



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, Факс 98 70 855, e-mail: info@sofiacouncil.bg, http://www.sofiacouncil.bg



Столична община

Входящ №

СОА23-ВК66-1556

Регистриран на 08.02.2023

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



ДО

СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

ДОКЛАД

ОТ

КАРЛОС КОНТРЕРА, ВЛАДИМИР МИТОВ, МИХАИЛ ПЕТРОВ – ОБЩИНСКИ
СЪВЕТНИЦИ

ОТНОСНО: проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, приета с Решение № 178 по Протокол № 51 от 5.04.2018 г., доп. - Решение № 490 по Протокол № 22 от 22.10.2020 г., в сила от 1.01.2021 г., изм. и доп. - Решение № 76 по Протокол № 28 от 11.02.2021 г., в сила от 1.05.2021 г., изм. и доп. - Решение № 132 по Протокол № 30 от 18.03.2021 г., в сила от 26.03.2021 г., изм. и доп. - Решение № 400 по Протокол № 36 от 22.07.2021 г., в сила от 30.07.2021 г. изм. и доп. - Решение № 539 по Протокол № 60 от 21.07.2022 г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

На основание чл. 33, ал. 1, т. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА) и чл. 68, ал. 1 от Правилника за организацията и дейността на Столичния общински съвет *предлагаме изменения и допълнения в Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения транспорт на територията на Столична община.*

I. ПРИЧИНИ, НАЛАГАЩИ ПРИЕМАНЕТО НА НАРЕДБАТА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБАТА ЗА НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА ЗА РЕДА И УСЛОВИЯТА ЗА ПЪТУВАНЕ С

Докладът се издава в 2 (два) екземпляри – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

ОБЩЕСТВЕНИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА ТЕРИТОРИЯТА НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 1 от Закона за нормативните актове):

Считано от м. май 2021 г. в обществения градски транспорт на територията на Столична община („СО“) е въведена в експлоатация и функционира новата автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение. Нейните възможности позволяват внедряване и ползване на нови електронни канали и методи на заплащане, така и способности за анализ на пътничкопотока, натоварването на превозните средства на база участъци, разстояние, времеви периоди, конкретни спирки, което да се използва за оптимизация на маршрути и разписания с оглед нуждите, навиците и необходимостта на пътниците, както и изработване на тарифната политика на СО.

С Решение № 349 по Протокол № 35 от 24.06.2021 г. на Столичния общински съвет е създаден Комитет за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на СО („Комитета“) от „Център за градска мобилност“ ЕАД. Сред задачите на Комитета са, както следва:

- да разглежда предоставяните на „Център за градска мобилност“ ЕАД от изпълнителя на Системата предложения за оптимизация на бизнес процесите, свързани с издаване, продажби, дистрибуция и отчитане на продажбите на превозни документи;
- да анализира постъпилите предложения и данни и предложи нова тарифна политика и промени в условията за пътуване с обществения транспорт на територията на Столична община;
- изготви план за поетапно въвеждане на промените в тарифната политика и условията за пътуване с обществения транспорт на територията на Столична община;
- да предложи проект за изменение на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

В резултат на работата на Комитета и по предложение на членовете му в СО бе изготвено предложение за тарифна политика, въз основа на което е изработен и внесен за обсъждане проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата на Столичния общински съвет за условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община (НУРПОГТСО). Наредбата е приета с Решение № 539 на Столичния общински съвет от 21.07.2022 г. Въвеждат се следните промени:

- намаляване на броя на предлаганите превозни документи с аргумента за стимулиране на гражданите към използването на дългосрочни превозни документи като най-изгодният начин за пътуване с обществения градски транспорт на територията на София;
- „Център за градска мобилност“ ЕАД да бъде основен издател на превозни документи;

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

- въвеждане на изцяло нови дългосрочни и краткосрочни превозни документи като:
 - ✓ „билет 30 плюс“, позволяващ неограничен брой прекачвания в рамките на първите 30 минути от неговото валидиране – т.нар. пътуване за време;
 - ✓ „билет 60 плюс“, позволяващ неограничен брой прекачвания в рамките на първите 60 минути от неговото валидиране – т.нар. пътуване за време;
 - ✓ 24 часова карта за всички линии, включително нощен транспорт;
 - ✓ 72 часова карта за всички линии;
 - ✓ карта за календарна седмица с агрегация, включваща 5 поредни карти с агрегация;
 - ✓ младежка карта за лица до 26 г.;
 - ✓ карта за родители, ползващи отпуск за отглеждане на дете до 2-годишна възраст;
 - ✓ възможност за разсрочено плащане на годишната карта за всички линии на 3 вноски;
 - ✓ годишна ученическа карта;
 - ✓ годишна студентска карта;
 - ✓ годишна младежка карта за лица до 26 г.

Измененията в наредбата влизат в сила поетапно, като първият етап от промени засяга въвеждането на новите видове дългосрочни превозни документи и промените, засягащи годишната карта. Дългорочните превозни документи като картата за младежи до 26-годишна възраст, на родители, ползващи отпуск за отглеждане на дете до 2-годишна възраст, годишна ученическа карта, годишна студентска карта, както и възможността за разсрочено плащане на 3 вноски на годишната карта за всички линии влезнаха в сила, считано от 01.09.2022 г. – § 48 от Наредбата за изменение и допълнение на НУРПОГТСО.

Краткосрочните превозни документи като билетите „30 плюс“ и „60 плюс“, 24-часова, 72-часова карта и седмичната карта влезнаха в сила, считано от 01.01.2023 г. съгласно § 49 от Наредбата за изменение и допълнение на НУРПОГТСО. Следва да се отбележи, че посочените краткосрочни превозни документи позволяват на гражданите повече да пътуват с обществения градски транспорт, тъй като билетите „30 плюс“ и „60 плюс“ позволяват неограничен брой прекачвания в рамките на 30 минути, респ. 60 минути след тяхната валидация, а последната извършена валидация в рамките на 30 минути, респ. 60 минути предоставя възможност пътникът да завърши своето пътуване без ограничение във времето, до края на маршрута – чл. 11, ал. 6 и 7 НУРПОГТСО.

С описаните текстове еднократният билет на стойност 1.60 лв. се трансформира в билет за време, като приетата норма в НУРПОГТСО въвежда период от 30 минути от първа валидация за неограничени по брой прекачвания в рамките на тези 30 минути. Така се дава възможност от еднократно пътуване на същата цена за многократно пътуване. В хода на приложението на правилото обаче основателно се повдига въпросът дали интервалът от 30 минути за прекачване е достатъчен, за да осмисли напълно този вид краткосрочен превозен документ. Според данни на „Център за градска мобилност“ ЕАД

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

средното пътуване в София отнема 27 минути. Приемайки, че тези данни са достоверни, то логически правим заключението, че една част (и то не малко) от пътуванията отнемат не просто над 30 минути, а много повече. В тази връзка следва да се отбележи, че по време на час пик не малко линии от наземния транспорт се движат със закъснение, някои от които в определени дни по 10-15 минути на курс, а понякога и повече. Следва да отбележим, че част от трансферите се осъществяват на различни спирки, т.е. на пътника е необходимо допълнително време да достигне до втора или трета спирка за прекачване. Именно водени от тази логика предлагаме билетът „30+“ да бъде трансформиран в 45 минутен билет, с което да дадем възможност обхвата и ползването му да бъде разширен. В тази връзка билетът „60+“ да бъде запазен и като време, и като стойност (2.20 лв.), с което да изпълнява допълваща функция като превозен документ. Отново подчертаваме, че тарифната политика следва да борави с опростена система от превозни документи, защото големият набор от различни по цена и обхват превозни документи обърква пътника.

Трансформирането на билета „30 плюс“ с прекачване в „45 плюс“ с прекачване считаме, че ще увеличи интереса и ще привлече нови пътници основно от групите граждани, които рядко ползват обществен транспорт. С увеличаването на възможността за прекачване правим този вид превозен документ по-атрактивен и изгоден. Ежедневно ползващите обществен транспорт като цяло ползват дългосрочни видове превозни документи.

Считано от 01.01.2023 г. влезна в сила и нов вид превозен документ – билет за невалидирано пътуване, продаван от контролор по валидността на пътниците, на стойност от 3,00 лв. В тази връзка съгласно чл. 11, ал. 1 НУРПОГТСО превозният документ, в т.ч. краткосрочният превозен документ на хартиен носител – ценен образец, е редовен след валидация от пътника в наземно превозно средство, веднага след качване, на най-близко разположените валидатори, или по метод, одобрен и въведен от страна на „Център за градска мобилност“ ЕАД (т. 1); след валидация от пътника на валидаторите, разположени на бариерите за вход към платената зона на метростанцията (т. 2); без допълнително валидиране (валидира се към момента на отпечатването му) за превозен документ „билет за еднократно пътуване“, продаван от водача на превозното средство, на хартиен носител – фискален документ (т. 3). Това е процес, който не е непознат за пътниците в масовия градски транспорт на София и това правило съществува в НУРПОГТСО в редакцията ѝ съгласно Решение № 178 от 05.04.2018 г. на Столичния общински съвет, както и в Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, приета с Решение № 520 по Протокол № 48 на Столичния общински съвет от 26.09.2013 г. (отм.). Новият момент касае размера на билета за невалидирано пътуване в размер на 3,00 лв. От началото на 2023 г. общият брой на валидациите в наземния градски транспорт на София са над 1 500 000. За сравнение през целия м. декември броят на валидации в наземния градски транспорт е 3 000 000. Очевидно е, че ползващия масовия градски транспорт постепенно осъзнават важността на това си задължение особено с оглед на факта, че при настъпване на застрахователно събитие за изплащането на застрахователна сума или на съответната част от нея следва да се представи билет, карта или друг документ в оригинал, доказващ, че

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

пострадалият е бил пътник – чл. 39, ал. 1, т. 2 от Наредба № 49 от 16.10.2014 г. за задължителното застраховане по застраховки „Гражданска отговорност на автомобилистите“ и „Злополука“ на пътниците в средствата за обществен превоз, издадена от Комисията за финансов надзор (обн., ДВ, бр. 90 от 31.10.2014 г., изм. и доп.). Съгласно чл. 471 от Кодекса за застраховането превозвачите, които извършват обществен превоз на пътници, когато началната и крайната точка на пътуването са на територията на Република България, са длъжни да сключат и поддържат задължителна застраховка "Злополука" на пътниците.

Също така освен че валидираната карта доказва в случай на застрахователно събитие, че пострадалият е застраховано лице и пътник в превозното средство по смисъла на Наредба № 49 от 16.10.2014 г. на Комисията за финансов надзор, така и валидирането особено в наземния градски транспорт позволява в реално време посредством интегрирана автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в градския транспорт в Столична община, „Център за градска мобилност“ ЕАД да следи пътничкопотока, както и за начина на пътуване, смяна на превозните средства и т.н., и при необходимост да пристъпи към оптимизация, респ. въвеждане на нови маршрутни линии и/или допълнителни превозни средства по съответната линия.

Също така след влизането в сила на новите краткосрочни превозни документи от 01.01.2023 г. постъпиха множество жалби, в които се изразява недоволство от налагането на глоба при неспазване на изискването за задължителна валидация на превозните документи. Особено е неодобрението сред възрастните хора. Постъпи и официално искане за отпадане на глобата за невалидиран превозен документ от страна на Омбудсмана на Република България (с вх. № СОА23-ДИ03-2/09.01.2023 г.). В тази връзка намираме за несправедливо да бъдат глобявани пътници, които имат редовен превозен документ – в т.ч. валидирани такива с оглед изискванията на НУРПОГТСО като предлагаме именно отпадането на превозния документ „Билет за невалидирано пътуване (продаван от контролор по редовността на пътниците“ на стойност от 3,00 лв. съгласно т. 1.1.6 от Приложение № 1 към НУРПОГТСО. В това намираме риск от намаляване на привлекателността и удобството на градския транспорт, намаляване на ползващите масовия градски транспорт на територията на Столична община, а оттам – намаляване и приходите на „Център за градска мобилност“ ЕАД.

От 01.01.2023г. отпаднаха превозните документи за ползване на една линия за един месец – една линия за наземен транспорт, една линия – метро, ученическа и студентска карта за една линия. Предложението е отправено от Комитет за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на СО („Комитета“), като е подкрепено единодушно от подписалите Протокол № 10/31.05.2022г. на комитета. Съгласно приложението към протокола се предлага приемането на нова тарифа за видове превозни документи, като картите за една линия във всичките вариации отпаднат. Част от аргументите са, че подобен тип превозни документи са анахронизъм и не покриват транспортните нужди на ползващите ги, дори ги въвеждат в заблуждение, че им е по-изгодно от ползването на месечна карта за всички линии или годишна карта. Промяната от 01.01.2023г. обаче

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

срещна множество критики от граждани, институции, неправителствени организации и създаде негативни настроения сред ползващите обществен транспорт. Отделно от това очевидно моментът за въвеждане на тази промяна е неподходящ, защото след въвеждането на противоепидемичните мерки във връзка с COVID-19, а след това и с оглед на започналата финансово-икономическа криза, част от пътниците преминаха към краткосрочни превозни документи заради работа от къщи, намалена трудова активност или смяна на работните места. Тези фактори не бяха отчетени, както и фактът, че преди въвеждане на мярката следваше да има предварителна и дълга информационна кампания. В резултат вместо да се постигне положително отношение към промените, се създаде негативизъм в една част от пътниците. Поради тази причина предлагаме връщане на карата за една линия на месец във всичките ѝ вариации от предходната редакция на Наредбата.

Съгласно ПМС № 10 от 25.01.2023г. на Министерски съвет на Р България се въвеждат за срок от 01.02 до 31.12. 2023г. промени в правилата за ползване на част от преференциалните карти – бесплатно пътуване за лица до 10 години, отстъпка от редовна тарифа на превозните документи за учащи, в т.ч. студенти, и за лица получаващи пенсия. Постановлението влиза в сила от 1-ви февруари 2023г. и действа до 31.12.2023г. Средствата за приложението на разпоредбите са за сметка на министерство на финансите. Мярката е за отчетната 2023г. Тъй като постановлението въвежда изменения в Постановление 66 на МС, засягащо преференциално пътуване на някои групи граждани, то и общинската наредба, регламентираща реда и условията за това, следва да бъде изменена, за да се приложи влязал в сила и действащ акт на централен орган на държавната власт. Именно поради тези причини се предлагат и параграфи, които за периода 01.02-31.12.2023г. да въведат бесплатно пътуване в обществения транспорт за лица до 10 години, намаление от редовна тарифа за ученици и студенти в размер на 70 на сто. По отношение на преференциалното пътуване на лица, получаващи пенсия, Столична община предоставя по-голямо отстъпка и с това в тази си част ПМС 10/25.01.2023г. е изпълнено, тъй като то определяне минимален размер от 40%, който е надхвърлен от тарифната политика на СО. Тълкуването на ПМС 10/25.01.2023г. вече е поискано след становище на ПКТПБ при СОС, като се очаква отговорът на Министерски съвет, органът издал акта. Тъй като посоченото ПМС е с конкретен срок и обхват във времето е избран подходът промените да се урегулират с нарочни разпоредби като ПЗР с цел правилно, точно и ясно прилагане. След 31.12.2023г. правното основание ще отпадне с изтичане на срока, като тогава органът, издал ПМС, може да предпочете или да го удължи, или да измени изцяло разпоредбите и те да действат безсрочно, като обръщаме внимание, че всяка промяна от подобен характер влече нуждата и от последващо изменение на съответните разпоредби в общинската наредба. Въвеждаме и механизъм за изпълнение на § 4 от ПЗР на ПМС 10/25.01.2023г. на МС, т.е. реда, по който се извършва възстановяването на сумите по платени абонаментни карти със срок над 1 месец на правоимащите.

Във връзка с постъпили запитвания и предложения от лица, пенсионирани се при благоприятен режим на Кодекса за социално осигуряване, предлагаме и тази категория да бъде обхваната чрез въвеждане на преференциален режим на пътуване, а именно въвеждане на превозен документ на стойност 30 лева на месец за всички линии, т.е.

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

отстъпка 40 на сто от редовната тарифа. Целта е от една страна да се отговори на обществени нужди, от друга да се приложи диференциация, тъй като ПМС 66 въвежда такава, като въобще изключва ранно пенсионираните от обхвата на преференциалното пътуване, от трета да се прилага един и същ принципен подход към всички лица, получаващи пенсия, тъй като в момента очевидно поради липсата на конкретни разпоредби хората, които са използвали възможността за ранно пенсиониране, не са обхванати от текстовете за наредбата. От една страна КСО им дава тази правна възможност, но от друга останалите нормативни актове (в случая в частта за обществения превоз на пътници) не признава това състояние като не го урежда въобще.

По отношение на преференциалните документи предлагаме и разширяване на обхвата на преференциалните карти за лица с увреждания, като към преференциалната карта за лица с увреждания над 71% се добавят и категориите „хора, диагностицирани със „Синдром на Даун“ или аутизъм, както и техните родители“. Целта е лицата, които са диагностицирани с тези заболявания, състояния да получат право на преференциално пътуване, независимо дали са решение за нетрудоспособност или не. Предлагаме и родителите на тези лица да имат право да ползват този превозен документ, тъй като спецификата на тези заболявания, състояния предполага лицата обикновено да са с придружител.

Предлагаме и завишаване на смятката за нередовен пътник, т.е. пътуващ без редовен превозен документ, да се увеличи на 50 лв. – стойността на месечната персонализирана карта, тъй като ниският размер на глобата стимулира гратисът, освен това изравняването на глобата за нередовен пътник (без валиден превозен документ) с размера на месечната карта за всички линии, следва да стимулира пътуващите да не правят опити за пътуване гратис, тъй като дори при еднократно установяване на нарушение, санкцията е в размера на месечна карта за всички линии.

II. ЦЕЛИТЕ, КОИТО СЕ ПОСТАВЯТ (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 2 от Закона за нормативните актове):

Приемането на предложениния проект на *Наредба* е в резултат от необходимостта от ясно, точно, всеобхватно правоприлагане при максимална защита на обществения интерес. Основната цел е подобряване на нормативната база, уреждаща правилата за пътуване и ползване на обществен транспорт и привеждането им в съответствие с обществените очаквания. Сред основните цели могат да бъдат посочени:

- повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт;
- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт;
- повишаване на удобството на транспортните услуги;
- намаляване на автомобилите в градската среда чрез привличане на повече пътници в масовия градски транспорт на Столична община.
- Въвеждане на правила и механизми, които обхващат по-големи и конкретни групи от граждани;

III. ФИНАНСОВИ И ДРУГИ СРЕДСТВА, НЕОБХОДИМИ ЗА

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

ПРИЛАГАНЕТО НА НОВАТА УРЕДБА (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 3 от Закона за нормативните актове):

„Център за градска мобилност“ ЕАД по силата на договор със Столична община осъществява на дейностите по организация, управление, контрол, отчитане и осъществяване на обществен превоз на пътници, реализация на приходи, разплащане с транспортните оператори при спазване на Икономическата рамка и контрол по редовността на пътниците срещу възнаграждение, определяно ежегодно от Столичен общински съвет.

„Център за градска мобилност“ ЕАД има следните целеви източници за финансиране на дейността по обществен превоз на пътниците по линии от транспортната схема на Столична община:

- приходи от продажба на превозни документи (билети/карти за еднократно пътуване и абонаментни карти), реализирани от дружеството;
- средства от държавния бюджет на Република България и от общинския бюджет на Столична община за компенсиране на намалените приходи на операторите от пътувания при преференциални условия на определени категории лица;
- компенсации от бюджета на Столична община за изпълнение на задължението за обществена превозна услуга (съгласно 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);
- субсидии от държавния бюджет за извършване на превози по нерентабилни автобусни линии от вътрешноградския транспорт;
- собствени приходи на вътрешните транспортни оператори, свързани с изпълнението на дейността по обществен превоз на пътници, в т.ч.: приходи от продажба на билети чрез собствени канали за реализация, приходи от реклама, признати приходи от финансиране и други; средства от реклама; други източници, одобрени от Столичния общински съвет.

Приходите от продажба се отчитат (признават) съобразно периода на валидност на издадените превозни документи и след приспадане на възнаграждението на „Център за градска мобилност“ ЕАД, се разпределят между транспортните оператори за разплащане на изпълнената от тях услуга по обществен превоз на пътници.

Средствата от държавния бюджет и от бюджета на Столична община за компенсиране на безплатните и по намалени цени пътувания на определени категории лица се предоставят на всички транспортни оператори, изпълняващи договори за обществен превоз на пътници, съобразно процентния дял, определен в съответния бюджет. Компенсациите се предоставят на „Център за градска мобилност“ ЕАД чрез СО на месечна база съобразно издадените и валидни за периода превозни документи, даващи право на пътуване с преференции, и след приспадане на възнаграждението на дружеството се разпределят между операторите по ред и условия, определени от СОС.

Компенсациите от бюджета на СО за изпълнение на задължението за обществен превоз на пътници (по Регламент 1370/2007) и субсидиите от държавния бюджет за

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

извършване на превози по нерентабилни автобусни линии от вътрешноградския транспорт се предоставят на транспортните оператори, на които е възложено задължение за извършване на обществена услуга по превоз на пътници (вътрешните транспортни оператори, определени чрез пряко възлагане), като средствата, разпределени на операторите не може да превишават сумата, съответстваща на нетния финансов ефект от изпълнение на задължението за обществена услуга.

Компенсациите и субсидиите се предоставят на транспортните оператори чрез „Център за градска мобилност“ ЕАД след представяне на Справка за финансови резултати, придружена с декларация за вярност на данните, подписана от ръководителя на съответното дружество, и при условие че са дължими, се разпределят между операторите без остатък и до размера, определен в съответния бюджет. Разпределението на средствата се извършва съгласно механизъм, утвърден от Столичния общински съвет – на база относителния дял на отчетения от съответния оператор нетен финансов ефект спрямо сумарния нетен финансов ефект (подлежащ на компенсиране) на всички транспортни оператори, на които е възложено задължение за ОПП.

Балансирането между приходи и разходи за обществения градски транспорт е от изключителна важност за неговото функциониране и поради тази причина ежегодно се изготвя и утвърждава от Столичен общински съвет „Икономическата рамка на обществения градски транспорт“. Тя е неразделна част от договорите за възлагане на обществен превоз на пътници по маршрутите на масовия градски транспорт, сключени между Столична община и транспортните оператори. Плановият разчет на приходите и разходите осигурява работата на транспортните оператори по изпълнение на възложената им дейност. Изготвянето на обща икономическа рамка за цялата система на обществения градски транспорт е обусловено от сложността, динамиката и неделимостта на интегрирания превозен процес на територията на Столична община и гарантира равнопоставеност на всички транспортни оператори при планирането на експлоатационната им дейност, при отчитането, оценяването и заплащането на извършената работа.

Предлаганите промени ще променят финансовата рамка, при която осъществява дейността си „Център за градска мобилност“, респективно транспортните оператори. Връщането на превозния документ – карта за една линия, ще доведе до ползването ѝ от приблизително 25-30 хил. Пътници месечно, а на годишна база това ще донесе приходи от приблизително между 2 до 3 млн. лв. Съществува обаче риск пътници да мигрират от други превозни документи (дългосрочни) към карта за една линия. Считаме, че увеличаването на интервала за прекачване на билета за време от 30 на 45 минути ще привлече допълнително пътници заради по-изгодните условия, като очаквания ръст на продажбите на подобен превозен документ е между 3 до 5 % на годишна база. Вероятно една част от този ръст ще бъде за сметка на т.нар. гратис, т.е. реално ще се повиши броя на редовните пътници от общата база ползващи обществен транспорт. Въведените промени с ПМС № 10 ще доведат до намаление на приходите на „Център за градска мобилност“ от продажба на превозни документи за сметка на повишение на приходите от субсидии и компенсации. Основният замисъл на предложения проект на *Наредба* за изменение и

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

допълнение е повишаване на привлекателността на градския транспорт и увеличаване броя на пътниците чрез повишаване на удобството на транспортните услуги.

Разширяването на категорията преференциални документи за лица, получаващи пенсия, също ще допринесе за увеличаване на броя пътуващи, както и на приходите. В момента определени категории лица, ползвали облекчен ред за пенсиониране, не получават право на преференциална карта, въпреки че законосъобразно получават пенсия. Това води или до отказ да се ползва въобще обществен транспорт, или до пътуване гратис, респективно по-рядко пътуване. Целта е стимулиране на тази категория ползватели да започнат по-активно да ползват обществен транспорт. Очакваните приходи са на база прогнозни данни от около 10 000 подобни карти месечно за 2023г. (след въвеждането им), което на годишна база е приблизително 2.1 млн. лв. приходи от този превозен документ. Респективно следва да се увеличат и средствата за компенсация на разликата между 40% до редовната тарифа. Иначе казано увеличение на компенсацията за сметка на общинския бюджет с 1.4 млн.лв.

IV. ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРИЛАГАНЕТО, ВКЛЮЧИТЕЛНО ФИНАНСОВИТЕ, АКО ИМА ТАКИВА (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 4 от Закона за нормативните актове):

Очакваните резултати от приемането на предложениния проект на Наредба за изменение и допълнение, наред с вече изложените са:

- повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт;
- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт;
- повишаване на удобството на транспортните услуги;
- стимулиране на гражданите и гостите на столицата да ползват приоритетно обществен транспорт при придвижването си в града;

V. АНАЛИЗ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО С НАЦИОНАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И С ПРАВОТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 5 от Закона за нормативните актове):

Предлаганите промени в Наредбата за условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община са съобразени с националното законодателство, относимата съдебна практика, както и с правото на Европейския съюз. В тази връзка е необходимо да бъде посочено следното:

Приемането на нарочни текстове, уреждащи реда и условията за ползване на обществен градски транспорт категорично попада в компетентността, дискрецията на общинския съвет, като орган на местното самоуправление. Законодателят е дал права на общинските съвети да определят според спецификите на съответните общини реда и условията за движение (маршрути, интервали), ползване на градски транспорт.

Наредбата е съобразена и със специално приложимия 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

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета. В тази връзка при определянето на цените на превозните документи в Наредбата, са съобразени със забраната за свърхкомпенсация, уредена в чл. 27 от преамбюла на Регламент (ЕО) № 1370/2007 г.

При изработването на настоящата Наредба са взети предвид и пар. 87-95 от Решение по дело C-280/00 *Altmark Trans GmbH* от 24.06.2003 г., в което Съдът на Европейските общности приема, че компенсацията за обществени услуги не представлява поставяне в по-благоприятно положение по смисъла на чл. 87 от Договора, при условие че са спазени следните кумулативно посочени условия, с които Регламентът е съобразен и поради което не е налице противоречие между последния и Наредбата, предвид липсата на конкретни разпоредби за начина на извършване на компенсациите.

Представеният проект на Наредба урежда именно „обществен пътнически превоз“ по смисъла на чл. 2, б. „а“ от Регламент (ЕО) № 1370/2007, а именно – услуга за превоз на пътници от общ икономически интерес, предоставяни регулярно и на недискриминационна основа. Столичният общински съвет като органът на местното самоуправление на територията на Столична община представлява именно „компетентен местен орган“ по смисъла на чл. 2, б. „в“ от Регламент (ЕО) № 1370/2007.

Предложените промени са в унисон и с изискванията на Наредба № 49 от 16 октомври 2014 г. за задължителното застраховане по застраховки "Гражданска отговорност" на автомобилистите и "Злополука" на пътниците в средствата за обществен превоз, издадена от Комисията за финансов надзор. Измененията в Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община не отменят задължението за задължителна валидация на превозните документи, доколкото това е необходимо условие за изплащане на застрахователна сума или на съответната част от нея на пътника в случай на застрахователно събитие с оглед изискването на чл. 39, ал. 1, т. 4 от Наредба № 49 от 16.10.2014 г. на Комисията за финансов надзор и Кодекса за застраховането.

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

С оглед на гореизложеното, както и на основание чл. 75, ал. 1 вр. с чл. 76, ал. 3 от Административнопроцесуалния кодекс, чл. 8, ал. 1 от Закона за нормативните актове, чл. 21, ал. 1, т. 23 предл. първо и т. 25 във вр. с ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, В предлагаме да приемете решение съгласно приложения проект за изменение на допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

1. формуляр за частична предварителна оценка на въздействието;
2. проект на решение на Столичния общински съвет с мотиви.

ВНОСИТЕЛИ:

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

Конец сентября

Владимир Михайлович

Михаил Васильевич

Handwritten notes and symbols on the right side of the page, including a large diagonal slash and some illegible scribbles.

.....

.....