

**ДО  
ОБЩНСКИ СЪВЕТ КАЗАНЛЪК**

**ДОКЛАД**

**от Николай Златанов - Председател на Общински съвет Казанлък**

по чл.64 от Правилника за организацията и дейността на Общинския съвет, неговите комисии и взаимодействието му с Общинската администрация

**ОТНОСНО:** Повторно обсъждане на Решение № 900/23.02.2023 г. прието на заседание на Общински съвет Казанлък, проведено на 23.02.2023 г.

**УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА ОБЩНСКИ СЪВЕТНИЦИ,**

**МОТИВИ:** На проведеното заседание на ОбС Казанлък през месец февруари, разгледахме Доклад с вх. № ОС-2188/13.02.2023 г. на общинска администрация, касаещ: промяна на маршрутни разписания на междуселищни автобусни линии от общинска транспортна схема на община Казанлък. Въз основа на внесения доклад, Общински съвет Казанлък гласува и прие с 29 гласа следното решение:

- „1. Утвърждава промяна в маршрутните разписания на междуселищни автобусни линии от общинска транспортна схема на община Казанлък, приложени към настоящото решение – Приложение от № 1 до № 18.*
- 2. Допуска предварително изпълнение на настоящото решение.“*

В законоустановения 14-дневен срок, в деловодството на ОбС Казанлък беше депозирана Заповед № АК-01-ЗД-2/07.03.2023 г. на Областния управител на област Стара Загора, с която на основание чл.45, ал.4 от ЗМСМА връща за ново обсъждане, като незаконосъобразно наше Решение № 900/23.02.2023 г.

Като мотив за оспорването се сочи, че: „При приемане на своя акт Общински съвет Казанлък не е съобразил императивното изискване на нормата на чл.22, ал.1, т.2 от Закона за автомобилните превози, съгласно която всички превозвачи, извършващи превоз на пътници по междуселищни автобусни линии са задължени да използват автогарите срещу заплащане и автоспирките по изпълнявания маршрут и да спазват утвърденото разписание“. Твърди се, че не са представени мотиви за позоваване на разпоредбата на чл.22, ал.1, т.4, във връзка с чл.15, ал.4 от Наредба № 2 за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми, допускащи изключение от правилото, когато капацитетът на автогарата е изчерпан. Липсвали и доказателства за изчерпание на капацитет.

Съгласно чл.45, ал.9 от ЗМСМА, общинският съвет може да отмени, да измени или да приеме повторно върнатия за ново обсъждане акт.

Предвид на това и с оглед на изложените по-горе съображения, предлагам на ОбС да приеме повторно свое Решение № 900/23.02.2023 г., като допълни мотивите, съобразно забележките на Областния управител.

Ето защо, предлагам на Общински съвет Казанлък, следния

### **ПРОЕКТ ЗА РЕШЕНИЕ:**

На основание чл.21, ал.1, т.8 и чл.45, ал.9 и ал.10 от ЗМСМА, чл.8, ал.1, ал.3 и ал.4 и чл.22, ал.1, т.3 и т.4 от Наредба № 2/15.03.2002г. За условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси, във връзка с чл.17, ал.4, т.2 и ал.5 от Закона за автомобилните превози и чл.60, ал.1 от АПК

### **РЕШИ:**

**Изменя Решение № 900, взето на заседание на Общински съвет Казанлък, проведено на 23.02.2023 г., както следва:**

#### **1. Допълва и приема мотиви на решението, както следва:**

Община Казанлък въз основа на процедура за възлагане на обществена поръчка възложи обществения превоз на пътници по междуселищни автобусни линии от общинска транспортна схема на община Казанлък чрез Договор № Д07-10/30.01.2023 и Д07-11/30.01.2023 г. за обществен превоз на пътници на превозвача „Балканинвест“ ЕООД и чрез Договори Д07-12/30.01.2023 г. и Д07-13/30.01.2023 г. на превозвача „ДЕТЕЛИНА–ДРИТА“ ЕООД. С писма, входирани в Община Казанлък от: Управителят на „Балканинвест“ ЕООД – входящ №68-02-7/09.02.2023 г. и Управителят на „ДЕТЕЛИНА – ДРИТА“ ЕООД – входящ № 24-11-2<sup>#2</sup>/07.02.2023 г., са направени искания в съотв. с чл. 9, ал.2 от самите договори за промяна на маршрутните разписания /МР/, насочени към подобряване качеството на услугата и/или като отпаднат ненужни нейни части.

Превозвачите поддържат, че е нужна актуализация на маршрутните разписания на междуселищни автобусни линии от общинска транспортна схема на община Казанлък, която има за цел оптимизация и постигане на по-голяма ефективност на транспортното обслужване на територията на община Казанлък, постигане на по-добър синхрон и достъпност.

Необходимостта от актуализация на маршрутните разписания на междуселищни автобусни линии от общинска транспортна схема на община Казанлък е продиктувана и от направени разчети за изминали периоди.

Извършени са проучвания за необходимостта от обществен транспорт при придвижването до/от работните места, учебните заведения и др.

В резултат на проучванията могат да бъдат направени следните изводи:

- по-голямата част от пътниците се запазват като клиенти за един продължителен период, като дори се наблюдава покачване на пътничкопотока през последните месеци;

- предложената промяна в маршрутните разписания по междуселищни автобусни линии от общинска транспортна схема на община Казанлък дава възможност да се обхванат пътници, работещи на смени с различна продължителност на работното време;

- промените в маршрутни разписания – Приложение от № 1 до № 18, се осъществяват и на база запитвания от граждани за определени курсове по различни линии в определени часове, както и от кметовете на съответни населени места, които преследват целта за максимално широка възможност за транспортна свързаност на гражданите с общинския център.

В изпълнение на изискванията на чл. 8, ал. 1 и ал. 2 от Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществен превоз на пътници с автобуси, със Заповед № 1511/13.09.2022г. на кмета на община Казанлък, е назначена комисия от специалисти от общината, представители на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, Областно пътно управление-Ст.Загора и браншовата организация. След разглеждане на предложения проект за промяна на маршрутните разписания на междуселищни автобусни линии от общинска транспортна схема на община Казанлък комисията е изготвила протокол от проведеното заседание.

Видно от протокола на комисията и изложеното становище на превозвачите и кметовете на населени места, участвали в разглеждането на докладваната промяна на маршрутните разписания, тя се налага предимно защото те не отговарят на текущата нужда на крайния получател на услугата от общ икономически интерес по обществен превоз на пътници, а именно – гражданите на общината. Към момента разписанията не съответстват на графика на учениците в заведенията за обучение, както и на графика работещите по смени в предприятията на територията на общинския център, а в някои случаи и не осигуряват възможност за прибиране до съответното населено място на лицата от чувствителни социални групи като пенсионерите и инвалидите. Това означава, че голяма част от потребителите на услугата обществен превоз, особено онези, които са лишени от алтернатива, са на прага на социалното изключване, като са поставени на трудно преодолима дистанция от заетостта, доходите и образованието, както и от социалните и обществените мрежи и дейности. Всички тези лица са от социални групи, които от една страна не разполагат с добри финансови възможности, а от друга – са основните потребители на услугата. Тук от ключово значение е правилното разпределение на съществуващия ресурс по маршрутните разписания, възложени на превозвачите. Не е оправдание обстоятелството, че ресурс няма; напротив, има достатъчно, но неговото разпределение и потребление може да бъде по-ефективно с оглед преодоляване усещането за териториална диспропорция в качеството на живот, която в случая се изразява в липса на полезна транспортна свързаност. Колкото по-бързо този проблем бъде отстранен, толкова по-бързо потребителите на услугата ще усетят и отношението на общината в прилагането на местните политики със социална насоченост.

**По горните съображения считам, че следва да се допусне предварително изпълнение на настоящото решение в хипотезата по чл.60, ал.1 от АПК, а именно „да се защитят особено важни обществени интереси“.**

Същевременно със своя Заповед № АК-01-ЗД-2/07.03.2023г. Областния управител е върнал за повторно обсъждане като незаконосъобразно Решение № 900/23.02.2023г. на ОбС-Казанлък. Приема, че е нарушена разпоредбата на чл.22, ал.1, т.2 от ЗАП /„*Всички превозвачи, извършващи превоз на пътници по междуселищни автобусни линии, задължително ползват автогарите срещу заплащане и автоспирките по изпълнявания маршрут и спазват утвърденото разписание. В населено място:...(т.2.) с повече от една автогара общинският съвет определя автогарите, които са начални, междинни и крайни спирки по маршрута на автобусните линии, имащи спирка в това населено място*“./

Видно е, че мотивите на областния управител не кореспондират с посочената за нарушена правна норма. Това е така, защото в гр. Казанлък няма „повече от една автогара“ и сочената норма няма как да бъде нарушена, т.е. тя е неприложима.

Едновременно с горните мотиви, Областния управител признава, че разпоредбата на чл.22, ал.1, т.4 от ЗАП предвижда хипотеза, в която се допуска неизползването на съществуваща автогара, а именно „когато е изчерпан капацитет“.

Именно от изключенията на чл.22, ал.3- „липса на официално обявена и категоризирана автогара“ и ал.4 – „автогара с изчерпан капацитет“ от Закона за автомобилните превози се е възползвала Общинска администрация-като вносител на доклада и Общински съвет, при приемане на своето решение. Действително обаче са необходими подробни мотиви.

Съгл. чл.20, ал.1 от ЗАП, междуселищните автобусни линии задължително се обслужват от официално обявени от общините автогари и автоспирки по съответните маршрути. В мотивите към Заповед № АК-01-ЗД-2/07.03.2023г. за връщане на решението на ОбС-Казанлък областния управител не е съобразил факта, че липсват данни АГ-Казанлък някога да е била официално обявявана от Общината за обслужваща, нито се позовава на акт, с който това е направено. Т.е. решението му се явява и немотивирано. И обратно – отказът на общината да включи автогарата в маршрутните разписания представлява конклюдентно действие в обратна посока – не я приема за такава. Впрочем, за да достигне до този правен извод областния управител е следвало да направи справка и евентуално да се позове на администрирания при него списък по чл.59а, ал.5 от Наредба № 33 от 03.11.1999 г., съгласно която норма *областните и общинските администрации водят списъци на автогарите и автоспирките, обслужващи съответните областни и общински транспортни схеми*. В случая от мотивите на заповедта не става ясно, дали се води такъв списък и Автогара-Казанлък вписана ли е в него, като обслужваща общинската и областната транспортна схема. При направена справка на сайта на Областна администрация Стара Загора, подобен списък не беше открит.

От своя страна Общинска администрация няма основание да кредитира с доверие факта, че на територията на гр. Казанлък има автогара, която съответства на изискванията на закона, т.е. че е категоризирана по установения ред и следва да бъде ползвана от превозвачите. Това заключение се потвърждава от факта, че с писмо изх.№ 24-11-1#1/27.03.2017г. Община Казанлък предварително е определила лица, които да бъдат включвани в състава на комисията по чл.60, ал.2 от Наредба № 33 от 03.11.1999 г. Със Заповед № РД-01-1038/15.11.2018г. на изпълнителния директор на ИА „Автомобилна администрация“ е назначена комисия, която да разгледа подаденото от собственика на Автогара-Казанлък заявление с рег.№ 80-00-30-619/01.11.2018г. за определяне на категория на автогара. Комисията е направила проверка с Протокол № 5 от 29.11.2018г. и е установила, че автогарата не съответства на изискванията за втора категория и е дала предписание за изпълнение на определени предписания, описани в края му в 3 точки. Със следващ протокол с №6 от 08.01.2018г., комисията е извършила нова проверка от която е стигнала до заключението, че автогарата вече отговаря на изискванията за втора категория.

Тук следва да се отчетат няколко съществени факта:

- В първия протокол комисията не е определила срок за отстраняване на констатираните нередности, каквото е изискването на чл.60, ал.8 от Наредба № 33 от 03.11.1999 г., т.е. не е ясно дали нередностите са били отстранени в определен срок и какъв изобщо е бил той;
- Последвалата проверка по протокол с №6 от **08.01.2018г.**, ако се вярва на датата на протокола, е далеч преди назначаване на комисията със Заповед № РД-01-1038/15.11.2018г. на изпълнителния директор на ИА „Автомобилна администрация“. Дори и да се приеме, че е налице техническа грешка в изписването на датата на този официален документ, то следва да се посочи, че в него не се отразява никъде дали дадените предписания са изпълнени, камо ли дали това е извършено в срок.
- Наредба 33/1999г. в чл.60, ал.7 постановява, че протоколът задължително съдържа предложение за определяне или за отказ за определяне на категория на автогарата. В съставения протокол №6 обаче такова предложение от комисията липсва.
- Следващата ал.9 от чл.60 на Наредбата постановява, че *изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ въз основа на предложението на комисията, съдържащо се в протокола по ал. 7, в срок 5 работни дни от извършването на проверката, съответно от отстраняването на несъответствията, издава заповед за определяне на категорията на автогарата или мотивирано отказва определянето на категория.*

Тук възниква въпроса: Как без да е налице изрично предложение на комисията до изпълнителния директор на ИААА той е продължил процедурата по категоризация на автогарата? Видно от цитираната законова постановка, органът действа в рамките на обвързана компетентност и в зависимост от предложението на комисията определя или отказва да определи категория. Мотивите за издаването на неговия акт обективно се съдържат, именно в протокола. В случая обаче се оказва, че дори и да има издаден акт за категоризация, то той е абсолютно незаконосъобразен поради липса на мотиви и поради

произнасяне на органа без да е завършен фактическия състав на визираната правна норма, която му дава право да завърши процедурата с положителен или отрицателен административен акт.

- Не на последно място следва да се посочи, че въпреки щателното издирване в деловодната система на Община Казанлък не се установи да е постъпило от ИААА известие за издаден административен акт за категоризация на автогарата в града, т.е. този административен акт по отношение на общината не е влязъл в законна сила и официално за нея на територията на гр. Казанлък няма категоризирана АГ.

Многобройни са доказателствата за прилагане на хипотезата на чл.22, ал.1, т.4 от Закона за автомобилните превози, която допуска в населено място, в което е изчерпан капацитетът на автогарата/рите, общинският съвет да определи автоспирките, които са начални, междинни и крайни по маршрута на автобусните линии, имащи спирка в съответното населено място.

Видно е, че от най-съществено значение за прилагането на това изключение се явява доказването на факта за **изчерпан капацитет на автогарата**. Това понятие няма своя легална дефиниция в позитивното право и следва да се изведе по тълкувателен път. Най-малко следва да отчете способността на сградата на автогарата да посреща, обслужва и изпраща определен брой пътници във върхов час, т.е. в най-натоварения час на денонощието, както и способността на цялата прилежащата инфраструктура, помощни помещения и персонал да посрещат, обслужват и изпращат брой автобуси във върхов час. Анализ на съдебната практика показва, че за да се стигне до такива данни, то следва да се изиска справка от самия собственик на автогарата; в противен случай всеки извод в тази посока би се счел за необоснован. Ето защо, с писмо изх.№ 12-21-5#1/10.03.2023г., връчено на ръка сутринта на 13.03.2023г. /понеделник/, от собственика на автогарата е изискана подробна информация. В писмото е указано, че тя следва да се предостави до 15:00 ч. на 14.03.2023г., по съображения същата да се отрази в настоящите мотиви, които да се подложат на обсъждане от ОбС-Казанлък.

С писмо вх.№ 12-21-5#2/14.03.2023г. собственика на автогарата е депозирал изисканата справка. В писмото се твърди, че автогарата е категоризирана със Заповед № РД-01-37/16.01.2019г. на ИААА, копие от която не се прилага.

На въпрос 1: *Какъв е броя на секторите на автогарата, предвидени за пристигащи, за преминаващи и за заминаващи автобуси, обслужващи линиите от общинската транспортна схема на община Казанлък, собственика на АГ е отговорил, че броя им е осем при нормативно изискване от шест сектора.*

На въпрос 2: *Какъв е броя на всеки един от видовете сектори предвидени за пристигащи, за преминаващи и за заминаващи автобуси, обслужващи линиите от общинската транспортна схема на община Казанлък и каква е тяхната почасова натовареност. Ако секторите са номерирани, опишете ги и с номер, собственика на АГ е отговорил, че за заминаващи и преминаващи автобуси са обособени 4 сектора при нормативно изискване от 4 сектора. За пристигащи автобуси са обособени 4 сектора при нормативно изискване от 2 такива, като тази организация можела да се променя при нужда.*

На въпрос 3: Секторите, предвидени за пристигащи, преминаващи и заминаващи автобуси, обслужващи линиите от общинската транспортна схема на община Казанлък обслужват ли и други линии, в т.ч. от областната и републиканската транспортни схеми и международни линии (ако има), чийто маршрутни разписания предвиждат като спирка АГ-Казанлък. Посочете часовете на пристигане и тръгване по тях на съответния сектор, собственика на АГ сочи, че всички налични осем сектора обслужват пристигащи, преминаващи и заминаващи автобуси, с оглед на което не може да селектира информацията само за линиите, обслужващи общинската транспортна схема. Също така твърди, че общия брой на курсовете, които съответните превозвачи изпълняват зависи както от съответните маршрутни разписания, така и от желанието на превозвачите на спазят задължението си да ползват автогарата. Изтъква претенция, че съгласно закона превозвачите са длъжни да ползват АГ-Казанлък за всички маршрутни разписания, които изпълняват и имат спирка в гр. Казанлък.

Изнасят се данни, че през последните 10 години максималния дневен брой обслужвани курсове са 168 бр., което разпределено по сектори означавало, че се падат по макс. 21 курса дневно на сектор. По норматив престоя на един курс бил 10 мин., което означавало, че общия дневен престой на всички обслужвани автобуси на сектор възлиза на 3 ч. и 30 минути.

Собственика твърди, че АГ-Казанлък е с работно време от 5:30 ч до 21:00 ч., т.е. е с работно време от 15ч. и 30 мин., от които само 3 ч. и 30 минути даден сектор е зает да обслужва автобусите, което предполага заетост от едва 22,5 % от отбщото раб.време.

На въпрос 4: Колко обозначени паркоместа за престояващи автобуси има на територията на автогарата и колко от тях са предвидени за автобуси, обслужващи линиите от общинската транспортна схема на община Казанлък. Ако има места за различни типове превозни средства по см. на чл.149 от ЗдВП, посочете броя им съгласно този разграничителен критерий и тяхната площ, е даден отговор, че наличните паркоместа за престояващи автобуси са 16 бр., а за престояващи микробуси са 10 бр. За тях нямало заявена услуга „престой“, което означавало, че местата са свободни на 100%.

На въпрос 5: Какъв е броят на пътниците, преминаващи през сградата на автогарата през най-натоварения час от денонощието, в който автогарата работи и за какъв брой е оразмерена, е даден отговор, че собственика не разполага с данни, какъв е броят на преминаващите пътници през най-натоварения час от денонощието.

С така депозирания отговор собственика на АГ само формално е спазил задължението си да предостави изисканата информация по реда на чл.58 от Наредба № 33 от 03.11.1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България. Обективно погледнато обаче, отговорът не дава възможност за извършване на преценка относно наличието на капацитет на АГ да поеме обслужването на линиите от общинската транспортна схема.

Поради тази причина на 16.03.2023 г. на територията на АГ Казанлък бяха изпратени длъжностни лица, които представиха Протокол за извършен оглед.

При извършения оглед на терен се установява, че АГ има обозначени 7 сектора /перони/ за автобуси, а не 8 бр., както се сочи в отговора по въпрос 1.

Седемте обозначени сектора са с табели, които сочат, че обслужват автобуси по линии както следва: Сектор 1: Ст.Загора, Пловдив; Сектор 2: София, Русе, В.Търново, Плевен, Ловеч, Габрово; Сектор 3: Павел баня, Турия, Осетеново, Скобелево, Ясеново; Сектор 4: Шипка Ръжсена, Горно Черковище; Сектор 5: Копринка, Горно Изворово, Средногорово; Сектор 6: Кърджали, Крумовград, Момчилград, Бургас, Слънчев бряг; Сектор 7: Гурково, Нова Загора, Конаре, Твърдица.

От тези данни е видно, че едва 2 сектора са предназначени за обслужване на линиите от общинската транспортна схема + един /сектор 3/, на който се обслужва само линията за село Ясеново. В този смисъл, изявлението на собственика на АГ, че не може да селектира кои сектори са предназначени да обслужват линиите от общинската транспортна схема, не комуникира с извършеното от самия него обозначение на терен, което безспорно представлява конклюдентно действие, адресирано до всички ползватели на АГ/пътници и превозвачи/, цели да не представи конкретна на информация, от която да се направят относими изводи.

Следва да се отбележи, че претенцията на собственика на АГ за ползването ѝ от превозвачите за всички възложени маршрутни разписания не е обезпечена с реална възможност за това, съгласно извършеното обозначаване на секторите/пероните/. Например, за междуселищни автобусни линии от общинската транспортна схема „Бузовград-Казанлък-Крън-Енина-Казанлък-Бузовград“, „Казанлък-яз.Коринка“, „Казанлък-с.Черганово“, според обозначението на секторите изобщо няма място за спиране. Същото се отнася и за част от автобусните линии от областната транспортна схема, които са от квотата на община Казанлък и чиито разписания имат за спирка АГ-Казанлък. Такива са например „Казанлък-Радунци“, „Казанлък-Мъглиж-Ягода“, „Казанлък-Юлиево“, като изброяването не е изчерпателно.

Наблягам, че посочените автобусни линии, за които няма предвидени сектори за приемане са само от квотата на община Казанлък. Тук изобщо не се коментират автобусните линии от квотите на други общини от областната и републиканска транспортна схема, които имат за спирка АГ-Казанлък и в нея няма предвиден начин за обслужването им.

С действията си собственикът на АГ не е спазил изискването на т.16-подт.1 от приложение № 8а към *Наредба № 33 от 03.11.1999 г.*, съгласно която разпоредба, на територията на автогарата трябва да има осигурена визуална информация, включваща табела с номер, съдържаща имената на крайните пунктове на линиите от съответното направление – на всеки сектор. Поддържам, че действието няма как да е по невнимание, доколкото съгл.чл.52, ал.3, т.1 от същата наредба в АГ следва да разполагат с копия на всички действащи маршрутни разписания, в които тя е включена като спирка.

Както стана ясно на място секторите са номерирани, но липсва сигнатура кой сектор е предвиден за пристигащи, кой за преминаващи и кой за заминаващи автобуси, въпреки, че в чл.54, ал.2 от същата наредба, изискването към тях е разделено в две отделни точки - т.6 „*оборудвани с навеси сектори за заминаващи и преминаващи автобуси*“ и т.7 „*оборудвани с навеси сектори за спиране на пристигащи автобуси*“.

Ето защо може да се приеме, че с предоставения отговор по въпросите от №1 до №3, собственика на автогарата е дал невярна информация относно броя на обозначените



сектори и броя на онези от тях, които според текущата му организация са предназначени за обслужване на линиите от общинската транспортна схема.

Представената справка за заетост на секторите касае тяхната средно-дневна натовареност с оглед посоченото от собственика работно време на АГ, но не и тяхната почасова натовареност, какъвто е бил въпроса при изискването на справката. Т.е. с отговора си собственикът е „избягал“ умишлено от въпроса за почасовата натовареност на всеки един от секторите за да не се окаже, че в една голяма част от времето през деня АГ-Казанлък не е организирана да поеме обслужването на целия трафик от превозни средства, обслужващи линиите от общинската транспортна схема. Най вероятно по същата причина той е „избягал“ и от конкретен отговор на въпроса дали секторите, предвидени за обслужване на линиите от общинската транспортна схема обслужват и други линии, в т.ч. от областната и републиканската транспортни схеми и международни линии (ако има), чийто маршрутни разписания предвиждат като спирка АГ-Казанлък. Не е посочил и часовете на пристигане и тръгване по тях на съответния сектор, каквато информация безспорно следва да притежава по силата на сключените с други превозвачи договори.

Изнесените от собственика на АГ данни по въпрос №4 относно това, колко обозначени паркоместа за престоиващи автобуси има на територията на автогарата и колко от тях са предвидени за автобуси, обслужващи линиите от общинската транспортна схема на община Казанлък също са противоречиви. Въпросът е зададен коректно, с оглед изискването на чл.54, ал.2, т.8 от *Наредба № 33 от 03.11.1999 г.*, вр. с чл. 55 от *Наредба №7 от 22.12.2003 г. на МРРБ*, вр. с чл.32 от *Наредба № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка*, т.е. с въведените изисквания по тези нормативни актове за нанасяне на пътна маркировка за паркоместата и на тяхната площ. Отговорът обаче не е коректен и не съответства с установеното на място. При огледа е установено, че в югоизточната част на откритата площ /към метанстанцията/ има маркирани с хоризонтална пътна маркировка 6 бр. паркоместа, които не е ясно дали са за автобуси или за микробуси. Други паркоместа на асфалтираната площадка няма обозначени.

Успоредно на цялата южна граница на имота на около 3м. има нанесена плътна непрекъсната линия тип М1, с която е затворена определена площ. Тази маркировка по см. на чл.11 от *Наредба № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка* се използва за въвеждане на забрана за пътните превозни средства да я застъпват и пресичат, като в случая се вписва единствено в хипотезата на т.5 от посочената норма, а именно – *за очертаване границите на площи, забранени за движение на пътни превозни средства*. Явно тя е нанесена в съответствие с друго законово изискване, защото при всяко положение не съответства на начина и маркировката, предвидена в Приложение №14 към чл.27, т.5 от същата наредба, с която е предвидено да се обозначава начин за подреждане на пътни превозни средства при паркиране.

Анализа на събраните данни дава основание да се приеме, че посочените паркоместа за автобуси в справката на собственика не съответстват на установените на място и обозначени в съответствие със законовите изисквания места, които пък от своя страна са недостатъчни за сочения от собственика на АГ брой сектори.

Изводите в тази посока се подкрепят от няколко безспорни факта:

- Съгласно чл.54, ал.1, т.1 от *Наредба № 7 от 22.12.2003 г. за правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони* необходимата площ за изграждане на автогари и автоспирки се определя по следните нормативи - за автогари с до 10 автобусни места - по 700 кв. м на едно място. Нормата не е изменяна във времето и е в сила от 13.01.2004 г. Т.е. ако е вярно твърдението, че АГ има 8 сектора, то площадката на АГ следва да е с площ не по-малко от 5600 кв.м.;
- Не са по-различни и действалите в предходен период Норми за проектиране на приемни сгради на транспорта /ДВ, бр.12 от 1982г./ - част "Автогари", в които съгл. чл.5, ал.1: *Необходимият терен за строителство на автогари и автостанции се определя съобразно разчетния перспективен капацитет за едновременно заминаващи и пристигащи автобуси, както следва - т.3 - • за автогари до 10 автобусни поста - по 700 m<sup>2</sup> на един пост, но не по-малко от предходната обща площ /3200 кв.м/;* Т.е. ако е вярно твърдението, че АГ има 8 сектора, то площадката на АГ и по предходно-действалите правила е следвало да е с площ не по-малко от 5600 кв.м. Ако пък е вярно установеното на терен при изброяване на броя обозначена с табела сектори /7 бр./, то площадката и по двата посочени норматива следва да бъде 4900 кв.м.
- Както правилно е посочил собственикът на АГ, имотът в който тя е разположена, в момента е 4300 кв.м. по данни от КККР на гр.Казанлък. До този размер имотът е стигнал след активните действия на собственика му. Към момента на придобиването му е бил с площ 5250 кв.м. съгласно постановление за възлагане на Окръжен съд-Ст.Загора от 24.04.2002г. След подадено заявление за изменение на ПУП-План за регулация и издадена Заповед № 54/28.01.2004г. имотът е намален до сегашния му размер от 4300 кв.м, като отнетата площ е прехвърлена към съседния имот от изток за да се реализира строителната инициатива на същото лице за изграждане на бензиностанция и газстанция.
- Описаното изменение на ПУП-ПР е допустимо и при него одобряващия изменението на ПУП орган не е длъжен да държи сметка за оставащата площ в имота на автогарата. Но собственикът ѝ е бил длъжен при положение, че се намалява площта ѝ да предприеме действия по реконструкция или закриване на част от секторите, за които площта не достига. Това не е сторено нито от него, нито е констатирано при извършваните от органите на ИА „АА“ на обекта.

От изложеното в настоящата точка се установява, че с течение на времето собственика на АГ е реализирал инвестиционните си намерения по изграждане на бензиностанция /газстанция/ метанстанция, в следствие на което е достигнал до неправомерния резултат, да намали общата площадка на автогарата под нормативно-изискуемия минимум за площ, с което е компрометирал нейния капацитет и способност да обслужва броя автобуси и сектори, които той заявява, че има в нея. Този факт няма никакво отношение към твърдението на собственика на АГ, че в момента всички места са свободни защото никой не бил заявил ползването им. Първото е нормативно изискване, а второто е въпрос на търговска политика и преговори между търговци в условията на липсваща методика за определяне на цените.

В отговора си, собственикът на АГ изобщо не посочва, за какъв брой пътници е оразмерена АГ, нито какъв е броят на пътниците, преминаващи през сградата на автогарата през най-натоварения час от денонощието, в който автогарата работи. С това си действие той осуетява възможността да се направят изводи за капацитета ѝ на пропускателна способност по отношение на пътниците. Това може да се посочи, като негов недостатък тъй на гишета за продажба на билети е налична информация за обслужваните автобусни линии и броя продадени билети. Информацията е и почасова, доколкото фискалните печатащи устройства на гишетата са с въведена информация за час.

Като е определил само сектори № 4 и 5 за обслужване на линиите от общинската транспортна схема собственикът не се е съобразил нито с норматива по чл. 57, ал.2 от Наредба № 33 от 03.11.1999 г., съгласно който *„водачите установяват автобусите на съответния сектор най-малко 10 минути преди указания час за потегляне от началната автогара“*, нито се е съобразил с маршрутните разписания по тази транспортна схема от които е видно, че в натоварените часове например сутрин около 6:30ч. – 8:30ч., няма как да се поеме потока от тръгващи и пристигащи автобуси.

Например, ако вземем час 7:00 ч. и изследваме действалите преди върнатото решение на ОбС-Казанлък маршрутни разписания и възможността за обслужването им съгласно създадената организация, то по МР 4 „Казанлък-яз.Копринка“ тръгва автобус, който трябва да е в 6:50ч. на сектор 5, защото в този момент на другия сектор №4 трябва да е автобуса по МР №12 „Казанлък-Горно Черковище“. Логичен е въпроса къде ще спре автобуса по МР № 19, който до 7:00ч. следва да е пристигнал от Шипка? Ако допуснем, че всички маршрутни разписания почнат да преминават през АГ-Казанлък задачата става невъзможна за решаване, защото тогава изниква въпроса на кой сектор ще пристигне в 07:02ч от с. Ръжена автобуса по МР №8; на кой сектор ще пристигне в 6:57ч. и ще тръгне в 07:00 ч. автобуса от/за с. Черганово по МР №11, на кой сектор ще пристигне в 6:57ч. автобуса по МР №17 от с.Енина-Крън и къде трябва да спре идващия в 7:10ч. автобус от с. Голямо Дряново-Ясеново по МР 21? Отговорът на тези въпроси е сложен, защото точно в това време в АГ има и други автобуси с разписания по областна и републиканска транспортна схема, които трябва да се обслужат с предимство, защото такава е правилото чл.15, ал.4 от *Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси*. Обстановката се усложнява още повече предвид факта, че шофьорите на всички тези автобуси трябва да се струпат на единственото гише за заверка на пътни листове, каквото е правилото на чл.57, ал.3 от Наредба 33/1999г. в случаите когато влизат на автогара.

Най-вероятно, отговорите на всички тези въпроси се обясняват от факта, че собственика на автогарата е единствен превозвач на територията на община Казанлък, през последните 15-20 години, което позволява по-голямата част от МР от общинската транспортна схема изобщо не влизат в АГ-Казанлък за да не я претоварят; на табелите на секторите на АГ да липсват част от населените места като гр. Крън, с. Енина, с. Бузовград, с. Черганово и други, подробно описани по-горе.

Противоречива е информацията на собственика и по отношение на работното време на АГ Казанлък. В писмения си отговор същия сочи, че е от 5:30ч. до 21ч. часа. На официалната му страница обаче е оповестено друго – от 05:00ч. до 22:00 часа

При съпоставката на информацията, публикувана на сайта на АГ с тази по табелите на секторите се установяват драстични несъвпадения. Част от посочените направления изобщо не съвпадат с преминаващите линии в момента, както и не съвпадат с възложените маршрутни разписания на превозвачите. Така например на превозвача „Кумакс Инвест“ ЕООД по договор от 2015г. е възложено „Изпълнението на задължението за извършване на обществена услуга за обществен превоз на пътници по линиите от утвърдените областна и републиканска транспортни схеми, квота на община Казанлък“, част от което е маршрутно разписание № 24101 „Варна - Казанлък“. Това разписание не е оповестено, но е оповестено друго до Слънчев бряг и то само в летния сезон, т.е. както и когато превозвачът и собственик на АГ-Казанлък прецени. Сходно е положението и с *Маршрутно разписание № 24101 „София - Казанлък“ с начални часове на тръгване от Централна АГ София в 15,00ч. и от АГ Казанлък в 5,30ч.* което изобщо не е оповестено въпреки, че е възложено по договора на същия превозвач и т.н.

От всичко изложено до тук по безспорен и категоричен начин се доказва, че автогарата е изчерпана, като капацитет за поемане на автобуси, като капацитет за поемане на престояващи или паркирани автобуси поради нарушение на законовите изисквания за прилежащата ѝ площ, и не на последно място е изчерпана и като управленски капацитет.

За изясняване на конкретния казус, правно значение има и разпоредбата на чл.22, ал.4 и ал.5 от ЗАП, която регламентира ползването на автогара срещу заплащане. Съгласно алинея четвърта *„ собствениците на автогари прилагат еднакви критерии спрямо всички превозвачи от съответната транспортна схема при определяне размера на цените за преминаване, за престой и за предоставяне на право за продажба на билети“*, а алинея пета гласи, че *„определянето на цените по ал. 4, техният максимален размер и условията, при които се извършва актуализация на този размер, се определят с методика, утвърдена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, на база на категоризиране на автогарите. Актуализация на максималния размер на цените по ал. 4 може да се извършва веднъж годишно“*.

Обективния анализ на ситуацията предполага запознаване с посочената методика, която е водеща при определяне размера на цените на услугите, предоставяни от автогарите на превозвачите. На сайта на МТИС се установява, че действително такава методика е била утвърдена със Заповед № РД-08-357 от 26.07.2019 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Същата е оспорена пред съд и с Решение № 3265 от 11.03.2021 г. на ВАС по а. д. № 4114 / 2020 г. на тричленен състав, потвърдено с Решение № 8320 от 08.07.2021 г. на ВАС по а. д. № 4664 / 2021 г. на петчленен състав методиката скоростно е прогласена за нищожна поради неспазване на разпоредби на Конституцията на РБ и на Закона за нормативните актове. До момента няма утвърдена нова методика. Но ВАС е приел, че методиката носи всички белези на нормативен административен акт, което значи, че тя следва да уреди в строга рамка отношенията, като не позволява отклонение от предписаното правило за

поведение. Липсата на методика е създадо правен вакуум, който води до неяснота по прилагането на закона и възможност за спекула и злоупотреби.

Изложеното навежда на извода, че всички превозвачи са зависими от собствениците на автогари и определянето на цените в момента произтича не от заложеното в действаща методика, а от визията на собственика на автогарата за формиране на ценова политика. Още по-смушаващ е факта, че с методиката е следвало да се определят максималния (пределен) размер на цените. Дефицита на методика налага ред въпроси, които имат строго финансово измерение: Какъв в момента е този размер и на каква база ще се определи той? Ако собственика на автогарата реши да определи цена за влизане на автобус в автогарата в размер, който многократно превишава приходите от извършването на превоза за конкретен курс (например 500 лв.), това не прилича ли на легален способ за фалиране на превозвачите или за демотивирането им изобщо да извършват превозите? По какви цени се работи в момента, по какви правила са формирани, чии интереси отчитат тези цени и посилни ли са за превозвачите?

Не може да се абсолютизира правилото, превозвачите задължително да ползват автогарите, особено без ясни правила за това. Въведеното изключение на чл.22, ал.1, т.4 от ЗАП (при изчерпан капацитет) не е единственото основание за неизползване на автогарите. Безспорно е, че автогарите подлежат на категоризиране по реда на чл.52 - чл.60б от *Наредба № 33 от 03.11.1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България*, вр. с чл.21, ал.1 и 2 от ЗАП, като трябва да отговарят на строги изисквания, посочени в самата Наредба и приложение № 8а към нея. В този смисъл, ако една автогара не отговаря на законовите изисквания и не бъде категоризирана или категоризацията ѝ бъде прекратена, тя очевидно не трябва да бъде ползвана от превозвачите, доколкото не представлява годен обект, отговарящ на изискванията на закона. На следващо място, ако даден държавен орган иска спазването на закона от крайните му адресати, то това не бива да става преди останалите компетентни държавни органи по веригата, да са издали актове, необходими за изпълнение на това задължение.

В заключение и не на последно място, следва да отчетем настроенията и очакванията на гражданите. Те изискват удобен, навременен и бърз транспорт. Ето защо Общинска администрация е изготвила внесената актуализация на маршрутни разписания, като те отразяват в най-голяма степен нуждите на основния профил потребители: учениците да пристигат навреме в учебните заведения, работещите в „Арсенал“ и другите големи предприятия да имат удобен транспорт за отиване и връщане, пенсионерите да имат възможност удобно да достъпват здравни заведения, аптеки и др. в рамките на работното им време и след това да имат удобен транспорт да се върнат в собственото си населено място. Всички разписания са съобразени с нуждите на населението, а не със свободните сектори и площи в АГ, нито с инвестиционните намерения и с търговската политика на собственика ѝ.

**2. Утвърждава промяна в маршрутните разписания на междуселищни автобусни линии от общинска транспортна схема на община Казанлък, съгласно приложения към настоящото решение – Приложения от № 1 до № 18.**

**3. Допуска предварително изпълнение на настоящото решение.**

**Адресати на акта:**

Галина Стоянова - Кмет на Община Казанлък, Областен управител на Област Стара Загора, Превозвачи по общинската транспортна схема.

**Докладчик на заседание:**

Галина Стоянова – Кмет на Община Казанлък.

Предоставям Ви всички материали в електронен вид.

Прилагам към доклада:

1. Приложения от № 1 до № 18,
2. Копие от Протокол от заседание на комисията по Заповед № 1511/13.09.2022г.,
3. Решение № 8320 от 08.07.2021 г. на ВАС по а. д. № 4664 / 2021 г.
4. Протокол № 5 от 29.11.2018г. за определяне категория на АГ;
5. Протокол № 6 от 08.01.2018г. за определяне категория на АГ;
6. Заповед № 54/28.01.2004г. за одобряване на проект за изменение на ПУП-ПРЗ, ведно с графична част към нея;
7. Писмо вх.№ 12-21-5#2/14.03.2023г. от „Кумакс Инвест“ ЕООД;
8. Извадка от официалния сайт на Автогара Казанлък;
9. Протокол за извършен оглед от 16.03.2023 г.;
10. Извадка от Агенция по ГKK на поземлен имот-автогара Казанлък.

*Настоящият акт да се изпрати на Кмета на Община Казанлък и областния управител на област Стара Загора в седем дневен срок от приемането му .*

*Препис от решението да се изпрати в районна прокуратура Казанлък за преглед по реда на общия надзор и законност.*

*Настоящият акт може да се обжалва в 14 дневен срок пред Административен съд Стара Загора.*

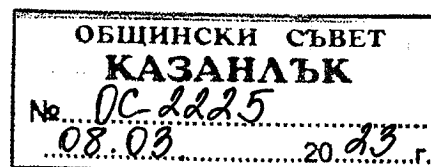
С уважение,

**Николай Златанов**

*Председател на Общински съвет Казанлък*



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ  
Областна администрация  
Стара Загора



№АК-01-23  
07-03-2023

ДО  
Г-Н НИКОЛАЙ ЗЛАТАНОВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА  
ОБЩИНСКИ СЪВЕТ КАЗАНЛЪК  
БУЛ. „ РОЗОВА ДОЛИНА ” №6  
ГР. КАЗАНЛЪК

ДО  
Г-ЖА ГАЛИНА СТОЯНОВА  
КМЕТ НА ОБЩИНА КАЗАНЛЪК  
БУЛ. „ РОЗОВА ДОЛИНА ” №6  
ГР. КАЗАНЛЪК

КОПИЕ ДО:  
ОКРЪЖНА ПРОКУРАТУРА - СТАРА ЗАГОРА  
БУЛ. „ М. МЕТОДИЙ КУСЕВ ” №33, ЕТ. 3  
ГР. СТАРА ЗАГОРА

УВАЖАЕМИ Г-Н ЗЛАТАНОВ,  
УВАЖАЕМА Г-ЖО СТОЯНОВА,

Приложено изпращам Ви Заповед №АК-01-ЗД-...../07.03.2023г. на Областния управител на област Стара Загора, за сведение и изпълнение.

С уважение,  
КРЕМЕНА БУХЧЕВА  
ЗА Главен секретар





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ  
Областен управител на област Стара Загора

ЗАПОВЕД

№ *М-01-ЗА-2*

07.02.2023

Стара Загора

На основание чл. 32 и чл. 31, ал. 1, т. 5 от Закона за администрацията, чл. 45, ал. 4 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА) и чл. 22 Закона за автомобилните превози и чл. 59, ал. (2), т.4, вр. ал.(1) АПК

**ВРЪЩАМ:**

**Решение №900/23.02.2023 г.** на Общински съвет Казанлък за ново обсъждане от същия като **незаконосъобразно**.

**МОТИВИ:**

В съответствие с чл. 22, ал. 1 от ЗМСМА в Областна администрация Стара Загора с вх. №АК-01-23/01.03.2023 г. са постъпили Решения по Протокол №50 от проведеното на 23.02.2023 г. извънредно заседание на Общински съвет Казанлък.

Въз основа на извършения контрол по законосъобразност, на основание чл. 45, ал. 4, изречение второ, предложение първо от ЗМСМА, връщам Решение №900 прието

1



на 23.02.2023г. от Общински съвет Казанлък като незаконосъобразно поради следните съображения:

С Решение №900 прието на 23.02.2023г. Общински съвет Казанлък на основание чл. 21, ал. 1, т. 25 от ЗМСМА чл. 8, ал. 1, ал.3 и ал.4 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 (Обн. ДВ. бр. 32 от 29 март 2002 г.) и чл.60, ал.1 от АПК, във връзка с чл. 17, ал. 4, т.2 и ал. 5 от Закона за автомобилните превози Общински Казанлък взема следното решение:

1. Утвърждава промяна в маршрутните разписания на междуселищни автобусни линии от общинска транспортна схема на община Казанлък, приложени към настоящото решение – Приложение от № 1 до № 18.

2. Допуска предварително изпълнение на настоящото решение.

При приемане на решението, на заседанието са присъствали 29 общински съветници, като „За” са гласували 29 от тях, „Против” и „Въздържал се” – 0.

Към решението са приложени съответните маршрутни разписания, Протокол от проведено заседание на Комисията по чл.8 от Наредба 2 за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и предложението на Кмета на Община Казанлък.

Видно от посочените правни основания, при вземане на Решение №900 Общински съвет Казанлък се позовава на правните норми на чл. 8, ал. 1, ал.3 и ал.4 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 във връзка с чл. 17, ал. 4, т.2 и ал. 5 от Закона за автомобилните превози, която предвижда маршрутните разписания на линиите от общинските транспортни схеми да се разработват от съответните общини, а общинските транспортни схеми да се утвърждават от съответните общински съвети, в резултат на което определя начални и крайни автоспирки по изменените маршрути на автобусните линии, като никоя от тези спирки не предвижда използване на автогарата.

При приемане на своя акт обаче Общински съвет Казанлък не е съобразил императивното изискване на нормата на чл. 22, ал. 1, т. 2 от Закона за автомобилните превози, съгласно която всички превозвачи, извършващи превоз на пътници по междуселищни автобусни линии са задължени да използват автогарите срещу

заплащане и автоспирките по изпълнявания маршрут и да спазват утвърденото разписание.

Вярно е, че в чл. 22, ал. 1, т.4 вр. с чл. 15, ал 4 от Наредба № 2 за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси е предвидена хипотеза, съгласно която е възможно когато е изчерпан капацитетът на автогарата общинският съвет да определя автоспирките, които са начални, междинни и крайни по маршрута на автобусните линии, но в конкретния случай общински съвет Казанлък не представя нито мотиви за необходимостта от приемане на Решение с което да се дерогира разпоредбата на чл. 22, ал. 1 ЗАП, нито доказателства относно изчерпвания капацитет на автогарата, които да обосноват приемане на настоящия акт.

Мотивите следва да сочат какви фактически констатации е направил административният орган във връзка с издаването на акта и въз основа на какви доказателства се стига до необходимост от издаване на същия. Изискването за мотивировка, изведена от конкретните доказателства, представлява една от гаранциите за законосъобразност на акта. Излагането на мотиви в административния акт довеждат до знанието на страните за съображенията, по които административният орган е издал административния акт от една страна и гарантира изпълнението му, а от друга страна - улеснява контрола върху законосъобразността и правилността на акта.

Горното в съчетание с непозоваването на конкретно правно основание за приемане на настоящия акт сочи на неяснота на волята на органа на местно самоуправление.

Непосочването на точното правно основание на което е прието решението съставлява нарушение на разпоредбата на чл. 59, ал. 2, т. 4 от АПК, съгласно която индивидуалните административни актове следва да са мотивирани, като към тях следва да са посочени фактическите и правните основания, довели до издаването им. Законът, конкретно АПК, не предвижда изключение от това изискване за законосъобразност на актовете, приети от колективните административни органи, какъвто се явява общинският съвет.

В същото време съществуването на въпросният порок не позволява да бъде установена действителната воля на постановяващия акта орган.

Изискването на чл. 59, ал. 2, т. 4 от АПК представлява една от гаранциите за законосъобразност на акта и за защита на правата на страните в административното производство.

5

При описаната фактическа обстановка при приемането на своя акт Общински съвет Казанлък не е спазил изискванията на разпоредбата на 59, ал.2, т.4, вр. ал.1 АПК.

В тази връзка, решението на общински съвет Казанлък е прието в кръга на материалната компетентност на органа, но в нарушение на императивно установената от законодателя гаранция за законосъобразност на издаваните актове.

*С оглед гореизложеното, в предоставения 7- дневен срок и на основание чл. 45, ал. 4, изречение второ, предложение първо от ЗМСМА, с настоящото връщам Решение №900/23.02.2023 г. на Общински съвет Казанлък за ново обсъждане от същия като незаконосъобразно.*

Препис от настоящата заповед да се изпрати на Председателя на Общински съвет Казанлък и Кмета на Община Казанлък за сведение и изпълнение, а на Окръжна прокуратура - Стара Загора за сведение.

**ИВАН ЧОЛАКОВ**

**Областен управител**



нт