НАРОДНО СЪБРАНИЕ
Вх.No 51-654-04-42
Дата 16 / 03 2026 г.

ЧРЕЗ
Г-ЖА РАЯ НАЗАРЯН
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

14 35

ДО
Г-Н КИРИЛ ДОБРЕВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
КОМИСИЯТА ПО
ТРАНСПОРТ И СЪОБЩЕНИЯ

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПРЕДСЕДАТЕЛ,

На основание чл. 79, ал. 1 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание внасям предложения за изменения и допълнения на приетия на първо гласуване Законопроект за обществения транспорт, № 51-602-01-7, внесен от Министерски съвет на 4 февруари 2026 г.

1. В чл. 5 се създават т. 7, 8 и 9:

„7. защита на социалните права на работниците и служителите в обществения транспорт и осигуряване на достойни условия на труд при предоставяне на обществените услуги;

8. гарантиране на достъпна мобилност и ограничаване на транспортната бедност чрез осигуряване на достъп до обществен транспорт за всички групи от населението;

9. децентрализирано управление на обществения транспорт чрез разпределение на правомощията между държавата, общините и регионалните органи при спазване на принципа на субсидиарност.“

2. В чл. 6 се създава ал. 4:

„(4) Националната транспортна схема се изготвя след консултации с Националното сдружение на общините в Република България.”

3. В чл. 7:

1. Досегашният текст става ал. 1.

2. Създава се ал. 2:

„(2) Кметовете на общини имат право да определят организацията, разписанията и модела на транспортното обслужване в рамките на общинските транспортни схеми, включително чрез интегрирани услуги и превози по заявка, при спазване на изискванията на този закон.“

4. В чл. 15 се създава ал. 3:

„(3) При разработването на Националния транспортен модел се отчитат особеностите на регионалните и общинските транспортни системи и се осигурява възможност за адаптиране на транспортните решения към местните потребности.“

5. Създава се чл. 20а:

“(1) При планиране на националната, междуобщинските и общинските транспортни схеми се отчита необходимостта от ограничаване на транспортната бедност.

(2) За целите на този закон транспортна бедност е налице, когато лица или домакинства нямат реален достъп до обществен транспорт поради:

1. липса на транспортна услуга;

2. прекомерна цена на транспортните услуги спрямо доходите;

3. недостатъчна честота или свързаност на транспортните услуги;

4. физическа недостъпност на транспортната инфраструктура.

(3) Компетентните органи предприемат мерки за ограничаване на транспортната бедност чрез:

1. осигуряване на транспортно обслужване на населени места без обществен транспорт;

2. въвеждане на превози по заявка или други гъвкави транспортни решения;

3. прилагане на социални тарифни политики;

4. интегриране на различните видове транспорт.”

6. Създава се чл. 37а:

„Чл. 37а. (1) При възлагане на задължения за извършване на услуги от общ икономически интерес за превоз на пътници възложителите включват социални критерии в условията на договора.

(2) Социалните критерии включват най-малко:

1. спазване на трудовото и социалното законодателство;

2. условия на труд и възнаграждение на персонала в съответствие с приложимите национални и европейски стандарти;

3. прилагане на колективни трудови договори.

(3) Социалните критерии се включват като условия за изпълнение на договора за обществена услуга и се контролират от възложителя.

(4) Неспазването на социалните критерии може да бъде основание за налагане на санкции, финансови корекции или прекратяване на договора.“

7. В допълнителните разпоредби се създава т. 11 :

„11. Транспортна бедност" е състояние, при което лица или домакинства имат ограничен или затруднен достъп до основни дейности и услуги поради липса или недостатъчност на обществен транспорт, висока цена на транспортните услуги спрямо доходите, недостатъчна честота или свързаност на транспортните услуги или недостъпност на транспортната инфраструктура."

МОТИВИ

Предлаганите изменения и допълнения в Законопроекта за обществения транспорт имат за цел да направят по-достъпна, по-социално ориентирана и по-адекватна на системата на обществения транспорт в страната.

Общественият е основен инструмент за достъп до образование, работа, здравеопазване, административни услуги и участие в обществения живот. Затова законовата рамка следва ясно да отчита неговото социално значение. С предложените промени се цели този обществен характер на услугата да бъде по-ясно отразен в принципите на закона, включително чрез поставяне на акцент върху достъпността, социалната справедливост и защитата на труда на хората, които работят в сектора.

Съществен проблем, който изисква внимание, е т.нар. **транспортна бедност**. В редица населени места – особено в по-малките общини и периферните райони – липсата на редовен и достъпен обществен транспорт създава реални затруднения за хората да достигат до работни места, училища, лечебни заведения или административни центрове. Това води до задълбочаване на регионалните различия и допринася за обезлюдяването на цели райони. Поради тази причина се предлага въвеждане на понятие за транспортна бедност и възможност тя да бъде отчитана при планирането на транспортните схеми. Така ще се създадат условия за по-гъвкави решения – включително транспорт по заявка или други форми на обслужване, съобразени със спецификата на конкретните населени места.

Предложенията имат за цел също така да засилят ролята на общините в планирането и организацията на обществения транспорт. Местната власт е най-близо до гражданите и най-добре познава конкретните проблеми на местната мобилност. Затова се предлага при разработването на националната транспортна политика и транспортните схеми да се предвижда по-активно участие на общините и тяхното национално представителство. Това ще позволи решенията да бъдат по-реалистични и съобразени с местните условия.

Друг важен акцент в предложенията е свързан със **социалните критерии.** Качеството и надеждността на услугата са пряко свързани с условията на

труд на работещите в този сектор. Не може да се очаква устойчив обществен транспорт, ако той се изгражда за сметка на ниски възнаграждения или несигурни условия на труд. Затова се предлага при възлагането на обществени транспортни услуги да се отчитат и социални критерии, включително спазването на трудовото законодателство и колективните трудови договори. Това ще допринесе за по-справедлива конкуренция между превозвачите и за по-голяма стабилност в сектора.

Предлаганите промени са съобразени и с развитието на европейските политики в областта на обществените услуги и социалните права. В последните години на европейско ниво все по-ясно се поставя акцент върху достъпната мобилност, устойчивия транспорт и качествената заетост в сектора.

ВНОСИТЕЛ:

