



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

ДО  
ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА  
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ  
СЪВЕТ

## **ДОКЛАД**

от

**СИМЕОН СТАВРЕВ – общински съветник в Столичен общински съвет**

***Относно: Промяна в „Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община“ (НРУПОГТТСО) за гарантиране най-изгодно таксуване на пътниците***

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПРЕДСЕДАТЕЛ,**

По данни на ЦГМ, които дружеството предостави към края на януари 2023 в транспортна комисия на СОС и Одитния комитет на тикет система, става ясно, че заплащането на пътуване в градския транспорт с банкова карта е много популярно сред пътниците.

Последните данни, които получихме за продадени превозни документи за период 1 януари 2023 - 19 януари 2023, са следните:

- Билет „30+“ - 205 хил. броя - включва носител и банкова карта
- Билет „60+“ - 84 хил. броя - включва само носител, без банкова карта
- Дневна карта за 4 лв. - 52 хил. броя
- 72-часова карта за 15 лв. - 965 броя
- 24-часова карта за 6 лв. - 760 броя

Не съм склонен да се съглася с твърденията, че купуването на 30-минутния билет е по-популярно от това на 60-минутния, защото повечето пътувания са до 30 минути. По-скоро хората го правят, защото е **по-евтин** и за съжаление не се възползват от допълнителните прекачвания, които може да им даде 60-минутния билет. Отделно, за да се използва билет „60+“ е нужен носител, закупен от ЦГМ - Sofia City Card, или по-евтината ултралайт карта.

### **I. Причини, налагащи промяна в НРУПОГТТСО**

При плащанията с банкови карти директно на валидаторите в превозните средства 60-минутния билет на практика не съществува. Сега системата е настроена така, че ако



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

пътуването е до 30 минути с банкова карта - заплащането е за билет „30+“ за 1.60 лв. **Ако обаче пътуванията между 30 и 60 минути са 2 - таксуването е с два билета по 1.60 лв. или общо 3.20 лв.** При трето или повече пътувания - сумата, която трябва да се плати се ограничава до дневна карта на стойност 4 лв. Това определено не е в изгода на гражданите и не отговаря на тарифната политика, която самият СОС е приел.

## II. Цели, налагащи промяна в НРУПОГТТСО

Трябва да стимулираме гражданите да използват колкото се може повече градски транспорт. След разговор с шефа на ЦГМ получих потвърждение, че дружеството и тикет системата **имат техническа готовност да пуснат режим „най-изгодна тарифа“** за пътуващите с банкова карта. Това означава, че системата сама може да изчислява най-изгодната тарифа за пътниците.

Конкретното ми предложение е, при пътуване с банкова карта, да се случва следното:

- при пътуване с или без прекачване до 30 мин. - таксуването да бъде с билет 30+ за 1.60 лв.
- при пътуване с прекачване/ия до 60 мин - таксуването да бъде с билет 60+ за 2.20 лв.
- при 2 пътувания над 60 мин. - таксуването да бъде с два билета 30+ по 1.60 лв. за общо 3.20 лв.
- при 3 или повече пътувания над 60 мин. - таксуването да бъде с дневна карта за общо 4 лв.

За мен **е неудачно и предложението** на валидаторите в превозните средства пътниците да могат да избират дали да си купят билет за 30 или 60 минути. Режимът „най-изгодна тарифа“ ще бъде много по-удобен за пътниците, защото те няма да се налага да правят избор между билет 30+ или 60+, а системата ще го прави вместо тях и то в тяхна изгода.

Затова предлагам следната промяна в наредбата:

В глава Глава III. ИЗДАВАНЕ И ЗАРЕЖДАНЕ НА ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ.

Чл. 20. (2) Център за градска мобилност" ЕАД осигурява:

**9. Най-изгодната тарифа за таксуване на пътниците, която да се изчислява автоматично от системата за електронно таксуване.**

## III. Финансови и други средства, необходими за прилагането на новата уредба (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 3 от ЗНА).

За прилагане на Наредбата за изменение и допълнение на НРУПОГТТСО не са необходими допълнителни финансови средства от бюджета на Столична община. Такива



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

не са необходими и от бюджета на „Център за градска мобилност“ ЕАД, защото такава функционалност може да се активира и в момента от тяхна страна.

#### **IV. Очаквани резултати от прилагането на новата уредба, включително финансовите такива (чл. 28, ал. 2, т. 4 от ЗНА).**

Въвеждането на споменатата промяна ще направи пътуването на гражданите с градския транспорт на София по-лесно, защото ще им даде повече възможности за прекачване и по-дълго пътуване. Предложението за промяна в НРУПОГТТСО не създава никакъв риск за приходната част от бюджета на „Център за градска мобилност“ ЕАД. Дори напротив - би генерирало повече пътувания, което се равнява на повече продадени превозни документи и съответно повече приходи.

#### **V. Анализ за съответствие на проекта за подзаконов нормативен акт с националното право и с правото на Европейския съюз (чл. 28, ал. 2, т. 5 от ЗНА).**

Не се установява предложените изменения и допълнения на НРУПОГТТСО да са в противоречие с действащи национални нормативни актове и с правото на ЕС. По същество се касае за подобрене, което е в полза на гражданите. При това не се създава никакъв риск за приходната част на бюджета на общинското дружество „Център за градска мобилност“ ЕАД. От това следва по безспорен начин, че предложенията са в синхрон с европейските политики и водят до подобряване на възможностите на местната власт за осигуряване адекватни услуги за по-голям кръг от хора.

#### **VI. Оценка на въздействието на проекта за подзаконов нормативен акт.**

**Приложение № 1** към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието\*

(Приложете към формуляра допълнителна информация/документи)

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| Институция: Столична община | Нормативен акт: Проект за промяна на НАРЕДБА за реда и условията за пътуване с обществения градски |
|-----------------------------|--|



|  |   |
|--|---|
|  | транспорт на територията на Столична община |
|--|---|

|  |       |
|--|-------|
| За включване в законодателната/<br>оперативната програма на<br>Министерския съвет за периода:<br><br>не подлежи на включване | Дата: |
|--|-------|

|   |                     |
|---|---------------------|
| Контакт за въпроси: Николай Игнатов<br>– сътрудник на общинските съветници<br>от Демократична България в СОС<br><br>Електронна поща:<br>nikolay.r.ignatov@gmail.com | Телефон: 0886554206 |
|---|---------------------|

### 1. Дефиниране на проблема:

*1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.*

При плащанията с банкови карти директно на валидаторите в превозните средства 60-минутния билет на практика не съществува. Сега системата е настроена така, че ако пътуването е до 30 минути с банкова карта - заплащането е за билет „30+“ за 1.60 лв. **Ако обаче пътуването е между 30 и 60 минути 2 пъти - таксуването е с два билета по 1.60 лв. или общо 3.20 лв.** При трето или повече пътувания - сумата, която трябва да се плати се ограничава до дневна карта на стойност 4 лв. Това определено не е в изгода на гражданите и не отговаря на тарифната политика, която самият СОС е приел.

*1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на*



*ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).*

Трябва да стимулираме гражданите да използват колкото се може повече градски транспорт. След разговор с шефа на ЦГМ получих потвърждение, че дружеството и тикет системата **имат техническа готовност да пуснат режим „най-изгодна тарифа“** за пътуващите с банкова карта. Това означава, че системата сама може да изчислява най-изгодната тарифа за пътниците.

*1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?*

Не

## 2. Цели:

Задължаване на ЦГМ да прилага най-изгодна тарифа за гражданите:

В глава Глава III. ИЗДАВАНЕ И ЗАРЕЖДАНЕ НА ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ.

Чл. 20. (2) Център за градска мобилност" ЕАД осигурява:

**9. Най-изгодната тарифа за таксуване на пътниците, която да се изчислява автоматично от системата за електронно таксуване.**

*Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?*

## 3. Идентифициране на заинтересованите страни:

**Преки заинтересовани страни:**

- Пътуващите в градския транспорт в София;

**Косвени заинтересовани страни:**



- Кмет на СО и общинското дружество „Център за градска мобилност“ ЕАД като организация, на която е възложено изпълнението на НАРЕДБА за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

*Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).*

#### 4. Варианти на действие:

**Вариант 1 – Без промяна на НАРЕДБА за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община:**

Без промяната на нормативния акт пътниците ще продължат да бъдат таксувани повече, отколкото би трябвало.

**Вариант 2 – Приемане на проект за промяна на НАРЕДБА за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община:**

След промяната на нормативния акт пътниците ще бъдат таксувани по-справедливо.

*Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „Без действие“.*

#### 5. Негативни въздействия:

**При Вариант 1 –** Гражданите ще се налага да продължават да плащат два билета на цена общо 3.20 лв. при пътуване до 60 мин. с едно прекачване.

**При Вариант 2 –** Не са идентифицирани негативни въздействия по отношение на всички заинтересовани страни.

*Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.*

**6. Положителни въздействия:**

**При Вариант 1 – Икономически** – Не са идентифицирани.

**Социални** – Не са идентифицирани.

**Екологични** – Не са идентифицирани.

**При Вариант 2 – Икономически** – Гражданите ще плащат с 1 лв. по-малко за две пътувания с градския транспорт.

**Социални** – Не са идентифицирани.

**Екологични** – Повече хора биха се движили с градски транспорт и това би имало ефект върху задръстванията в града.

*Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.*

**7. Потенциални рискове:** Не са идентифицирани потенциални рискове.

*Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.*

**8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:**

Ще се повиши

Ще се намали

Няма ефект

**8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?**

Не се създават нови регулаторни режими. Не се засягат съществуващи режими и услуги.

**9. Създават ли се нови регистри?**

Не се създават нови регистри.

*Когато отговорът е „да“, посочете колко и кои са те*

**10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?**

Актът засяга пряко МСП

Актът не засяга МСП

Няма ефект

**11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?**

Да

Не

**12. Обществени консултации:** Проектът за промяна на *НАРЕДБА за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община* ще бъде публикуван за обществени консултации на Портала за обществени консултации (<https://www.sofia.bg/en/portal-public-consultations>) и на електронната страница на Столичен общински съвет (<https://council.sofia.bg/>).

*Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.*





**13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?**

Да

Не

.....

.....

*Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).*

**14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:**

**Име и длъжност:** Симеон Ставрев – общински съветник в СОС

**Дата:** 23.02.2023 г.

**Подпис:**

**Приложения:**

1. Проект за решение.



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>

2. Проект на НАРЕДБА за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

С уважение,

.....  
(СИМЕОН СТАВРЕВ)

**Документът е подписан с електронен подпис.**