретно в чл. 2. т. 17 на Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 на Комисията от 31 май 2017 година за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за мултимодални пътувания. Видно от европейската същност придадена на този вид превоз, това което се предлага в проекта въобще не му съответства, като дори не се наблюдава воля да се постигне европейската уредба за този вид превоз в националното ни право. Напротив въвежда се една разпоредба, която видимо несъответства на чл. 2, т. 17 от цитирания делегиран регламент и всичко останало се оставя на подзаконова нормативна уредба, което за нас е равносилно на липса на правна уредба и на недопустимо създаване на условия с подзаконова такава да се уреждат отношения съдържащи се в наднационални европейски актове, които обаче не са уредени от националния ни законодател. Подобен законодателен похват противоречи на Закона за нормативните актове и на принципите за правова държава, като създава условия за несигурност и неяснота в правната уредба на този вид превоз, което не следва да се допуска с оглед важността на обществените отношения, които той засяга. С оглед на изложеното считаме. че предвидения „превоз на пътници по заявка“ следва да отпадне в законопроекта, а в случай, че се реши да остане то е необходимо да се създаде подробна правна уредба, която да дава гаранции за принципите, реда и начина на извършване на превоза, както и за това по какъв начин ще се заплаща дължимото възнаграждение за него на транспортните оператори, както и как ще се извършва комуникацията между тях и		

		пътниците, как ще се определят маршрутите и времевия диапазон за изпълнение на този вид превози, както и редица други въпроси свързани с гарантирането на правата и интересите както на ползващите този вид превоз, така и на тези, които го предоставят.		
		13. Още една неясна правна уредба съдържаща се в законопроекта е тази на глава трета „Сътрудничество между общините и интегриран транспорт“. От разпоредбите в нея не става ясно каква е волята на вносителя на законопроекта дали общините са длъжни да си сътрудничат или това следва да става на доброволен принцип. Няма заложени никакви критерии. с които да се определя вида. обхвата и достъпността на предвидените интегрирани превозни услуги, като точно за този термин липсва и легално определение в закона. Считаме, че подобна регламентация дава превес на доброволността на съответните общини, което създава условия предвидения интегриран транспорт между тях да не се осъществи, което неминуемо ще има негативен ефект върху транспортните услуги, пътниците и превозвачите. Именно уреждането на междуобщинско ниво на транспортната свързаност е същността и гръбнака за националната транспортна схема, като тя следва да е уредена по ясен и категоричен начин в закона, нещо което не виждаме с предложените текстове. Считаме, че отношенията между общините свързани с реда и начина на организиране на транспортните услуги по превоз на пътници между тях следва да са обект на категорични и ясни правни норми, с които да се гарантира достъпността и всеобхватността, заедно със защитата на правата и интересите на пътниците и превозвачите извършващи превозите така, че да се постигне в действителност интегриран междуобщински транспорт, който да позволява задоволяването на транспортните нужди на пътниците и в същото време да подкрепя превозвачите, за неговото извършване.	Приема се по принцип	Текстовете на законопроекта са редактирани. Редактираните разпоредби на глава трета въвеждат рамка за междуобщинско сътрудничество при организирането на интегрирани транспортни услуги. С текстовете на чл. 23 и чл. 24 от законопроекта се пояснява, че сътрудничеството между общините се основава на доброволен принцип, реализиран чрез сключване на споразумение, в което общините сами уреждат своите ангажименти, финансовото участие и начина на организация на превозите. Същевременно уредбата не е формална, а съдържа конкретни механизми за реално функциониране на междуобщинските транспортни схеми. Определянето на водеща община, възлагането на превозите от нейно име и за сметка на всички участващи общини, както и задължителното разработване на междуобщинска транспортна схема с анализ на транспортните нужди, разписания и план за координация, създават яснота относно обхвата и съдържанието на интегрираните услуги. Ролята на министъра на транспорта и съобщенията е ограничена до проверка за съответствие с общата транспортна

				схема и включване на междуобщинската схема в Националната транспортна схема, което осигурява координация на национално ниво, без да се засяга оперативната самостоятелност на общините. По този начин законопроектът създава условия за реален интегриран транспорт между общините, когато има потребност от него, като постига баланс между по-добра транспортна свързаност и свободата на общините сами да организират услугите.
		14. Друга за нас неясна регламентация в законопроекта е тази свързана с реда, начина и основното съдържание на договори за извършване на обществена услуга за превоз на пътници, която съществено се различава от нормите свързани с другите видове транспорт, които са обект на закона. Непонятно за нас е приетото в чл. 43 от проекта, че с подзаконова нормативна уредба ще се уреждат условията и редът за възлагане и изпълнение на обществени услуги с автомобилен транспорт, както и ще се определя съдържанието на договорите и минималните им стандарти за качество на услугите. Считаме, че подобна правна регламентация ще доведе до несигурност и съществени различия в сключените договори, като по никакъв начин няма предвидени гаранции на законово ниво за защита правата и интересите на транспортните дружества предоставящи услугата, нито на пътниците, които я ползват, а още по-малко и на общините, които я организират. Видно от нормите, регулиращи реда и начина на сключване на договорите и тяхното съдържание за останалите видове транспорт в тях се наблюдава смесен фактически състав, какъвто за автомобилния транспорт не се предвижда. Важно е да се отбележи, че автомобилния транспорт е много по-	Приема се.	Текстовете на законопроекта са редактирани. Условията и редът за възлагане за различните видове транспорт са уредени в основни правни актове – Законът за обществените поръчки, Законът за концесиите и Регламент 1370. В тази връзка, подобреният законопроект препраща към посочените правни актове.

		мобилен и обхваща множество населени места, но въпреки това следва да има ясни законови гаранции за реда и начина на сключване на договорите, както и за минималното им съдържание с оглед гарантиране на правата и интересите както на субектите, които ги сключват, така и на пътниците, ползващи се от транспортните услуги предоставени със съответния договор. Уреждането на тази материя единствено с подзаконова нормативна уредба създава условия за правна несигурност свързана с неяснотата в съдържанието и изискванията за сключване на договорите. С оглед на което според нас това не следва да се допуска, тъй като за транспортните оператори е важно да имат предвидимост затова какви договори сключват и какви ангажименти и цели поемат, като ги изпълняват, както и какви права и възнаграждения имат по тях. Това са съществени елементи водещи до сигурност и баланс при предоставянето на дадена транспортна услуга, които биха имали положителен ефект за развитието на транспортния сектор, свързан с превоза на пътници и тяхната липса съществено засяга това. Отново към законопроекта липсват мотиви, които да обосноват предложения различен начин за правна уредба на договорите за автомобилен транспорт на пътници и как той би имал положителен ефект върху предлаганата услуга. Считаме, че създаването на различен ред от предложените за другите видове транспорт неминуемо следва да е придружено с обосновка за това кое налага това и какви цели се преследват и постигат с този вид правна уредба. В случая липсва подобна аргументация, а държавата абдикира от задължението си да урежда обществените отношения, като предвижда те да се съдържат в подзаконова нормативна уредба. За нас този подход е неприемлив и недопустим. Считаме, че не следва първична правна уредба да се урежда с подзаконова, това противоречи както на Закона за нормативните актове, така и на принципите за правова държава и създава несигурност в правния мир, към което вносителят не следва да се стреми.		

		Във връзка с изложеното считаме, че нормата на чл. 43 не следва да се приема в този и вид, а след всеобхватно осъждане и мотивиране следва да се създаде правна регламентация в закона, която да регулира реда и начина на сключване на договорите за автомобилен транспорт на пътници по начин, който да гарантира правата и интересите на страните, които ги сключват, както и тези на пътниците.		
		15. В унисон с посоченото до момента в настоящото становище относно „превоза на пътници по заявка“ считаме, че нормата на чл. 46 следва да отпадне от текста на законопроекта. Тя по никакъв начин не дава гаранции за реда и начина, по който ще се изпълнява този вид превоз, нито обяснява какъв точно ще е той, тъй като е видно, че националния законодател създава превоз, който е различен от този, залегнал в европейското законодателство. С оглед, на което предвижданото на норма регулираща начина на сключване на договор за такъв превоз е ненужно да бъде приемана, след като той самия не е определен и съществуват редица неясноти свързани с начина. по който той ще се изпълнява. Считаме, че преди да се предвижда сключването на договори следва първо да се изясни същността на този вид превоз. как той ще се осъществява, на какви принципи следва да отговаря, какви цели преследва, как ще достигне до пътниците, какви са правата на транспортните оператори и как те ще бъдат защитени и едва след постигането на яснота, затова да се предвижда ред и начин за сключване на договор.	Не се приема	Съображенията са изложени по т. 2 и 12 от настоящото предложение.
		16. Нормите, съдържащи се в Раздел VII също считаме за недопустими за приемане във вътрешното ни право. Предвидените показатели за ефективност при изпълнение на задълженията за извършване на обществени услуги за превоз на пътници са субективни и не дават възможност за реална, безпристрастна и обективна оценка на качеството на изпълнение. Считаме, че с тях се създават сериозни опасения за неправилно субективно определяне на качеството на предоставените услуги, което	Не се приема	Разпоредбите на Раздел VII от законопроекта, въвеждащи показатели за ефективност при изпълнение на задълженията за обществена услуга за превоз на пътници, не следва да се възприемат като недопустими или принципно субективни. Напротив, те отразяват съвременния подход в регулирането на обществените услуги,

		съществено би накърнило правата и интересите на операторите, които ги предоставят. Показатели като жалби и рекламации, комфорт и чистота, удовлетвореност на пътниците са абсолютно субективни критерии, за преценката на които не могат да се използват каквито и да е обективни белези. Считаме за недопустимо да се измерва изпълнението на дадена услуга по субективни критерии. които за всеки индивид са различни и могат да зависят от ценностната му система, култура, образование и възпитание. Законодателят следва да предвиди такива критерии, които са обективни и не зависят от личната воля и себеоценка на пътниците или което и да е друго лице, тези критерии следва да са равно приложими за всички оператори предоставящи този вид услуги. Например посочените показатели като точност, редовност, достъпност за хора с увреждания и хора с намалена подвижност са обективни критерии, които биха могли да бъдат измерител за ефективност на даден вид превоз на пътници. Останалите показатели съдържат в себе си субективизъм, а въглеродните емисии нямат отношение към ефективността на извършения превоз, тъй като те се отнасят към околната среда, а не към самите пътници и това как е бил извършен техния превоз. Също така създаването на система „бонус-маулс“ за измерване на показателите за ефективност и тази система да е приложима за коригиране на размера на дължимите субсидии по закон представлява предложение, което не се основава на никаква правна и практическа логика. За нас не е ясно как едни субективни критерии ще обхващат и изграждат система, която би следвало да е независима и обективна. В случая липсва каквато и да е гаранция за начина, по който една подобна система би функционирала, а като прибавим и субективизма, който я изгражда то тя би била пагубна за качеството на услугата, която се предоставя, тъй като би имала сериозен негативен ефект върху финансирането на превозвачите и от там би засегнала сериозно тяхната икономическа дейност. С оглед, на което считаме, че подобни правила като тези в чл. 47 не следва да се приемат, а подобна		при който качеството на услугата се оценява не само чрез формални и технически показатели, но и чрез въздействието ѝ върху крайния ползвател – пътника. Критерии като удовлетвореност на пътниците, комфорт и чистота, както и броят и характерът на жалбите и рекламациите, са широко използвани в практиката на държавите членки и представляват признати индикатори за качество на обществените транспортни услуги. Комбинирането на количествени и качествени критерии позволява цялостна и реалистична оценка на изпълнението на обществената услуга, която не може да бъде сведена единствено до технически параметри, без да се отчита оценката на услугата от пътниците.

		система трябва да бъде създадена след вземане в предвид мнението на сектора, при създаването на критерии и правни норми, които да позволят нейното обективно функциониране, за да се постигнат целите на услугата и да се защитят правата и интересите както на лицата, които я предоставят, така и на тези, които я ползват.		
		17. Регламентирането на реда и начина за финансиране на извършваните по този законопроект превози следва да бъде обект на реална възможност за предоставяне на определени по размер средства, с които превозвачите да бъдат субсидирани и компенсирани за услугата, която предоставят по начин, който да отчита икономическата обстановка, разходите и загубите им свързани с изпълнението на сключените от тях договори. Финансирането на услугите по законопроекта е съществен елемент за постигането на заложените и преследвани от законодателя цели в сферата на превоза на пътниците поради, което то следва да бъде уредено по сигурен и ефективен начин, който да гарантира, че то е достатъчно, от една страна за покриване на загубите свързани с дейността, а от друга, че осигурява необходимия стимул за превозвачите да предоставят тази услуга в определени райони. С оглед, на което считаме, че финансирането следва да е определено с ясни критерии от къде ще бъде осигурено, както и да има яснота за необходимия размер, който да позволи осъществяването на залегналите в законопроекта цели, в случая такива гаранции липсват и те тепърва следва да се създадат и посочат. Също така, както вече посочихме при обсъждането на превоза с търговска цел за нас остава непонятно, защо финансирането за него е изключено. Кои са причините които налагат това, какви цели се преследват с изключването на финансирането за този вид превоз, как той ще бъде стимулиран в такъв случай да се извършва. Всичко това са неясноти, за които не намираме отговор в мотивите на проекта. но в същото време се предлагат правила, които въвеждат изключение за не финансиране.	Приема се по принцип.	Средствата за субсидиране и компенсиране на превозвачите за предоставяните от тях обществени превозни услуги се определят ежегодно със Закона за държавния бюджет на РБ. В заканопроекта е предвидена възможността за финансиране и от други източници, които могат да бъдат общински бюджети, средства по европейски програми и други.

		Считаме, че подобно изключение не следва да се приема без излагане на конкретни причини, които водят до него. Освен това липсата на финансиране поставя под въпрос как по-нататък в проекта се предлага правило превозвачите, извършващи този вид превоз да предлагат доброволно намаляване на тарифите за превоз, но в същото време същия да се извършва като превоз от търговски интерес. по инициатива на превозвачите и на техен риск. Търговската дейност сама по себе си представлява дейност насочена към придобиване на печалба, тоест същността на този вид дейност е в рязък контраст с доброволното намаляване на цените по правилото на чл. 52, ал. 2 на проекта. Това само по себе си показва колко неефективна е правната уредба за този вид превоз и поставя въпросите относно неговата същност, цели и принципи, които го определят, както и как той би бил приложим на практика. Правилото на ал. 2 на чл. 53 от проекта на пръв прочит представлява неясно и не добре структурирано изречение, но доколкото може да се тълкува смисъла му е за създаване на възможност за ограничаване извършването на превоз с търговска цел въз основа на договор за възлагане на обществена услуга за превоз на пътници. Но не стават ясно причините поради, които се ограничава неговото извършване, както и при кои видове превози може той да се ограничи, тъй като се говори общо за превоз на пътници, а обществения транспорт включва в себе си няколко различни видове превози на пътници. Липсва и яснота относно правомощията на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и какви са те относно всички видове превоз на пътници, тъй като текста в нормата не конкретизира само един вид превоз. С оглед, на което неясно остава кога и при какви причини извършването на този вид превоз ще се ограничава и от кой орган, както и каква е неговата компетентност във връзка с това. Освен това подобно ограничение е в разрез със същността на търговската дейност и целите, при които тя се осъществява. Разпоредбите съдържащи се в чл. 54 на проекта относно		

		извършването на превоз от търговски интерес и каботажни превози също според нас не съдържат никакви обективни критерии и причини, които да налагат необходимостта от предоставянето на тези видове превози, а още по-малко и тяхното одобрение от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, наричана по-долу за краткост „ИА „АА“. Тук отново се регламентира възможност за отказ подобни превози да се извършват при определени условия. Считаме, че тази уредба е неясна и непълна поради, което не следва да бъде приемана. Регулацията й не се подчинява на никакви основни принципи и правила, които биха имали положителен ефект върху транспортната услуга за превоз на пътници, напротив те създават неясноти и възможности за злоупотреби, с които биха се накърнили интересите на превозвачите, извършващи превози по договори за възлагане на обществена услуга от една страна, а от друга имат негативно влияние и върху операторите решили да извършват превози от търговски интерес или каботажни такива, като всичко това има негативен ефект върху пътниците и ефективността на предлаганата услуга.		
		18. Относно предложените текстове за освобождаване от отговорност на превозвача считаме, че те са неясни и съдържат в себе си редица особености, които на практика не е ясно колко ще са реализуеми. В предложените текстове се наблюдава превес в създаването на отговорност за превозвача, над неговото освобождаване от нея. Считаме, че следва да бъдат приети норми, които равнопоставено да отчитат както възможностите за носене на отговорност за причинени вреди, така и фактите и обстоятелствата, които водят до освобождаване от тази отговорност. С оглед, на което считаме, че така предложените текстове не следва да бъдат приемани в този си вид. Освен това нормата на чл. 64 следва да отпадне, тъй като с нея се предлага правило, което не позволява освобождаване от отговорност на превозвача. когато	Приема се частично.	Текстът е редактиран, като думите „поради физически или умствени недостатъци на водача“ са отпаднали. Допълнена е и допълнителната разпоредба, която включва дефиниция за „нормално поведение“ на пътник.

		вредите са причинени поради физически или умствени недостатъци на водача на превозното средство, дефектите или състоянието и функционирането на превозното средство. Считаме, че подобно правило не отчита факта, че водачите, извършващи превоз на пътници са професионалисти и минават определени медицински и психологически изисквания, за да придобият съответната квалификация, необходима им за да управляват конкретно превозно средство. Също така тези превозни средства минават през съответен технически преглед през определен в закона период, който именно гарантира тяхната изправност и функциониране. С оглед, на което приемането на подобно правило за нас е недопустимо ограничаване на правата на превозвача н създаване на условия той да носи отговорност за факти и обстоятелства, които преминават през проверка от институции, които не са в обхвата на самия превозвач, като например изваждане на медицинско, психо, преминаване на периодичен технически преглед на съответното превозно средство, придобиване на определена професионална квалификация. На следващо място друга неясна норма свързана с освобождаването от отговорност на превозвача е тази на чл. 67 от проекта. Видно от нея тя регулира предпоставки за освобождаване на отговорност, които са общи и неясни, тъй като няма никакви критерии кога дадено поведение на един пътник, излиза извън рамките на нормалното поведение. Никъде в законопроекта не се регулира какво е нормалното поведение за пътниците поради. което поставянето на такъв критерии за освобождаване от отговорност на превозвача за нас е неприемливо, защото той е неясен и създава множество въпроси при реалното му приложение. Освобождаването от отговорност следва да става при точно и ясно определени хипотези и предпоставки, а не да е оставено на широко тълкуване, тъй като по този начин се постига практическо неприлагане на съответното правило. Във връзка с изложеното считаме, че всички норми в Раздел II на тази глава не следва да се приемат.		

		19. На следващо място внимание следва да се обърне на нормите съдържащи се в Раздел I „Тарифна политика“, които отново общо поставят критерии и изисквания към тарифата за обществените услуги за превоз на пътници. Видно от текстовете в чл. 84 те са общи и неконкретно дефинирани, като оставят възможност за широко тълкуване, което принципно е недопустимо при императивни правни норми. по правило те винаги следва да се тълкуват стеснително. В случая така заложените текстове създават предпоставки именно за широко тълкуване, което според нас не следва да бъде допускано. Принципите, които следва да се спазват при определяне на тарифите трябва да са ясно и точно формулирани, като отчитат спецификите на конкретните видове превози, икономическата обстановка, броя на пътниците, разходите необходими за предоставяне на качествена и всеобхватна транспортна услуга и други фактури ясно разписани в закона. В случая се използват насоки, които са общи и не дават конкретна представа за реда и начина на определяне на тарифите, което води до несигурност и неясноти и указва негативно влияние върху услугата. Също така правилото на чл. 85 считаме, че следва да бъде променено, тъй като така според нас използвания израз „на тяхната територия" създава неяснота и влиза в противоречие с първата част на изречението, в което се говори за определяне на тарифите от водещите общини за всички услуги включени в междуобщинските транспортни схеми. Посочения израз в текста несъответства на това, че водещата община отговаря за реализирането на междуобщинската транспортна схема на територията на всички общини по споразумението. С оглед, на което тарифите, които се определят са единни и важат за територията на всяка община по споразумението и реално водещата община не определя тарифа за своята територия, а определя тарифа, която важи и за териториите на всички останали общини по споразумението. Поради това според нас е редно текстът на чл. 85 да се промени по следния начин: *„чл. 85 Водещите общини по чл. 30, ал. 1 определят*	Приема се частично	Разпоредбата на чл. 84 е редактирана. Текстът на чл. 85 относно определянето от водещите общини на правилата за тарифиране и ценообразуване за всички услуги, включени в междуобщинските транспортни схеми на тяхната територия, се заличава от законопроекта.

		правилата за тарифиране и ценообразуване за всички услуги, включени в междуобщинските транспортни схеми на териториите на всички общини, сключили споразумението.“		
		20. На следващо място считаме, че в глава единадесета „Контрол“ в нормата на чл. 89, ал. 1 следва да отпадне израза: „ и по Закона за автомобилните превози “, а в т. 3 на същата норма към думите „обществен превоз на пътници“ следва да се добави: „на този закон.“ Считаме, че тези промени са в съответствие с предлагания закон, който е Закон за обществения транспорт и е отделен от Закона за автомобилните превози с оглед, на което контрола, който се осъществява следва да е ясно, че е по този закон, а не по Закона за автомобилните превози. Следва да се има предвид, че по Закона за автомобилните превози е уреден контрола. който осъществява ИА „АА“ и за нас е ненужно това да се преповтаря с настоящия текст. Предлагания проект на закон не премахва контролните функции на ИА „АА“ предвидени в Закона за автомобилните превози от една страна, а от друга добавянето на този закон към настоящия за нас е израз на лоша законодателна техника и е неправилно. Считаме, че в текстовете относно контрола следва ясно да е посочен контролния орган, неговите правомощия, както и това, че те се осъществяват на база този закон и във връзка с него, недопустимо е да се добавят други закони, които имат самостоятелни норми в тази насока поради, което отправяме настоящото ни предложение.	Приема се.	Законопроектът е редактиран – чл. 83, ал. 1
		21. Не на последно място за нас недоумение будят предложените размери на административните наказания свързани с нарушенията по законопроекта. Считаме, че техния размер е значително завишен и не отговаря на действителната икономическа обстановка в страната, както и на размера на доходите в нея. Видно е че повечето санкции надвишават няколко пъти размера на минималната работна заплата в страната, което според нас не следва да бъде допускано. Административните санкции имат законово определени цели в чл. 12 от	Приема се	Размерът на санкциите в Глава единадесета Административнонаказателни разпоредби е коригиран, като размерите на предвижданите глоби и санкции са намалени съществено.

		Закона за административните нарушения и наказания, които считаме, че с подобни размери са недостижими и на практика не могат да се осъществят. Тези значителни по размери наказания няма как да въздействат предупредително и превъзпитателно към нарушителите, а още по-малко да имат възпитателен и предупредителен ефект върху останалите граждани. Считаме. че размерите на санкциите следва да са съобразени с реалната възможност за тяхното плащане, така че наложеното наказание да бъде ефективно и да бъде възможно да се понесе от нарушителя. Санкционната част на законопроекта съдържа санкции, които са в размер, който би се указал пагубен за даден нарушител и вместо да го предупреди и превъзпита би го поставил в ситуация на невъзможност да изпълни наказанието си. Освен това така предложените размери на административни наказания не са пропорционални и съразмерни на извършените по закона административни нарушения. Считаме, че съразмерността следва да бъде налице, като всяко наказание което се предвижда трябва реално да отчита спецификите и обществената опасност на деянието довело до допускане на дадено административно нарушение. Наказанието не следва да е в граници, които многократно да надхвърлят обществената опасност на деянието, както и да не отчитат спецификите при допускането на нарушението. То трябва да отговаря на тежестта на нарушението, а в случая предложените размери не са такива, а са необосновано високи. С оглед на изложеното считаме, че санкционната част на законопроекта следва да бъде съществено ревизирана, като размера на предложените административни наказания да бъде намален, така че с наказанието да се създават условия за постигане на целите му.		
		22. Друго изключително тревожно явление, което се наблюдава в цялостния текст на законопроекта е използвания похват на вносителя множество обществени отношения въобще да не се уреждат с текста на закона, а	Приема се по принцип.	Законопроектът урежда различни обществените отношения – планиране, управление, възлагане, финансиране, цифровизация, контрол, правата на

		да се прехвърлят към създаването на подзаконова нормативна уредба за тях. Видно от текстовете на законопроекта той предвижда създаването на множество наредби свързани с неговото прилагане, което неминуемо поставя под риск обществените отношения, които той регулира. Подзаконовите нормативни актове подлежат на по-лесна и по-честа промяна в сравнение със законите, което е естествено в правната система, тъй като законът е акт с по-висока степен и урежда обществените отношения на по-абстрактно ниво. Наредбите, от своя страна, са актове за конкретното прилагане на тези обществени отношения и тяхното по-подробно разгръщане, като те не следва да противоречат на закона. С оглед на което регулирането на обществени отношения единствено с наредби е недопустимо, тъй като те първо следва да са залегнали в закона, а след това да се доразвиват на подзаконово ниво от една страна, а от друга е сериозна индикация за създаването на несигурност в правната сфера уреждащи конкретните отношения. Считаме, че законът не следва да предвижда създаването на толкова много наредби, които вместо да доразвият правната уредба, биха имали негативен ефект с оглед това, че се получава изключително голямо диференциране на правната уредба и тя се разпокъсва в различни подзаконови нормативни актове, което е ненужно и неефективно. Публикуваният проект не съдържа в себе си ясна законова уредба за обществените отношения, за които предвижда последваща подзаконова нормативна уредба, поради което този начин на създаване на правни норми е недопустим, тъй като с него се цели избягване на законовата регулация и се създават предпоставки за неяснота и несигурност в текстовете, които впоследствие ще се приемат в изпълнение на закона. Дори заложения в §3 на законопроекта срок за издаване на тези наредби ни се струва неизпълним с оглед техния брой и обхват на обществените отношения, които трябва да се регулират с тях. С оглед, на което считаме, че законът следва да се доразвие по начин, който определени обществени отношения да се уредят в него, а не да са обхват на		пътниците в обществения транспорт, така също е насочен и към четирите вида транспорт – автомобилен, железопътен, въздушен и транспорт по вътрешни водни пътища и морски каботаж. Широкият диапазон на регулацията изисква в закона да бъде уредена основната рамка на обществените отношения в превоза на пътници, която да бъде доразвита в предвидените подзаконови нормативни актове, които се издават в четиримесечен срок от влизането в сила на закона. Независимо от това, подобрените текстове на законопроекта уреждат в голямата им част обществените отношения, които са негов предмет. Предвидените за издаване от министъра на транспорта и съобщенията проекти на наредби основно ще уредят отношения от типа на „технологични“ – тоест системи или информационни решения, които няма как да бъдат уредени в нормативен акт и биха превърнали последния в техническа спецификация за обществена поръчка.

		подзаконова нормативна уредба. Също така тази подзаконова нормативна уредба следва да се създаде след широко обсъждане със заинтересованите лица, тъй като приемането на законопроекта в този му вид поставя множество неясноти и въпроси, които ще следва да се изчистят в наредбите. Този похват както вече казахме за нас е недопустим и не следва да се прилага, като броя на наредбите трябва да се редуцира, а законът следва да доразвие вида и обхвата на обществените отношения така. че те да са уредени с него, но в случай че това не бъде възприето то считаме, че наредбите следва да бъдат приети след провеждане на широко обществено обсъждане и съгласуване със засегнатите от тях лица.		
		23. На следващо място в §1 на закона се въвеждат няколко легални определения на термини, които обаче считаме, че не са изчерпателни. Според нас този раздел следва да се доразвие, като в него се добавят още термини, използвани в закона, като „Национална транспортна схема“, „от врата до врата“ и други, които изрази са използвани в закона и на които вносителят следва да даде ясна дефиниции в какъв смисъл те следва да се разбират в текста на закона. Подробното дефиниране на използваните в законопроекта термини е съществено за неговото правоприлагане и разбиране с оглед. на което считаме, че посочените легални определения следва да бъдат разширени. В обобщение можем да посочим, че законопроекта съдържа в себе си множество хаотични и неясни правни норми. Създава условия за регулиране на множество обществени отношения с наредби, вместо сами я закон да ги регламентира. Не съдържа никакви гаранции и норми, които да защитават инвестициите и работата на превозвачите предоставяща услугата по превоз на пътници. Законопроекта не съдържа в себе си подробни и ясни правила за системите, които биха се използвали за осъществяването на обществения транспорт. Липсва яснота за реда и начина, по който ще се определят цените,	Приема се по принцип	Законопроектът включва легални определения на ключови понятия, които имат непосредствено значение за прилагането на закона, като останалите използвани термини, включително „Национална транспортна схема“, са изяснени чрез разпоредбите на самия законопроект. Терминът „от врата до врата“ е заличен.

		ще се разпределят приходите от дейността. както и как ще се гарантира и осигури финансиране за предвидени в закона субсидии и компенсации. Остава неясно какво включва Националната транспортна схема, какъв е реда и начина за нейната промяна. Липсва реална оценка на това как предлаганите правила ще се отразят върху сектора свързан с превоз на пътници. Всичко това показва, че е налице един законопроект съдържащ в себе си множество липси, но в същото време предлагащ съществена промяна в организацията на превоза на пътници в страната поради, което той не следва да бъде приеман в този му вид, а трябва да бъде написан и развит по начин, който да отчита спецификите на обществените отношения регулирани с него. Ние от сдружение „Камара на автомобилните превозвачи в България“ и сдружение „Европейски транспортен клъстер“ считаме за необходимо текста на закона да бъде съществено ревизиран. като бъдат отчетени бележите и критиките на сектора във връзка с осъществяването на транспортни услуги по превоз на пътници. Надяваме се коментарите ни да бъдат взети предвид и заявяваме нашата готовност при необходимост да съдействаме с нашето експертно мнение при оформяне на окончателните текстове на законопроекта.		
14.	**Фликс България ЕООД** /по официален път/ 16.01.2026 г.	С настоящото бихме искали да вземем становище по обявената обществена консултация по проекта на Закон за обществения транспорт - https://strategy.bg/bg/public-consultations/11931. Приветстваме усилията за провеждане на реформа в областта на обществения транспорт и несъмнено изготвеният законопроект е първата и съществена стъпка в тази насока. Считаме, че със закона се поставят основите за осъществяване на заложените в Националния план за възстановяване и устойчивост цели, но същевременно идентифицираме някои съществени дефицити на предлаганата нормативна уредба, върху които бихме искали да обърнем внимание. С оглед дейността ни на автобусен превозвач,		

		предоставящ транспортни услуги при условията на т.нар. и в закона „превоз на пътници от търговски интерес“, становището ни акцентира основно върху заложените в закона принципи и съответните решения в тази област. 1. На първо място, като основен принципен и структурен дефицит на предлаганата нова законова уредба, откроляваме това, че тя отново (както и сега действащата законова уредба) не прави ясно разграничение между: - линии/маршрути, които са от общ интерес по смисъла на Регламент (ЕО) № 1370/2007, т.е. за които следва да бъде възложено задължение за обществена услуга (Глава Пета от законопроекта - Възлагане на задължения за извършване на обществени услуги за превоз на пътници) и - линии/маршрути, които следва да бъдат отворени за търговска услуга (Глава Седма от законопроекта - Превоз на пътници от търговски интерес). В хода на обществените консултации, проведени на предходния етап от законодателния процес – преди изготвянето на текстовете на закона, в дадените от нас становища посочихме горното като основна слабост на сегашната правна уредба и застъпихме тезата, че механизмът за приемането и актуализацията на транспортните схеми следва да бъде напълно реорганизиран, като се направи ясно разграничение в горната насока. За съжаление, не виждаме в предложения закон текстове, които да отразяват такова разграничаване. Напротив, заложеният принцип в новия закон отново почива на разбирането, че априори обществения автобусен превоз на пътници следва да се осъществява при условията на възлагане на задължения за извършване на обществени услуги (ЗОУ). За нас логиката следва да бъде точно обратната като в тази насока може да се ползват добрите практики установени в други европейски държави. Най-яркият пример е заложеният в немското законодателство принцип на Eigenwirtschaftlichkeit (търговска жизнеспособност), който дава приоритет именно на търговските услуги на оператори, които са	Не се приема	Законопроектът е съобразен с реалните условия в страната, където в много малки и слабо населени места автобусните линии не могат да се поддържат на чисто пазарен принцип. Именно затова превозите на пътници като обществена услуга са основният начин да се осигури транспортна свързаност за населението в тези населени места. В същото време законът ясно допуска и насърчава превози от търговски интерес, когато има реално търсене и съответната линия може да се поддържа без субсидиране. Въведен е разрешителен режим с конкретни изисквания и срокове за произнасяне, което създава предвидимост за операторите. Предвидената възможност за отказ или ограничаване на търговски превози има за цел да защити линиите, изпълнявани като обществена услуга, за да не се прекъсне обслужването на населени места, за които това е единствената транспортна връзка. По този начин законопроектът постига разумен баланс, като допуска развитие на търговски превози там, където пазарът го позволява, и едновременно с това гарантира транспорт за хората в малките населени места, където без обществена подкрепа превози не биха съществували.

		готови да предоставят превоза изцяло на свой собствен икономически риск, без публични субсидии. Този принцип предвижда, че ако местен орган възнамерява да обяви поръчка за маршрут като субсидиран договор за обществени услуги (gemeinwirtschaftlich), той първо трябва да публикува обявление и ако частен оператор прояви интерес, като предложи да управлява услугата търговски (eigenwirtschaftlich) – разбира се, отговаряйки на минималните стандарти за това, но без субсидия – органът е длъжен да издаде лиценз на търговския оператор. В тази връзка нашето конкретно предложение е изричното посочване в закона, че Националната транспортна схема включва субсидирани маршрути само до степента, в която никой лицензиран превозвач не желае и не е в състояние да предоставя услугата без компенсация. Съответно и да бъде заложено правилото, че преди да се включи който и да е маршрут в договор за обществена поръчка или концесия, следва да бъде проведен тест за търговска жизнеспособност (тест за търговски приоритет) - ако превозвач се ангажира да обслужва маршрут на търговска основа, без субсидия, този маршрут не може да бъде предлаган като ЗОУ, а вместо това следва да бъде разрешен съгласно общия режим за лицензиране на маршрути. В обобщение, считаме, че в тази част законът се нуждае от съществена принципна промяна в насока приоритизиране на услугите с отворен достъп и ясно дефиниране в кои конкретно хипотези следа да се пристъпи към възлагане на задължения за извършване на обществени услуги за превоз на пътници. Именно по този начин законът би бил в синхрон с основния принцип, заложен в Регламент (ЕО) № 1370/2007 - по подразбиране пазарът на транспортните услуги се основава на свободна конкуренция, равни условия и отворен достъп, а за тези услуги, за които няма достатъчен интерес от страна на икономическите операторите, на държавата е позволено да въведе услуги от общ интерес. Това означава държавата да позволи на ппревозвачите да стартират и		

		развият превозни услуги свободно и да се намесва с договори за обществени поръчки/концесии само в случай, че пазарът не може да предостави тези услуги без субсидии.		
		2. Вторият аспект на горепосоченият проблем идва от заложената цел на закона за превръщане на железопътния транспорт в предпочитан вид транспорт. Не оспорваме тази цел, но считаме, че начинът, по който в закона е разписано правилото, че превозите по основната транспортна схема се извършват с предимство на превозите с железопътен транспорт и другите изисквания, разписани в чл. 21, ал. 2 от проектозакона, при липса на разграничението между услугите от общ интерес и тези от търговски интерес, на практика минира възможността за либерализация на пазара. Този подход отразява стила на централното планиране и би могъл да възпре чуждестранните или иновативните участници да инвестират на българския пазар. Това, според нас, категорично би осуетило възможността за постигането на другите заложени цели на закона, а именно: изграждане на транспортна система, която намалява въздействието на транспорта върху околната среда, осигурява по-здравословни и по-чисти алтернативи на мобилността и повишаване на качеството на обществената услуга за пътнически превоз. Липсата на ясни законови гаранции за отваряне на достъпа до пазара на автобусни превозни услуги за реална конкуренция между превозвачите, неминуемо би повлияло отрицателно върху подобряването на качеството на услугата. В тази връзка считаме за изключително полезно извършването на сравнително-правно проучване и респективно идентифициране и имплементиране на добри европейски практики по отношение на конкретни законодателни решения в областта на пътническия автомобилен превоз именно в посочения по-горе аспект на максимална либерализация на пазара. Освен споменатия германски модел, като пример може да се даде и френският, съгласно който маршрутите над 100	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Редактираните разпоредби предвиждат превозите от търговски интерес да се осъществяват по автобусни линии от общата транспортна схема, като по този начин се защитава устойчивостта на субсидираните превози, възложени с договор за обществена услуга по градски и междуселищни линии от общинските и междуобщинските транспортни схеми.

		км. са с изцяло отворен достъп, а за маршрути на по-кратко разстояние може да бъде наложено ограничение, когато превозът на пътници вече се извършва въз основа на договор за възлагане на обществени услуги и може да доведе до нарушаване на икономическото равновесие на този договор. Италианското законодателство също регламентира изрично изцяло отворения достъп на услугите за превоз на дълги разстояния. С оглед опита ни в превоза на пътници на територията на целия ЕС, изразяваме готовност за предоставяне на допълнителни материали относно конкретните възприети в отделните държави практики. В тази връзка нашето конкретно предложение е изричното залагане в закона на принципа, че автобусният превоз по линии/маршрути, надвишаващи примерно 80 км (междуградски дълги разстояния) се експлоатират на база отворен достъп на лицензираните превозвачи. Разбира се, следва да бъде запазена възможността за отказ или ограничаване съобразно правилото за ненарушаване на икономическото равновесие, както това е заложено в чл. 54, ал. 3 от проектозакона (виж по-долу становището относно този текст).		
		3. В контекста на гореизложеното считаме, че разпоредбите на Глава Седма „ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ ОТ ТЪРГОВСКИ ИНТЕРЕС“ на закона в сегашната им редакция са по-скоро пожелателни и не дават нужната конкретика и гаранции за превозвачите. Отново, както и в досега действащата нормативна уредба, не става ясно при какви условия може да се предоставят услуги за превоз на пътници от търговски интерес. Законът не дава достатъчна яснота за разликата между разписанията, включени в основната транспортна схема и тези, включени в междуобщинските транспортни схеми (използвайки терминологията на закона, който обаче не дефинира понятието „разписание“) и спрямо кои разписания се допуска предоставянето на услугите от търговски интерес. В мотивите към законопроекта също не намираме повече конкретика. Там е записано: „Със законопроекта се	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Законопроектът урежда превозите от търговски интерес в отделна глава, като ясно ги отличава от превозите на пътници, възлагани като обществена услуга. Регламентира се, че превозите от търговски интерес се извършват по редовни линии от общата транспортна схема, по инициатива и на търговски риск на превозвачите. Въведен е разрешителен режим с конкретни изисквания и срокове за произнасяне, което създава предвидимост за операторите. Същевременно е предвидена възможност за отказ или ограничаване на такива превози, когато те застрашават икономическото

		създава регулаторен режим за превозвачи, които желаят да оперират на изцяло търговски принцип, без договор за обществена услуга и без да получават публични средства, т. е. на собствен търговски риск. Това ще стимулира конкуренцията и достъпа до пазара, което е в полза както за пътниците, така също и за бизнеса.“ Текстовете на закона обаче са доста семпли в това отношение и с оглед на изложеното по-горе в т. 1 и т. 2 от становището, според нас категорично не стимулират конкуренцията и достъпа до пазара, дори напротив. Чл. 54, ал. 3 от проектозакона предвижда, че „Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ с мотивирано решение може да откаже или ограничи извършването на услуги за превоз на пътници от търговски интерес, когато превоз на пътници вече се извършва въз основа на договор за възлагане на обществени услуги и може да доведе до нарушаване на икономическото равновесие на договора.“, но липсва конкретика за правилата и методиката, по която ще се извършва преценката за евентуалното нарушаване на икономическия интерес. За разлика от железопътния и водния транспорт, за които са налице съответните актове, регулиращи този въпрос (посочени в проектозакона при аналогичните текстове за тези видове транспорт), за автобусния транспорт няма разписани никъде правила за това. Законът не предвижда такива, като дори и не предвижда допълнителен акт (наредба, методика, указания или др. подобен), в който да се разпишат такива правила. Намираме това за съществен недостатък, който следва да бъде преодолян.		равновесие на договори за обществена услуга, като решенията се вземат от компетентния орган с мотивиран акт и подлежат на обжалване. Този подход осигурява баланс между свободното развитие на търговските превози и защитата на обществено финансираните линии. По-детайлната регламентация на режима се предвижда да бъде уредена с подзаконов нормативен акт, което се обуславя от необходимостта от регулярна актуализация, съобразена с пазарната среда, пътникопотока и други релевантни фактори, без да се налага изменение на закона.
		4. Липсата на посоченото по-горе разграничаване на услугите от общ интерес и тези от икономически интерес, води и до неяснота относно прилагането на предвидените в закона правила в Глава Десета ТАРИФИРАНЕ, ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ спрямо услугите от търговски интерес. За нас остава неясно дали и в каква степен превозвачите, предоставящи услуги от търговски интерес са обвързани от тези правила.	Приема се по принцип	С цел прецизиране са внесени допълнителни уточнения в чл. 19 като са посочва, че системата извършва превод на приходите към съответния превозвач и е зададен максимален срок за това. Цената на единния превозен документ се определя автоматично като сбор от цената на отделните

		Не оспорваме ползите за пътниците от издаването на единен превозен документ, но липсата на достатъчно конкретика към момента поражда у нас опасението, че по този начин се налагат единни правила за ценообразуване или нива на тарифите на всички превозвачи. Законът предвижда създаването на национална клирингова система, където данните от всички продажби на билети автоматично ще изчисляват дела на приходите на всеки превозвач. Това обаче предполага някаква стандартизирана тарифа или формула. Всъщност принципите на закона за тарифна политика наблягат на „справедливо“ и „недискриминационно“ ценообразуване, изисквайки тарифите да покриват „разумен дял“ от разходите и отчитайки нуждите от публично финансиране. В интегрираните междуобщински транспортни схеми общинските власти ще определят общи правила за ценообразуване за всички услуги в схемата. Това за нас реферира към административен контрол върху тарифите – потенциално включително и по отношение на „търговските линии“. Ето защо нашето конкретно предложение е в закона ясно да се разпишат текстове, които гарантират ценова автономност на превозвачите, предоставящи услуги от търговски интерес. В тази връзка считаме, че и ясно следва да бъде заложено в закона, че единният превозен документ е въпрос на технология и удобство за пътниците, а не задължение за единно ценообразуване. В случай, че идеята на закона е единният превозен документ да обхваща и услугите от търговски интерес, то предвидената клирингова система следва да е способна да обработва тарифните структури на различните превозвачи.		превозните документи, включени в него. МТС няма да налага единни тарифи. Създадена е нова ал. 4, съгласно която превозните документи с намаления за тарифни задължения, издадени чрез Националната система за единен превозен документ, се компенсират по реда на наредбите по чл. 46, ал. 1 чрез възложителите на транспортната услуга. С цел гарантиране свободата при ценообразуване от проекта са отпаднали разпоредбите на даващи право на общините да фиксират правилата за тарифиране и ценообразуване на услугите по междуобщинските и градски транспортни схеми – чл. 85 и чл. 86 от първоначалния проект. Същевременно техническият характер на редица въпроси предполага тяхната уредба в предвидените подзаконови нормативни актове по прилагането на закона.
		5. По отношение на достъпа до инфраструктурата, в частност достъпа до автогарите, проектозаконът прокламира принципите на равния достъп и недопускане на дискриминация, но не разписва механизмите за спазване на тези принципи и съответно не създава достатъчно гаранции за тяхното спазване. Предвидено е	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Законопроектът предвижда определянето на цените за автогаровото обслужване, техният максимален размер и условията, при които се извършва актуализацията на

		издаването на наредба за задължителните изисквания към автогарите, условията и реда за работа в тях, но в тази наредба ще бъдат разписани текстове относно условията и редът за категоризация на автогарите, автогарите, в които се осигурява помощ на лица с увреждания и на лица с намалена подвижност и мерките за сигурност на пътници, които се осигуряват от собствениците на автогари. Не е предвидено разписването на текстове именно относно осигуряването на равния достъп на превозвачите до автогарите и разрешаването на евентуални спорове във връзка с предоставянето на този достъп. На практика много автобусни гари в България са собственост или се управляват от общински власти или от утвърдени транспортни компании. Без ясни законови задължения на операторите на гари да се съобразяват с конкурентите, съществува риск на новите участници да бъде отказан достъп, да им бъдат начислени прекомерни такси или да им бъдат дадени по-лоши слотове на терминалите. Понастоящем законът не съдържа текстове относно прозрачна процедура за разпределение на слотове, публикуване на капацитет или право на обжалване, ако дадена гара откаже достъп, не е предвидено и такава процедура да бъде уредена в друг акт. Считаме този пропуск за съществен, защото осигуряването на достъпа до автогарите е в основата на възможността да се развиват услугите от търговски интерес и съответно да се стимулира конкуренцията, каквато е прокламираната в мотивите към законопроекта цел на изричното законово регламентиране на тези услуги. Ето защо нашето конкретно предложение е законът изрично да бъде допълнен със задължението за всички оператори или собственици на автогари да публикуват своите общи условия. В тези общи условия задължително следва да се съдържат процедурите за разпределяне на слотове или капацитет, включително изискването за редовно актуализиране на капацитета. Считаме, че в закона ясно следва да бъдат разписани изрични хипотезите за възможен евентуален отказ на достъп и		тези размер да се определят с методика, утвърдена от министъра на транспорта и съобщенията.

		съответно задължения за преодоляването на пречките за предоставяне на достъп, както и да бъде разписан механизъм за оспорване на отказан достъп.		
		6. Проектозаконът въвежда множество изцяло нови решения в областта на планирането и управлението на обществения транспорт чрез предвиждане създаването на: - Националната точка за достъп; - Национален транспортен модел; - Национална система за единен превозен документ; - Клирингова система; - Национална транспортна схема. Как точно ще функционират посочени новости е предвидено да се уточни на подзаконово ниво. Разбираме и не оспорваме целесъобразността на този законодателен подход – наясно сме, че не е възможно, а и ненужно на ниво закон да бъдат разписани всички подробности. В случая обаче именно тези решения са фундаментални за провеждането на реформата в областта на обществения транспорт. Фактът, че до момента не са съществували дори подобни модели и системи поражда необходимост от доста повече конкретика относно визията на министерството за начина, по който ще се предвиди тяхното функциониране. Ето защо считаме, че за целите на провеждането на адекватно обществено обсъждане на проектозакона би следвало да се предостави по-подробна информация в тази насока. В тази връзка настояваме също така и за гаранции, че действително предвидените подзаконови нормативни актове ще се приемат в определения в §3 от ПРЗ на законопроекта шестмесечен срок.	Приема се	Това е стандартен и оправдан подход, особено по технически и организационни въпроси. Динамиката в света на технологиите и тежката законодателна процедура изискват такива въпроси да се решават по облекчена процедура – от изпълнителната власт. Всеки един нормативен акт в Република България се приема след задължително провеждане на обществени консултации и се обевява публично не по-малко от 30 дни преди обсъждането и приемането на акта, съгласно Закона за нормативните актове. Съгласно Указ № 883 от 24.04.1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове, актът по прилагане на закона се приема най-късно в шестмесечен срок от влизане на закона в сила. С цел подобряване на уредбата и предвидимостта за превозвачите този максимален срок в закона е намален на 4 месеца. С цел яснота са създадени допълнителни текстове в чл. 13, които посочват и описват видовете данни – динамични и сатични, които ще се събират от НТД. В чл. 17 е включена нова ал. 6, която регламентира продажбата и проверката на превозни документи и предаване на данни към националните системи. Внесени са допълнителни уточнения в

				чл. 19 като са посочва, че системата извършва превод на приходите към съответния превозвач и е зададен максимален срок за това. Цената на единния превозен документ се определя автоматично като сбор от цената на отделните превозните документи, включени в него. МТС няма да налага единни тарифи. Създадена е нова ал. 4, съгласно която превозните документи с намаления за тарифни задължения, издадени чрез Националната система за единен превозен документ, се компенсират по реда на наредбите по чл. 46, ал. 1 чрез възложителите на транспортната услуга.
		7. Предвидено е законът да влезе в сила 36 месеца след обнародването му в „Държавен вестник“, т.е. след 3 години. Изключения са предвидени единствено за разпоредбите относно Националната точка за достъп и Интелигентна система за управление на обществения транспорт, които е предвидено да влязат в сила по-рано. Съзнаваме мащабността на провежданата реформа и необходимостта от време за изграждането на необходимия, предвиден в самия закон, капацитет за прилагането му. Същевременно обаче, доколкото отварянето на достъпа до пазара на пътнически транспортни услуги е в основата на самата реформа считаме, че правилата за предоставянето на услугите от търговски интерес, независимо от критиките относно тяхната неяснота, следва да влязат в сила в максимално кратки срокове. В тази връзка нашето конкретно предложение е за предвиждане на изключение от разпоредбата на § 8 от ПРЗ на законопроекта и по отношение на Глава Седма, като същата да влезе в сила не по-късно от 6 месеца от обнародването на закона.	Приема се по принцип	Текстовете на разпоредбите в Преходните и заключителни разпоредби от законопроекта, в т.ч. отлагателните срокове са редактирани.
15.	**СД „СП-Рачич с-ие“**	Като действащ автобусен превозвач с ежедневен	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани.

	/по официален път/ 16.01.2026 г.	оперативен опит в превоза на пътници по автобусни линии, считаме за необходимо да споделя няколко практични наблюдения във връзка с проекта на Закон за обществения транспорт. От гледна точка на реалната работа „на терен“, най-важното за превозвачите е законът да осигурява ясни, стабилни и лесно приложими правила. На първо място, в проекта не става достатъчно ясно кога дадена линия следва да бъде възлагана като обществена услуга и кога може да се изпълнява на търговски принцип. В практиката това води до несигурност и затруднява планирането на разписания, персонал и подвижен състав. Също така, възможността за ограничаване на търговски линии е формулирана твърде общо. При липса на ясни критерии това създава риск от различно прилагане в сходни ситуации, което е проблем за по-малките и средни оператори.	по принцип	Законопроектът урежда превозите от търговски интерес в отделна глава, като ясно ги отличава от превозите на пътници, възлагани като обществена услуга. Регламентира се, че превозите от търговски интерес се извършват по редовни линии от общата транспортна схема, по инициатива и на търговски риск на превозвачите. Въведен е разрешителен режим с конкретни изисквания и срокове за произнасяне, което създава предвидимост за операторите. Същевременно е предвидена възможност за отказ или ограничаване на такива превози, когато те застрашават икономическото равновесие на договори за обществена услуга, като решенията се вземат от компетентния орган с мотивиран акт и подлежат на обжалване. Този подход осигурява баланс между свободното развитие на търговските превози и защитата на обществено финансираните линии. По-детайлната регламентация на режима се предвижда да бъде уредена с подзаконов нормативен акт, което се обуславя от необходимостта от регулярна актуализация, съобразена с пазарната среда, пътникопотока и други релевантни фактори, без да се налага изменение на закона.
		От значение е и темата за автогарите – достъпът, часовете и условията следва да са еднакви за всички превозвачи. Това е пряко свързано с качеството на услугата за пътниците. В заключение, подкрепяме усилията за реформа, но считаме, че законът следва да бъде по-практически	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Собствениците на автогари са длъжни да допускат срещу заплащане всички превозвачи, извършващи превози на пътници с автомобилен транспорт по редовни линии от общата и

		ориентиран и съобразен с реалните условия на автобусния превоз.		междуобщинските транспротни схеми, както и тези по чл. 28, ал. 1, т. 2 от общинските транспортни схеми. Законопроектът предвижда определянето на цените за автогаровото обслужване, техният максимален размер и условията, при които се извършва актуализацията на този размер да се определят с методика, утвърдена от министъра на транспорта и съобщенията.
16.	**Красен Станчев** /Портал за обществени консултации/ 16.01.2026 г.	Общи коментари В законопроекта не са взети предвид съществени бележки и препоръки, както от организации, които попадат в групата на заинтересованите лица, така и от независими експерти, включително тези, направени от мен. (За справка прилагам моите коментари към настоящата оценка.) Тези части от предварителното обсъждане биха дали по-задълбочено съдържание на законопроекта и неговите разпоредби, ако бъде приет, биха били приложими с по-малко противоречия и разходи за участниците в транспортния отрасъл на икономиката, в частност – превоза на пътници (без изключените видове превод според чл. 4 от проекта). По повод мотивите към законопроекта Като основание отново е посочена съответната част от ПВУ. Но този план е по-скоро краткосрочна цел, докато една уредба на пътническите превози, която отчита съвременните тенденции, технологии и международен характер на инвестициите и услугите, би трябвало да позволява безпроблемното функциониране на пътническия транспорт за десетилетния напред. Целта на законопроекта е посочена като уредба на отношенията по повод „планирането, управлението, възлагането, финансирането, цифровизацията и контрола на обществения транспорт“, заедно с правата на пътниците (чл. 1).	Приема се по принцип	Независимо от обстоятелството, че в становището не се сочат конкретни проблеми или предложения, поставените въпроси са намерили своята позитивна правна уредба.

		Мотивите не обясняват какъв проблем решава законопроекта, защото анализ на състоянието на пътническите превози не е направен. Предварителните допитвания и преглед на добрите практики не съответстваха на научните стандарти и насоки за оценка на въздействията на политики и законодателство. Най-съществено в този пропуск е обстоятелството, че в публикуваната оценката на въздействието (разгледана по-подробно по-долу) формулира пет проблема, които до един са посочени като „липси“ на нормативна уредба, но не посочват проблеми на функционирането на пътническите превози като стопанска дейност. От шестте обществени отношения, посочени в Мотивите и чл. 1: - „Възлагането“ и „контрола“ са задължения на органите на изпълнителната власт; - „Финансирането“ е само частично тяхна работа и уредено в други нормативни актове; - Преобладаващия брой дейности и задачи по финансирането на пътническите превози зависят бизнес предвижданията и инвестициите на частни, български и международни, превозвачи; - „Цифровизацията“ на пътническия транспорт е работа на доставчика на услугата „обществен“ транспорт; тя е необходима и при контрола, но за ощетяването и съответните контролни органи не е необходима законова уредба; - Правата на пътниците не се различават от общите права на купувачи и потребители, а спазването и „продуктова отговорност“ (“product liability”) на доставчика на услугата.[1] В т. 7 от Мотивите се посочва, че със законопроекта се създава „регулаторен режим за превозвачи“, които предоставят услуга за своя сметка и риск. Но не е посочено от какъв е типа режим, макар че в съответното законодателство за административното регулиране и контрол върху стопанската дейност да са определени три вида регулиране. Този пропуск е запълнен в Оценката на въздействието на		

		законопроекта. По повод Оценката на въздействието А. Основен проблем на това обосноваване на необходимостта и последиците от законопроекта (ако се превърне в закон) е вече посоченото изброяване на проблеми на подотрасъла пътнически превози като отсъствие на законодателни и нормативни уредби. Това проблем, защото: 1. При такова идентифициране на проблеми, единственото им решение е разработване и приемане на съответната уредба; 2. Освен че е основан на тавтологично разбиране на задачата на Оценката, този подход не просто не предоставя, а почти напълно изключва анализът на състоянието на пътническите превози; 3. Затова Оценката де факто не сочи какви проблеми на тези превози решава законопроекта, а се занимава с описанието на предлагания законопроект. Б. Въпреки този подход, в Оценката няма анализ на проблемите в организацията на обществения транспорт, свързани със заварените практики на централната и местната власти. Например не е направен анализ на: 1. Практиките по възлагане и бюджетно финансиране на транспортни услуги, попадащи в приложеното поле на законопроекта; 2. Състоянието, вземането на решения и финансирането на държавните и общинските поръчки при превозите на пътници; 3. Източниците на информация и качеството на статистиката (в частност на базите данни на НСИ), на основата на които ще се осъществяват дейностите, предписани и регламентирани от законопроекта; 4. Предложенията на заинтересованите страни от периода на обсъждането на концепцията на законопроекта, макар част от тях да са преразказани без коментар и оценка. По повод 4 например е посочено, че според мненията и препоръките на международни превозвачи либерализирането на подотрасъла ще доведе до		

		намаляване на цените и подобряване на качеството на услугата. Икономическата логика на това мнение се основава на ефектите от „икономика от мащаба“ и предвиждането може да се свята за доказано „по принцип“. По този повод има достатъчно и достъпни икономически доказателства.[2] Оценката обаче не оценява това предложение. В. По повод въвеждането на нов регулаторен режим Оценката споменава две възможности – уведомителен и/или регистрационен режим. По повод на тях оценката е, че „възможно увеличение“ на административните разходи Но не предлага описание или решение по следните хипотези: a. Как транспортните власти ще прилагат регулирането; b. Каква ще е процедурата по отношение на регистрирани доставчици на услуги за пътнически превози в други страни, например страните членки на ЕС и ОИСР; c. Възможно ли е отчитането и ако „да“ по какъв начин законопроектът би прилагал добрите международни практики в пътническите превози. По повод „c“ бяха дадени предложения кои модели биха били от полза за България. Тези предложения не са споменати. Г. Освен състоянието на „транспортната“ статистика, решенията на правителството и местните власти за финансирането на обществен транспорт зависи от общото състояние на правата при преразпределение на бюджетите на централно и местно равнище. Очевидно е например, че местните данъци в страната са почти изключително основани на правата на собственост върху движимо и недвижимо имущество. Иначе казано общините имат достъп до данъците от стопанска дейност (включително продажбите – ДДС) на тяхна територия само чрез трансфери от централния бюджет.[3] Проблеми от този характер не са засегнати в Оценката.		
		По повод съдържанието на законопроекта Макар според смисъла и буквата на Закона за нормативните актове да е очевидно, че всеки	Приема се частично	Текстовете на законопроекта са допълнени. Предвидени са срокове за произнасяне, както и ред за

		законопроект следва да опише правата и задълженията на органите на изпълнителна власт и институционалната рамка на прилагането и съобразяването по повод на разпоредбите на закона, този законопроект е всъщност законопроект за централното планиране на държавни дейности в областта на пътническите превози. Това е видно по текстовете на раздели I – III от законопроекта. В същото време съдържанието на предложения законопроект: 1. Не запълва пропуските на Оценката на въздействието; 2. Не разпределя целите според субектите на изпълнението на превозваческите услуги, както е посочено по-горе в коментара по повод Мотивите на законопроекта; 3. Няма ясно поставяне на задачи на изпълнителните органи (от министър, през агенции до общински власти) и няма разпоредба, която да сочи, че тези органи се включват в предоставянето на такива услуги само когато няма заявен интерес от действащи частни превозвачи, български или чуждестранни; 4. Не са посочени основанията за избор на превозвачи от съответните власти и въпреки сравнително леките регулаторни процедури, които предлага законопроекта, превръщането на регистрацията в лицензионен режим изглежда напълно вероятно; 5. Не са взети предвид разпоредбите на споменатата Директива 2024/2853; 6. Не са ясни разликите във вземането на решения по повод и при осъществяването на дейности при „възлагане“ на услуги по превоз на пътници от органи на изпълнителната власт и при предоставянето на такива услуги на основата на „търговски интерес“ и преценка на рискове за собствена сметка на превозвачи. 7. Законопроектът запазва сегашната тромава, претоварена структура на органи по планирането и контрола на пътническите превози – това е следствие на недосвършената работа на предварителния анализ на проблемите, които следва да бъдат решени със		административно обжалване на въведените процедури. Законопроектът урежда превозите от търговски интерес в отделна глава, като ясно ги отличава от превозите, възлагани като обществена услуга. Регламентира се, че превозите от търговски интерес се извършват по редовни линии от общата транспортна схема, по инициатива и на търговски риск на превозвачите. Въведен е разрешителен режим с конкретни изисквания и срокове за произнасяне, което създава предвидимост за операторите. Същевременно е предвидена възможност за отказ или ограничаване на такива превози, когато те застрашават икономическото равновесие на договори за обществена услуга, като решенията се вземат от компетентния орган с мотивиран акт и подлежат на обжалване. Този подход осигурява баланс между свободното развитие на търговските превози и защитата на обществено финансираните линии. Европейското право не изисква всички пътнически превози да се осъществяват въз основа на договор за обществена услуга, нито предвижда задължително предоставяне на субсидии и компенсации за дейности, които могат да се изпълняват устойчиво при пълно поемане на търговския риск от превозвача. Именно това разграничение е отразено в законопроекта. Чрез понятието „превоз от търговски интерес“ законопроектът въвежда

		законопроекта. Заключение Изглежда наложителна съществена работа по премахване на посочените недостатъци на проектозакона. Но извън посоченото тук съдържанието на проекто-текста е добра основа за добър краен вариант на закон за обществения транспорт. Докато трае работа по подобряване на законопроекта изглежда наложително НСИ да преработи транспортната си статистика или поне да уточни за България данните и анализите на ЕВРОСТАТ.		разграничение между превозите, възлагани като обществена услуга, и превозите, които се осъществяват изцяло на търговски риск от превозвача и не предполагат публична намеса.
17.	**Сдружение „Клуб на железничаря“** /по електронен път/ 18.01.2026 г.	Преди Коледните празници в Клуба на железничаря се проведе обсъждане на проектозакона за обществения транспорт, на което бях модератор. Предвид актуалността на въпроса изпращам неофициално обобщено становището на Клуба на железничаря по проектозакона, както следва: 1. Участниците в обсъждането подкрепят „Проект за Закон за обществения транспорт“ и особено неговата част, поставяща железопътния транспорт като приоритет в обществената превозна услуга на населението. Този приоритет, през последните 30 години, за първи път се обявява публично и закрепва в нормативен акт;		
		2. Същевременно, се обърна внимание, че железниците в сегашното си състояние не са готови да поемат отговорно предизвикателството на приоритетен и предпочитан транспорт, освен ако правителството не инвестира допълнителни средства за модернизация на сектора, извън тези предвидени в ПВУ. В случая се предлага проектозаконът да задължи министърът на транспорта да подготви и внесе в Правителството актуализирана програма за развитие на железопътния транспорт, съгласно Чл.27 от ЗЖТ;	Не се приема	Разпоредбата на чл. 27 от Закона за железопътния транспорт продължава да се прилага пряко и не се засяга от предлагания законопроект, поради което не е необходимо нейното възпроизвеждане в настоящия закон.
		3. По отношение на планирането, управлението и информационните системи за обществен транспорт при обсъждането се подчерта, че съществуващите системи за тази цел в НКЖИ и БДЖ (както и в гражданската авиация) са на високо равнище. Предлага се изграждане	Приема се по принцип	Законопроектът предвижда информационните системи за обществения транспорт да се изграждат при спазване на принципите на оперативна съвместимост с вече

		на подобна система за автобусния транспорт на национално равнище. Взаимодействието между тях да се извършва от орган на МТС при много по-опростен състав и комуникационен интерфейс, т.е. системата да бъде децентрализирана на две нива, което не противоречи на Регламента и Директивата по Чл.13 от проектозакона;		действащите системи в железопътния и въздушния транспорт.
		4. По отношение на Националната транспортна схема и връзките „влак – автобус“ се оформи становище, че предимство ще има този жп превозвач, който притежава собствени автобуси за да извърши безпроблемно прекачването на пътниците в дадена гара по място и време. Предлага се в ЗАвТ да се допълни с текст, че железопътните превозвачи на пътници могат да бъдат по право и автомобилни превозвачи, ако отговорят на съответните изисквания;	Не се приема	Националното право не ограничава възможността железопътните превозвачи да притежават лиценз за автомобилен превоз на пътници.
		5. За достъп до инфраструктура за обществен транспорт се предлага допълнение в ЗУТ и задължения на общините в оформянето на предгаровите площади като достъпни пространства за връзка между железопътния и автомобилния транспорт, в т.ч. паркоместа за лични автомобили, както е при летищните терминали. Предложението е особено актуално за София и големите ни градове;	Не се приема	Предложението е извън предмета на законопроекта.
		6. Участниците в обсъждането изразиха мнение по трудното четене и разбиране на закона с наличието на множество препратки към други нормативни актове. Смята се че този подход е неприложим в глава „Административнонаказателни разпоредби“, където правоприлагащия оператор трябва да се ръководи от точен и ясен текст в самия закон. Допълнителни предложения от жп сектора могат да се очакват при общото обсъждане на законопроекта това тримесечие. (Член на УС на НТСТ работи по възлагане на проблема „Що е единен билет“ по смисъла на ЗОТ?)	Не се приема	Законопроектът съдържа препратки към други правни актове – закони и регламенти (като първично право на ЕС), което е установен подход при съставянето на законите и се прави с цел недопускане на повторения. В същото време, българското законодотелство се прилага в своята цялост като комплекс от правни норми, които взаимно се допълват.
18.	**Сдружение „Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт“**	От Сдружение „Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт“ представяме нашето становището по повод публикуван Проект на Закон за обществения транспорт.		

	/по официален път/ 19.01.2026 г.	<u>В тази връзка обръщаме внимание на следното:</u> 1. Предлагаме промяна на името на закона. Считаме, че е по-подходящо той да се нарича ЗАКОН ЗА МОБИЛНОСТТА. Мобилността е по-широко понятие от понятието „обществен транспорт“. Мобилността обхваща целият начин на придвижване на гражданите и самата им възможност да се придвижват. Единственият разумен начин за решаване на проблемите с мобилността на гражданите и поставянето на различните видове транспорт на равни нога е смяна на името на закона. Мобилността означава интегриране на всички аспекти на придвижването. Заложеният като наименование в НПВУ ЗАКОН ЗА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ на пътници също ни се струва по-подходящ от настоящото заглавие, тъй като поставя пътника в основния фокус, а не самия обществен транспорт.	Не се приема	Понятието „мобилност“ има по-широк обхват от предмета на законопроекта и включва политики извън регулираните обществени отношения. Законът урежда конкретно обществените услуги за превоз на пътници и наименованието „Закон за обществения транспорт“ най-точно отразява неговия предмет. Принципите на интегрираност и ориентираност към пътника са заложени в съдържанието на закона.
		2. Считаме, че законът би трябвало да се създаде съвместно с Министерството на регионалното развитие (към настоящия момент не разполагаме с подобна информация), което отговаря за пътната инфраструктура в страната, която е неразривно свързана с мобилността и достъпа до различните видове транспорт. МТС би могло да е основен и единствена институционална страна само и единствено ако всички видове транспортна инфраструктура, включително и пътната, бъдат поставени на равни основи и се управляват от едно министерство.	Не се приема	Законопроектът урежда обществените отношения, свързани с организацията и предоставянето на обществени транспортни услуги, а не управлението на пътната инфраструктура. Компетентностите на отделните ведомства са ясно разпределени в действащото законодателство, като координацията между тях се осъществява в рамките на установените механизми.
		3. Считаме, че законът трябваше да бъде съгласуван предварително с всички оператори на обществен транспорт на територията на страната. За нас е неприемливо извършването на процедура по обществено обсъждане на подобен закон, без да е ясно - дали и какви са постъпилите становищата от основните заинтересовани страни. Аргументът, че това ще стане ясно в последствие, за нас не е оправдан. Подобна стъпка, за да стане наистина работеща, трябва да се комуникира с основните заинтересовани и чак след това – да се пусне за обществено обсъждане. Становищата на транспортните	Не се приема	Общественото обсъждане на законопроекта е проведено в съответствие с изискванията на националното законодателство, като е осигурена възможност за участие на всички заинтересовани страни и за представяне на становища в предвидения срок.

		оператори са съществени, защото биха посочили конкретни слаби места в предлаганото законодателство.		
		4. Изразяваме нашето притеснение, че този закон само формално изпълнява изискването, което страната ни сама е заложила в НПВУ, без конкретни и измерими критерии.	Не се приема	Изразената позиция не съдържа конкретни предложения по законпроекта.
		5. За нас е необяснимо изключването на въжените линии, зъбчатите железници и градският обществен транспорт (чл. 3 и чл. 4) от проекта на закон за обществения транспорт. Така на практика се изключва една значителна част от обществения превоз на пътници в страната. Отделно – за нас е неразбираемо – защо се изключва и таксиметровият превоз, който също би трябвало да е част от предложения закон.		
		6. В чл. 12, касаещ планирането и управлението не е посочена областното ниво. Означава ли това, че се предвижда неговото премахване и какво е наложило това?	Не се приема	Законопроектът предвижда планирането и управление на обществения транспорт да се извършват на национално ниво – национална и обща транспортни схеми и на общинско ниво – общински и междуобщински транспортни схеми.
		7. Изразяваме своите резерви и съмнения относно възможността за практическа координация и реализация по чл. 13.	Не се приема	Конкретната практическа реализация и координация е въпрос на прилагане на закона и не е свързан с настоящото обществено обсъждане.
		8. Използването на термина „субсидии“ по чл. 14, ал. 2, т.4 не отговаря на приложимото европейско законодателство – например регламент 1370-2007.	Не се приема.	При изработването на българските нормативни актове следва да се спазва установената терминология в българското законодателство, особено в случаите на създаване на разпоредби, които предвиждат финансиране от държавния бюджет. По тази причина настоящият законопроект е напълно съобразен със Закона за публичните финанси. Съобразяването с основния правен акт в страната ни, който регламентира разходването на средства от държавния бюджет е извършено и е в съответствие с приложимите регламенти.

		9. По чл. 17 считаме, че трябва да бъде запазена възможността за наличие и издаване на физически носител на информация, а не само и единствено, посочената по ал. 4 електронна форма. В чл. 87, ал. 2 не е посочено за наредбата по чл. 143, ал.4 от кой закон става дума.	Приема се по принцип	Тенденцията в съвременния свят е към все по-широкото използване на електронна форма. Това не ограничава възможността на конкретен потребител, който се нуждае от физически носител да се снабди с разпечатка на съответния превозен документ.
		10. Описаната концепция в членове 20 – 23 (Национална транспортна схема) и членове 24 – 26 (Междуобщински транспортни системи) на практика предпоставя запазване на досегашното статукво с възможността автобусни маршрути да дублират железницата (дадената възможност в чл. 26, ал. 1).	Не се приема	Текстовете на проекта са редактирани. Определянето на приоритетна роля на железопътния транспорт в националната транспортна схема е насочено към постигане на устойчива и ефективна транспортна система, съобразена с дългосрочните национални и европейски политики в областта на транспорта, опазването на околната среда и регионалното развитие. Въпреки това, законопроектът не въвежда абсолютен превес на железопътния транспорт, а предвижда балансиран и координиран подход за развитие на различните видове обществен транспорт. При разработването на Националната транспортна схема е отчетена необходимостта от развитие и ефективно функциониране на автобусния транспорт, като в съответствие с националната политика се предвижда разписанията на влаковете да бъдат в основата за неговото планиране.
		11. Изключването на връзките в една община от полето на обхват на закона също е неприемливо (членове 20-26). То влиза в противоречие и с описаното в чл. 12, че „Обществеият транспорт се планира и управлява на национално, междуобщинско и общинско ниво.“	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са редактирани. Междуселищният транспорт в рамките на съответната община е включен като част от общинската транспортна схема в законопроекта, предвид необходимостта от осъществяване на

				координация и контрол от страна на общините върху предоставяната услуга на тяхната територия.
		12. Идеята за превоз на пътници по заявка не е развита в достатъчна ясна концепция в чл. 28. Тя само се споменава без реално да е посочено как ще се извършва. Извършването на превоз на пътници по заявка като част от националната транспортна схема е напълно необосновано и ще представлява пречка изобщо за реализацията на подобни превози. Считаме, че превозът на пътници по заявка, посочен в чл. 28 и 46 трябва да е максимално гъвкав и да дава възможност за участие включително и на физически лица, особено след като обикновено се касае за малки и отдалечени населени места, до които често дори достъпът с автомобил е проблематичен.	Приема се по принцип	Текстовете на проекта са подобрени. Предвижда се превозът по заявка да се осъществява в населени маста, до което няма обществен транспорт, с общинския му център или с най-близката транспортна връзка, като в този случай същият ще се субсидира със средства от държавния бюджет. По изключение превоз на пътници по заявка може да се осъществява в населени места, в които има осигурен обществен транспорт, като в този случай финансирането ще се осигурява от възложителя. Ограничаването на извършването на тези превози до лицензирани превозвачи гарантира безопасност, качество на услугата и защита на пътниците.
		13. За нас е неясна концепцията за определяне на водеща община при интегрираните услуги по чл. 29 и 30. Според нас би трябвало да се ползва общият капацитет на двете общини, вместо да бъдат непременно задължавани за избор на водеща община. Това би трябвало да е възможност, а не задължение. По този начин по-скоро се преграждa възможността за сътрудничество на равни начала между общините, което означава запазване на настоящото статукво.	Не се приема	Определянето на водеща община не ограничава равнопоставеното сътрудничество, а въвежда яснота в отговорностите, представителството и вземането на решения при предоставянето на интегрирани услуги. Целта е да се осигури ясна координация и административен ред, като се запазва възможността за гъвкаво разпределение на ангажиментите между общините.
		14. Прави впечатление, че в Раздел I, отнасящ се до достъпност до инфраструктура, както посочихме в т.2 от нашето становище, на практика не се третира достъпът на пътниците до самите транспортни хъбове – жп и автогари и спирки.	Не се приема	Законопроектът не ограничава пътниците да имат достъп до съответните жп гари, автогари и автоспирки.
		15. Притеснения и неясноти буди заложеното в чл. 44 правомощие единствено на Министъра на транспорта и	Не се приема.	Предвид факта, че към настоящия момент няма такива случаи, е

		съобщенията да сключва договори за обществена услуга за превоз на пътници по вътрешни водни пътища и морски каботаж. За нас е неясно – защо такива възможности не се предоставят и на съответните общини, които имат излаз на вътрешен воден път (река Дунав) или Черно море.		предвидено там, където се предполага, че има по-добра експертиза (централният орган на изпълнителната власт), да бъде възложено съответното правомощие. След влизането на закона в сила и като бъде извършена последваща оценка на въздействието, е възможно разпоредбата да бъде съответно променена.
		16. Считаме за необходимо – по-детайлното разписване на възможностите за превоз на багаж, включително и без задължителното присъствие на пътника на съответното превозно средство. В заключение бихме искали да посочим, че идеята за създаване на такъв закон не е лишена от своя здрав смисъл, но е необходимо да бъде прецизирана допълнително и обсъдена отново след нанасянето на съответните корекции по предложения за обсъждане документ.	Не се приема	Превозът на багаж без пътник е недопустимо и е действаща и понастоящем в Закона за автомобилните превози разпоредба с оглед осигуряване безопасността на пътниците.
19.	**Столична община** /по официален път/ 19.01.2026 г.	В отговор на Ваше писмо вх. № И-2157/20.11.2025 г., с което се иска становище, предложения и коментари по проекта на Закон за обществения транспорт, Столична община изразява принципна подкрепа за целите на законодателната инициатива, но счита за наложително да се прецизират редица текстове, засягащи пряко финансовата устойчивост, административната ефективност и интегрирането на градския транспорт. Предлагаме следните изменения и допълнения в проекта на Закон за обществения транспорт, придружени със съответните мотиви: 1. В чл. 3, ал. 3 към изброените видове обществен транспорт да се добави нова точка 5, а именно: метрополитен. В София метрополитенът е основен елемент и гръбнак на транспортната система. Изричното му включване в обхвата на закона е задължително за постигане на цялостна нормативна уредба, както и за унифициране на управлението, финансирането и тарифната политика,	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани и метрополитенът е включен.

		което е основна цел на реформата. Добавянето на метрото като самостоятелен вид транспорт по смисъла на закона е от изключително значение за София и е необходимо да се изведе изрично, тъй като то е различно от железопътния (чл. 3, т. 1) и автомобилния (чл. 3, т. 2) транспорт.		
		2. В чл. 14 да се създаде нова ал. 4: "Данните в реално време, генерирани от общинските и междуобщинските транспортни схеми (включително местоположението на превозните средства и моментните разписания), са собственост на съответната община/водеща община или възложител и се предоставят на Интелигентната система за управление на обществения транспорт само в необходимия обем за изчисляване на субсидии и компенсации, и за нуждите на Националната точка за достъп."	Не се приема	Не става ясно каква е полезността от това уточнение кой е собственик на данните. При всички положения съгласно Закона за достъп до обществена информация, органите от обществения сектор са длъжни да предоставят динамичните данни за повторно използване. Свободното използване на данните в случая се преодставя на държавен орган и то за конкретна и полезна за обществото и гражданите цел. В този смисъл посоченото ограничение е необосновано и не отчина целта и разпоредбите на ЗДОИ.
		3. В чл. 17, ал. 5 текстът „(5) Всяка система за издаване, продажба и контрол на превозни документи се разработва и изгражда по начин, осигуряващ оперативна съвместимост с Националната система за единен превозен документ“ да се промени, както следва „Всяка система за издаване, продажба и контрол на превозни документи се разработва и изгражда по начин, осигуряващ оперативна съвместимост с Националната система за единен превозен документ. Съществуващите интегрирани общински системи за таксуване, въведени преди влизане в сила на този закон, е необходимо да се адаптират за оперативна съвместимост“. Целта е да се защитят вече инвестираните средства в електронната система на Столична община, като се акцентира върху адаптацията, а не върху пълната подмяна. В подкрепа на това е и разпоредбата на чл. 36, ал. 3 от Закона за автомобилните превози (ЗАП), съгласно която за превозите с трамваен, тролейбусен транспорт и	Приема се	В преходните и заключителните разпоредби е добавена разпоредба, съгласно която в срок до 6 месеца от изграждането на системите, предвидени в закона, съществуващите системи за издаване, продажба и проверка на превозни документи, трябва да се приведат в оперативна съвместимост с Националната система за единен превозен документ.

		метро се използват превозните документи по същия раздел, което предполага вече съществуваща законова унификация на документите.		
		4. Съгласно предложеното в чл. 27 от закона, проектите на градските транспортни схеми следва първоначално да бъдат одобрявани от общинските съвети, а впоследствие да получават потвърждение от министъра на транспорта и съобщенията за съответствие с Националната транспортна схема (НТС) в срок от 30 дни. На практика това представлява двустепенен административен процес, който крие риск от забавяния и създаване на допълнителна административна тежест при въвеждането на нови или при промяна на съществуващи регионални и градски транспортни услуги. С оглед необходимостта от по-бързо и ефективно адаптиране на градския обществен транспорт към динамичните потребности на населението, считаме, че предвиденият 30-дневен срок за потвърждение от министъра на транспорта и съобщенията е прекомерно дълъг. Поради това предлагаме срокът за потвърждаване на съответствието на градските транспортни схеми с НТС да бъде съкратен наполовина – от 30 на 15 дни. Наред с това предлагаме в Допълнителните разпоредби на закона да бъде въведена легална дефиниция на понятието „градска транспортна схема“, като същата бъде определена като съвкупност от всички линии и техните маршрути, функциониращи в границите на съответната община. Мотивите за това предложение произтичат от факта, че маршрутното разписание като елемент на транспортната услуга се състои от няколко основни компонента – маршрут, брой превозни средства, интервали на движение, време за пътуване и брой курсове. От тях маршрутът представлява относително постоянен елемент, докато броят на превозните средства, интервалите на движение и времето за пътуване са динамични показатели, които следва да се променят в зависимост от търсенето на транспортната услуга, сезонните колебания и социално-икономическите условия. Поради тази причина считаме за необходимо	Приема се частично	Текстовете на проекта са редактирани. Предвижда се общинската транспортна схема да включва разписания по: 1. градски автобусни линии в строителните граници на населено място, определени с действащия устройствен план, включително линии с метро и трамвай; 2. междуселищни автобусни линии, свързващи две или повече населени места в границите на общината; 3. междуселищни автобусни линии, свързващи едно или повече населени места от община с административен център, намиращ се извън нейната територия, с административния ѝ център, който се намира в друга община; 4. автобусни линии за превоз на пътници по заявка.

		регламентирането и съгласуването на динамичните елементи на транспортната услуга да бъде уредено в подзаконов нормативен акт към закона, по начин, който да осигурява гъвкавост и възможност за бърза реакция от страна на общинската администрация. В този смисъл, по реда на чл. 27 от закона за обществения транспорт следва да се съгласуват единствено маршрутите на линиите, докато останалите параметри на обслужването да подлежат на оперативно управление на местно ниво.		
		5. В закона липсва дефиниция за „слабо населено място“. Дефиницията е оставена да бъде определена в наредбата по чл.23. Това създава неяснота относно обхвата на новата услуга „превоз на пътници по заявка“ до приемането на съответната наредба.	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. Терминът „слабо населени места“ отпадна от законопроекта.
		6. В чл.30 да се създаде нова ал. 4 със следния текст: „По изключение, когато споразумението по чл.29, ал.2 обхваща общини, попадащи във функционалния регион на Столична община, Столична община се определя за водеща по право, освен ако със споразумението не е предвидено друго“. По този начин ще бъде осигурена правна сигурност и ефективност на управлението на столичния регион, признавайки централната роля на Столична община в транспортната интеграция.	Не се приема	Предложението въвежда неравнопоставено и дискриминационно третиране на общините, като предоставя привилегирован статут на Столична община без обективна и общовалидна правна необходимост. Задължителното ѝ определяне като водеща община по право противоречи на принципите на равнопоставеност и доброволно сътрудничество.
		7. В чл. 42, ал.2 предлагаме допълнение към текста: „(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. За общини с население над 500 000 жители, които имат създадени и функциониращи вътрешни оператори, осъществяващи над 50 на сто от общинските превози, се приема, че условията за упражняване на контрол по чл.5, параграф 2, буква „а“ от Регламент (ЕО) 1370/2007 г. са изпълнени. С направеното допълнение считаме че се облекчава административното доказване на условията за ин-хаус възлагане за големи общини като София, които имат ясно структурирани общински дружества. По този начин се	Приема се частично	В чл. 41, чл. 2 от законопроекта се регламентира договор за извършване на обществена услуга да може да се възложи пряко при условията на чл. 5, параграф 2, 4 и 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, в т.ч. и на вътрешен оператор.

		запазва възможността за пряко възлагане на вътрешен оператор при условията на чл. 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007. Предложението цели хармонизация с европейското законодателство и запазване на ключов механизъм за общините, позволяващ контрол върху качеството и надеждността на обществената услуга, особено в случаите на сложна общинска инфраструктура.		
		8. В Глава VII "Финансиране и субсидиране на обществения транспорт" да се създаде нова разпоредба, която да включва в обхвата на държавните субсидии и/или компенсации иновативни форми на довеждащ транспорт, като "обществен транспорт при поискване", при условие, че услугата се изпълнява с превозни средства с нулеви или ниски емисии. Европейският съюз има всеобхватна политика за чист въздух, която цели да подобри качеството на въздуха и да се справи със замърсяването, за да защити околната среда и човешкото здраве. Данни на Европейската комисия показват, че повече от 40% от емисиите на азотен оксид в Европа идват от пътния трафик, особено в градските райони и по натоварените улици, като дизеловите автомобили са сред основните му източници. Това налага редица европейски държави да провеждат политики и прилагат мерки за намаляване на замърсяването от автомобилния трафик, чрез използване на някое или няколко възможни решения - управление на трафика и местата за паркиране, ограничения на скоростта, зони с ниски емисии, насърчаване използването на обществен транспорт, ходене пеша и колоездене, преминаване към видове транспорт с ниски въглеродни емисии и към превозни средства с нулеви емисии и др. Столична община е предприела редица мерки за намаляване на емисиите от транспорта и постигане на установените норми. Услуги от типа обществен транспорт при поискване (какъвто е примерът с Проект INNOAIR) са ключови за интегрирането на отдалечените зони с основните линии (метро). Тъй като тези услуги имат доказан екологичен ефект и подпомагат националните цели за подобряване на	Приема се частично.	Законопроектът е прецизиран, като е разписано, че градските автобусни линии са част от общинската транспортна схема и същите са в строителните граници на населеното място, определени с действащия устройствен план, включително линии, изпълнявани с метро и трамвай. За общинските транспортни схеми се предоставят средства за субсидии и компенсации от ДБ, като изключение правят само превозите на пътници по заявка, осъществявани в населени места, в които има осигурен обществен транспорт, като в този случай финансирането се осигурява от възложителя.

		качеството на атмосферния въздух, субсидирането им от държавата е необходимо за осигуряване на тяхната устойчивост след изтичане на първоначалното европейско финансиране. Като пример можем да посочим постигнатите резултати по проект INNOAIR: спестени емисии 21645 тона ФП!; 92 тона NO2, 4 710 тона CO2. Избегнати са над 20000 самостоятелни пътувания с автомобил. Предоставянето на обществени услуги за пътнически превоз, чрез които се осигурява възможност за спиране, слизане и качване по желание на пътниците и които допълват основните линии на градския транспорт, улеснява достъпа на гражданите до обществен транспорт, жп гари и автогари и води до положителни мрежови ефекти чрез проектиране на удобни връзки с останалата транспортна мрежа в града. В допълнение, предоставянето на този вид обществени услуги, е възможно решение за преодоляване на някои затруднения в големите и гъстонаселени градове, свързани с изграждането на транспортна инфраструктура и развитието на транспортната система.		
		9. В раздел VIII, в чл.48 да се добави нова т.11 „субсидия за компенсиране на задължението за превоз на пътници с метро и трамваен транспорт“. Изключването на същите от държавното финансиране (субсидии и компенсации) на практика означава прехвърляне на пълната финансова отговорност за този вид транспорт върху общините. Този подход може да представлява сериозен финансов натиск върху общините, особено върху Столична община, която оперира най-голямата транспортна мрежа. Компенсациите за намалени цени (за социални групи) са значителен разход, който досега се покриваше от държавния бюджет. При така записаният текст общините ще трябва да намират тези средства от собствените си бюджети или от други източници (Чл. 50). Съгласно § 4, ал. 5 от ЗАП, за целите на разпределяне на средствата от държавата задължително се включват и вътрешноградските превози, извършени с трамваен, тролейбусен транспорт и метро. Предлагаме в текста на разпоредбите на чл.48 и чл.51 да	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. Превозите на пътници с метро и трамвай са включени като част от общинската транспортна схема и за тях се въвежда възможност за субсидиране.

		се гарантира, че държавният бюджет предоставя субсидии и компенсации за всички видове градски електротранспорт, включително метро и трамваи.		
		10. Текстът на чл. 51 гласи: „Разпоредбите на тази глава не се прилагат за превоз на пътници от търговски интерес, както и за превоз на пътници с метро и трамвай“. Това означава, че държавният бюджет (по чл. 48) няма да предоставя средства за: ✓ Субсидия за компенсиране на задължението за превоз на пътници (т.е. за покриване на разликата между оперативните разходи и приходите от продажби на билети). ✓ Компенсация за изпълнението на тарифното задължение (т.е. за безплатни и намалени превози за социални категории – ученици, пенсионери, лица с увреждания и др.). При прилагане на закона може да възникне въпрос дали тролейбусите са неволно пропуснати и дали трябва да се третират по същия начин като трамваите, тъй като и двата са електрически градски транспорт. Въпреки това, според буквалния текст на закона, тролейбусите не са изключени и следва да бъдат финансирани като част от автомобилния транспорт. Предлагаме следната редакция: „Разпоредбите на тази глава не се прилагат за превоз на пътници от търговски интерес. Превозите с метро и трамвай се възлагат по реда на този закон, като се прилагат разпоредбите на Раздели I, VII и VIII.” Предложената редакция гарантира, че метрото и трамваят: 1) се възлагат като Обществена услуга (Раздел I), 2) подлежат на контрол с ключови показатели за ефективност (Раздел VII) и 3) получават Субсидии и Компенсации (Раздел VIII). Това изважда метрото от пълното изключение, което би направило невъзможно неговото финансиране и контрол по този закон.	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. Разписани са текстове за допустимост на превозите с метро и трамвай.
		11. Чл. 86 да бъде допълнен, като изрично се уточни, че общинските съвети определят правилата за тарифиране и ценообразуване на услугите, включени в градските транспортни схеми, включително превозите с метро и трамваен транспорт.	Не се приема	Текстовете на проекта са редактирани. Със законопроекта се предвижда ценообразуването на превозната услуга да се формира свободно на пазарен принцип.

		Предоставянето на изрично правомощие на общинските съвети за всички видове градски транспорт е необходимо за осигуряване на интегрирана тарифна система и ефективно управление на градската мобилност, тъй като местната власт е отговорна за цялостната транспортна схема.		
		12. Преходната разпоредба (§ 2, ал.1) въвежда забрана за включване на нови автобусни линии (с изключение на основните вътрешноградски) в утвърдените транспортни схеми до 31 декември 2026 г. Тази мярка ограничава гъвкавостта на общините и сържавата да реагират на променящите се транспортни нужди и да въвеждат нови услуги за значителен период. В тази връзка предлагаме да се преразгледа срокът за забрана за включване на нови автобусни линии, като се въведе механизъм за изключения в случаи на доказана спешна обществена необходимост и/или да се промени срока за забрана.	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. В Преходни и заключителни разпоредби на законопроекта е предвидено възложителите на обществени услуги за превоз на пътници с автомобилен транспорт да приведат в съответствие действащите договори с утвърдените в Националната транспортна схема разписания в срок до 6 месеца от утвърждаването на Националната транспортна схема
		13. Съгласно § 2, ал.2 „Договорите за възлагане на обществени превози на пътници по междуселищни автобусни линии по действащите към датата на влизане в сила на този закон общински, областни, междуобластни и републиканска транспортни схеми преди влизането в сила на закона се сключват със срок не по-дълъг от 31 декември 2026 г.“ По силата на действащата разпоредба на чл.16д, ал.6 от Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси В случаите по чл. 5, пар. 5 от 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) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета областният управител е органът, компетентен да разреши на кмета на общината да предприеме спешната мярка при условията на регламента. С решението областният управител определя вида на спешната мярка	Приема се	Текстовете на проекта са редактирани. В Преходни и заключителни разпоредби на законопроекта е предвидено възложителите на обществени услуги за превоз на пътници с автомобилен транспорт да приведат в съответствие действащите договори с утвърдените в Националната транспортна схема разписания в срок до 6 месеца от утвърждаването на Националната транспортна схема

		през разрешения период в съответствие с чл. 5, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, който не може да бъде по-дълъг от 2 години. Следва да се отбележи, че политиката за общинските концесии се определя от общинския съвет. Със Закона за концесиите (ЗК) е определено че общинския съвет одобрява основните актове, свързани с възлагането и изпълнението на общинските концесии – откриването и прекратяването на процедура, както и изменението и прекратяването на концесионните договори. Изхождайки от разпоредбите на чл.57, ал.4 и чл. 58, ал.3 от Закона за концесиите (ЗК), а именно че „когато се предвижда концесията да е с плащане от концедента, за доказване на приложимите финансово-икономически елементи на концесията задължително се изготвя финансово-икономически анализ. В тези случаи финансово-икономическият анализ се изпраща за становище до министъра на финансите. Обосновката на концесията се изпраща от концедента на Министерството на отбраната, Министерството на вътрешните работи, Министерството на околната среда и водите, на Министерството на културата и на Държавна агенция "Национална сигурност", сме изправени пред невъзможността процедурата да бъде финализирана до срока на изтичане на договора. В контекста на процедурата за възлагане на задължението за извършване на обществената услуга превоз на пътници чрез обществена поръчка или концесия следва да се прецизират конкретните правила за възлагане, които да улеснят процеса по подготовката и провеждането на предвидените в законодателството процедури за възлагане изпълнението на обществени превози на пътници по автобусни линии, сключването на договорите с превозвачите и осъществяването на контрола върху изпълнението на сключените договори. <u>Не е ясно какво се случва с валидността на тези договори или вече сключени договори със срок след 31.12.2026 г.</u> Столична община изразява готовност за пълно сътрудничество, но подчертава, че успехът на новия		

		Закон зависи пряко от прецизирането на обхвата (включване на метрополитена и трамвайния транспорт), включването на иновативни услуги в схемите за субсидиране и гарантирането на финансовата устойчивост на общините при въвеждането на ИСУОТ. Моля, приемете това становище като официална позиция на Столична община по повдигнатия въпрос.		
20.	**Мануела Манева** **Основател на Tripco - национален MaaS (Mobility as a Service) проект** /по електронен път/ 20.01.2026 г.	Tripco, като национален MaaS (Mobility as a Service) проект, насочен към интеграция на обществения транспорт между различни видове превози и превозвачи, цифровизация и онлайн билетиране, с цел улесняване на достъпа до обществения транспорт за пътниците в Република България и съседни държави от Балканския полуостров, изразява настоящото си становище по проекта на Закон за обществения транспорт. Приветстваме усилията на Министерството на транспорта и съобщенията за създаване на цялостна, модерна и унифицирана законодателна рамка, която за първи път въвежда национален подход към планирането, управлението, цифровизацията и контрола на обществения транспорт, включително чрез изграждане на национални информационни системи, единен превозен документ и клирингова система. В същото време считаме, че в сегашния си вид проектът съдържа съществени концептуални неясноти, които биха могли да затруднят практическото му прилагане, да създадат рискове за пътниците и да ограничат развитието на интегрирани и иновативни транспортни услуги. I. По отношение на Националната система за единен превозен документ и клиринговата система Разпоредбите на чл. 17 и чл. 19 са концептуално последователни, но не правят достатъчно ясно разграничение между функциите на Националната система за единен превозен документ и клиринговата система. В чл. 17, ал. 3 е предвидено Националната система за единен превозен документ да поддържа програмни интерфейси за „разпределение на приходи", докато чл. 19	Приема се по принцип	В чл. 14, ал 2 ясно е посочено, че Интелигентната система за управление на обществения транспорт осигурява необходимата информация за дейността на клиринговата система. Същевременно в чл. 19 е регламентирано, че клиринговата система обработва и обобщава данните от извършените продажби на превозни документи. С цел яснота са внесени

		определя клиринговата система като системата, която изчислява разпределението на приходите между превозвачите. Това терминологично и функционално припокриване създава реален риск от различни тълкувания относно това коя система носи отговорност за финансовото разпределение на приходите и дали тази дейност следва да бъде техническа функция на билетната система или самостоятелна, регулаторно обособена функция на клиринговата система. Считаме, че подобна неяснота може да доведе до затруднения при одит, контрол и практическо прилагане на закона.		допълнителни уточнения в чл. 19 като е направена препратка към системата по чл. 17, а именно Интелигентната система за управление на обществения транспорт. В чл. 17 е включена нова ал. 6, която регламентира продажбата и проверката на превозни документи и предаване на данни към националните системи. Посочено е, че системата извършва превод на приходите към съответния превозвач и е зададен максимален срок за това. Цената на единния превозен документ се определя автоматично като сбор от цената на отделните превозните документи, включени в него. МТС няма да налага единни тарифи. Създадена е нова ал. 4, съгласно която превозните документи с намаления за тарифни задължения, издадени чрез Националната система за единен превозен документ, се компенсират по реда на наредбите по чл. 46, ал. 1 чрез възложителите на транспортната услуга. Допълнителните технически въпроси ще бъдат уредени в наредба, което е стандартен и оправдан подход, особено по технологични и организационни въпроси. Динамиката в света на технологиите и тежката законодателна процедура изискват такива въпроси да се решават по облекчена процедура – от изпълнителната власт.
		II. По отношение на единния превозен документ и правата на пътниците	Не се приема	Съгласно § 1., т. 3 от Допълнителните разпоредби „Единен превозен

		Проектът въвежда Национална система за единен превозен документ, но не дефинира ясно правното съдържание на този документ. От гледна точка на пътниците остава неясно дали единният превозен документ представлява един превозен договор за цялото пътуване, или съвкупност от отделни билети на различни превозвачи, както и кой носи отговорност при прекъсване на пътуването при прекачване между различни оператори. Липсва яснота и относно начина, по който ще се осигурява достигането до крайната дестинация или предоставянето на алтернативна услуга, както и относно механизмите за възстановяване на средства за неосъществената част от пътуването. Не са уредени и въпросите, свързани със защита на пътническите права при пропуснати връзки, когато проблемът възникне в ранен етап на пътуването. Липсата на ясна правна рамка по тези въпроси поставя пътниците в уязвимо положение и противоречи на целта за насърчаване на обществения транспорт чрез по-добро и сигурно потребителско преживяване.		документ“ е билет или билети за пътуване, или друг, съответстващ на тях документ, които се комбинират, продават се заедно и се закупуват чрез еднократно плащане от пътника. Считаме, че посочената разпоредба дава достатъчна фактическа и правна яснота за неговото съдържание. Въпросът с отговорността е облигационен и се урежда по общите правила на принципа, който е причинил вредата, той е отговорен да я поправи. При условие, че не се въвежда изключение, общите принципи на правото важат, без да е необходимо да се въвеждат всеки път. Другите посочени проблемни хипотези също могат да се разрешат от разпоредбите на гражданското право и конкретните правила за отговорността на превозвачите, произтичащи от специалните закони и актовете на европейското право.
		III. По отношение на данните и задълженията на превозвачите Разпоредбите, уреждащи Националната точка за достъп и Интелигентната система за управление на обществения транспорт, създават добра концептуална основа, но не гарантират достатъчно качество, пълнота и навременност на данните, необходими за функционирането на системата. Не е изрично регламентирано задължението за предоставяне на данни в реално време, не са ясно дефинирани минималните данни, необходими за клиринговата система, както и липсват механизми и санкции при предоставяне на непълни, неточни или забавени данни. Без надеждни, актуални и стандартизирани данни не може	Приема се по принцип	Поставените проблемни хипотези са уредени в закона и по-специално в чл. 13 относно предоставянето на данни. За по-голяма сигурност и яснота е включено изрично задължение за предоставянето на данни от транспортните органи, превозвачи, доставчици на услуги за пътническа информация, производители на цифрови карти, доставчици на услуги за превоз по заявка и управителите на инфраструктура, както и за тяхната актуализация. За технически въпроси, предвид често променящите технологии и

		да се осигури коректно разпределение на приходи, справедливо изчисляване на субсидии и компенсации, ефективна защита на пътническите права, както и адекватно планиране на националната транспортна схема, базирано на реално извършени превози за предходни периоди. Считаме за необходимо превозвачите да бъдат задължени по закон, независимо от размера на транспортната им дейност, да предоставят данни в реално време и да внедрят валидиращи и билетиращи устройства или системи, които да подават информация за реално извършените пътувания и, когато е приложимо, за наличността на свободни места.		организационни правила е създадена делегация за подзаконов акт, който ще регламентира условията и редът за предоставяне на данни чрез Националната точка за достъп, техният формат, начините за достъп, потребителите и крайните потребители на данни до тях, както и задълженията за предоставяне на информация лица.
		IV. По отношение на управлението, отвореността и иновациите Проектът на закона предвижда силно централизирано управление на националните системи за обществения транспорт, включително Националната система за единен превозен документ, без да е ясно регламентирано участие на превозвачи, общини, пътнически организации и иновативни цифрови платформи и MaaS решения в тяхното функциониране и развитие. В този си вид законът създава впечатление и потенциален риск от изграждане на държавен монопол върху продажбата и разпространението на превозни документи, при който достъпът на пътниците до билети би могъл да бъде ограничен единствено до система, изградена и управлявана от държавата. Подобен модел крие риск от: • ограничаване на конкуренцията; • забавяне на иновациите; • намаляване на избора и удобството за пътниците; • технологична зависимост от един централен оператор. От гледна точка на устойчивото развитие на сектора считаме, че е необходимо законът изрично да гарантира отворена, технологично неутрална и прозрачна среда, в която Националната система за единен превозен документ да изпълнява ролята на интеграционна и регулаторна	Не се приема	Централизирана система не е пречка за въвеждане на иновации и отвореност. Напротив, в чл. 13, 1л. 2 ясно се посочва, че става въпрос за отворена информационна система, осигуряваща поддръжка на отворени стандарти, възможности за интеграция и автоматично подаване на информация. Същото се отнася и до Интелигентната система за управление на обществения транспорт – виж чл. 17, ал. 2 и 3. От друга страна централизираният характер на системата е единствения начин да се осигури надежното за потребителите управление на този сложен конгломерат от субекти, услуги, маршрути и видове транспорт.

		платформа, а не на изключителен търговски канал. В този контекст намираме за особено важно да бъде предвидена възможност за достъп на трети платформи, включително MaaS решения, до системата за единен превозен документ чрез стандартизирани и публично дефинирани програмни интерфейси (API), при ясни и равнопоставени условия.		
		V. По отношение на националната транспортна схема Считаме, че предвиденото актуализиране на националната транспортна схема на всеки три години следва да бъде допълнено с механизъм за динамична актуализация, базирана на реални данни от извършени превози и използване на услугите, налични чрез националните информационни системи, с цел по-адекватно и навременно отразяване на реалните транспортни потребности. Заключение Tripco подкрепя целите на проекта на Закон за обществения транспорт и счита, че той има потенциал да бъде ключов инструмент за модернизация и интеграция на обществения транспорт в Република България.	Приема се	Член 20 от законопроекта е редактиран. В ал. 6 от настоящия законопроект се предвижда Националната транспортна схема да се актуализира ежегодно или при съществена промяна в социално-икономическите условия, транспортното търсене или технологичното развитие.