



Столична община

Входящ №

СОА21-ВК66-5809

Регистриран на 18.06.2021

За проверка: <https://sofia.bg/registry-report>



## СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, Факс 98 70 855, e-mail: [info@sofiacouncil.bg](mailto:info@sofiacouncil.bg), <http://www.sofiacouncil.bg>

**ДО  
СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ  
СЪВЕТ**

**ЧРЕЗ  
Г-Н ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ**

### **ДОКЛАД**

от

**КАРЛОС КОНТРЕРА – ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК,  
ЗАФИР ЗАРКОВ – ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК,  
ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ – ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК,  
ЕКАТЕРИНА ЙОРДАНОВА – ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК,  
РАДОСЛАВ ВЛАХОВ – ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК,  
ХРИСТИАН ПЕТРОВ – ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК**

**ОТНОСНО:** Проект за Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община (НРУПОГТТСО)

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЕРДЖИКОВ,  
УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,**

На основание чл. 68, ал. 1 от Правилника за организацията и дейността на Столичния общински съвет с настоящия доклад представяме на Вашето внимание проект на Наредба за изменение и допълнение на НРУПОГТТСО (приета с Решение № 178 по Протокол № 51 от 05.04.2018 г., изм. доп.).

Съгласно чл. 21, ал. 1, т. 25 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА) общинските съвети могат да определят условията и реда за пътуване по маршрутите на обществения градски транспорт на територията на съответната

---

*Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССОС. Приложенията се сканират.*

община, в изпълнение на което се приемат правилници, наредби, инструкции, решения, декларации и обръщения (ал. 2 от с.з.). Мотивите за приемане на изменението и допълнението на НРУПОГТТСО са подробно изложени в настоящия Доклад, с оглед предоставяне на възможност на Столичния общински съвет, заинтересованите граждани и организации на гражданите да вземат отношение по предложението проект за нормативен акт в срока по чл. 26, ал. 3 и 4 от Закона за нормативните актове (ЗНА). При обсъждане на предложението проект, моля да вземете предвид следните мотиви:

Настоящата Наредба следва да се приеме на основание чл. 8 от ЗНА, чл. 21, ал. 1, т. 8, т. 23 и т. 25 и ал. 2 от ЗМСМА, чл. 17, ал. 5, чл. 36, ал. 4-5, чл. 91, ал. 11-12, чл. 92, ал. 1-2 и чл. 101, т. 1 от Закона за автомобилните превози (ЗАвтП), както и на основание чл. 76, ал. 3 и чл. 79 от Административнопроцесуалния кодекс (АПК). Подзаконовото нормативно регулиране е конституционно призната функция на органите на изпълнителната власт, осъществявана в публичен интерес. Дейността по издаване на нормативни административни актове, бидейки същностен белег на държавното управление, в т.ч. и местното самоуправление, и основен правен регулатор, се подчинява на общите принципи на чл. 4, чл. 8 и чл. 12 от АПК – законност, равенство и достъпност, публичност и прозрачност. Нормотворческият процес се основава и на принципите на необходимост, обосноваване, предвидимост, откритост, съгласуваност, субсидиарност, пропорционалност и стабилност (чл. 26, ал. 1 от ЗНА). Спазването на предвидената процедура е императивно задължение на натоварените с нормотворчески правомощия административни органи, обезпечаващо законосъобразното формиране на управленски решения и приемането на регулиращите определени обществени отношения правни норми по разумен, компетентен и стабилен начин.

#### **I. ПРИЧИНИ, НАЛАГАЩИ ПРИЕМАНЕТО НА НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НРУПОГТТСО, СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОМЕНИТЕ И ПОСТАВЕНИТЕ ЦЕЛИ С ПРИЕМАНЕТО НА АКТА (ПО ЧЛ. 28, АЛ. 1, Т. 1-2 ОТ ЗНА):**

Приемането на Наредба за изменение и допълнение на НРУПОГТТСО не е самоцел, а се определя от развитието на обществените отношения в дадената сфера на правно регулиране. Следвайки принципа на засилване на стабилността на правото, направените изменения следва да доведат до създаване на трайно и ефективно регулиране на обществените отношения, а оттук и за по-лесното им прилагане.

Съгласно чл. 8 от ЗНА, всеки общински съвет може да издава наредби, с които да урежда съобразно нормативните актове от по-висока степен неуредени от тях обществени отношения с местно значение. Така Столичният общински съвет разполага с нормотворческа компетентност на местно ниво, но при наличието на четири кумулативно изискуеми предпоставки. Първата предпоставка е положителна – наличието на правна норма на законово ниво, посочваща органа, комуто законодателят е делегирал правомощие да издаде конкретния акт. Втората предпоставка е отрицателна – обществените отношения да не са регламентирани с акт от по-висока степен. На следващо място, обществените отношения следва да са от местно значение, тъй като Столичният общински съвет е териториален орган с обща компетентност, от което следва, че и действието на приетите от

него нормативни актове е ограничено до територията на Столична община – върху цялата или върху част от нея, ако последното е указано в самия акт. На четвърто място, при регламентирането на обществените отношения, Столичният общински съвет следва да се съобразява с актовете от по-висока степен. Липсата на която и да е от тези предпоставки влече след себе си пълна или частична недействителност на приетия нормативен акт.

НРУПОГТТСО регламентира детайлно широк кръг обществени отношения, които засягат както жителите, така и гостите на града – правилата, условията и цените за пътуване с превозни средства на обществения градски транспорт на територията на Столична община (трамваен, тролейбусен, автобусен транспорт и метрополитен), както и цените за ползване на паркингите, стопанисвани от „Метрополитен“ ЕАД и „Център за градска мобилност“ ЕАД (чл. 1). Правилата за пътуване, от своя страна, определят правата и задълженията на пътниците, пътуващи по основните градски линии от общинската транспортна схема (чл. 2).

За градовете в цял свят безконтактното плащане в градския транспорт се е превърнало от допълнително улеснение в задължително условие. Ето защо гр. София, като европейска столица, не трябва да бъде изключение от това правило и следва да развива безконтактното плащане в градския транспорт, като една иновация, чрез която системата на масовия градски транспорт ще достигне оптимално ниво на развитие. Допълнително предимство на безконтактното плащане в градския транспорт е, че то осигурява на пътниците безопасни и сигурни решения в условията на пандемията от COVID-19, както и след нея. Възможност за купуване на превозни документи, чрез въвеждане на това иновативно решение, слага край на напрежението, че няма достатъчно каси за целта и е съществена крачка за намаляване на броя на нередовните пътници, тъй като всяко улеснение в начина на плащане на определена услуга води до повишаване на приходите от нея. В първите месеци на 2021 г. безконтактното закупуване на превозни документи стана факт и в гр. София, като това е част от интегрираната автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение. Необходима, а и задължителна предпоставка за развитието на безконтактното плащане в градския транспорт е актуализиране на нормативната уредба, на базата на която да се развиват възможности в интерес на гражданите и гостите на града. Считаме, че с въвеждането на интегрираната автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение, следва да се води тарифна политика, която да стимулира прекачванията на пътниците в системата на обществения транспорт. Инструмент за реализиране на тази политика е съществуващата до този момент едnodневна карта за всички линии, като същата следва да бъде интегрирана в електронната система за таксуване.

**Технологичното решение за интеграция на едnodневната карта за всички линии е създаването на едnodневна карта с агрегация** – това е превозен документ за един пътник, валиден до 24:00 ч. на съответния календарен ден, издаван за повече от две пътувания, направени с един и същ електронен носител, позволяващ агрегация. След приключване на деня се осъществява еднократно агрегирано таксуване по съответната тарифа, съобразно извършените и успешно валидирани с този носител пътувания в рамките на деня. Превозният документ едnodневна карта с агрегация се издава автоматично, без предварителна регистрация при трета успешна валидация със същия носител в рамките на календарния ден, и е валиден за всяка следваща успешна валидация на валидатор. **По този**

начин пътник, който е пътувал повече от два пъти в рамките на 24 часа, ще заплати стойността на едnodневна карта с агрегация, а не стойността на карта за еднократно пътуване за всяко пътуване. Това е технологичното решение за интеграция в електронната система за таксуване на съществуващ до момента превозен документ.

Новото технологично решение спестява усилия на пътниците в градския транспорт (трамваен, тролейбусен, автобусен транспорт и метрополитен). Вече няма да бъде необходимо те сами да преценяват кой превозен документ ще бъде най-изгоден за тях – дали едnodневната карта с агрегация или картата за еднократно пътуване, тъй като системата ще прави това автоматично. Сигурността, че ще пътуват по най-изгодната тарифа, би ги насърчила да ползват градския транспорт, като при повече от две пътувания, пътниците ще заплащат цената за едnodневната карта с агрегация, а не цената на картата за еднократно пътуване, за всяко осъществено от тях пътуване. Чрез въвеждането на едnodневна карта с агрегация съотношение между цената на превозния документ и броя пътувания чувствително намалява. Въвеждайки това иновативно решение отпада необходимостта от планиране на пътуванията и съобразяване на пътниците със съществуващите пунктове за продажба на превозни документи.

Подобна система е позната и работи успешно в една от най-развитите системи на обществения транспорт в Европа – тази в Лондон. Чрез т. нар. „pay as you go caps“ се въвеждат дневни и седмични лимити (caps), като след достигане на съответния дневен или седмичен лимит пътникът не бива таксуван. Именно такъв дневен лимит се въвежда чрез едnodневната карта с агрегация, като максималната стойност, която пътникът може да заплати за съответния ден, е стойността на едnodневната карта за всички линии. Допълнително предимство осигурява и фактът, че предлаганият лимит за София е един и същ за цялата територия на Столичната община, докато в Лондон той варира в зависимост от зоните на града. От значение е и възможността пътуването с едnodневната карта с агрегация да се осъществява чрез удобни за пътниците носители: широко разпространените безконтактни платежни карти (Visa, Mastercard, VCard) и устройствата с възможност за безконтактно плащане. Това допълнително улеснява пътниците, тъй като няма да е необходимо да закупуват специален носител за едnodневната карта с агрегация. Така на практика всеки, който притежава валидна безконтактна платежна карта или устройство с възможност за безконтактно плащане, би могъл да се възползва от това иновативно решение. За получаване на фискален документ за реализираното плащане и за проследяване на историята на пътуванията пътниците ще следва да се регистрират в уеб портала за граждани на „Център за градска мобилност“ ЕАД, което също е изрично предвидено с предложените изменения.

С оглед гореизложеното, предлагаме следното изменение и допълнение на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община:

НАСТОЯЩ ТЕКСТ	×	ПРЕДЛОЖЕНО ИЗМЕНЕНИЕ	✓
---------------	---	----------------------	---



**Чл. 10.** (1) Картата или електронната карта за еднократно пътуване е редовен превозен документ след:

1. валидиране в превозното средство на най-близко разположените перфоратори/валидатори, веднага след качване, или на отдалечен валидатор посредством безконтактна технология;

2. издаването ѝ от автомат в трамваите и тролейбусите, като се валидира в момента на издаване и не е необходимо допълнително валидиране;

3. като се валидира на валидаторите, разположени на бариерите за вход за метрото. Картата за еднократно пътуване може да бъде използвана за вход в метрото до 30 минути след момента на издаването ѝ;

4. таксуване на пътуването от електронна карта за десет еднократни пътувания на валидаторите, разположени в близост до вратите на тролейбусите и трамваите веднага след качване, или на отдалечен валидатор посредством безконтактна технология;

5. таксуване на пътуването от електронна карта за десет еднократни пътувания на валидаторите, разположени на бариерите за вход на метрото;

6. издаване от стационарен автомат извън превозно средство на наземен транспорт, като се валидира в момента на издаване и не е необходимо допълнително валидиране.

(2) Еднократната превалидирана карта за наземен транспорт е редовен превозен документ, само ако едновременно е издадена и валидирана от водача на наземното превозно средство за линия и посока на пътуване. Картата съдържа час и дата на отпечатване, цена и системен уникален идентификационен номер.

(3) Еднократната превалидирана карта за метро е редовен превозен документ, само ако едновременно е издадена и валидирана от издателя за конкретната метростанция,

**Чл. 10.** (1) Картата или електронната карта за еднократно пътуване е редовен превозен документ след:

1. валидиране в превозното средство на най-близко разположените перфоратори/валидатори, веднага след качване, или на отдалечен валидатор посредством безконтактна технология;

2. издаването ѝ от автомат в трамваите и тролейбусите, като се валидира в момента на издаване и не е необходимо допълнително валидиране;

3. като се валидира на валидаторите, разположени на бариерите за вход за метрото. Картата за еднократно пътуване може да бъде използвана за вход в метрото до 30 минути след момента на издаването ѝ;

4. таксуване на пътуването от електронна карта за десет еднократни пътувания на валидаторите, разположени в близост до вратите на тролейбусите и трамваите веднага след качване, или на отдалечен валидатор посредством безконтактна технология;

5. таксуване на пътуването от електронна карта за десет еднократни пътувания на валидаторите, разположени на бариерите за вход на метрото;

6. издаване от стационарен автомат извън превозно средство на наземен транспорт, като се валидира в момента на издаване и не е необходимо допълнително валидиране.

(2) Еднократната превалидирана карта за наземен транспорт е редовен превозен документ, само ако едновременно е издадена и валидирана от водача на наземното превозно средство за линия и посока на пътуване. Картата съдържа час и дата на отпечатване, цена и системен уникален идентификационен номер.

(3) Еднократната превалидирана карта за метро е редовен превозен документ, само ако едновременно е издадена и валидирана от издателя за конкретната метростанция, на

на която е издадена - касиер в каса на територията на метростанцията или билетен автомат на територията на метростанцията. Картата съдържа час и дата на отпечатване, името на метростанцията, дата и часа на най-късното възможно преминаване през бариера/входен турникет на метростанцията, цена и системен уникален идентификационен номер.

(4) Нощната карта или електронната нощна карта е редовен превозен документ след валидиране при първо използване на перфоратор/валидатор в превозно средство, или на отдалечен валидатор посредством безконтактна технология.

(5) Всички превозни документи са редовни, ако освен, че отговарят на условията по горните ал. 1-4, също така са и в срока си на използване според вида на превозния документ и/или датата на първата валидация.

(6) Картата за еднократно пътуване, продавана от контролър по редовността на пътниците, се продава и валидира от контролъра по редовността на пътниците на "Център за градска мобилност" ЕАД. Картата е редовен превозен документ само за конкретното пътуване, при което е установено, че съответен пътник е без или с нередовен превозен документ.

която е издадена - касиер в каса на територията на метростанцията или билетен автомат на територията на метростанцията. Картата съдържа час и дата на отпечатване, името на метростанцията, дата и часа на най-късното възможно преминаване през бариера/входен турникет на метростанцията, цена и системен уникален идентификационен номер.

(4) Нощната карта или електронната нощна карта е редовен превозен документ след валидиране при първо използване на перфоратор/валидатор в превозно средство, или на отдалечен валидатор посредством безконтактна технология.

(5) Всички превозни документи са редовни, ако освен, че отговарят на условията по горните ал. 1-4, също така са и в срока си на използване според вида на превозния документ и/или датата на първата валидация.

(6) Картата за еднократно пътуване, продавана от контролър по редовността на пътниците, се продава и валидира от контролъра по редовността на пътниците на "Център за градска мобилност" ЕАД. Картата е редовен превозен документ само за конкретното пътуване, при което е установено, че съответен пътник е без или с нередовен превозен документ.

#### ✓ ПРЕДЛОЖЕНО ИЗМЕНЕНИЕ:

(7) „Еднодневна карта с агрегация“ е превозен документ за един пътник, валиден до 24:00 ч. на съответния календарен ден, издаван за повече от две пътувания, направени с един и същ електронен носител, позволяващ агрегация. След приключване на деня се осъществява еднократно агрегирано таксуване по съответната тарифа, съобразно извършените и успешно валидирани с този носител пътувания в

	<p>рамките на деня. Превозният документ „Еднодневна карта с агрегация“ се издава автоматично, без предварителна регистрация при трета успешна валидация със същия носител в рамките на календарния ден, и е валиден за всяка следваща успешна валидация на валидатор.</p>
<p><b>Чл. 18.</b> (1) При пътуване с превозните средства на обществения градски транспорт пътниците са длъжни да спазват разпоредбите на настоящата наредба, както и:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. да притежават редовен превозен документ при превода и при слизането си в района на спирката на наземния транспорт или в платената зона на метрото;</li> <li>2. да предоставят превозния си документ на контролните органи за проверка, а пътуващите с персонализирани електронни карти да показват документ за самоличност при поискване;</li> <li>3. при констатирано нарушение и отказ за закупуване на карта за еднократно пътуване, продавана от контролър по редовността на пътниците, да слязат от превозното средство на следващата спирка и да предоставят на контролните органи лична карта/личен паспорт за съставяне на акт за установяване на административно нарушение.</li> <li>4. да се качват от първата врата на превозното средство, когато закупуват карта за еднократно пътуване за наземен транспорт/еднократната превалидирана хартиена карта за наземен транспорт, издавана от водача на превозното средство.</li> </ol> <p>(2) В превозните средства на обществения градски транспорт не се допускат за превоз:</p>	<p><b>Чл. 18.</b> (1) При пътуване с превозните средства на обществения градски транспорт пътниците са длъжни да спазват разпоредбите на настоящата наредба, както и:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. да притежават редовен превозен документ при превода и при слизането си в района на спирката на наземния транспорт или в платената зона на метрото;</li> <li>2. да предоставят превозния си документ на контролните органи за проверка, а пътуващите с персонализирани електронни карти да показват документ за самоличност при поискване;</li> <li>3. при констатирано нарушение и отказ за закупуване на карта за еднократно пътуване, продавана от контролър по редовността на пътниците, да слязат от превозното средство на следващата спирка и да предоставят на контролните органи лична карта/личен паспорт за съставяне на акт за установяване на административно нарушение.</li> <li>4. да се качват от първата врата на превозното средство, когато закупуват карта за еднократно пътуване за наземен транспорт/еднократната превалидирана хартиена карта за наземен транспорт, издавана от водача на превозното средство.</li> </ol> <p>(2) В превозните средства на обществения градски транспорт не се допускат за превоз:</p>

1. лица, които представляват опасност за сигурността и здравето на пътниците или са в нарушение на чл. 19;

2. лица, които са под влияние на алкохол или друго упойващо вещество;

3. лица в нехигиеничен вид и/или заразно болни;

4. предмети, които могат да причинят повреда или да замърсят превозното средство;

5. запалителни, избухливи, отровни вещества и други предмети, представляващи опасност за пътниците и водача;

6. предмети, преносът на които е забранен със закон;

7. предмети, които поради своите размери и естество, създават неудобство за пътниците;

8. живи животни и птици с изключение на полицейски кучета, кучета-водачи на незрящи хора, кучета, обучавани за водачи на незрящи хора и домашни любимци, освен при условията на чл. 13, ал. 1, т. 5 от наредбата.

1. лица, които представляват опасност за сигурността и здравето на пътниците или са в нарушение на чл. 19;

2. лица, които са под влияние на алкохол или друго упойващо вещество;

3. лица в нехигиеничен вид и/или заразно болни;

4. предмети, които могат да причинят повреда или да замърсят превозното средство;

5. запалителни, избухливи, отровни вещества и други предмети, представляващи опасност за пътниците и водача;

6. предмети, преносът на които е забранен със закон;

7. предмети, които поради своите размери и естество, създават неудобство за пътниците;

8. живи животни и птици с изключение на полицейски кучета, кучета-водачи на незрящи хора, кучета, обучавани за водачи на незрящи хора и домашни любимци, освен при условията на чл. 13, ал. 1, т. 5 от наредбата.

**✓ ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ:**

(3) Пътниците валидират за съответното пътуване избория от тях носител на превозен документ. Дობлижаването на носителя (хартиен/електронен, платежна карта с безконтактен интерфейс, устройство, с възможност за безконтактно разплащане и др.) на превозен документ до валидатор за действия автоматично валидиране без допълнително потвърждение от пътника.

(4) След успешно валидиране на носител на превозен документ не се позволява повторна валидация със същия носител в същото превозно средство в същата посока.



<p>Чл. 20. (2) "Център за градска мобилност" ЕАД ще осигури:</p> <p>1. възможност на <del>потребителите</del> да използват <del>банкови карти с безконтактни технологии за осъществяване на пътуване в превозните средства на обществения градския транспорт в София;</del></p>	<p><b>✓ ПРЕДЛОЖЕНО ИЗМЕНЕНИЕ</b></p> <p>Чл. 20. (2) "Център за градска мобилност" ЕАД ще осигури:</p> <p>1. възможност за осъществяване на пътуване в превозните средства на обществения градски транспорт с „Електронна карта за еднократно пътуване“ или „Еднодневна карта с агрегация“ посредством следните носители:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- платежни карти с безконтактен интерфейс, издадени от национални и международни доставчици на платежни услуги, част от платежните системи "Visa" или "Mastercard", или от националната картова схема „BCard”;</li> <li>- устройства с възможност за безконтактно плащане.</li> </ul> <p>За получаване на фискален документ за покупка и проследяване на историята на пътуванията, платежните карти или устройствата е необходимо да се регистрират в уеб портала за граждани на "Център за градска мобилност" ЕАД.</p>
---	---

## II. ФИНАНСОВИ И ДРУГИ СРЕДСТВА, НЕОБХОДИМИ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА НОВАТА УРЕДБА (ПО ЧЛ. 28, АЛ. 2, Т. 3 ОТ ЗНА):

За прилагането на предложените изменения и допълнения на НРУПОГТТСО не са необходими допълнителни финансови средства от бюджета на Столична община. Предложенията се отнасят до пътниците, ползващи услугите на обществения градски транспорт на територията на града. „Център за градска мобилност“ ЕАД – публично предприятие с общинско участие в капитала, понастоящем на основание договор със Столична община осъществява: реализация на приходите; контрол по редовността на пътниците; организация, управление, контрол, отчитане и окачествяване на пътническите превози по обществения градски транспорт като интегриран превозен процес, възложени от Столична община на транспортните оператори и се разплаща с тях при спазване на параметрите на икономическата рамка (чл. 4 от НРУПОГТТСО). Следва да се отбележи, че

*Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССОС. Приложенията се сканират.*

при възникване на планирани приходи и разходи във връзка с измененията и допълненията, предмет на настоящия Доклад, същите касаят единствено бюджета на „Център за градска мобилност“ ЕАД като отделно юридическо лице, но не и общинския бюджет.

### **III. ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРИЛАГАНЕТО НА НАРЕДБАТА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НРУПОГТТСО, ВКЛЮЧИТЕЛНО ФИНАНСОВИ ТАКИВА (ПО ЧЛ. 28, АЛ. 2, Т. 4 ОТ ЗНА):**

Очакваните резултати от прилагането на предложените промени биха могли да се обобщят по следния начин:

- улеснена възможност за закупуване на превозни документи в безопасна и сигурна среда;
- нормативно обезпечаване на възможностите за разработване на тарифна политика, която да бъде в интерес на гражданите и гостите на града;
- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт чрез въвеждане на лесен и удобен начин за закупуване на превозни документи;
- повишаване на качеството и удобството на услугите на масовия градски транспорт чрез либерализация на начините за плащане в градския транспорт;
- създаване на по-добра градска среда чрез привличане на повече пътници в масовия градски транспорт и по този начин – намаляване на автомобилите в града;
- стимулиране на безконтактното плащане в градския транспорт, чрез комбиниране на карта за еднократно пътуване с едnodневна карта с агрегация.

Подробно очакваните резултати са изследвани и в представляващия част от настоящия Доклад формуляр за оценка на въздействието на предложени проект на нормативен акт – Приложение № 1 към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието. Приемането на Наредбата за изменение и допълнение на НРУПОГТТСО не следва да доведе до реализиране на финансови резултати от Столична община или нейни административни структури. Ефектите за търговското дружество „Център за градска мобилност“ ЕАД като лице, на което са възложени функциите понастоящем на основание договор със Столична община да осъществява реализация на приходите; контрол по редовността на пътниците; организация, управление, контрол, отчитане и окачествяване на пътническите превози по обществения градски транспорт като интегриран превозен процес, възложени от Столична община на транспортните оператори и се разплаща с тях при спазване на параметрите на икономическата рамка – оценката на въздействие на проекта на нормативен акт.

### **IV. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОЕКТА ЗА НОРМАТИВЕН АКТ С ПРАВОТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ (ПО ЧЛ. 28, АЛ. 2, Т. 5 ОТ ЗНА), КАКТО И С НАЦИОНАЛНОТО ПРАВО:**

Разпоредбите, предложени в проекта на Наредба за изменение и допълнение на НРУПОГТТСО са съобразени с действащото законодателство на национално ниво, както и с правото на Европейския съюз. Съгласно чл. 4, пар. 1 от Договора за Европейския съюз (ДЕС) всички области на компетентност, които не са предоставени на Съюза в Учредителните договори, принадлежат на държавите-членки. В тази връзка ЕС зачита

равенството на държавите-членки пред Учредителните договори, както и националната им идентичност, включително по отношение на местното и регионалното самоуправление (пар. 2). Чл. 14 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) потвърждава мястото, което заемат услугите от общ икономически интерес в общите ценности на Европейския съюз, в рамките на които несъмнено се включват и обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт. Чл. 1 от Протокол № 26 относно услугите от общ интерес определя, че споделените ценности на Съюза по отношение на услугите от общ икономически интерес включват по-конкретно основната роля и голямата дискреционна власт на националните, регионалните и местните органи за предоставяне, възлагане и организиране на услугите от общ икономически интерес, така че да се доближават максимално до потребностите на ползвателите; разнообразието на услугите от общ икономически интерес и разликите в потребностите и предпочитанията на ползвателите, които могат да произтичат от различни географски, социални и културни условия; високото ниво по отношение на качество, безопасност и достъпност, равно третиране и насърчаване на универсалния достъп до правата на ползвателите. В тази връзка предложените изменения и допълнения по никакъв начин не противоречат на правото на Европейския съюз с възлагането на „Център за градска мобилност“ ЕАД на задълженията по реализация на приходите чрез предложените изменения и допълнения. Също така с предложените изменения и допълнения не се ограничават специфичните права, респ. задължения, които са предоставени на гражданите на Европейския съюз, регламентирани в чл. 11 от ДЕС и чл. 20-24 ДФЕС, нито пък се нарушава установения вътрешен пазар, работещ за устойчиво развитие на Европа, основаващ се на балансиран икономически растеж, ценова стабилност, силно конкурентна социална пазарна икономика, и високо равнище на защита и подобряване качеството на околната среда (чл. 3, пар. 2 ДЕС вр. чл. 26, пар. 2 ДФЕС). При изработването на проекта на нормативен акт са взети предвид и други относими разпоредби от вторичното право на Европейския съюз – Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета и др.

Проектът на Наредба е изцяло съобразен и с трайната съдебна практика по приложението на действащата и отменена НРУПОГТТСО. Константно е становището, че **„общинските съвети като органи на местно самоуправление имат правомощие да издават подзаконовни нормативни актове за регулиране на посочените в чл. 21, ал. 1 от ЗМСМА обществени отношения с местно значение, които не са от изключителната компетентност на други органи (т. 23). Така, регулирането на обществените превози по смисъла § 1, т. 1 от Закона за автомобилните превози (ЗАвтП) в рамките на общината е от компетентността на общинските съвети, които съгласно чл. 17, ал. 5 от ЗАвтП утвърждават общинските транспортни схеми. Съгласно чл. 17, ал. 1, т. 1 и чл. 21, ал. 1, т. 7 от ЗМСМА, общинските съвети могат да определят и таксите за предоставянето на услугата по превоз на пътници, осъществявана чрез средствата за масов градски транспорт.“** (Решение № 7244 от 25.11.2019 г. по адм. д. № 11129/2019 г. на Административен съд – София-град). В Решение № 2497 от 13.04.2018 г. по адм. д. №



13002/2017 г. на Административен съд – София-град се допълва, че общинските съвети могат да определят условията и реда за пътуване по маршрутите на общественя градски транспорт на територията на съответната община.

V. Във връзка с изложеното, на основание чл. 8 от Закона за нормативните актове, чл. 21, ал. 1, т. 8, т. 23 и т. 25 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, чл. 17, ал. 5, чл. 36, ал. 4-5, чл. 91, ал. 11-12, чл. 92, ал. 1-2 и чл. 101, т. 1 от Закона за автомобилните превози, както и на основание чл. 76, ал. 3 и чл. 79 от Административнопроцесуалния кодекс предлагаме на Столичния общински съвет да вземе решение, съгласно приложения проект на решение.

**ПРИЛОЖЕНИЕ:**

1. Проект на Решение на Столичен общински съвет;
2. Частична оценка на въздействието.

**С УВАЖЕНИЕ,**

1. ....  
/КАРЛОС КОНТРЕРА

2.....  
/ЗАФИР ЗАРКОВ/

3. ....  
/ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ/

4... ..  
/ЕКАТЕРИНА ЙОРДАНОВА/

5.....  
/РАДОСЛАВ ВЛАХОВ/

6.....  
/ХРИСТИАН ПЕТРОВ/