ДО
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ
НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Д О К Л А Д

от

АРХ. ИВАН ШИШКОВ – МИНИСТЪР НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО

Относно: Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР - ПРЕДСЕДАТЕЛ,
УВАЖАЕМИ ГОСПОДА ЗАМЕСТНИК МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛИ,
УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА МИНИСТРИ,

На основание чл. 31, ал. 2 от Устройствения правилник на Министерски съвет и неговата администрация внасям за разглеждане от Министерски съвет проект на Постановление за приемане на нов Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ, агенцията) и отмяна на Устройствения правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“, приет с Постановление № 139 на Министерския съвет от 2025г. (обн., ДВ, бр. 62 от 2025г.).

Причините, които налагат приемането на проекта на нормативен акт са продиктувани от необходимостта от оптимизация на организационната структура на АПИ и функционалните характеристики на структурните звена на ведомството чрез прецизиране на техните функции. Необходимо е повишаване ефективността на нейната дейност в приоритетни области, с оглед постигане на пълно съответствие със Закона за администрацията и действащото законодателство във връзка с осъществяваната държавна политика в областта на развитието и управлението на републиканската пътна мрежа. С оглед обема на нормативните промени, това не е възможно да бъде извършено чрез изменение и

допълнение на действащия Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“, а е необходимо приемането на нов Устройствен правилник на агенцията.

Констатирано е, че организационното структуриране на администрацията в АПИ не е в достатъчна степен ефективно, с оглед изпълнение на правомощията на ръководния орган на агенцията - Управителния съвет (УС). Налице е необходимост от оптимизиране на организацията на звената при осъществяването на дейностите, както и укрепване на административния капацитет. Констатирана е необходимост от подобряване на координацията между административните звена във ведомството - съгласуване на общи цели, очаквани резултати и въздействия върху заинтересованите страни. Именно тази констатация налага необходимост от преструктуриране на съществуващи звена в АПИ, с което се цели повишаване на ефективността на цялата административна структура.

Извършена е оценка на изпълнението на функциите, структурата и разпределението на отговорностите между звената. Предложените промени също така целят подобряване взаимодействието в системата и координацията между вътрешните звена, както и засилване на фокуса върху обезпечаване на ключовите функции на АПИ.

Констатирана е необходимост от оптимизиране на структурата и числеността на административни звена в АПИ, прецизиране на техните функционални характеристики, както и преодоляване на дублиращи функции. Функциите на административни звена са основно преразгледани, систематизирани и по-добре дефинирани, а новата им регламентация съответства на функционалната компетентност на АПИ, с цел оптимизиране на дейностите и укрепване на административния капацитет. Сред целите на предлаганите промени са и подобряване на координацията и взаимодействието на административните звена във ведомството.

Както в общата, така и в специализираната администрация е установена потребност от прецизиране функциите на част от дирекциите и необходимост от преструктурирането им. Преструктуриране, с цел оптимизиране на процеса на работа, се предлага също така и в общата и специализирана администрация, като се предвижда следното:

Резултатите от анализа на функционалните характеристики на дирекциите показват редица припокривания и потенциални дублирания на функции, взаимозависимости и „тесни места“, необходимост от подобряване на координацията, взаимодействието и обмена на информация.

Анализът на Устройствения правилник на АПИ налага извод, че структурата на

агенцията е силно раздробена. В сравнение с предходния правилник, когато централната администрация е била организирана в 12 дирекции – 5 общи и 7 специализирани, с правилника от 2025 г. броят на дирекциите е увеличен до 16 – 6 общи и 10 специализирани. Същевременно функциите и задачите на АПИ, посочени в закона, не са променени съществено, така че увеличаването на дирекциите да е обосновано от възложени нови задачи. В тази връзка считам, че са приложими следните мерки за оптимизация:

I. <u>Обща администрация – създава се следната структура:</u>

1. дирекция "Връзки с обществеността и протокол";
2. дирекция "Бюджет, финанси и разплащане по проекти";
3. дирекция "Административно обслужване, човешки ресурси и стопански дейности";
4. дирекция "Обществени поръчки и правно обслужване";

- **Дирекциите „Връзки с обществеността и протокол" и „Бюджет, финанси и разплащане по проекти"** запазват своята структура и численост и в новия Устройствен правилник.

- **Дирекциите „Правна“** и „**Обществени поръчки“** в предходен период са били обединени в една дирекция и в последствие са разделени в самостоятелни. Налице е ясно изразена функционална зависимост и взаимодействие между двете организационни звена. С оглед осъществяване на по-стриктен контрол за законосъобразност при изпълнение на процедурите по възлагане на обществени поръчки, бързина при изпълнение на текущите задачи, подобряване на взаимодействието на двете дирекции по отношение на сключените договори в резултат на проведени процедури, двете дирекции е необходимо да се обединят, като се създаде дирекция „Обществени поръчки и правно обслужване“.

- **Дирекция „Държавна собственост и отчуждителни процедури“** е в структурата на специализирана администрация, но една част от основната дейност на дирекцията е свързана управление на частната и публична държавна собственост, включително договори за наем, търгове и право на ползване. Тази дирекция следва да бъде разделена, като част от функциите по провеждане на процедурите по отчуждаване на имотите, попадащи в сервитута на новите инфраструктурни обекти, съгласно одобрените подробните устройствени планове, които са й подадени от специализираната администрация се пренасочват към специализирана администрация и се поемат от дирекция „Инвестиционни проекти и отчуждителни процедури“, а останалите функции се пренасочват към обща администрация, а именно в **дирекция „Административно обслужване, човешки ресурси и стопански дейности“**.

II. Специализирана администрация - създава се следната структура:

1. дирекция "Стратегически инфраструктурни проекти"
2. дирекция "Транспортна свързаност и концесии"
3. дирекция "Регионално развитие"
4. дирекция „Инвестиционни проекти и отчуждителни процедури"
5. дирекция "Експлоатация и поддържане на пътната инфраструктура"
6. дирекция "Планиране и пътна безопасност"
7. дирекция „Мониторинг и контролни дейности“
8. дирекция „Дигитална инфраструктура и системи“

- **Дирекциите „Експлоатация и поддържане на пътната инфраструктура“ и „Планиране и пътна безопасност“**, които имат функции при организация на ремонти, безопасност и временна организация на движението запазват досегашния си статут и функции, като последната увеличава числеността си.
- **Дирекция „Анализ на риска и оперативен контрол“** се преструктурира в дирекция „Мониторинг и контролни дейности“ като част от специализираната администрация, осъществяваща наблюдение и контрол, с ясно определени контролни функции, които да не се намесват в изпълнението на ежедневните задачи на останалите звена и не забавят тяхната реализация, като увеличава числеността си.
- Дирекция **„Информационни и комуникационни технологии"** се преименува в дирекция **„Дигитална инфраструктура и системи“,** преминава от обща в специализирана администрация, запазва досегашните си функции и увеличава числеността си като поема функциите и на дирекция „Ситуационен център и управление на трафика“, която до момента е била част от Специализирана администрация.

III. Промени в организацията на инвестиционния процес.

- **Дирекция „Управление на стратегически инфраструктурни проекти (УСИП)“** се преименува на **Дирекция „Стратегически инфраструктурни проекти“** като се

съсредоточава върху големите нови проекти със стратегически характер, като размерът/прагът на тези проекти ще се уточни допълнително с решение на Управителния съвет.

- **Дирекция „Транспортна свързаност и концесии“** поема големите проекти и получава нова задача – подготовка и контрол на бъдещи концесии за строителство на пътища, автомагистрали и мостове: за целта в нея се създава ново звено „Концесии“ с 12 щатни бройки от закритата дирекция „Анализ на риска и оперативен контрол. Звеното ще развие компетентности по финансово-икономически анализ и моделиране, определяне на формата на ПЧП и подготовка на документации за конкурентните процедури за избор на частен партньор.
- **Дирекция „Европейски проекти за регионално развитие“** се преименува на дирекция **„Регионално развитие“** и се профилира върху проектирането и годишната програма за основни ремонти, приоритизирана по данни за състоянието на мрежата.
- **Дирекция „Инвестиционни процедури“** се преобразува в **Дирекция „Инвестиционни проекти и отчуждителни процедури“** като запазва функциите си по управление на процеса на прединвестиционни проучвания, координиране изготвянето и съгласуване на проекти, подготовка на устройствените планове, провеждане на процедурите по екологичното законодателство и др. съгласувателни процедури в инвестиционния процес.
- **Дирекция „Пътни такси и разрешителни“** се преструктурира като функциите ѝ се поемат от НТУ.

IV. Преструктуриране на Областните пътни управления /ОПУ/.

По отношение дейността на областните пътни управления, се предвижда оптимизиране на настоящата структура, като се редуцират щатните бройки с 89. Запазват се всичките 27 ОПУ с настоящите им функции, но числеността на щатните бройки се намалява от 1080 на 991 щ. бр.

ОПУ и ИПМ /Институт по пътища и мостове/ извършват периодична проверка на състоянието на пътната инфраструктура и съоръженията и подава информация до дирекция „Планиране и пътна безопасност“. Обобщената информация се планира и приоритизира при възлагането на изпълнението на поддръжка и основен ремонт.

Дирекцията следва да ползва информационните системи за управление на активите и ГИС като съвместно със служителите на ОПУ и ИПМ да актуализира данните в системите. Към момента дейността по въвеждане на ГИС бази данни е вменена на дирекция „Информационни и комуникационни технологии“. Информационните системи за управление на активите (RAMS) и ГИС следва да се прилагат при определяне на обхвата/обема на планираните дейности по ремонт и поддръжка като участъците се оценяват спрямо ясни критерии за тяхното приоритизиране. Във всяко едно ОПУ следва да бъдат определени и обучени служители, които да работят с ГИС и RAMS. Тази информация, заедно с данните от ИТС за контрол на трафика, информацията за ПТП и аварии от КАТ следва да бъде основа за изготвянето на плановете за пътно поддържане и ремонт.

Основната цел на настоящата реформа е да приведе структурата на НТУ в стриктно съответствие с новия Устройствения правилник, като едновременно с това повиши ефикасността, премахне дублиращите се функции и гарантира по-високо качество на предоставяните услуги и контрол.

V. Преструктуриране на Националното Тол управление /НТУ/.

Предлага се съкращаване на общо 505 щатни бройки от съществуващата структура на НТУ. Тази стъпка стартира със задължителното закриване на всички 105 вакантни позиции. Редукцията е разпределена функционално, както следва:

- Отдел „Администрация и финанси“: съкращаване на 1 щатна бройка.
- Отдел „Правно-административни дейности и обществени поръчки (ПАДОП)“: съкращаване на 3 щатни бройки.
- Отдел „Координация дейности“: съкращаване на 2 щатни бройки.
- Отдел „Обслужване на клиенти“: съкращаване на 3 щатни бройки.
- Отдел „Управление на информационна система и инфраструктура (УИСИ)“: съкращаване на 26 щатни бройки.
- Отдел „Контрол и правоприлагане“: мащабна редукция от 470 щатни бройки.

Тази значителна оптимизация в сектор "Контрол" е пряк резултат от технологичния и икономически скок на системата. Преходът към изцяло евро-деноминиран ценови модел, влязъл в сила от 1-ви август 2026 г., гарантира устойчиви годишни приходи от 400 млн. евро, при стабилна средна ставка от 12 000 евро на тежкотоварно превозно средство. Успоредно с това, широкомащабното въвеждане на автоматизирани системи за измерване на теглото в

движение (Weigh-In-Motion), строго сертифицирани според международния метрологичен стандарт OIML R134, осигурява обективен денонощен електронен контрол. Технологичната обезпеченост напълно премахва необходимостта от поддържане на стотици служители за ръчен, физически контрол на терен, превръщайки административния правоприлагащ процес в ефективен дигитален модел. След прилагане на редукцията, базовата структура на НТУ ще възлиза на 377 щатни бройки, които са напълно достатъчни с оглед обхвата и спецификата на дейността.

Предложената оптимизация ще повиши качеството на контрола и обслужването. Преминаването от субективен човешки контрол към обективен машинен контрол повишава събираемостта и елиминира корупционния риск. Въпреки общото намаляване на патрулите, физическият контрол остава целево фокусиран върху най-невралгичните точки. Доказателство за ефективността на този подход е успешната съвместна оперативна реализация на граничните контролно-пропускателни пунктове от 1-ви юли 2026 г., където целевото позициониране на 50 специализирани служители на НТУ съвместно с митническите органи доведе до изключително високи резултати без нужда от разпиляване на ресурс във вътрешността на страната.

VI. Институт по пътища и мостове /ИПМ/.

- Институтът за пътища и мостове е специализирано звено, което е създадено с цел да изпълнява научна, изследователска и приложна дейност на национално равнище в областта на пътното дело, дейности по контрол и изпитване на строителни материали и изготвяне на експертизи при спазване на националното законодателство, правото на Европейския съюз и на приложимите международни стандарти. В последните години ИПМ не развива научно-изследователски проекти, не предоставя надеждна информация за трафика поради неработещи и неподдържани камери. В същото време е необходимо АПИ да приложи научно-обоснован подход за интегриране на нови технологии и инженерни практики за устойчивост на проектите, качеството на строителството на пътища, подобряване на пътната безопасност, ефективности екологосъобразност на поддръжката.

В тази връзка ИПМ може да влезе в сътрудничество с други организации от академичната общност – български и чуждестранни университети, институти на БАН, като участва в проекти и да привлича чужди специалисти. Подобна практика съществува в Лесотехнически университет, гр. София с университети в Азербайджан и Казахстан. По този

начин ще се подпомогне и бизнеса при намирането на кадри и привличането на млади специалисти от чужбина, които да започват работа в областта на пътищата.

Предвид демографската криза и острата необходимост от намиране на квалифицирани кадри извън територията на РБ, ИПМ може да развие своя капацитет като център за компетентност, нови технологии и обучение на кадри за нуждите на АПИ, проектантските и строителни фирми.

Предложената структура е при съобразяване в максимална степен на организацията на работа на общата и специализираната администрация на АПИ с изискванията на Закона за администрацията, Закона за пътищата и друга приложима нормативна уредба.

В тази връзка, очакваните резултати от предложените промени са оптимизиране на структурата на администрацията, подобряване взаимодействието в системата и координацията между вътрешните звена, засилване на фокуса върху обезпечаване на ключовите функции, обхващане на дейностите, осъществявани от Агенция „Пътна инфраструктура“. С промяната в щатните бройки на дирекции от администрацията се цели да се подобри организацията и структурата на администрацията, с оглед ефективното изпълнение на правомощията на Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“, оптимизиране осъществяването на дейностите и укрепване на административния капацитет. С преструктурирането и намаляването числеността на дирекциите от общата и специализираната администрация се цели по-ефективно изпълняване на функциите в областта на развитието и управлението на пътната инфраструктура. Дирекциите ще функционират при по-тясно взаимодействие и координация съобразно взаимосвързаността на функциите им, ще се премахне съществуващото към момента дублиране на функциите им, което ще подобри ефективността на работния процес и ще повиши качеството на крайния резултат.

С приемането на предложените промени ще се постигне необходимият комплексен подход при администрирането на процесите по извършване на основни за Агенция „Пътна инфраструктура“ дейности. Увеличаването на щатните бройки в някои от дирекциите ще бъде за сметка на числеността на други дирекции, като щатните бройки от преструктурираните дирекции ще преминат в новосъздадените или преобразуваните звена на Агенцията.

С проекта на постановление се предвижда намаляване на общата численост на персонала на Агенция „Пътна инфраструктура“ от 2411 на 1798 щатни бройки, т.е. с общо

613 щатни бройки. Предлаганата структурна промяна е резултат от извършения функционален анализ, установените дублиращи се функции, необходимостта от оптимизиране на работните процеси и въвеждането на модел на споделени услуги.

С предложените промени ще е налице ясно дефиниране на функции и отговорности на отделните структурни звена на агенцията, без дублиране и неправилно функционално определяне. Ще се постигне оптимизация на структурата, съответно повишаване на ефективността на дейността на ведомството в приоритетни области.

Финансовият ефект от приемането на проекта на акт е намаление на разходите на персонал с 10 на сто по бюджета на МРРБ (респективно АПИ), което е намерило отражение в Закона за държавния бюджет на Република България за 2026 г., в проектобюджета на МРРБ за 2027 г. и актуализираната бюджетна прогноза за 2028 и 2029 г.

Предложеният проект на постановление на Министерския съвет не води до въздействие върху държавния бюджет, поради което е приложена финансова обосновка съгласно Приложение № 2.2 към чл. 35, ал. 1, т. 4, буква „б“ от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

Съгласно разпоредбата на чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове по проекта на акт е проведено публично обсъждане, като проектът на постановление, докладът към него, частичната предварителна оценка на въздействието и становището на дирекция „Координация и модернизация на администрацията“ в администрацията на Министерския съвет от съгласуването на оценката са публикувани на интернет страниците на Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Агенция „Пътна инфраструктура“ и на Портала за обществени консултации за срок от 30 дни.

Предложеният проект на акт не е свързан с транспониране на актове на Европейския съюз, поради което не се налага да бъде изготвена справка за съответствие с европейското право.

Преписката е оформена съгласно изискванията на чл. 35 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

Проектът на постановление на Министерския съвет е съгласуван по реда на чл. 32-34 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

Направените бележки и предложения са отразени съгласно приложената справка.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ,

УВАЖАЕМИ ГОСПОДА ЗАМЕСТНИК МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛИ,

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА МИНИСТРИ,

Предвид изложеното и на основание чл. 8, ал. 2 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация, предлагам Министерският съвет да приеме предложения проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“.

Приложения:

1. Проект на постановление на Министерския съвет за приемане на Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“;
2. Проект на Устройствен правилник на АПИ;
3. Финансова обосновка, одобрена от министъра на финансите;
4. Частична предварителна оценка на въздействието;
5. Становище от дирекция „Координация и модернизация на администрацията“;
6. Проект на съобщение за средствата за масово осведомяване;
7. Справка за отразяване на становищата от съгласувателната процедура;
8. Справка за отразяване на становищата, постъпили в процедурата по обществени консултации.

МИНИСТЪР:

АРХ. ИВАН ШИШКОВ