|  |  |
| --- | --- |
| Lion_middle | **РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**  Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ |



**УТВЪРДЕНИ СЪС ЗАПОВЕД № З-52/01.10.2021 г.**

**НА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ**

**„БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА“**

**ПРАВИЛА**

**ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ФИНАНСОВА ПОДКРЕПА НА ОБЩИНИТЕ**

**ОТ ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ „БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА“**

**ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРОЦЕДУРА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – ОДИТ ЗА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

1. **ОСНОВАНИЕ: СТРАТЕГИЧЕСКА И НОРМАТИВНА РАМКА**

Мобилността оказва голямо влияние върху ежедневието. Чрез нея се определя как взаимодействат хората, икономиките, общностите и страните. Днес транспортният сектор претърпява дълбоки трансформации – технологични, икономически и социални. От съществено значение за развитието на обществото е не само оползотворяването на потенциала на тези промени, но и противодействието на съпътстващите рискове.

С нарастване интензивността на придвижване вследствие на динамиката на ежедневието се увеличава и взаимодействието между хората и пътната система. Така явлението пътнотранспортен травматизъм се разгръща с огромни социално-икономически последици, които Световната здравна организация нарича „епидемия”. За намаляване жертвите на пътя се полагат значителни усилия. На световно, европейско и национално ниво държавите декларират все по-амбициозни ангажименти.

България е изправена пред множество предизвикателства, свързани с ниското ниво на безопасността на движението по пътищата (БДП) в сравнителен европейски план. През изминалото десетилетие страната постигна целта, поставена от ЕК, за намаляване броя на тежко ранените с 20% в сравнение с 2010 г., като установи трайна тенденция на спад. За десетгодишния период техният брой намаля с 36% и достигна 1 556 през 2020 г. Целта за намаляване броя на загиналите на пътя към 2020 г. наполовина спрямо 2010 г. за съжаление не е постигната. През 2020 г. броят им намаля с малко над 40% и достигна 463 загинали. Предвид площта и населението на България нивото на пътнотранспортния травматизъм остава неприемливо високо. За последните десет години броят на ПТП с пострадали лица по общинските пътища нарасна с 30% и достигна 366 пострадали през 2020 г., а този на всички ранени (леко и тежко) се увеличи с 38% - до 510 ранени през 2020 г. В населените места през 2020 г. са настъпили 3 563 ПТП, загиналите са 144, а ранените са 4 109.

Европейската практика показва, че системните усилия, влагани в създаване на институционален капацитет за управление на БДП, дават висок резултат, като редица страни членки имат реални постижения и доказани обществени ползи в областта, създавайки като ключова предпоставка единен координационен държавен орган. В сравнителен план България тепърва започва този процес по нов, координиран и систематизиран начин, докато повечето европейски държави вече отчитат дългогодишен опит в ефективното противодействие на пътнотранспортния травматизъм, като всеки следващ планов период надгражда предходния.

През 2020 г. Република България положи значителни усилия за разработване на националната политика по БДП за плановия период 2021-2030 г., която да обезпечи визията, целите и действията на общодържавните усилия за опазване на човешките живот и здраве на пътя. С Решение №775 от 26 октомври 2020 г. на Министерския съвет е приета **Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021–2030 г.**, както и План за действие 2021–2023 г. С приемането им страната ни положи основите на реформаторски и концептуално нов подход в управлението на БДП, който интегрира всички системни фактори с определящо влияние върху безопасността. Приемайки визията за безопасна универсална мобилност и подхода „безопасна система“, България се ангажира да работи в дългосрочен план за постигане на визия нула загинали и тежко ранени в резултат от пътнотранспортни произшествия.

Стратегията и Планът за действие са разработени при отчитане на новата стратегическа рамка на Европейската комисия от 2019 г., която определя акцентите на общоевропейската политика в областта на БДП за предстоящото десетилетие 2021–2030 г., като националната политика по БДП предвижда прилагането на интегрирана система за планиране, изпълнение, наблюдение, отчитане, контрол и оценка в единна стратегическа рамка, която обхваща компетентните органи на всички нива – централно, областно и общинско.

Стратегията интегрира подхода „безопасна система“, съгласно който хората ще допускат грешки и могат да попаднат в пътнотранспортни произшествия, но стремежът винаги следва да е насочен към създаване на среда, която е щадяща и смекчава нежеланите тежки последици.

Стратегическата визия за развитие на БДП за периода 2021-2030 г. „безопасна универсална мобилност“ набелязва прилагането на широк спектър от стратегически цели и мерки, залегнали в Плана за действие, в тематичните направления (шестте системни фактора с влияние върху БДП): управление, основано на интегритет; социално отговорно поведение – учене през целия живот; контрол – ефективен и превантивен; щадяща пътна инфраструктура; превозни средства в защита на човека; спасителна верига за опазване на живота. Това обосновава формулирането на следните стратегически цели към тематично направление 4 от Стратегията „Щадяща пътна инфраструктура“: интегриране на пътната безопасност в управлението на пътната инфраструктура на национално, областно и общинско ниво за ефективно ограничаване на отрицателните ефекти на транспортния сектор; поддържане и развитие на толерантни към човешките грешки републикански пътища, осигуряващи универсална мобилност при подхода „безопасна система“; поддържане и развитие на нискоконфликтна общинска пътна и улична инфраструктура с ясни послания към участниците в движението и защита от рисковете на градската среда.

Планът интегрира обединените ангажименти на институциите, както и взаимодействието с гражданския сектор, бизнеса, научните и академичните среди, в условията на споделена визия и широк национален консенсус. В контекста на европейската политика в областта България изразява ангажимент в дългосрочен план да работи за постигне на „Визия нула“ загинали и тежко ранени в резултат от пътни инциденти, а до 2030 г. техният брой да бъде намален наполовина.

В този контекст и съгласно **Закона за движението по пътищата** държавната политика по БДП в Република България се интегрира в различни секторни политики – сигурност и вътрешен ред, транспорт, регионално развитие и строителство, промишленост, здравеопазване, туризъм, заетост, образование и наука, електронно управление, селско и горско стопанство, а председателят на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП) изпълнява редица функции, сред които: осъществява координация, наблюдение, анализ и оценка при изпълнението на мерките, предвидени в Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България и плановете за действие към нея; разработва и утвърждава, самостоятелно или съвместно с компетентните по безопасността на движението по пътищата органи, насоки, критерии и методически указания; дава препоръки на отговорните институции относно прилагане на мерки за повишаване на безопасността на движението по пътищата при изпълнението на нормативно определените им задължения, както и такива, произтичащи от стратегически документи и планове към тях, стандарти, правила, наръчници, критерии, насоки и методически указания; извършва проверки върху дейността и задължения на лицата, стопанисващи пътищата, свързани с: поддържане на пътищата изправни с необходимата маркировка и сигнализация за съответния клас път, организация на движението и осигуряване на условия за бързо и сигурно придвижване; дейността на общинските комисии по безопасност на движението по пътищата; издава препоръки и задължителни предписания за отстраняване на констатирано неизпълнение; организира, координира и подпомага изпълнението на проекти в областта на безопасността на движението по пътищата. Съгласно чл. 167в, ал. 1 от Закона за движението по пътищата кметовете на общини: организират, координират, ръководят и контролират изпълнението на политиката по безопасност на движението по пътищата на общинско ниво; планират и докладват изпълнението на мерки за подобряване на безопасността на движението по пътищата в общината, като изготвят годишни общински програми и доклади съгласно Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България, плановете за действие за нейното изпълнение и методическите указания на председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

На европейско ниво Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управление на безопасността на пътната инфраструктура (Директива (ЕС) 2019/1936) установява процедури, чрез които да се обезпечи постоянно висока степен на пътна безопасност. За постигане на по-добри резултати, приложното поле на директивата беше разширено – предвидени са повече процедури и по-широк кръг от пътища, за които те се прилагат.

На национално ниво, с цел транспониране на директивата в българското законодателство, Република България, като държава членка, предвиди съответните нормативни изменения и допълнения в **Закона за пътищата**. В „Държавен вестник“ бр. 23 от 19.03.2021 г. е обнародван Законът за изменение и допълнение на Закона за пътищата (ЗИД на ЗП), с който в националното законодателство се въвеждат разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/1936.

Съгласно приетите промени по отношение на процедурата одит за пътна безопасност **се предвижда изпълнението на нова за общините функция**.

По-конкретно, съгласно ЗП одитът за пътна безопасност:

* попада в обхвата на задължителните процедури за управление на безопасността на пътната инфраструктура;
* изпълнява се от администрациите, управляващи съответния път;
* представлява независима, подробна, систематична проверка за техническа безопасност на проектните характеристики, неразделна част от процеса на инвестиционното му проектиране, строителство и експлоатация;
* извършва се задължително на следните етапи: преди съгласуване и одобряване на идейния проект; преди съгласуване и одобряване на техническия/работния проект; непосредствено след подписване на констативния акт по чл. 176, ал. 1 от Закона за устройство на територията; при началната експлоатация на пътя;
* извършва се от един или повече одитори по пътна безопасност, отговарящ/и на изискванията на закона. Одиторът за пътна безопасност проверява съответствието на проектните характеристики на инфраструктурния проект с изискванията за пътна безопасност на всеки етап съгласно чл. 36г, ал. 1 от ЗП. Когато при проверката на съответния етап се установи, че проектните характеристики на инфраструктурния проект отговарят на изискванията за пътна безопасност, одиторът изготвя доклад и заверява с подписа си проектната и/или екзекутивната документация. Когато при проверката на съответния етап се установи, че проектните характеристики на инфраструктурния проект не отговарят на изискванията за пътна безопасност, одиторът изготвя доклад, в който посочва опасните и/или критични характеристики на проекта. Възложителят отговаря за отстраняване на опасните и/или критични характеристики на проекта преди края на съответния етап.

Също така:

**съгласно чл. 19б, ал. 1, т. 5 от Закона за пътищата** е регламентирано правомощието на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП) да подпомага изпълнението на процедури по управление на безопасността на пътната инфраструктура.

**съгласно чл. 164в, ал. 1 от Закона за движението по пътищата** при изпълнение на функциите си председателят на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“: осъществява координация, наблюдение, анализ и оценка при изпълнението на мерките, предвидени в Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България и плановете за действие към нея

**В този смисъл анализът на ДАБДП показва, че:**

Българските общини заемат ключова роля в процеса на организиране, координация, ръководене и контрол изпълнението на политиката по безопасност на движението по пътищата на общинско ниво, предвид което, за да са в състояние да разгърнат пълноценно своите функции, **е подходящо да бъдат подпомогнати в контекста на новата оперативна среда.**

Отговорните администрации, в чиято компетентност е намаляването на пътнотранспортните произшествия, до момента не са формирали бюджетите си въз основа на риск-ориентиран подход. Последният предполага интегрирането на инструменти, които в най-голяма степен да позволят преодоляването на следните основни предизвикателства:

- допускане на проектантски грешки, включително и за обекти с одобрени проекти, които се пренасят като недостатъци върху пътната инфраструктура, с оглед на което да не се понижава и застрашава пътната безопасност. От голяма важност е поставянето на пътни знаци и маркировка въз основа на коректен проект, за да се избегне рискът от погрешно монтирани и противоречиви знаци, което неминуемо влияе на поведението на водачите – предпоставка за ПТП.

- липса на актуални генерални планове за организация на движението и цялостно управление на трафика. Същите са много важни за пътната безопасност, защото позволяват планирането на дейностите по пътищата. Това е основен фактор, който обуславя неефективното изразходване на ограничените финансови средства.

- традиционно фокусиране на пътната инфраструктура в градовете главно върху моторизирания транспорт – често за сметка на безопасността на уязвимите участници в движението. Успокояването на движението като важно направление в общите усилия за устойчива градска мобилност все още е нова за общините тема, а тя е определяща за намаляване на неблагоприятните ефекти от моторизирания трафик. Мерките, насочени към контрол на скоростта, са спорадични, без да произтичат от концептуални политики за планиране на пътища, паркиране на превозни средства и насърчаване на алтернативни видове транспорт. В резултат на това пешеходците и велосипедистите, като уязвими участници в движението, споделят пътя с високоскоростни автомобили в условията на непрекъснат риск.

- необходимост от повишена чувствителност по отношение на обхвата, съдържанието и стойността на всяка инвестиционна мярка, като се обърне внимание на обследването, анализа, приоритизацията, техническите решения и бюджетирането.

**Извод:** въпросът как да се подобри свързаността, като същевременно се ограничат задръстванията, пътните инциденти и замърсяването на околната среда, е сред основните предизвикателства за общините.

ДАБДП отчита факта, че общините са поставени в ситуация на непрекъснато търсене на баланс между влаганите ресурси и очаквания ефект от тях. В този смисъл инвестиционният процес, основно свързан с инфраструктурното благоустрояване и мобилността, тепърва следва да се подпомогне, така че същият да протича с повишена чувствителност по отношение на обхвата, съдържанието и стойността на всяка инвестиционна мярка, като се обърне внимание на **обследването, анализа, приоритизацията, техническите решения и бюджетирането.**

ДАБДП отбелязва, че общинските администрации положиха големи усилия да стартират извършването на огледи и обследване на елементите на общинската пътна и улична мрежа за изготвянето на доклади за състоянието ѝ по нов и систематизиран начин. Поради липсата на актуална предварителна информация и наличието на голям брой проявления на качеството на елементите на пътната инфраструктура, набавянето на тази изчерпателна информация по зададени показатели изисква дълъг период от време. Резултатите от обследванията, налични до момента, следва да се разглеждат като първа стъпка в процеса на текущ и задълбочен постоянен контрол на състоянието на безопасността на елементите от мрежата. Предстоящото надграждане на информационния масив за състоянието на пътната инфраструктура в необходимия обем и съдържание ще предостави основа за подробен анализ, определяне и приоритизиране на по-ефективни мерки и методи за управление на БДП на общинско ниво.

Общинската политика в областта на БДП изисква ангажиране на по-голям ресурс за ефективно противодействие на съществуващите предизвикателства и ограничаване на пътния травматизъм по места. В изпълнение на програмите си за развитие българските общини полагат ежедневни усилия за създаване на условия, които способстват за подобряване на жизнения стандарт. Независимо от мащаба на териториите, органите на местно самоуправление са ключов двигател за промяна, реализирайки инвестиции за повишаване социално-икономическия профил на населените места и благосъстоянието на населението.

Предпоставките за обезпечаване изпълнението на предвидените за БДП мерки в българските общини, за да бъдат постигнати заложените цели, са основно финансови. За да могат тези ключови звена да изпълнят задачите си, а оттам да се разгърне постепенно същинска реализация на политиката по БДП, е необходимо да бъде осигурена разумна увереност, че заложените в Стратегията за БДП и Плана за действие мерки ще бъдат ресурсно обезпечени, а българските общини – адекватно подпомогнати в административно и финансово отношение.

**Кандидатстването в настоящата процедура е възможност за финансово обезпечаване на тази нова за общините дейност, което предполага активност при усвояването на средствата, осигурени от ДАБДП. Ето защо е необходим подход, който да удовлетвори нуждата от целенасочени и спешни действия в посока влагане на финансови ресурси за постигане на необходимите резултати, които в последствие да бъдат надграждани.**

Като част от подкрепата, която ДАБДП се стреми да оказва на българските общини, във връзка с одобрена от министъра на финансите финансова обосновка на ЗИД на ЗП и съгласно Постановление на Министерския съвет №143 от 09.04.2021 г. за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерския съвет за 2021 г., обнародвано в „Държавен вестник“ бр. 31 от 14.04.2021 г., за текущата 2021 г. са предвидени средства за извършване на одит за пътна безопасност. В тази връзка ДАБДП предвиди правила за финансово подпомагане за общините за изпълнение на нововъзникнали за тях задължения, в конкретния случай – свързани с изпълнение на одит за пътна безопасност. Размерът на необходимите бюджетни средства е предвиден за разходване от общините в Република България чрез подаване на заявления за финансова подкрепа пред ДАБДП. Влагането на определени по обем средства, целенасочено в дейности, свързани в тесен смисъл с повишаване на БДП, би довело до бъдещо подобряване на средата, изразено в по-нисък травматизъм и обем на материалните загуби. Ефективността на тези вложения е зависима от правилно дефинираните и степенувани рискове, както и от избрания модел за финансиране на дейностите, които се предприемат за тяхното управление, което е в основата на настоящите правила.

**Приложима нормативна уредба за извършване на одит за пътна безопасност:**

* Закон за пътищата (чл. 36б, ал. 1, т. 3, ал. 2, ал. 5 и ал. 7 във връзка с чл. 36г);
* Наредба № РД-02-20-14 от 29 септември 2011 г. за обхвата и съдържанието на оценката на въздействието върху пътната безопасност и на одита за пътна безопасност, условията и реда за извършването им и за придобиване и признаване на професионална квалификация „одитор по пътна безопасност“, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн. ДВ. бр. 78 от 7.10.2011 г., изм. и доп. ДВ. бр. 9 от 26.01.2017 г.

Процедурата за управление на безопасността на пътната инфраструктура – одит за пътна безопасност, се изпълнява по реда на Наредба № РД-02-20-14 от 29 септември 2011 г. за обхвата и съдържанието на оценката на въздействието върху пътната безопасност и на одита за пътна безопасност, условията и реда за извършването им и за придобиване и признаване на професионална квалификация „одитор по пътна безопасност“, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн. ДВ. бр. 78 от 7.10.2011 г., изм. и доп. ДВ. бр. 9 от 26.01.2017 г. до влизане в сила на Наредбата по чл. 36б, ал. 9 от Закона за пътищата, доколкото не противоречи на закона (§29 от Преходни и заключителни разпоредби към Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 23 от 2021 г., в сила от 19.03.2021 г.).

**Принципи:**

* планиране и заделяне на целеви ресурс за директно въздействие и подпомагане на общините с фокус върху конкретен аспект от БДП;
* определяне кръга на получателите на финансовата подкрепа с оглед финансовите им възможности, свързани с големината на общината, и презумпцията, че подкрепата следва да се насочи приоритетно към по-малките общини;
* прилагане на риск-ориентиран подход при определяне на обекта на въздействие;
* използване на набор от дейности, резултатът от прилагането на които ще кореспондира с намаляване тежестта на пътнотранспортните произшествия;
* прилагане на механизъм за управление на целевия бюджет, гарантиращ възможност за обективна преценка преди отпускането на средствата, целево разходване на средствата, наблюдение и проследяване на устойчивостта, анализ и оценка на ефекта.

1. **ЦЕЛ**

**Обща цел:** подпомагане процеса по въвеждане на нова концептуална рамка за управление на БДП на общинско ниво в контекста на новата стратегическа и нормативна рамка на националната политика по БДП за периода 2021 – 2030 г.

**Конкретни цели:**

* навременно стартиране на процеса по прилагане на разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управление на безопасността на пътната инфраструктура и на националното законодателство в областта на одита за пътна безопасност, транспонирани в националното законодателство със ЗИД на ЗП, в ДВ, бр. 23 от 19.03.2021 г.;
* изпълнение на дейности за стартово подпомагане на общините при изпълнение на компетенциите им в областта на БДП;
* подпомагане изпълнението на процедури по одит за пътната безопасност по места;
* повишаване на административния капацитет на общините в областта на пътната безопасност, което да послужи за оптимизиране на последващите им действия в процеса на управление на БДП.

1. **ОЧАКВАНИ ЕФЕКТИ**

* подпомагане на общините в посока изпълнение на процедури за управление на пътната безопасност в процеса на изпълнение на нормативно заложени задължения в областта на БДП;
* повишаване на административния капацитет в общините за управление на БДП;
* оптимизиране на управлението на общинската пътна и улична мрежа в етапите на планиране, изпълнение, наблюдение и отчитане на дейностите, свързани с пътната безопасност;
* подобряване на експлоатационните характеристики на общинската пътна и улична мрежа;
* надграждане на базата данни за състоянието на общинската пътна и улична мрежа;
* намаляване на пътнотранспортния травматизъм и опазване на човешкото благосъстояние.

1. **ДОПУСТИМИ КАНДИДАТИ**

Допустимите кандидати са общините в Република България.

1. **ПАРТНЬОРИ**

Кандидатите подават заявление за финансова подкрепа индивидуално. Не се предвижда партньорство с други общини и организации.

1. **ДОПУСТИМИ ОБЕКТИ ЗА ПОДПОМАГАНЕ**

Подкрепата е насочена към:

* общински пътища, разположени извън урбанизирани територии и завършени с финансиране от ЕС – чл. 36б, ал. 3 от Закона за пътищата;
* улици в населени места и селищни образувания – чл. 36б, ал. 11 от ЗП;
* други общински пътища – чл. 36б, ал. 5 от Закона за пътищата.

1. **ДОПУСТИМИ ДЕЙНОСТИ**

Допустими за финансиране са дейности за извършване на услуга – одит за пътна безопасност във връзка с обезпечаване изпълнението на новопроизтичащите задължения на общините.

Одитът включва извършване на независима, подробна, систематична проверка за техническа безопасност на проектните характеристики на пътища на един от следните етапи: преди съгласуване и одобряване на идейния проект (чл. 36г, ал.1, т. 1 от ЗП); преди съгласуване и одобряване на техническия/работния проект (чл. 36г, ал.1, т. 2 от ЗП); непосредствено след подписване на констативния акт по чл. 176, ал. 1 от Закона за устройство на територията (чл. 36г, ал.1, т. 3 от ЗП) и при началната експлоатация на пътя (чл. 36г, ал.1, т. 4 от ЗП).

Дейностите могат да обхващат одит за пътна безопасност на един от следните обекти: общински пътища, попадащи в обхвата на чл. 36б, ал. 3 от ЗП; улици, попадащи в обхвата на чл. 36б, ал. 11 от ЗП; общински пътища, попадащи в обхвата на чл. 36б, ал. 5 от ЗП.

Дейностите следва да бъдат изпълнени **не по-късно от** **30.09.2022 г.**

1. **ДОПУСТИМИ РАЗХОДИ**

Допустими за финансиране са разходи за услуга – одит за пътна безопасност, с включен ДДС. Разходите следва да са реално извършени и документирани съгласно изискванията на приложимото законодателство, правилата за вътрешен контрол на възложителя, предмета на сключения договор за възлагане на услугата и настоящите правила, в т.ч. приложенията към тях.

1. **ОБЩ РАЗМЕР НА ФИНАНСОВАТА ПОДКРЕПА**

Общият размер на средствата, които могат да бъдат предоставени от ДАБДП, е 100 000 лв. ДАБДП си запазва правото да не предостави изцяло посочената сума при недостатъчен брой заявления за подкрепа, отговарящи на изискванията, както и в случай, че предвидените за изпълнение дейности по всички постъпили заявления изискват по-малък финансов ресурс.

1. **МАКСИМАЛЕН РАЗМЕР НА ФИНАНСОВАТА ПОДКРЕПА**

Не се поставя изискване за минимален размер на предоставяната финансова подкрепа за отделно заявление за подкрепа. Максималният размер на предоставяната финансова подкрепа за отделно заявление за подкрепа е 7 000 лв. В случай че в сумата е включен ДДС, същият е допустим разход.

В случай че подаденото заявление за финансова подкрепа е в размер, по-голям от максимално определения, се отпуска финансиране до максимално определения размер.

1. **РЕД ЗА ПОДАВАНЕ НА ЗАЯВЛЕНИЯ ЗА ФИНАНСОВА ПОДКРЕПА**

Всеки кандидат може да подаде **едно или повече** заявление/я за финансова подкрепа съгласно идентифицираните нужди и готовността си. За всеки обект се подава отделно заявление.

Заявлението/заявленията за подкрепа може/могат да бъде/бъдат подадено/и от кандидата или от оправомощено от него лице. В случай че заявлението за подкрепа се подава от оправомощено лице, към заявлението за подкрепа се прилага заповед за оправомощаване на кмета на общината-кандидат.

Заявлението за финансова подкрепа се попълва по образец **Приложение № 1**.

Заявлението за финансова подкрепа се подава от кандидата до ДАБДП чрез Системата за електронен обмен на съобщенията.

Срокът за подаване на заявленията за финансова подкрепа е до **17.30 часа на 22 октомври 2021 г.**

Заявления, постъпили след определения краен срок, няма да бъдат разглеждани. ДАБДП си запазва правото да удължи посочения срок.

Кандидатите могат да искат разяснения по отношение на настоящите правила във връзка с подаването на заявленията за финансова подкрепа в срок до една седмица преди крайния срок за подаване на заявленията, като изпращат в писмен вид въпроси по електронна поща на адрес **agency@sars.gov.bg.**

Разясненията на ДАБДП ще бъдат изпращани до кандидата, подал запитването, и публикувани на интернет страницата на ДАБДП своевременно, в 5-дневен срок от получаване на искането за разяснения, но не по-късно от една седмица преди крайния срок за подаване на заявленията за подкрепа.

1. **РЕД ЗА РАЗГЛЕЖДАНЕ И КЛАСИРАНЕ НА ЗАЯВЛЕНИЯ ЗА ФИНАНСОВА** **ПОДКРЕПА**

Разглеждането на заявленията за финансова подкрепа се извършва от комисия, определена от председателя на ДАБДП, назначена в 5-дневен срок от изтичане на срока по т. 11.

Когато кандидат е подал повече от едно заявление, същите се оценяват поотделно от страна на ДАБДП.

Заявленията се разглеждат за административно съответствие и допустимост при следните критерии:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Административно съответствие** | | | | |
| **N** |  | **ДА** | **НЕ** | **НП** |
| 1 | Заявлението е подадено в срок и по реда, определен в Правилата |  |  |  |
| 2 | Заявлението е съгласно образец Приложение №1 |  |  |  |
| 3 | Към заявлението са приложени заповед на кмета на общината-кандидат, в случай че е приложимо, т. е. когато заявлението за подкрепа се подава от оправомощено лице |  |  |  |
| **Допустимост** | | | | |
| 1 | Кандидатът е допустим съгласно т. 4. |  |  |  |
| 2 | Дейностите, включени в заявлението за подкрепа,  са допустими съгласно т. 7:  представляват одит за пътна безопасност на един от следните етапи: преди съгласуване и одобряване на идейния проект; преди съгласуване и одобряване на техническия/работния проект; непосредствено след подписване на констативния акт по чл. 176, ал. 1 от Закона за устройство на територията; при началната експлоатация на пътя |  |  |  |
| 3 | Дейностите са допустими за подпомагане съгласно т. 6:  общински път, попадащ в обхвата на чл. 36б, ал. 3  от Закона за пътищата (извън урбанизирани територии и завършен с финансиране от Европейския съюз)  или    улица, попадаща в обхвата на чл. 36б, ал. 11 от ЗП  (улица в населено място и селищно образувание)  или  общински път, попадащ в обхвата на чл. 36б, ал. 5  от Закона за пътищата (по решение на общинския съвет) |  |  |  |
| 4 | Срокът за изпълнение на дейностите е съобразен с максималния срок, указан в т. 7. |  |  |  |
| 5 | Исканото финансиране се отнася само за допустими разходи съгласно т. 8. |  |  |  |

В случай на установени по време на разглеждането на заявленията за подкрепа непълноти и/или несъответствия, на съответния кандидат се изпраща уведомление за установените непълноти и/или несъответствия по Системата за електронен обмен на съобщенията и се определя срок за тяхното отстраняване, който не може да бъде по-кратък от 5 работни дни, следващи деня на получаване на уведомлението. Неотстраняването в срок на установените непълноти и/или несъответствия може да доведе до отстраняване на кандидата от участие в настоящата процедура.

**Предоставянето на финансова подкрепа се извършва на база класиране на получените заявления за подкрепа.**

На всеки кандидат, подал заявление за финансова подкрепа, се дават точки по описаните по-долу критерии, както следва:

12.1. В зависимост от източника на финансиране:

а) общински пътища, попадащи в обхвата на чл. 36б, ал. 3 от ЗП – 3 точки;

б) улици, попадащи в обхвата на чл. 36б, ал. 11 от ЗП– 2 точки;

в) общински пътища, попадащи в обхвата на чл. 36б, ал. 5 от ЗП – 1 точка.

12.2. В зависимост от броя на населението на общината:

а) общини с население до 30 000 души – 3 точки;

б) общини с население от 30 000 души до 50 000 души – 2 точки;

в) общини с население от 50 000 души до 100 000 души – 1 точка;

г) общини с население над 100 000 души – не се присъждат точки.

Общата оценка за класиране е сумата точки, които всеки кандидат е събрал, съгласно критериите от 12.1 и 12.2. Класирането започва с кандидата, събрал най-голям брой точки, и продължава в низходящ ред до изчерпване на финансовия ресурс.

В случай че двама или повече кандидати получат равен общ брой точки и получените заявления надхвърлят общия размер на финансовите средства, класирането им става приоритетно по:

а) път/улица, финансирана с европейски средства;

б) община с по-малък брой население;

в) реда на постъпване на заявленията за подкрепа.

12.3 В зависимост от приоритетност на заявленията, подадени от един кандидат:

В случай че кандидат е подал повече от едно заявление за финансова подкрепа и общо подадените и одобрени в процедурата заявления надхвърлят разполагаемия финансов ресурс, то кандидатът, подал повече от едно заявление за финансова подкрепа, следва мотивирано да посочи кое от подадените от него заявления следва да се финансира приоритетно.

1. **ПРИЛОЖЕНИЯ**

За целите на кандидатстване се попълва заявление за предоставяне на финансова подкрепа съгласно образец **Приложение № 1.**

За изпълнение на дейностите, предмет на финансиране, се сключва споразумение между ДАБДП и кандидата, чието заявление е одобрено за финансиране съгласно образец **Приложение № 2**. Споразумението урежда правата и задълженията на страните, които са валидни при изпълнение на дейностите, предмет на финансиране.

Неразделна част от документите за кандидатстване е и Декларация за верността на предоставените данни съгласно образец **Приложение №3.**

За оказване на методическа подкрепа на кандидатите се предоставя типово Техническо задание за извършване на одит за пътна безопасност съгласно **Приложение № 4**.

**ПРИЛОЖЕНИЯ:**

1. Приложение № 1 – Заявление за предоставяне на финансова подкрепа;
2. Приложение № 2 – Споразумение за предоставяне на финансова подкрепа;
3. Приложение № 3 – Декларация за верността на предоставените данни;
4. Приложение № 4 – Техническо задание за извършване на одит за пътна безопасност.

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 1**

**ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ФИНАНСОВА ПОДКРЕПА**

**ДО**

**ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ**

**„БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА“**

**ЗАЯВЛЕНИЕ**

**ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ФИНАНСОВА ПОДКРЕПА**

**ОТ ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ „БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА“ НА ОБЩИНА ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРОЦЕДУРА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА -**

**ОДИТ ЗА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

**1. КАНДИДАТ:**

**Община, област:**

…………………………………………………………………………………………………………………………………………………

**Адрес:** …………………………………………………………………………………………………………………………………………………

**Телефон:** …………………………………………………………………………………………………………………………………………………

**Електронна поща:**

…………………………………………………………………………………………………………………………………………………

**Представлявана от:**

…………………………………………………………………………………………………………………………………………………

**Лице за контакт:**

…………………………………………………………………………………………………………………………………………………

**Население:**

…………………………………………………………………………………………………………………………………………………

до 30 000 души

от 30 000 до 50 000 души

от 50 000 до 100 000 души

над 100 000 души.

*(отбелязва се вярното по данни на НСИ за 2020 г.)*

**2. ОБЩО СЪСТОЯНИЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В ОБЩИНАТА:**

………………………………………………………………………………………………………………………………………………..

*/Моля, опишете общото състояние на общинската пътна и улична мрежа съгласно информацията, събрана и налична от извършвани текущи и периодични визуални обходи и огледи на място, в т. ч. за целите на подготовката на годишните областни доклади за състоянието на БДП, представени в ДАБДП към м. март 2021 г./*

**3. ОБЕКТ:**

………………………………………………………………………………………………………………………………………………..

*/изписва се обектът – път/улица, за който ще се извършва одит за пътна безопасност* *в съответствие с налична проектната документация /*

………………………………………………………………………………………………………………………………………………..

*/представя се налична информация за пътя/улицата, за който/която ще се извършва одит за пътна безопасност, в т.ч.: основни характеристики – местоположение, дължина, габарит/напречен профил, кръстовища и пътни възли и др.; експлоатационно състояние; клас на пътя/улицата; интензивност на движението; наличен проект/строителна документация)*

Финансиране на обекта:

със средства от Европейския съюз

със средства от националния бюджет

*(отбелязва се вярното)*

………………………………………………………………………………………………………………………………………………..

*/обосновка за избора на обекта, в т.ч. съгласно описанието в т. 2 по-горе, както и описание на други обекти (при наличие на такива), които кандидатът счита от първостепенна необходимост за извършване на одит за пътна безопасност/*

**4. ДЕЙНОСТ:**

………………………………………………………………………………………………………………………………………………..

*/отбелязва се етапът, на който ще се извършва одитът за пътна безопасност/*

преди съгласуване и одобряване на идейния проект;

преди съгласуване и одобряване на техническия/работния проект;

непосредствено след подписване на констативния акт по чл. 176, ал. 1 от Закона за устройство на територията;

при началната експлоатация на пътя.

**5. ИСКАН РАЗМЕР НА ФИНАНСОВА ПОДКРЕПА:**

………………………………………………………………………………………………………………………………………………..

*/изписва се сумата без ДДС и с ДДС, когато е приложимо/*

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Подал заявлението:** ……………………………………………..

*/имена и длъжност/*

***Забележка:*** *В случай че заявлението за подкрепа се подава от оправомощено лице, към заявлението се прилага заповед за оправомощаване на кмета на общината-кандидат.*

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 2**

**СПОРАЗУМЕНИЕ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ФИНАНСОВА ПОДКРЕПА**

**СПОРАЗУМЕНИЕ**

**ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ФИНАНСОВА ПОДКРЕПА**

**ОТ ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ „БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА“ НА ОБЩИНА ……………………….. ВЪВ ВРЪЗКА С ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРОЦЕДУРА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА -**

**ОДИТ ЗА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

Днес, ……………………. 2021 г., в гр. София, на основание чл. 19б, ал. 1, т. 5 във връзка с чл. 36б, ал.1, т.3 от Закона за пътищата, се подписа настоящото споразумение за предоставяне на финансова подкрепа (наречено накратко „СПОРАЗУМЕНИЕ“) между:

**ДЪРЖАВНАТА АГЕНЦИЯ „БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА“**, с адрес: гр. София, пл. „Света Неделя“ № 16, представлявана от Анжелина Тотева – заместник-председател, на основание чл. 2, ал. 4 от Устройствения правилник на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, приет с ПМС № 21 от 01.02.2019 г., (обн., ДВ, бр. 12 от 2019 г.) във връзка със Заповед № 0-1112 от 14.05.2021 год. на и. д. главен секретар на Министерския съвет, и Юлия Тодорова – главен счетоводител, наричана за краткост ДАБДП, в качеството на финансираща организация от една страна,

и

**ОБЩИНА** **…………………………..**, ЕИК …………………………………., адрес ……………………….., представлявана от ………………………..…. – кмет и ……………………………………………………, наричана за краткост ОБЩИНАТА, в качеството на одобрен кандидат за финансова подкрепа, от друга страна.

за следното:

**РАЗДЕЛ I ПРЕДМЕТ НА СПОРАЗУМЕНИЕТО**

Чл. 1. (1) Настоящото СПОРАЗУМЕНИЕ урежда правата и задълженията на страните във връзка с предоставянето, разходването и отчитането на средствата, предоставени като финансова подкрепа от страна на ДАБДП, за изпълнение на дейност **одит за пътна безопасност** за обект ……………………………………… на етап ………………………………………

(2) СПОРАЗУМЕНИЕТО се сключва за предоставяне на средства, под формата на финансова подкрепа на допустима за финансиране дейност – одит за пътна безопасност, съгласно одобреното заявление с вх. № ………………………., представляващо неразделна част от настоящото СПОРАЗУМЕНИЕ, и има за цел да допринесе за подобряване на безопасността на движението по пътищата на територията на общината.

Чл. 2. С оглед пълно и точно изпълнение на СПОРАЗУМЕНИЕТО, страните се съгласяват да предприемат всички необходими действия, свързани с изпълнението му и да си сътрудничат.

**РАЗДЕЛ II РАЗХОДИ И НАЧИН НА ПЛАЩАНЕ**

Чл. 3. (1) ДАБДП осигурява финансиране на ОБЩИНАТА в размер на ............. (*словом*) лева без ДДС или …………………….. (*словом*) лева с вкл. ДДС съгласно размера, одобрен за финансова подкрепа. Тази сума не подлежи на увеличение.

(2) ДАБДП изплаща на ОБЩИНАТА сумата по ал. 1 по банков път по сметка на ……………………………………………..……….., както следва:

Титуляр:………………………………………….…

Име на банката: ………………………….………….

Клон и адрес на банката: ……………..…………….

Номер на сметката (IBAN): .......................................

Банков код (BIC):....................................................

(3) Сумата по ал. 1 се изплаща, както следва:

1. Под формата на авансово плащане в размер на 50% от общия размер на финансовата подкрепа в срок до 10 дни от датата на сключване на настоящото СПОРАЗУМЕНИЕ.

2. Под формата на окончателно плащане в размер на останалите 50% от общия размер на финансовата подкрепа в срок до 10 дни от представяне от ОБЩИНАТА в ДАБДП на следните отчетни документи:

2.1 Копие от договор с изпълнител, на който е възложена дейността по чл. 1

2.2 Копие от одитен доклад за изпълнение на дейността по чл. 1

2.3 Фактура/сметка за изплатени суми

2.4 Платежно/и нареждане/ия за извършения/ите превод/и към изпълнителя

2.5 Протокол за приемане на работата на изпълнителя

2.6 Други документи, ако са приложими

(4) Разходи, за които са представени отчетни документи след срока по чл. 4, ал. 2, не подлежат на възстановяване.

(5) Всички предоставени от ДАБДП и неусвоени от ОБЩИНАТА средства подлежат на възстановяване.

**РАЗДЕЛ III СРОК НА ИЗПЪЛНЕНИЕ**

Чл. 4. (1) Настоящото СПОРАЗУМЕНИЕ влиза в сила от датата на неговото подписване от страните.

(2) Дейността по чл. 1, ал. 1 следва да бъде изпълнена от ОБЩИНАТА в срок до 30.09.2022 г., в който срок се включва пълното приемане на резултата от дейността и разплащане с изпълнителя, на който е възложена, както и изготвянето и представянето на документите по чл. 3, ал. 3, т. 2 на ДАБДП за получаване на окончателно плащане по чл. 3, ал. 3.

**РАЗДЕЛ IV ПРАВА И ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА СТРАНИТЕ**

Чл. 5 (1) ДАБДП се задължава да извърши плащанията към ОБЩИНАТА по реда и при условията на чл. 3.

(2) ДАБДП има право да извършва документални проверки на декларираните от одобрения кандидат данни и/или да изиска допълнителна информация или разяснения.

(3) ДАБДП има право да извършва проверки на място и да изисква осигуряване на достъп и представянето на относими документи.

(4) ДАБДП си запазва правото да откаже изцяло финансовата подкрепа, когато това е необходимо, за да не се допусне нарушение на принципите на добро финансово управление.

Чл. 6. (1) ОБЩИНАТА има право да получи плащанията за дейността по чл. 1 по реда и при условията на чл. 3.

(2) ОБЩИНАТА се задължава да:

1. Изпълни дейността по чл. 1 по реда и при условията на СПОРАЗУМЕНИЕТО.

2. Изпълни дейността по чл. 1 в съответствие с принципите на добро финансово управление и приложимото национално законодателство.

3. Използва финансовата подкрепа единствено за финансиране на дейността по чл. 1.

4. Възстанови всички получени от ДАБДП, но неусвоени средства, в 14-дневен срок от поискването, но не по-късно от 31.10.2022 г.

5. Отчита изпълнението на дейността по чл. 1 по реда и при условията на чл. 3.

6. Спазва утвърдените със Заповед …… ПРАВИЛА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ФИНАНСОВА ПОДКРЕПА НА ОБЩИНИТЕ ОТ ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ „БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА“ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРОЦЕДУРА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – ОДИТ ЗА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ.

**РАЗДЕЛ V ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ДОГОВОРА**

Чл. 7. Настоящото СПОРАЗУМЕНИЕ се прекратява:

1. с изпълнение на задълженията на страните;  
2. с писмено изразено съгласие на страните по СПОРАЗУМЕНИЕТО;  
3. с едностранно писмено изявление на ДАБДП за развалянето му при неизпълнение от страна на ОБЩИНАТА.

**РАЗДЕЛ VI ДРУГИ РАЗПОРЕДБИ**

Чл. 8. (1) Всички съобщения, уведомления и друга кореспонденция между страните се извършват в писмена форма.

(2) Страните определят следните лица за контакт и приемат кореспонденцията помежду им да бъде водена на следните адреси:

**ЗА ДАБДП:**

………………………

тел: ..................

ел. поща: agency@sars.gov.bg

**ЗА ОБЩИНАТА:**

...................................

тел. .........................

ел. поща: [..................................](mailto:ivan.tabakov@api.bg)

(3) В случай че някоя от страните промени адресите, електронната поща и/или телефоните си за кореспонденция, уведомяване и/или известяване, посочени по-горе в договора, тя е длъжна да уведоми писмено другата страна най-късно до 3 (три) дни след промяната.

(4) Изпратените на посочения адрес съобщения се считат за надлежно изпратени и приети по смисъла на СПОРАЗУМЕНИЕТО, ако страната получател към момента на изпращането не е уведомила насрещната страна за промяната на адреса си.

Чл. 9. (1) Всяка от страните се задължава да пази в поверителност и да не разкрива или разпространява информация за другата страна, станала ѝ известна при или по повод изпълнението на СПОРАЗУМЕНИЕТО („Конфиденциална информация“). Конфиденциална информация включва, без да се ограничава до: всякаква финансова, търговска, техническа или друга информация, анализи, съставени материали, изследвания, документи или други материали, свързани с управлението или дейността на другата страна, от каквото и да е естество или в каквато и да е форма, включително, финансови и оперативни резултати, пазари, настоящи или потенциални клиенти, собственост, методи на работа, персонал, договори, ангажименти, правни въпроси или стратегии, продукти, процеси, свързани с документация, чертежи, спецификации, диаграми, планове, уведомления, данни, образци, модели, мостри, софтуер, софтуерни приложения, компютърни устройства или други материали или записи или друга информация, независимо дали в писмен или устен вид, или съдържаща се на компютърен диск или друго устройство.

(2) С изключение на случаите, посочени в ал. 3, Конфиденциална информация може да бъде разкривана само след предварително писмено одобрение от другата страна, като това съгласие не може да бъде отказано безпричинно.

(3) Не се счита за нарушение на задълженията за неразкриване на Конфиденциална информация, когато:

1. информацията е станала или става публично достъпна, без нарушаване на това СПОРАЗУМЕНИЕ от която и да е от страните;

2. информацията се изисква по силата на закон, приложим спрямо която и да е от страните; или

3. предоставянето на информацията се изисква от регулаторен или друг компетентен орган и съответната страна е длъжна да изпълни такова изискване.

В случаите по т. 2 или 3 страната, която следва да предостави информацията, уведомява незабавно писмено другата страна по СПОРАЗУМЕНИЕТО.

(4) Задълженията по тази клауза се отнасят до съответната страна, всички нейни служители и наети от нея физически или юридически лица, като съответната страна отговаря за изпълнението на тези задължения от такива лица. Задълженията, свързани с неразкриване на конфиденциалната информация, остават в сила и след прекратяване на СПОРАЗУМЕНИЕТО на каквото и да е основание.

Чл. 10. Настоящото СПОРАЗУМЕНИЕ може да бъде изменяно и/или допълвано само по взаимно съгласие на двете страни, изразено в писмена форма.

Чл. 11. (1) Всички спорове между страните, възникнали във връзка с влизането в сила, действието и изпълнението на настоящото СПОРАЗУМЕНИЕ, ще се решават в дух на добра воля чрез преговори между страните.

(2) В случай че някоя от клаузите на СПОРАЗУМЕНИЕТО бъде обявена за нищожна, невалидна или неприложима изцяло или отчасти по силата на законова разпоредба или нормативен, административен или съдебен акт, тази клауза няма да се прилага, без това да засяга приложимостта на останалата част от СПОРАЗУМЕНИЕТО.

Настоящото СПОРАЗУМЕНИЕ се състави и подписа в два еднообразни екземпляра – два за ДАБДП и два за ОБЩИНАТА.

**Приложения:** Одобрено заявление за финансово подпомагане

**ЗА ДАБДП:**  **ЗА ОБЩИНАТА:**

...................................................... ……………………………………………..

Анжелина Тотева – ………………………………………………

заместник-председател

...................................................... ………………………………………………..

Юлия Тодорова – ………………………………………………..

главен счетоводител

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 3**

**ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА ВЕРНОСТТА НА ПРЕДОСТАВЕНИТЕ ДАННИ**

**ДЕКЛАРАЦИЯ** **ЗА ВЕРНОСТТА НА ПРЕДОСТАВЕНИТЕ ДАННИ**

Подавайки настоящото заявление,

Долуподписаният ………………………………………………………………………………………………………………..

*(посочват се трите имена)*

ЕГН: ……………........................................................................................................,

в качеството си на ………….......................................................................................,

*(посочва се длъжността и качеството, в което лицето има право да управлява и представлява)*

Представляващ .....................................................................................................

*(посочва се наименование на общината)*

БУЛСТАТ/ЕИК ......................................................................................................,

със седалище и адрес на управление .....................................................................,

**ДЕКЛАРИРАМ, ЧЕ:**

1. Данните, съдържащи се в настоящото заявление, са верни и отговарят на фактическото положение.

2. В случай че бъде предоставена финансова подкрепа за гореописаната дейност, финансирането ще бъде използвано само за дейността, посочена в заявлението.

3. Дейността, посочена в заявлението, не е предмет на финансиране от друг проект, програма или схема, финансирана от публични средства, средства от националния бюджет, от бюджета на Европейския съюз и/или от средства по проекти или средства от програми, предоставени по междуправителствени спогодби и споразумения на Р България с други страни и/или средства от други източници.

4. Запознат/а съм с информацията по чл. 13 от Регламент (ЕС) 2016/679 от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/EО (Общия регламент за защита на данните), и с правата ми на субект на личните данни съгласно Регламента, както и за координатите във връзка с длъжностното лице по защита на данните в ДАБДП. Предоставям доброволно личните си данни. Съгласен/а съм личните ми данни, съдържащи се в представените от мен заявление и други документи, да бъдат обработвани за целите на кандидатстване пред ДАБДП за финансиране на одит за пътна безопасност.

**Дата**: …………………………………….

**ДЕКЛАРАТОР**: ……………………….. (подпис и печат)

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 4**

**ТЕХНИЧЕСКО ЗАДАНИЕ**

**Утвърждавам:………………………………**

**(Кмет на Община……………………………)**

**ТЕХНИЧЕСКО ЗАДАНИЕ**

**за**

**извършване на процедура по управление на безопасността на пътната инфраструктура – одит за пътна безопасност на проект/обект**

**„ ………………………..“**

*(точното наименование на проекта/обекта)*

**на етап ………………………………**

*(попълва се само етапа, за който ще се извършва одита за пътна безопасност)*

1. **Основание за изработване на заданието**

За въвеждане разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управление на безопасността на пътната инфраструктура (Директива (ЕС) 2019/1936) са направени промени в Закона за пътищата, обнародвани в „Държавен вестник“ бр. 23 от 19.03.2021 г.

Една от основните промени е същественото разширяване на обхвата на пътищата, за които се прилага процедурата за управление на безопасността на пътната инфраструктура – одит за пътната безопасност. Това изменение предвижда една изцяло нова функция за общините при прилагането на процедурата по одит за пътната безопасност.

Съгласно чл. 36б, ал. 3 от Закона за пътищата (ЗП) за всички проекти за пътища, които са финансирани със средства на Европейския съюз, задължително се изисква провеждането на одит за пътна безопасност. Одит за пътна безопасност може да се провежда и за други пътища и улици, по решение на администрацията, управляваща пътя. (чл. 36б, ал. 5 и ал. 11 от Закона за пътищата).

Съгласно §29 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за пътищата до влизането в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9 се прилага Наредба № РД-02-20-14 от 29 септември 2011 г. за обхвата и съдържанието на оценката на въздействието върху пътната безопасност и на одита за пътна безопасност, условията и реда за извършването им и за придобиване и признаване на професионална квалификация "одитор по пътна безопасност", издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн. ДВ. бр. 78 от 7.10.2011 г., изм. и доп. ДВ. бр. 9 от 26.01.2017 г. (Наредба № РД-02-20-14 от 29 септември 2011 г.), доколкото не противоречи на ЗП.

1. **Цел на процедурата**

Целта на одита за пътна безопасност е извършване на независима, подробна и систематична проверка за техническа безопасност, свързана с проектните характеристики на пътен инфраструктурен проект на съответния етап:

* преди съгласуване и одобряване на идейния проект (чл. 36г, ал.1, т. 1 от ЗП);
* преди съгласуване и одобряване на техническия/работния проект (чл. 36г, ал.1, т. 2 от ЗП);
* непосредствено след подписване на констативния акт по чл. 176, ал. 1 от Закона за устройство на територията (чл. 36г, ал.1, т. 3 от ЗП);
* и при началната експлоатация на пътя (чл. 36г, ал.1, т. 4 от ЗП).

Извършената проверка се финализира с изработване на доклад, в който може да са установени проблеми и предложени мерки за отстраняването им, за подобряване на безопасността на движението на пътищата, започвайки от етапа на проектиране до началната експлоатация на обекта. Одитът има за цел намаляване на вероятността за възникване на пътнотранспортни произшествия и последствията от тях чрез идентифициране на потенциално опасни пътни участъци и проектни характеристики, и предписване на мерки за тяхното отстраняване или обезопасяване.

1. **Описание на проекта/обекта на одит за пътна безопасност**

*(подробно описание на проекта, на който ще се извършва одит за пътна безопасност – основни характеристики на пътя/улицата – наименование, местоположение, дължина, габарит/напречен профил, кръстовища и пътни възли, и други; списък на проектни части, с кратко съдържание на всяка част; предвидените с проекта или изпълнени строително-монтажни работи; дата на завършване)*

*…………………………………………………………………………………………………………………………………………………………….*

*/моля попълнете конкретиката/*

1. **Основни изисквания**

Одиторът/одитният екип:

* извършва обстоен преглед на проектната документация/обекта съгласно изискванията на нормативната уредба в зависимост от етапа, за който се провежда процедурата;
* изработва одитен доклад с обхват и съдържание в съответствие с нормативните изисквания. За съставянето на доклада одиторът/одитният екип прави обстоен анализ на изходната информация, проектната документация, информацията, получена от огледите на място, информацията от съгласувателния лист и документация от извършени одити на предишни етапи от инвестиционния процес, когато е приложимо. При наличие на оценка на въздействие върху пътната безопасност се прави преглед на същата и се отразява в доклада.

Администрацията, управляваща пътя, осигурява на одитора/одитния екип проектната документация, одитни доклади от предходни етапи (при наличие на такива) и други документи, необходими за извършване на одита за пътна безопасност.

**В случай че проектът е разделен на подучастъци, то одиторът се задължава да изпълни задълженията си по провеждане на одит за пътна безопасност на всеки един от подучастъците, формиращи целия проект.**

1. **Етапи за провеждане и срокове**

* **Изработване на проект на одитен доклад** – одиторът/одитният екип започва работа от датата на подписване на Приемно-предавателен протокол между ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ и ИЗПЪЛНИТЕЛЯ за предаване на необходимите документи за изпълнение на услугата (технически и/или работен проект, одитни доклади от предходни етапи, ако има налични и други документи). Срокът за изработване е …………….. ( ……………) работни дни.
* **Провеждане на среща между ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ и ИЗПЪЛНИТЕЛЯ** – обсъждане на констатациите и предложенията от проекта на одитен доклад. Попълване на съгласувателния лист съгласно приложение № 5 към Наредба № РД-02-20-14 от 29 септември 2011 г. Срещата се провежда в срок до ……….. календарни дни от изтичане на срока за изработване на предварителен одитен доклад.
* **Провеждане на заключителна среща между ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ и ИЗПЪЛНИТЕЛЯ** – за окончателно приемане на одитния доклад. Докладът се приема, ако е в пълно съответствие с нормативните изисквания по обем и съдържание. Срещата се провежда …………………. работни дни след датата на провеждане на встъпителната среща.
* **Приемане на работата** – до ………………. работни дни след приемането на окончателния одитен доклад ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ изготвя Приемно-предавателен протокол, подписан от представители на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ и ИЗПЪЛНИТЕЛЯ в два оригинални екземпляра – по един за всяка от страните. На това основание ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ на Услугата може да издаде фактура.

1. **Обхват и съдържание на одитния доклад съгласно приложение № 2 към Наредба № РД-02-20-14 от 29 септември 2011 г.**

В одита за пътна безопасност се посочват проектните елементи, които могат да се окажат критични за безопасността. Когато в хода на проверката се установи, че има недостатъци на проекта и той не бъде коригиран преди края на съответния етап, се посочват причините за това в съгласувателния лист.

Одиторът заверява с подписа си проектната документация, след извършена проверка, че проектните характеристики на инфраструктурния проект отговарят на изискванията за пътна безопасност.

Одитният доклад, Приемно-предавателен протокол за приемане на доклада и Съгласувателният лист са неразделна част от съответната проектна документация.

1. **Изисквания към изпълнителя на услугата**

Съгласно изискванията на действащия Закон за пътищата одитът се извършва от един или повече одитори по пътна безопасност.

За целите на настоящия одит за пътна безопасност се изисква изпълнителят на одита да притежава:

* + най-малко 5-годишен опит в областта на транспортното строителство – проектиране, изпълнение, експертна, контролна, преподавателска, научно-изследователска или развойна дейност;
  + диплома от акредитирано висше училище с професионална квалификация „строителен инженер“ или еквивалентна на нея, или еквивалентен документ за чуждестранните лица;
  + сертификат за професионална квалификация, издаден от висше училище, акредитирано по реда на Закона за висшето образование и провеждащо обучение по специалността „Транспортно строителство“ или еквивалентна на нея, въз основа на преминато обучение за одитор по пътна безопасност по програма, утвърдена от председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, съгласувана с министъра на образованието и науката, или еквивалентен документ за чуждестранните лица.

Одиторът по пътна безопасност не може да участва в друго качество при планирането, проектирането, строителството или експлоатацията на съответния инфраструктурен проект.

1. **Основни нормативни документи**

* Закон за пътищата;
* Правилник за прилагане на Закона за пътищата;
* Закон за движението по пътищата;
* Правилник за прилагане на Закона за движение по пътищата;
* Наредба № РД-02-20-14 от 29 септември 2011 г. за обхвата и съдържанието на оценката на въздействието върху пътната безопасност и на одита за пътна безопасност, условията и реда за извършването им и за придобиване и признаване на професионална квалификация „одитор по пътна безопасност“;
* Наредба № РД-02-20-2 от 28 август 2018 г. за проектиране на пътища, МРРБ;
* Наредба № РД-02-20-2 от 21 декември 2015 г. за технически правила и норми за проектиране на пътни тунели;
* Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури, изменена с Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г.
* Наредба № 18 на МРРБ за сигнализация на пътищата с пътни знаци;
* Наредба № 2 от 17.01.2001г.на МРРБ за сигнализация на пътищата с пътна маркировка;
* Наредба № 3 от 16.08.2010 г. за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците;
* Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии;
* Други действащи нормативни документи, приложими към настоящата поръчка.