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 №
СОА22-ВК66-6504
Регистриран на 17.06.2022
За проверка:https://sofia.bg/registry-report

ДО

СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

ДОКЛАД

от

ЗАФИР ЗАРКОВ – общински съветник,

ПРОШКО ПРОШКОВ – общински съветник,

КАРЛОС КОНТРЕРА - общински съветник,

БОРИС БОНЕВ – общински съветник

ОТНОСНО: приемане 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.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПРЕДСЕДАТЕЛ,

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

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.

на Столичния общински съвет ***представяме на Вашето внимание нова тарифна политика и промени в условията за пътуване с обществения транспорт.***

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

От м. май 2021 г. в обществения градски транспорт на територията на Столична община („СО“) функционира новата автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение („Системата“). Тя предвижда както нови електронни канали, превозни документи и методи на заплащане, така и възможност за анализ и оптимизация 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 в СО е постъпило писмо № СОА22-ВК66-6060/09.06.2022 г., с което Председателят на Комитета изпраща приетия единодушно проект на тарифна политика съгласно Протокол № 10 от 31.05.2022 г. от заседание на Комитета. В тази връзка е необходимо да се посочи следното:

Транспортният сектор в световен мащаб се намира в период на съществени промени, свързани с използването на нови технологии, продукти и услуги, които допринасят за промяна в нагласите и изискванията на клиентите. Развитите, персонализирани и

интелигентни услуги за осигуряване на мобилност като електронните системи за таксуване, отразяват различните нужди на потребителите. Същевременно в Плана за устойчива градска мобилност (2019-2035 г.), приет с Решение № 379 по Протокол № 78 от 27.06.2019 г. на Столичния общински съвет, се предлагат различни мерки за стимулиране и подпомагане на местните, регионални и националните власти при постигането на целите за устойчива градска мобилност, включително за задоволяване на нуждите от мобилност на хората и бизнеса в града и неговите околности и за постигане на по-добро качество на живот. Концепцията на града за постигането на устойчива градска мобилност изисква промяна в мисленето и градското планиране, където придвижването с лични автомобили отстъпва на по-активните и масови видове транспорт, като обществения градски транспорт и пешеходното движение. Анализът и разработването на адекватна концепция за предлагането на нови тарифни продукти трябва да отчита както техническите, така и политическите аспекти на процеса по усъвършенстването на тарифната политика на градския транспорт в столицата. Освен това, потребителите на транспортни услуги и жителите на градовете трябва да са във фокуса на вниманието по време на целия процес. От друга страна, тарифната политика трябва да обезпечава необходимите приходи от превозна дейност за компаниите за градски транспорт. Следователно, необходима е промяна в тарифната политика на обществения транспорт в града, която да обезпечи възможност за постигането на целите на плана за устойчива градска мобилност, свързани с повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт.

Въпреки множеството подобрения в обществения градски транспорт на СО през последните няколко години, той често се възприема като недобра алтернатива на личния автомобил. Изборът на вид транспорт от пътниците зависи от няколко фактора, като време за пътуване, необходимост от прекачване, обща цена, комфорт на пътуването и надеждност. Амортизацията на превозните средства също допринася за отлив на пътници. В резултат на проведена анкета сред жители на София показват, че новите превозни средства са на второ място (след прилаганата тарифа), които биха подтикнали обичайно придвижващите се с автомобил да използват градски транспорт. Тези резултати дават основание да бъдат предприети мерки, свързани с промяна на действащия модел на тарифиране, която да доведе до повишаване на потенциала за използване на обществения градски транспорт в СО от страна на жителите и гостите на града.

Понастоящем прилаганите тарифни продукти се делят на два основни групи – „карти за еднократно пътуване“ (включват картата за еднократно пътуване за един пътник на цена от 1,60 лв. и карта с талони за десет еднократни пътувания за един пътник на цена от 12.00 лв. От друга страна, стоят „Абонаментни карти по редовна тарифа“ и „Абонаментни карти по преференциална тарифа“. Представената на Вашето внимание нова тарифна политика е изградена въз основа на разчети за себестойността на единичните пътувания, след което се прилага процент на поевтиняване на цената на абонаментните карти при предварително заложен константен брой пътувания, които се предполага, че се извършват с всеки един от абонаментните документи. Методиката за определяне на базисната себестойност за

единично пътуване е възприета с Решение № 178 по Протокол № 51 от 05.04.2018 г. на Столичния общински съвет. При изчисляването на тази базисна себестойност се вземат предвид общите разходи за транспортна дейност и реализация на продажбите на превозни документи и броя пътувания, определени съгласно преброяване на пътникопотока по разписана формула, която е показана по-долу в доклада и е използвана за преизчисляване на цената за еднократно пътуване.

При изчисляването на тази базисна себестойност се вземат предвид общите разходи за транспортна дейност и реализация на продажбите на превозни документи и броя пътувания, определени съгласно преброяване на пътникопотока по следните Правила за определяне на цената на еднократно пътуване и цените на превозните документи за обществения градски транспорт:

С цел осигуряване на качествена транспортна услуга, задоволяваща потребностите на гражданите на различни оператори се възлагат превозите, разпределени по схема и параметри, определени от СОС по установен ред. Въз основа на горното и съгласно "Методика за отчитане и окачествяване на транспортна задача" разходите Ro за транспортните оператори, транспортната задача на които е възложена от Столична община след проведен конкурс, както и разходите на вътрешните оператори, чиято транспортна задача е възложена съгласно договорите за пряко възлагане се определят по формулата:

$$Ro = L + Ст + ЦГМ$$

където: L - общата стойност на разходите на операторите, транспортната задача на които е възложена от Столична община след проведен конкурс;

Ст - общата стойност на допустимите разходи на вътрешните оператори (реално отчетени разходи, подлежащи на компенсиране чрез Столична Община и ЦГМ на вътрешните оператори, Разходи, покрити от продажбата на превозни документи чрез собствени канали на транспортните оператори и Разумна печалба, съгласно Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите за вътрешните оператори, извършващи обществен превоз на пътници и съгласно договори за пряко възлагане)

ЦГМ - Разходи за извършване на дейността по реализация на приходите, организация, управление, контрол, отчитане и окачествяване на пътническите превози по обществения градски транспорт и разплащане с транспортните оператори.

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.

Приходите от превози с обществения градски транспорт се реализират от продажбата на превозни документи при единна тарифа за територията на Столична община и получените компенсации за преференциални пътувания. Балансът между приходи и разходи (за определен период от време) се осъществява чрез определянето на базисна себестойност на еднократно пътуване по формулата:

$$s = \frac{Ro}{Q}$$

където:

S е базисната себестойност на еднократно пътуване;

Ro – сумарни разходи за транспортна дейност и реализация на продажбите на превозни документи; и

Q - броя пътувания, определени съгласно преброяване на пътникопотока.

Цената на еднократно пътуване се определя след като базисната себестойност на еднократното пътуване се увеличи със съответните проценти, а именно рентабилност, гарантираща заложения процент отстъпка на превозните документи; рентабилност, компенсираща инфлацията и процент ДДС.

Ц = sx(1+r1)x(1+r2)x(1+D)

където: s - базисната себестойност на еднократното пътуване:

r1 - процент рентабилност, чийто размер компенсира заложения среден процент на отстъпки в превозните документи;

r2 - процент рентабилност, чийто размер компенсира инфлацията съгласно индексът на потребителските цени за текущия период спрямо базов период (дата на последна промяна на цената на еднократно пътуване);

D - процент ДДС.

Определената цена на еднократно пътуване е база за образуване на цената на превозните документи по формулата:

Цп =Цх(1 -к)хn

където: Цп - цената на съответния превозен документ;

Ц - цената на еднократно пътуване;

к - процент отстъпката за съответния превозен документ;

n - брой пътувания за съответния превозен документ, заложени в "Инструкция за отчитане на превозените пътници и приходи от трамвайния, тролейбусния и автобусния транспорт и метро на база продадени превозни документи".

Основания за промяна на цените на превозните документи са, както следва:

- актуализация на цената на еднократно пътуване;

- промяна в броя на пътуванията за съответния превозен документ;

- промяна в размера на отстъпката по видове превозни документи;

- при въвеждане на нови превозни документи;

- промени в тарифната политика на общината;

- изменение в транспортната схема на града.

На основание на Правила за образуване цената на еднократно пътуване и превозните документи за обществен градски транспорт на територията на Столична община.

За 2015 година:

• Обща стойност на допустимите разходи по формулата: Ro = L +Ст+ЦГМ където: L - общата стойност на разходите на операторите, транспортната задача на които е възложена от Столична община след проведен конкурс за предходната финансова година;

Ст - общата стойност на допустимите разходи на вътрешните оператори (реално отчетени разходи, подлежащи на компенсиране чрез Столична Община и ЦГМ на вътрешните оператори, Разходи, покрити от продажбата на превозни документи чрез собствени канали на транспортните оператори и Разумна печалба, съгласно Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи

за извършване на превозите за вътрешните оператори, извършващи обществен превоз на пътници и съгласно договори за пряко възлагане);

ЦГМ - Разходи за извършване на дейността по реализация на приходите, организация, управление, контрол, отчитане и окачествяване на пътническите превози по обществения градски транспорт и разплащане с транспортните оператори.

Общите разходи за изпълнение на дейностите по обществен превоз на пътници възлиза на 278 517 хил. лв. без ДДС, в т. ч.:

Реално отчетени разходи, подлежащи на компенсиране чрез СО и ЦГМ - 219 884 хил.лв с ДДС или 189 909 хил.лв без ДДС (Разходи на операторите, транспортната задача на които е възложена от Столична община след проведен конкурс - 44 210 хил.лв. и реално отчетени разходи, подлежащи на компенсиране чрез СО и ЦГМ на вътрешните оператори-145 699 хил.лв. без ДДС)

- Разходи, покрити от продажбата на превозни документи чрез соб ствени канали на транспортните оператори - 64 903 хил.лв без ДДС

- Разумна печалба, съгласно Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите за вътрешните оператори, извършващи обществен превоз на пътници и съгласно договори за пряко възлагане - 10 388 хил.лв.

- Разходи за извършване на дейността по реализация на приходите, организация, управление, контрол, отчитане и окачествяване на пътническите превози по обществения градски транспорт и разплащане с транспортните оператори - 13 317 хил.лв без ДДС

• Базисна себестойност на еднократно пътуване по формулата:

Брой пътувания, определени съгласно преброяване на пътникопотока - 412 402 хил.бр. пътувания

= о

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.

където: s - базисна себестойност на еднократно пътуване;

Ro - сумарни разходи за транспортна дейност и реализация продажбите на превозни документи;

Q - брой пътувания, определени съгласно преброяване на пътникопотока.

s = 278 517 или s = 0,68 лв. Без ДДС

412 402

• Цената на еднократно пътуване се определя след като базисната себестойност на еднократното пътуване се увеличи със съответните проценти, а именно рентабилност, гарантираща заложения % отстъпка на превозните документи; рентабилност, компенсираща инфлацията и процент ДДС.

Ц = s x(1 +r1)x(1+r2)x(1 + D) където:

s - базисната себестойност на еднократното пътуване:

r1 - процент рентабилност, чийто размер компенсира заложения среден процент на отстъпки в превозните документи;

r2 - процент рентабилност, чийто размер компенсира инфлацията съгласно индексът на потребителските цени за текущия период спрямо базов период (дата на последна промяна на цената на еднократно пътуване);

D - процент ДДС.

Ц =0.68 x (1+81.53%) x (1+11.1%) x (1+20%) или Ц = 1,65 лв. с ДДС

Видове абонаментни карти	Брой пътувания в един превозен документ	Цена /лв./	Реална цена /лв./	Отстъпка спрямо реалната цена /%/
КАРТИ ПО РЕДОВНА ТАРИФА				

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.

Еднодневни - всички линии	5	*4*	5	*20.00%*
Абонаментни карти по редовна тарифа - персонализирани				
1 месец- 1 линия	52	23	52	55.77%
1 месец - метро	78	35	78	55.13%
1 месец - всички линии	140	50	140	64.29%
3 месеца - всички линии	420	130	420	69.05%
6 месеца - всички линии	840	255	840	69.64%
12 месеца - всички линии	1680	500	1680	70.24%
Абонаментни карти по редовна тарифа - неперсонализирани				
1 месец - 1 линия	52	28	52	46.15%
1 месец - метро	78	42	78	46.15%
1 месец - всички линии	140	60	140	57.14%
3 месеца - всички линии	420	156	420	62.86%
6 месеца - всички линии	840	306	840	63.57%
12 месеца - всички линии	1680	600	1680	64.29%
АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО ПРЕФЕРЕНЦИАЛНА ТАРИФА				

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.

Лица, получаващи пенсия при условията на гл. VI от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл.68, ал.1-3 от същия кодекс				
1 месец - 1 линия	52	11	52	78.85%
1 месец - метро	78	11	78	85.90%
1 месец - всички линии	140	26	140	81.43%
Възрастни граждани над 68 г.	*104*	*8*	*104*	*92.31%*
Спасители ПКСС	*140*	*21*	*140*	*85.00%*
Студенти редовно обучение - общо				
Студенти редовно обучение				
1 месец - 1 линия	52	9	52	82.69%
1 месец- метро	78	9	78	88.46%
1 месец- всички линии	140	21.5	140	84.64%
Студенти редовно обучение с карта ISIC				
1 месец- 1 линия	52	9	52	82.69%
1 месец- метро	78	9	78	88.46%
1 месец - всички линии	140	21.5	140	84.64%
Докторанти				

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.

1 месец- 1 линия	52	16	52	69.23%
1 месец - метро	78	16	78	79.49%
1 месец - всички линии	140	35	140	75.00%
Ученици				
1 месец- 1 линия	52	9	52	82.69%
1 месец- метро	78	9	78	88.46%
1 месец - всички линии	140	20	140	85.71%
ученици без родителски грижи: 1 месец - всички линии	140	5	140	96.43%
1 месец - всички линии, закупена с месечна карта за всички линии по редовна тарифа, персонализирана за родител/настойник	140	10	140	92.86%
Приемен родител по чл. 21, ал. 1,т.11 а-1м. ВЛ	*140*	*6*	*140*	*95.71%*
Чл. на семейства на работещи в ГТ	*140*	*26*	*140*	*81.43%*
Ветерани от войните	104	0	104	100.00%
Военноинвалиди	104	0	104	100.00%
Военнопострадали	104	0	104	100.00%
Държавни служители в МВР	*104*	*0*	*104*	*100.00%*
Държавни служители в ДАНС	*104*	*0*	*104*	*100.00%*

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.

Хора с увреждания с намалена работоспособност:				
от 50 % до 70,99 %	104	20	104	80.77%
от 71 % до 90%	104	6	104	94.23%
над 90 % без право на чужда помощ	104	6	104	94.23%
над 90 % с право на чужда помощ, ползващ придружител	104	8	104	92.31%
над 90 % с право на чужда помощ, неползващ придружител	104	6	104	94.23%
Хора с увреждания до 18 г. с 50 % и над 50 % вид и степен на увреждане	104	6	104	94.23%
Пенсионери ГТ - пожизнена	*104*	*0*	*104*	*100.00%*
Общински служители	*104*	*0*	*104*	*100.00%*
Почетен гражданин на София - ВЛ	*104*	*0*	*104*	*100.00%*
Дете до навършени 7 години	*104*	*0*	*104*	*100.00%*
Куче водач и обучаващ	*208*	*0*	*208*	*100.00%*
Среден процент отстъпка				81.53%

Определената цена на еднократно пътуване е база за образуване на цената на превозните документи по формулата:

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.

Цп =Ц х (1 - к)хn

където: Цп - цената на съответния превозен документ;

Ц - цената на еднократно пътуване;

к - процент отстъпката за съответния превозен документ;
n - брой пътувания за съответния превозен документ, заложени в "Инструкция за отчитане на превозените пътници и приходи от трамвайния, тролейбусния и автобусния транспорт и метро на база продадени превозни документи".

За 2016 година:

- Обща стойност на допустимите разходи по формулата:

Ro = L +Ст + ЦГМ

където: L - общата стойност на разходите на операторите, транспортната задача на които е възложена от Столична община след проведен конкурс за предходната финансова година;

Ст - общата стойност на допустимите разходи на вътрешните оператори (реално отчетени разходи, подлежащи на компенсиране чрез Столична Община и ЦГМ на вътрешните оператори, Разходи, покрити от продажбата на превозни документи чрез собствени канали на транспортните оператори и Разумна печалба, съгласно Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите за вътрешните оператори. извършващи обществен превоз на пътници и съгласно договори за пряко възлагане);

ЦГМ - Разходи за извършване на дейността по реализация на приходите, организация, управление, контрол, отчитане и окачествяване на пътническите превози по обществения градски транспорт и разплащане с транспортните оператори

Общите разходи за изпълнение на дейностите по обществен превоз на пътници възлиза на 290 441 хил. лв. без ДДС, в т.ч.:

Реално отчетени разходи, подлежащи на компенсиране чрез СО и ЦГМ 217 132 хил.лв с ДДС или 186 167 хил.лв без ДДС (Разходи на операторите, транспортната задача на които е възложена от Столична община след проведен конкурс - 37 087 хил.лв. и реално

отчетени разходи, подлежащи на компенсиране чрез СО и ЦГМ на вътрешните оператори- 149 080 хил.лв без ДДС)

- Разходи, покрити от продажбата на превозни документи чрез собствени канали на транспортните оператори - 71 175 хил.лв без ДДС

- Разумна печалба, съгласно Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите за вътрешните оператори, извършващи обществен превоз на пътници и съгласно договори за пряко възлагане - 10 862 хил.лв

- Разходи за извършване на дейността по реализация на приходите, организация, управление, контрол, отчитане и окачествяване на пътническите превози по обществения градски транспорт и разплащане с транспортните оператори - 22 237 хил.лв без ДДС

• Базисна себестойност на еднократно пътуване по формулата: Брой пътувания, определени съгласно преброяване на пътникопотока - 414 194 хил.бр. пътувания

$$s = \frac{Ro}{Q}$$

където: s - базисна себестойност на еднократно пътуване;

Ro - сумарни разходи за транспортна дейност и реализация продажбите на превозни документи;

Q - брой пътувания, определени съгласно преброяване на пътникопотока.

$s = \frac{290\ 441}{414\ 194}$ или s = 0,70 лв. Без ДДС

Цената на еднократно пътуване се определя след като базисната себестойност на еднократното пътуване се увеличи със съответните проценти, а именно рентабилност, гарантираща заложения % отстъпка на превозните документи; рентабилност, компенсираща инфлацията и процент ДДС.

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.

Ц = s x (1 + r1) x (1+r2)x(1+D)

където:

s - базисната себестойност на еднократното пътуване:

r1 - процент рентабилност, чийто размер компенсира заложения среден процент на отстъпки в превозните документи;

r2 - процент рентабилност, чийто размер компенсира инфлацията съгласно индексът на потребителските цени за текущия период спрямо базов период (дата на последна промяна на цената на еднократно пътуване);

D - процент ДДС.

Ц=0.70x(1+87.80%)x(1+9.90%)x(1+20%) или Ц = 1.73 лв. с ДДС

Видове абонаментни карти	Брой пътувания в един превозен документ	Цена /лв./	Реална цена /лв./	Отстъпка спрямо реалната цена /%/
КАРТИ ПО РЕДОВНА ТАРИФА				
Еднодневни - всички линии	*5*	*4*	*8*	*50.00%*
Тридневна- за всички линии	*15*	*10*	*24*	*58.33%*
Месечна - метро „плюс" - за метро и една линия наземен транспорт	*130*	*43*	*208*	*79.33%*
Абонаментни карти по редовна тарифа - персонализирани				
1 месец - 1 линия	52	23	*83.2*	*72.36%*

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.

1 месец - метро	78	35	*124.8*	*71.96%*
1 месец-всички линии	140	50	*224*	*77.68%*
3 месеца - всички линии	420	130	*672*	*80.65%*
6 месеца - всички линии	840	255	*1344*	*81.03%*
12 месеца - всички линии	1680	365	*2688*	*86.42%*
Абонаментни карти нередовна тарифа - неперсонализирани				
1 месец- 1 линия	52	28	*83.2*	*66.35%*
1 месец - метро	78	42	*124.8*	*66.35%*
1 месец - всички линии	140	60	*224*	*73.21%*
3 месеца - всички линии	420	156	*672*	*76.79%*
6 месеца - всички линии	840	306	*1344*	*77.23%*
12 месеца - всички линии	1680	600	*2688*	*77.68%*
АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО ПРЕФЕРЕНЦИАЛНА ТАРИФА				
Лица, получаващи пенсия при условията на гл. VI от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл.68, ал. 1-3 от същия кодекс				
1 месец - 1 линия	52	11	*83.2*	*86.78%*

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.

1 месец - метро	78	11	*124.8*	*91.19%*
I месец - всички линии	140	26	*224*	*88.39%*
Възрастни граждани над 68 г.	*104*	*8*	*166.4*	*95.19%*
Спасители ПКСС	*140*	*21*	*224*	*90.63%*
Студенти редовно обучение - общо				
Студенти редовно обучение				
1 месец- 1 линия	52	9	*83.2*	*89.18%*
1 месец- метро	78	9	*124.8*	*92.79%*
1 месец- всички линии	140	21.5	*224*	*90.40%*
Студенти редовно обучение с карта ISIC				
I месец - 1 линия	52	9	*83.2*	*89.18%*
1 месец - метро	78	9	*124.8*	*92.79%*
I месец - всички линии	140	21.5	*224*	*90.40%*
Докторанти				
1 месец - 1 линия	52	16	*83.2*	*80.77%*
1 месец- метро	78	16	*124.8*	*87.18%*
1 месец - всички линии	140	35	*224*	*84.38%*

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.

Ученици				
1 месец - 1 линия	52	9	*83.2*	*89.18%*
1 месец- метро	78	9	*124.8*	*92.79%*
1 месец - всички линии	140	20	*224*	*91.07%*
ученици без родителски грижи: 1 месец - всички линии	140	5	*224*	*97.77%*
1 месец - всички линии, закупена с месечна карта за всички линии по редовна тарифа, персонализирана за родител/настойник	140	10	*224*	*95.54%*
Приемен родител по чл. 21, ал. 1, т.11 а - 1м. ВЛ	*140*	*6*	*224*	*97.32%*
Чл. на семейства на работещи в ГТ	*140*	*26*	*224*	*88.39%*
Ветерани от войните	104	0	*166.4*	*100.00%*
Военноинвалиди	104	0	*166.4*	*100.00%*
Военнопострадали	104	0	*166.4*	*109.00%*
Държавни служители в МВР	*104*	*0*	*166.4*	*100.00%*
Държавни служители в ДАНС	*104*	*0*	*166.4*	*100.00%*
Хора с увреждания с намалена работоспособност:				
от 50% до 70,99%	104	20	*166.4*	*87.98%*

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.

от 71 % до 90%	104	6	*166.4*	*96.39%*
над 90 % без право на чужда помощ	104	6	*166.4*	*96.39%*
над 90 % с право на чужда помощ, ползваш придружител	104	8	*166.4*	*95.19%*
над 90 % с право на чужда помощ, неползващ придружител	104	6	*166.4*	*96.39%*
Хора с увреждания до 18 г. с 50 % и над 50 % вид и степен на увреждане	104	6	*166.4*	*96.39%*
Пенсионери ГТ - пожизнена	*104*	*0*	*166.4*	*100.00%*
Общински служители	*104*	*0*	*166.4*	*100.00%*
Почетен гражданин на София - ВЛ	*104*	*0*	*166.4*	*100.00%*
Дете до навършени 7 години	*104*	*0*	*166.4*	*100.00%*
Куче водач и обучаващ	*208*	*0*	*332.8*	*100.00%*
Среден процент отстъпка				87.80%

Определената цена на еднократно пътуване е база за образуване на цената на превозните документи по формулата:

Цп =Цх(1 -к)хn

където: Цп - цената на съответния превозен документ;

Ц - цената на еднократно пътуване;

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.

к - процент отстъпката за съответния превозен документ;

n - брой пътувания за съответния превозен документ, заложени в "Инструкция за отчитане на превозените пътници и приходи от трамвайния, тролейбусния и автобусния транспорт и метро на база продадени превозни документи".

За 2017 година:

- Обща стойност на допустимите разходи по формулата:

Ro = L +Ст+ЦГМ

където: L - общата стойност на разходите на операторите, транспортната задача на които е възложена от Столична община след проведен конкурс за предходната финансова година;

Ст - общата стойност на допустимите разходи на вътрешните оператори (реално отчетени разходи, подлежащи на компенсиране чрез Столична Община и ЦГМ на вътрешните оператори, Разходи, покрити от продажбата на превозни документи чрез собствени канали на транспортните оператори и Разумна печалба, съгласно Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите за вътрешните оператори, извършващи обществен превоз на пътници и съгласно договори за пряко възлагане);

ЦГМ - Разходи за извършване на дейността по реализация на приходите, организация, управление, контрол, отчитане и окачествяване на пътническите превози по обществения градски транспорт и разплащане с транспортните оператори

Общите разходи за изпълнение на дейностите по обществен превоз на пътници възлиза на 288 837 хил. лв. без ДДС, в т. ч.:

Реално отчетени разходи, подлежащи на компенсиране чрез СО и ЦГМ 218 360 хил.лв с ДЦС или 184 028 хил.лв без ДДС (Разходи на операторите, транспортната задача на които е възложена от Столична община след проведен конкурс - 25 887 хил.лв. и реално отчетени разходи, подлежащи на компенсиране чрез СО и ЦГМ на вътрешните оператори - 158 141 хил.лв без ДДС)

- Разходи, покрити от продажбата на превозни документи чрез собствени канали на транспортните оператори - 68 428 хил.лв без ДДС

- Разумна печалба, съгласно Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите за вътрешните оператори, извършващи обществен превоз на пътници и съгласно договори за пряко възлагане - 11 503 хил.лв

- Разходи за извършване на дейността по реализация на приходите, организация, управление, контрол, отчитане и окачествяване на пътническите превози по обществения градски транспорт и разплащане с транспортните оператори - 24 878 хил.лв без ДДС

• Базисна себестойност на еднократно пътуване по формулата:

Брой пътувания, определени съгласно преброяване на пътникопотока - 415 592 хил.бр. пътувания

$$s = \frac{Ro}{Q}$$

където: s - базисна себестойност на еднократно пътуване;

Ro - сумарни разходи за транспортна дейност и реализация продажбите на превозни документи;

Q - брой пътувания, определени съгласно преброяване на пътникопотока.

$s = \frac{288\ 837}{415\ 592}$ или s = 0,70 лв. Без ДДС

Цената на еднократно пътуване се определя след като базисната себестойност на еднократното пътуване се увеличи със съответните проценти, а именно рентабилност, гарантираща заложения % отстъпка на превозните документи: рентабилност, компенсираща инфлацията и процент ДДС.

$$Ц = sx(1 + r1)x(1 + r2)x(1 + D)$$

където: s - базисната себестойност на еднократното пътуване:

r1 - процент рентабилност, чийто размер компенсира заложения среден процент на отстъпки в превозните документи;

r2 - процент рентабилност, чийто размер компенсира инфлацията съгласно индексът на потребителските цени за текущия период спрямо базов период (дата на последна промяна на цената на еднократно пътуване); D - процент ДДС.

Ц =0.70х(1+87.80%)х(1+4.0%)х(1+20%) или Ц = 1.64 лв. с ДДС

Видове абонаментни карти	Брой пътувания в един превозен документ	Цена /лв./	Реална цена /лв./	Отстъпка спрямо реалната цена /%/
КАРТИ ПО РЕДОВНА ТАРИФА				
Еднодневни - всички линии	*5*	*4*	*8*	*50.00%*
Тридневна- за всички линии	*15*	*10*	*24*	*58.33%*
Месечна - метро „плюс" - за метро и една линия наземен транспорт	*130*	*43*	*208*	*79.33%*
Абонаментни карти по редовна тарифа- персонализирани				
1 месец- 1 линия	52	23	*83.2*	*72.36%*
1 месец - метро	78	35	*124.8*	*71.96%*
1 месец - всички линии	140	50	*224*	*77.68%*
3 месеца - всички линии	420	130	*672*	*80.65%*

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.

6 месеца - всички линии	840	255	*1344*	*81.03%*
12 месеца - всички линии	1680	365	*2688*	*86.42%*
Абонаментни карти по редовна тарифа - неперсонализирани				
1 месец - 1 линия	52	28	*83.2*	*66.35%*
1 месец - метро	78	42	*124.8*	*66.35%*
1 месец - всички линии	140	60	*224*	*73.21%*
3 месеца - всички линии	420	156	*672*	*76.79%*
6 месеца - всички линии	840	306	*1344*	*77.23%*
12 месеца - всички линии	1680	600	*2688*	*77.68%*
АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО ПРЕФЕРЕНЦИАЛНА ТАРИФА				
Лица, получаващи пенсия при условията на гл. VI от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл.68, ал.1-3 от същия кодекс				
1 месец - 1 линия	52	11	*83.2*	*86.78%*
1 месец - метро	78	11	*124.8*	*91.19%*
1 месец - всички линии	140	26	*224*	*88.39%*
Възрастни граждани над 68 г.	*104*	*8*	*166.4*	*95.19%*

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.

Спасители ПКСС	*140*	*21*	*224*	*90.63%*
Студенти редовно обучение - общо				
Студенти редовно обучение				
1 месец - 1 линия	52	9	*83.2*	*89.18%*
I месец - метро	78	9	*124.8*	*92.79%*
1 месец - всички линии	140	21.5	*224*	*90.40%*
Студенти редовно обучение с карта ISIC				
1 месец - 1 линия	52	9	*83.2*	*89.18%*
1 месец - метро	78	9	*124.8*	*92.79%*
1 месец- всички линии	140	21.5	*224*	*90.40%*
Докторанти				
1 месец - 1 линия	52	16	*83.2*	*80.77%*
I месец - метро	78	16	*124.8*	*87.18%*
1 месец - всички линии	140	35	*224*	*84.38%*
Ученици				
1 месец - 1 линия	52	9	*83.2*	*89.18%*
1 месец - метро	78	9	*124.8*	*92.79%*

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.

I месец - всички линии	140	20	*224*	*91.07%*
ученици без родителски грижи: 1 месец- всички линии	140	5	*224*	*97.77%*
1 месец - всички линии, закупена с месечна карта за всички линии по редовна тарифа, персонализирана за родител/настойник	140	10	*224*	*95.54%*
Приемен родител по чл. 21, ал. 1, т.11 а- 1м. ВЛ	*140*	*6*	*224*	*97.32%*
Чл. на семейства на работещи в ГТ	*140*	*26*	*224*	*88.39%*
Ветерани от войните	104	0	*166.4*	*100.00%*
Военноинвалиди	104	0	*166.4*	*100.00%*
Военнопострадали	104	0	*166.4*	*100.00%*
Държавни служители е МВР	*104*	*0*	*166.4*	*100.00%*
Държавни служители в ДАНС	*104*	*0*	*166.4*	*100.00%*
Хора с увреждания с намалена работоспособност:				
от 50% до 70,99%	104	20	*166.4*	*87.98%*
от 71 % до 90%	104	6	*166.4*	*96.39%*
над 90 % без право на чужда помощ	104	6	*166.4*	*96.39%*

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.

над 90 % с право на чужда помощ, ползващ придружител	104	8	*166.4*	*95.19%*
над 90 % с право на чужда помощ, неползващ придружител	104	6	*166.4*	*96.39%*
Хора с увреждания до 18 г. с 50 % и над 50 % вид и степен на увреждане	104	6	*166.4*	*96.39%*
Пенсионери ГТ - пожизнена	*104*	*0*	*166.4*	*100.00%*
Общински служители	*104*	*0*	*166.4*	*100.00%*
Почетен гражданин на София - ВЛ	*104*	*0*	*166.4*	*100.00%*
Дете до навършени 7 години	*104*	*0*	*166.4*	*100.00%*
Куче водач и обучаващ	*208*	*0*	*332.8*	*100.00%*
Среден процент отстъпка				87.80%

Определената цена на еднократно пътуване е база за образуване на цената на превозните документи по формулата:

Цп =Цх(1 -к)хn

където: Цп - цената на съответния превозен документ;

Ц - цената на еднократно пътуване;

к - процент отстъпката за съответния превозен документ;
n - брой пътувания за съответния превозен документ, заложени в "Инструкция за отчитане на превозените пътници и приходи от трамвайния, тролейбусния и автобусния транспорт и метро на база продадени 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.

Съгласно предоставени данни от страна на „Център за градска мобилност“ ЕАД за 2019 г. и 2020 г. най-често използваният превозен документ е абонаментна карта по преференциална тарифа (42,2%), следван от абонаментна карта по редовна тарифа (29,2%), картата за еднократно пътуване (11,8%) и талоните за десет пътувания за един пътник (9,8%). Картата за еднократно пътуване в 94,9% от случаите се използва без прекачване, а едва 5,10% от случаите са с едно прекачване. Данните са показателни, че билет за време ще осигури по-справедлив начин за таксуване на пътниците в обществения градски транспорт, тъй като цената за него ще се определя на времето за пътуване, без значение от броя на прекачванията и използваните видове транспорт (метро, автобусен, трамваен или тролейбусен). След внимателен анализ на тези данни, може да се направи следното предложение: въвеждане на билет за 30 минути и за 60 минути, които да отчитат броя на пътувания с прекачване за 30 минути, съответно за 60 минути. Те заместват действащата карта за еднократно пътуване, както и талона за 10 пътувания за един пътник. При този вариант може да се отчете и използва потенциал за привличане на допълнителни пътници от лицата, ползващи автомобил за придвижване в града, които са посочили в проведените анкетни проучвания, че при въвеждането на нови превозни документи биха започнали да използват обществения градски транспорт. Така може да се реализира социален ефект за пътниците, свързан с икономии на разходи и време, както и икономически ефект за операторите. Освен това в този потенциал могат да бъдат включени и пътувания, които до момента са били гратис.

Въвеждането на билет за време от 60 минути без да се направят промени в цените и условията за ползване на останалите документи за пътуване с обществен транспорт в София, няма да има потенциал да предизвика допълнително търсене на превозни услуги и няма да може да привлече нови пътници, които да започнат да пътуват с обществен транспорт.

Въвеждането на билет за 60 минути и цена от 2,20 лв. ще доведе основно до преразпределяне на настоящите пътуващи с обществен градски транспорт. Билетът за време ще бъде предпочетен от пътуващите към настоящия момент с карти за еднократно пътуване (1,60 лв.) и извършващи прекачвания от едно превозно средство на друго. Съгласно данните от Обобщен доклад от провеждане на специализирано анкетно проучване за разпределението на пътуванията и нагласите на пътуващите и ползващите синя/зелена зона на територията на Столична община от 2020 година, малко над 5 % от пътуванията с еднократен билет от 1,60 лв. са с прекачване от едно превозно средство на друго.



Разпределение на пътуванията с еднократен билет от 1,60 лв., според броя на прекачванията

Икономическият ефект от увеличеното търсене на превозни услуги, използвайки изходните данни за 2019 г. би бил в рамките на 4,6 и 9,2 млн. лева, а при база 2020 г. - между 2,4 и 4,9 млн. лв.

В допълнение към това, икономически ефект от въвеждането на почасови билети и стартирането на електронната система за таксуване, може да се реализира и от т.нар. „пропуснати ползи". На базата на цитираното вече анкетно изследване 2,6% от пътниците се возят гратис. Следователно, средногодишно се извършват допълнително 2,9 млн. пътувания, от които могат да се привлекат между 10 и 20%, което би довело да увеличаване на размера на приходите на база 2020 г. от порядъка на 300-500 хил. лв.

Потенциалът за привличане на допълнителни пътници, може да се реализира от декларираните, че при въвеждане на почасово пътуване биха ползвали обществен градски транспорт. Техният потенциален годишен брой е в рамките между 4,5 и 9,2 млн. пътника, на база 2019 г. и при база за сравнение на данните за 2020 г. - между 1,1 и 2,2 млн. пътника.

Социалния ефект за ползващите еднократни пътувания при въвеждане на почасови билети бил в рамките 600-700 хил. лв. на база 2020 г. и 1,0-1,2 млн. лева при база 2019 г. (това е т.нар. „потребителски излишък", който би се реализирал от лицата, ползващи еднократни билети и билети с прекачване).

Съгласно данните за 2020 г. и направените изчисления, въвеждането на билет с цена от 2,20 лв. и времетраене от 60 минути и последвалото преразпределение на пътуващите ще доведе до намаляване на броя на пътниците ползващи към настоящия момент еднократни карти за пътуване (1,60 лв.) в размер на 664 376 пътника годишно. Ако използваме

статистическите данни от 2019 г. изчисленията показват, че пътниците ползващи еднократни карти за пътуване (1,60 лв.) с обществен транспорт ще намалеят с 1 231 382 пътника годишно, като те ще започнат да използват при пътуване билета за време от 60 минути и цена от 2,20 лв.

Видове превозни документи	**Единична цена**	**по данни за 2020 г.**	**по данни за 2019 г.**
		брой	**брой**
Общ брой закупени билети за еднократно пътуване	1,60	**13 951 909**	**25 859 039**
Брой пътници ползващи еднократни билети		**13 287 532**	***24 627 656***
без прекачване		12 623 156	*23 396 273*
с прекачване		664 377	*1 231 383*
Карта с талони за десет еднократни пътувания за един пътник	1,20	**9 081 490**	**14 605 910**
без прекачване		7 281 555	11 711 045
с прекачване		899 968	1 447 433

Разпределение на броя пътници, ползващи еднократни карти за пътуване

При пътуващите с карти с талони от десет еднократни пътувания не се очаква да има преразпределяне на пътници, тъй като за едно пътуване с прекачване ще са необходими два талона с цена от 1,20 лв., които са на обща стойност от 2,40 лв. (2х1,20 лв.), а предлаганият 60 минутен билет ще е на стойност от 2,20 лв. Разликата от 0,20 лв. е пренебрежимо малка

и не се очаква да предизвика съществена промяна в поведението и предпочитанията на пътниците, които сега ползват карта с талони за десет пътувания.

Видове превозни документи	ена	Брой пътници (база 2020 г)	Брой пътници (база 2019 г.)
Еднократен билет и билет за пътуване за време			
а) Еднократен билет	,60	12 623 156	23 396 273
б) Билет за 60 минути	,20	664 377	1 231 383
Карта с талони за десет еднократни пътувания за един пътник- запазват се спрямо базовата година	2,00	908 149	1 460 591

Прогнозно разпределение на пътниците ползващи еднократни карти за пътуване и билет за 60 мин., без да се отчита потенциала за привличане на нови пътници (брой пътници)

В резултат на посочените по-горе данни, може да се направи извод, че въвеждането на електронната система за таксуване би довела до увеличаване на потенциалния брой ползватели на обществения градски транспорт в СО между 300-500 хил. пътника годишно, което ще компенсира и пропуснатите ползи. Билетът за време от 60 минути (на цена 2.20 лв.) ще привлече пътниците, които понастоящем ползват картите за еднократно пътуване от 1,60 лв. и пътуващи с прекачване от едно превозно средство на друго. Същевременно има потенциал да привлече повече допълнителни пътници от пътуващите с автомобили като по този начин да реализира положителен паричен поток от т.нар. „пропуснати ползи", а именно:

Пътуващи гратис	Процент	ена	Брой карти (база 2020 г.)	Брой карти (база 2019 г.)

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.

Пропуснати ползи - гратис 2,6%-процент от еднократните пътувания	2 2,03%	,60	2 927 761	5 426 433
Оптимистично 20% да си купят превозен документ	2 0%	,60	58 5 552	1 085 287
Реалистично 10% да си купят превозен документ	1 0%	,60	29 2 776	54 2 643

Прогнозно разпределение на пътуващите гратис с обществения транспорт (брой пътници)

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

Приемането на предложения проект на *Наредба* е продиктувано преди всичко от необходимостта от провеждането на нова тарифна политика, както и промени на условията за пътуване с обществения транспорт на територията на Столична община. Сред основните цели могат да бъдат посочени:

- стъпка към постигането на устойчива мобилност като способност да се задоволят транспортните потребности на гражданите по начин, който е най-малко вреден за околната среда;
- обезпечава на част от необходимите приходи от превозна дейност за компаниите за градски транспорт;
- повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт;
- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт;
- повишаване на качеството и удобството на услугите на масовия градски транспорт чрез въвеждане на нови превозни документи и услуги;
- намаляване на автомобилите в градската среда чрез привличане на повече пътници в масовия градски транспорт на Столична община.

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.

III. ФИНАНСОВИ И ДРУГИ СРЕДСТВА, НЕОБХОДИМИ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА НОВАТА УРЕДБА (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 3 от Закона за нормативните актове):

Необходимо е да бъде извършен кратък анализ на финансовата ситуация към момента, като в последните години основен ефект върху системата имат пандемичната ситуация и значителното повишение на цената на енергоносителите.

След последната актуализация на Наредба за реда и условията за пътуване с обществен градски транспорт на територията на Столична община през 2016 година, осигуряваща на гражданите по-атрактивни превозни документи, както и с подобряването на обслужването в градския транспорт на територията на Столична община посредством поетапната смяна на старите и амортизирани превозни средства с нови, последва увеличение на интереса на гражданите и гостите на столицата към използването на обществения транспорт. Тези реформи доведоха и до увеличение на приходите от продадени превозни документи като през 2016 година е отчетено увеличение в размер на 15% спрямо предходната година, през 2017 година увеличението е 8% спрямо предходната година, през 2018 година- 4% спрямо 2017 година, а през 2019 година продажбите са с 3% повече спрямо 2018 година. За първите два месеца от 2020 година тази тенденция се запази и приходите са с 3% повече спрямо същия период на 2019 година.

С настъпилата през месец март 2020 год. COVID криза и обявеното извънредно положение в страната, транспортният сектор бе един от най-засегнатите. Като резултат от предприетите от правителството действия по овладяване на кризата и издадените заповеди на Министъра на здравеопазването относно обявената извънредна епидемична обстановка, считано от обявяването на извънредно положение на територията на Република България на 13.03.2020г, както и с последвалите заповеди в т.ч. и към настоящия момент, с които се въвеждат и изменят противоепидемични мерки в условията на извънредна епидемична обстановка, броят на пътниците продължава да е в пъти по-малък. Затварянето на учебните заведения и детските градини, преминаването към обучение от разстояние в електронна среда за учениците, както и изпълнението на поставените изисквания към работодателите за въвеждане на дистанционна форма на работа за техните служители оказват значително влияние върху намаляване броя на ползващите услугите на обществения градски транспорт на територията на Столична община, съответно желаещите да закупят превозни документи. Въпреки тежките условия и последици от работа в кризисната ситуация Столична община продължи да осигурява транспортната услуга.(В този смисъл от началото на 2021 г. са следните заповеди №№ РД-01-52/26.01.2021 г., РД-01-173/18.03.2021 г., РД-01-274/29.04.2021 г., РД-01-375/27.05.2021 г., РД-01-647/29.07.2021 г., РД-01-712/19.08.2021 г., РД-01-748/02.09.2021 г., РД-01-856/19.10.2021 г., РД-01-890/03.11.2021 г. РД-01-973/26.11.2021 г. РД-01-977/26.11.2021 г. на министъра на здравеопазването). Поредицата от т. нар. локдауни през 2020 г., респективно през 2021 г. доведе до спад на икономическата активност, последван от кратки периоди на възстановяване и отново спадове. Към

настоящият момент данните показват, че не е налице възстановяване на нива от преди кризата.

Към края на 2021 г. се наблюдава тенденция за спад на пътуванията, както следва:

2020 год. спрямо 2019 г. спадът в пътуванията е - 26,17% (общо за цялата година);

2021 год. спрямо 2019 год.: - 27,25% (общо до октомври 2021 спрямо общо до октомври 2019 год.), което води до значителни финансови загуби за транспортните оператори. Въпреки осреднения процент на спада на пътуванията към октомври, през някои от месеците в посочения период спадът достига 70%.

Другата причина за генерирането на загуби е увеличението на разходите за енергоносители и консумативи, а именно:

За 2021 г. при „Столичен електротранспорт" ЕАД увеличението на разходите за електроенергия спрямо 2020 година е с 3 милиона лева, а при „Метрополитен" ЕАД увеличението на разходите за електроенергия спрямо 2020 година е с 8 милиона лева. Очакванията за 2022 година са при „Столичен електротранспорт" ЕАД да се увеличат разходите за електроенергия до над 30 милиона лева, а „Метрополитен" ЕАД до над 33 милиона лева.

За 2021 г. при „Столичен автотранспорт" ЕАД увеличението на разходите за горива спрямо 2020 година е с 10 милиона лева. Очакванията за 2022 година са разходите за горива да нараснат до 20 милиона лева за природен газ и до 14,5 милиона за дизелово гориво.

В контекста на всичко това, през последната година Столична община - направление „Транспорт и градска мобилност", ЦГМ ЕАД и вътрешните транспортни оператори извършиха реформиране и оптимизация и предприеха редица мерки за увеличаване на привлекателността на градският транспорт и неговата приоритизация пред останалите начини на придвижване в града. Всичко това бе извършено на база реални данни от въведената нова аналитична система за оптимизация на градският транспорт в средата на 2021г. Системата дава реална информация от натоварването с пътници на всяка линия, благодарение на инсталираните камери във всяко превозно средство. Тя (системата) има възможност за определяне на времеви период, ден от седмица, сегмент от маршрута (от спирка – до спирка), часови диапазон и др. опции. Освен тези функции, благодарение на свързаността на системата с GPS –локализаторите в превозните средства, се получват данни от движението на превозните средства по маршрута им, като скорост, задръжки, закъсения, избързване, трафик и др. Благодарение на функционалностите на системата и постоянни огледи на терен бяха взети координирани решения с което започна сериозна реформа и качествено подобрение в обслужването:

1. **Увеличаване на привлекателността на градският транспорт и неговата приоритизация пред останалите начини на придвижване в града, а именно:**

- реализирахме четири пакета от мащабни промени в маршрутната мрежа на наземните линии в мрежата на градският транспорт, която засегна почти 40% тях, в експлоатация бяха пуснати нови линии, осигуряващи удобни връзки.

- от конкретни данни за натоварване с пътници по линии в определени дни и часови диапазони установихме използваемостта на всяка линия. На база анализа извършихме над 100 конкретни оптимизации в разписанията на градският транспорт, което доведе до 5% намаляване на транспортната задача, без това да влоши транспортната обезпеченост за гражданите. Част от тези икономии се използваха за пускането на нови линии, а другата беше отразена в намаляване в разходите за енергоизточници и персонал в транспортните оператори.

- на база данните от реалното движение на градският транспорт в конткретни дни и часови диапазони извършихме ускорение в движението на 70% от наземните линии в градският транспорт, с което увеличихме експлоатационната скорост на линиите с 25%. Допълнително преразпределихме времената на пътуване за линиите, което доведе с до 30% по-добро изпълнение на графика.

- на база данните от задръжките и забавянията в движението на превозните средства предприехме конкретни мерки за приоритизация на движението на градските линии на 20 локации, чрез реализиране на обособени трасета, промени в организацията на движение на кръстовища, промени в светофарни уредби и др.

- извършеният синхрон на линии, даде възможност в общите им участъци да постигнем равномерен интервал на обслужване.

- от 2021 година във всички превозни средства са с инсталирани устройства от новата тикет система, с което започна реформа и модерницация в начините и възможносите за разплащане (предплатен онлайн билет, дебитна/кредитна карта, виртуален портфейл, интернет сайт и др.

2. **Извършени оптимизации по дружества от 2019 до момента**

Успоредно с това, в ход е мащабна реформа на организацията на работа и оптимизация на трудовите процеси и персонала във вътрешните дружества:

- **„Столичен Автотранспорт“ ЕАД**

1./ Доставка на нови превозни средства

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.

От началото на 2019 год. до момента дружеството е подновило парка, чрез доставка на 87 нови автобуса с еконорма на двигателите – Евро 6, от които 82 бр. са на природен газ. Инвестицията в подвижен състав е в размер на близо 42,5 млн. лв. С нея за ползвателите на услугите се постигат:

- подобряване на екологичната обстановка – всички новодоставени автобуси са с най-висок екологичен клас – Евро 6 и годишно се спестяват над 1 500 тона вредни емисии, като до края на годината се очаква доставка на още 52 електробуса и намаление с още 250 тона годишно от 2023 година.

- подобряване качеството на транспортното обслужване, чрез доставка на нови, климатизирани автобуси, които са включени в Програмата на София за справяне с климатичните промени, като към края на 2022 година броя на климатизираните автобуси се очаква да бъде 465, а процента ще достигне 76,2 % от всички возила.

- подобряване на достъпността – всички новодоставени автобуси са нископодови, пригодени за хора с увреждания, като към края на 2022 година броя се очаква да бъде 515 – над 84 % от всички возила.

- постигната е диверсификация на горивната база на возилата, с която малко градове в Европа могат да се сравняват.

2./ Оптимизация на персонал

- През 2016 година, бе извършено цялостно преструктуриране на дружеството, постигнато е покриване на всички законови изисквания, изградени са структури за финансов контрол, управление на риска и вътрешен одит;

- В периода 2019 – 2022 година необходимия персонал е функция на транспортната задача и въпреки ежегодното увеличение на заплатите с 10 %, разходите за възнаграждения в дружеството са увеличени едва с 24 %.

- **Столичен електротранспорт ЕАД**

1. Доставка на нови превозни средства

- Тролейбусният парк е обновен на 87% чрез доставка на:

- 80 бр. нови съчленени тролейбуси по Оперативни програми;
- 30 бр. единични тролейбуси, закупени от Дружеството чрез кредит от ЕБВР.

➢ Изцяло нов електробусен парк от 45 бр. електробуси и 16 бр. зарядни станции за тях, от които:

- 30 бр. с 10 зарядни станции са доставени по Оперативна програма "Околна среда";
- 15 бр. с 6 зарядни станции са закупени от Дружеството чрез кредит от ЕБВР, като е предвидена възможност за доставка на още 12 бр. електробуса.

➢ Доставка на 38 нови съчленени трамвайни мотриси, доставени по Оперативни програми, като 5 от тях са закупени от Столична община.

Всички посочени превозни средства са с възможност за рекуперация на ел.енергия.

2. Оптимизация на персонал

➢ През последните години административния, сервизен и друг персонал е намален с **272** броя.

➢ Редуцирането на този персонал е постигнато поетапно, като не се назначават служители и работници на освободени позиции, където е възможно, а функциите се разпределят/съвместяват от наличния персонал. Тази практика продължава и в момента. Поради тази причина, а и с оглед запазване на социалния мир, съкращения на персонал не са извършвани.

➢ От началото на 2020 г. дружеството разшири обхвата на дейността си чрез поетапно поемане обслужването на 6 електробусни линии, което наложи допълнително разкриване на работни места за водачи на електробуси. Предстои и въвеждането на 73-та линия. В тази връзка бяха пуснати в експлоатация 45 електробуса. За тяхната поддръжка не е назначаван допълнително технически и помощен персонал (около 20 души). Икономията е около 569 хил.лв. годишно.

3. Инсталирано/подменено е LED осветление в над 90% от превозните средства. Сменено е с LED изцяло осветлението в едно депо (ТБ депо "Надежда"- 2015г.) и

8 броя токоизправителни станции. Всички дефектирали осветителни тела се подмянат с LED такива.

4. Изградени са фотоволтаични системи в 3 токоизправителни станции /ТИС/ за собствени нужди (на шинната система +/- 600 V на ТИС) – 2016г.

5. *Преоценка на подвижния състав на Дружеството*

Отчитайки доставката на нови ЕПС и екплоатационната задача на Дружеството, съгласувано със Столична община, се извършва отчисление на амортизиран подвижен състав, като се вземат предвид изминатия пробег, действащите норми за междуремонтен пробег и остатъчна стойност на трамвайните мотриси и тролейбуси, както и извършване на ремонти, които да гарантират пробег до окончателно изхабяване на возилата. Бракуваните возила се използват за резервни части и/или се продават на скрап, което води до допълнителни приходи и значителни икономии на Дружеството. В резултат от брака са реализирани допълнително 295 хил.лв. през 2020 г. и 936 хил.лв. през 2021 г.

6. Аутсорствани са дейности, свързани с охрана и почистване, от което Дружеството реализира средногодишно икономии в размер на 1,1 млн.лв.-1,2 млн.лв., с оглед ангажиментите, произтичащи от КТД (заплати, работно и специално облекло, социални плащания и др.) Освен това при възникване на щети, същите се поемат от фирмите, което е допълнителна икономия за компанията.

7. Постигната е договореност с ЕБВР за разрочване на гланицата по кредита за доставка на електробусите, което облекчи разходите през 2021 г. с 1,9 млн.лв.

- **Метрополитен ЕАД**

1. Оптимизация на разхода за ел.енергия

- Със заповед през нощта от 00,30 ч. до 4,30ч на метростанциите, където не се извършват ремонтни работи или профилактики се включва само аварийно осветление. Ел.енергията за тягови нужди е над 94% от общата енергия. Останалата ел. енергия е за системите за управление и безопасност, вентилационните уредби на основната и местните вентилации и помпените станции. Икономията от горния режим на осветление е около 24 хил.лв месечно или около 288 хил.лв. годишно.

На годишна база за 2022г ефектът от тази оптимизация възлиза на 976 хил.лв,

- Намаление на разхода на ел.енергия вследствие модернизиранизацията на 8 от най-старите влакове и въвеждането им в експлоатация в края на 2021 г и януари 2022г. Тези влакове са с асинхронни двигатели на Хитачи, които при движение по инерция или в спирачен режим работат като генератори на ток, които се консумира от останалитетези влакове по трасето. Това води до намаление на разхода на енергия с 22% по-малъко в сравнение с останалите няколко влака, които не са модернизирани. Всички други 40 влака са с асинхронни двигатели на Хитачи и горния ефект е реализиран много преди 2021г. Ефектът от намаления разход на енергия от внедряването на новите 6 модернизирани влака през 2022г ще се изрази в: 6:52 = 0.115 х0,22х 2,8млн.лв месечно = 71хил.лв. месечно. В годишно измерение ефектът е 850 хил.лв.

2. *Оптимизация на персонал*

През първото полугодие на 2021 г. няма намаление, а има нарастване на персонала вследствие комплектоването с кадри на трасето „МС Красно Село - МС Горна Баня" въведено в експлоатация на 24.04.2021г.

От лятото на 2021 г. персоналът е намален с 22 бр , като през втората половина на 2021 г. са освободени общо 72 служителя.

3. *Намаление на пробега*

Вследствие оптимизация на графиците в т.ч. с отпадане на нулев пробег, оставяне на влакове за нощуване в края на линиите и поради това намаление на пробега при зареждане на трасето от депото с първите влакове сутрин и др пробега е намален с около 97 хил.км годишно извън маршрутния, В резултат вместо 6 156 км разчетения пробег за 2022г е за 6 049 000 км, а с последната корекция на годишния пробег 5 973км. Това води до намаление на разходите за транспортна задача с около 3,971 млн.лв. годишно.

На „Център за градска мобилност" ЕАД по силата на договор със Столична община е възложено осъществяването на дейностите по организация, управление, контрол, отчитане и окачествяване 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.

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.

„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 СО 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 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, окачествяването и заплащането на извършената работа.

Финансовата обосновка на определените с тарифната политика цени на превозни документи е пряко обвързана с приетата за съответната година Икономическа рамка.

Изборът на вид транспорт от пътниците зависи от няколко фактора, като време за пътуване, необходимост от прекачване, обща цена, комфорт на пътуването и надеждност.

Въвеждането на нови тарифни продукти, които да отчитат пропътуваното време и/или разстояние ще допринесат от една страна за по-справедливо таксуване на реално използваната от пътника транспортна услуга, а от друга ще повишат приходите на системата на обществения транспорт, а оттам и качеството на транспортното обслужване.

За да бъде реализиран съществен социален ефект за гражданите, както и положително икономическо въздействие по отношение на предлаганите услуги, които да

отговарят на очакванията на потребителите, е необходимо преразглеждане на цялостната тарифна политика и оптимизиране на предлаганите абонаментни превозни документи.

При разработването на предложенията за нови тарифни продукти и формирането на техните цени са следвани следните принципи:

- **Устойчиво развитие**: Осигуряване на необходимите приходи за устойчиво функциониране и развитие на обществения транспорт.
- **Справедливо тарифиране**: Заплащане на услугата според честотата и времето на пътуване.
- **Конкурентоспособност**: Цените на превозните документи следва да са конкурентни спрямо възможните алтернативи, което означава, че те трябва да осигуряват оптимален баланс между качеството и цента на услугата.
- **Осигуряване на услуга на социално поносима цена** за някои категории пътници.
- **Намаляване на дела на пътуванията с лични автомобили** на територията на общината.

Предложението за нови тарифни продукти се базира на информация за пътуванията, разходите и приходите в системата на обществения транспорт на територията на Столична община, която се съдържа в:

- План за устойчива градска мобилност 2019 - 2035 г. („ПУГМ“);
- Междинен доклад към План за устойчива градска мобилност;
- Обобщени доклади от провеждане на специализирано анкетно изследване за разпределението на пътуванията и нагласите на пътуващите и ползващите синя/зелена зона на територията на Столична община (2020 г. и 2021г.);
- Икономически рамки на обществения транспорт за 2019 и 2020г. и деветмесечието на 2021г.;
- Издадени превозни документи и реализиран приход по видове за 2019г. и 2020г. и 2021г.

Основната цел на направения анализ е да се дефинират и анализират предложения за въвеждане на нови тарифни продукти за пътуване с обществен транспорт на територията на Столична община, които да съдействат за повишаване на търсенето на обществени пътнически превози в града и да се оцени тяхното въздействие по отношение на обема на

превозите, пътникопотока и прогнозните приходи от продажби на съответните тарифни документи.

Следва да бъде отбелязано и че прогнозите са разработени в условията на външни фактори, влияещи върху поведението на потребителите, свързани с усложнената епидемична обстановка (по-малък брой пътувания, поради дистанционна работа/обучение, по-малко посещения от туристи, чийто основни превозни документи са еднократните и краткосрочните карти, отказ или ограничено ползване на обществения транспорт, което рефлектира в избора на превозен документ).

Предвид спецификите в развитието на града, които са отразени и в приетия ПУГМ, спецификите на пространствената структура и демографското развитие на града, предопределени от неговата радиално-кръгова структура, както и неразвитите вторични градски центрове, водят към моноцентрично развитие и затруднено райониране. Освен това, изследванията показват, че голяма част от пътуванията преминават през центъра на града, вкл. транзитно. Нещо повече, съществуващата структура на уличната мрежа, преобладаващо широките и сравнително добре изградени радиални трасета не предполагат обособяването на вторични центрове и възможности за надеждно райониране. От друга страна, предвидените в устройствените планове рингови и тангенциални трасета не са доизградени. Всичко това очертава значителни затруднения за прилагане на адекватна тарифна система за градски обществен транспорт, базирана на изминато разстояние.

На базата на тези аргументи и с оглед постигането на целите на ПУГМ и ефективното използване на внедрената автоматизирана система за таксуване на пътниците, както и основавайки се на опита на други европейски градове със сходна пространствена структура и численост на населението са изготвени следните нови тарифни предложения:

КРАТКОСРОЧНИ ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ	**НОСИТЕЛ**	**ЕНА лв./**
30 плюс - Билет, позволяващ прекачвания в рамките на първите 30 минути	**електронен**	**.60**
60 плюс - Билет, позволяващ прекачвания в рамките на първите 60 минути	**електронен**	**.20**

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.

Билет за еднократно пътуване за метро	**хартиен**	**.60**
Билет за еднократно пътуване, продаван от водач	**хартиен**	**.00**
Билет за еднократно пътуване, продаван от контрольор по редовността на пътниците	**хартиен**	**0.00**
Еднодневна карта	**електронен/ хартиен**	**.00**
Еднодневна карта с агрегация	**електронен**	**.00**
24 часова карта за всички линии, вкл. нощен транспорт	**електронен**	**.00**
Еднодневна карта за всички линии - „Зелен билет"	**електронен/ хартиен**	**.00**
Нощна карта	**електронен/ хартиен**	**.00**
Карта София - тридневна карта за всички линии, даваща право на отстъпки в туристически и търговски обекти	**електронен**	**0.00**
72 часова карта за всички линии, вкл. нощен транспорт	**електронен**	**5.00**
Карта за календарна седмица с агрегация (5 поредни еднодневни карти с агрегация)	**електронен**	**0.00**

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.

Билетите за пътуване с прекачване дават възможност за осъществяване на едно пътуване с неограничен брой прекачвания в рамките на интервала на валидност – 30 или 60 минути. Следва да се отбележи, че при таксуване в 29-тата минута след първото таксуване, респективно в 59-тата минута, то пътникът ще може да завърши пътуването си до желаната спирка по тази линия.

Новите превозни документи, позволяващи прекачване ще реализират съществен социален ефект за пътниците, както и положително икономическо въздействие по отношение на предлаганите услуги, тъй като ще насърчат използването на обществения транспорт и ще отговарят на очакванията на потребителите.

Възможността за осъществяване на прекачване в рамките на 30, респ. на 60 минути ще гарантира на пътника, че ще може да завърши своето пътуване без да се притеснява, че заложеният лимит от време може да изтече по време на пътуването.

Запазва се билета за еднократно пътуване на хартиен носител, но този превозен документ няма да позволява прекачване.

Запазва се и цената от 4,00 лв. на еднодневната карта с агрегация, която 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. 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. Въведеният нов превозен документ – карта за 24 часа ще даде възможност за използването и на нощния обществен транспорт.

Въвеждането на ценови облекчения за новите категории правоимащи – Младежи до 26 години и Родители с деца до навършване на 2 годишна възраст, ползващи обезщетение при бременност и раждане, ще насърчи използването на обществения транспорт от тези категории.

Финансовият ефект от новите тарифни предложения за **краткосрочни превозни документи** ще донесе допълнителен финансов приход на **дружеството в размер от 8,5 мил. лева на годишна база:**

АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО РЕДОВНА ТАРИФА (на електронен носител)	**ЦЕНА /лв./**	
	Персонали зирани	**Неперсонали зпрани**

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.

Месечна карта за всички линии	**50.00**	**70.00**
Годишна /дванадесет месеца/ карта за всички линии, вкл. нощен транспорт	**365.00**	**600.00**
Годишна /дванадесет месеца/ карта за всички линии на вноски (вкл. нощен транспорт)		
● 1-ва вноска (3 месеца)	**150.00**	**250.00**
● 2-ра вноска (3 месеца)	**120.00**	**200.00**
● 3-та вноска (6 месеца)	**100.00**	**150.00**

ГОДИШНИ АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО ПРЕФЕРЕНЦИАЛНА ТАРИФА (на електронен носител)	**Цена /лв./**
Ученици и студенти	**200.00**
Младежи до 26 години	**250.00**
Деца до 7 годишна възраст	**0.00**
Ветерани от войните	**0.00**
Военноинвалиди и военнопострадали	**0.00**
Служители по чл. 185 от ЗМВР	**0.00**
Държавни служители по чл. 80 от ЗДАНС	**0.00**
Лица, наградени със званието "Почетен гражданин на София"	**0.00**

Електронен носител - 3.00 лв.

Стимулиране използването на по-дългосрочни превозни документи на значително по-изгодни цени е също един от акцентите на предложението. Въведените нови годишни

абонаменти на значително по-изгодни за пътниците цени, както и възможността за разсрочване на три вноски на годишния абонамент са предпоставка за повишаване привлекателността на обществения транспорт, гарантиращо устойчивото му развитие.

Финансовият ефект от новите тарифни предложения за абонаментни карти по редовна тарифа ще донесе допълнителен приход на дружеството **от 6 мил. лева. на годишна база.,** съответно от преференциални абонаментни карти допълнителния финансов приход за дружеството ще бъде **6,5 мил. лева.**

Очакваният икономически ефект от приходите от продажба на превозни документи в резултат на въведените нови тарифни продукти за пътуване възлиза на над **21 млн.лв.**

В допълнение предлагаме въвеждането на фиксирана отстъпка на месечните преференциални абонаментни карти спрямо редовната тарифа. По този начин няма да се получава дисбалансиране при евентуална промяна на цените на превозните документи по редовна тарифа.

Категория провоимащи	**Намаление спрямо редовната тарифа**
Докторанти	30 на сто
Лица, получаващи пенсия при условията на гл.У1 от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл.68, ал.1-3 от същия кодекс	50 на сто
Младежи до 26 години	50 на сто
Ученици и студенти (месечна карта)	50 на сто
Спасители на ПКСС	50 на сто
Лица с увреждания с намалена работоспособност от 50% до 70,99%	60 на сто
Лица с увреждания с намалена работоспособност над 71%, вкл. с чужда помощ, ползващи придружители	80 на сто
Лица над 68 години	80 на сто

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.

Родители с деца до навършване на 2 годишна възраст, ползващи обезщетение при бременност и раждане	80 на сто
Ученици от специализирани институции за предоставяне на социални услуги за деца и СУПЦ в структурата на Столична община	80 на сто
Приемен родител	Безплатно
Лица с увреждания до 18 годишна възраст с 50% и над 50% вид и степен на увреждане	Безплатно

Така предлаганата тарифната политика ще осигури значителен социален и икономически ефект за използващите услугите на обществения транспорт под формата на **икономии на време за пътуване**, оптимизиране на разходите за транспорт на домакинствата и повишаване на интереса към обществения транспорт, същевременно този ефект няма да бъде за сметка на понижение на планираните приходи на дружеството, респективно за операторите по транспортната задача и не би довело да влошаване на качеството на изпълнение на транспортната услуга за пътниците в обществения транспорт на столицата.

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 предложения проект на Наредба за изменение и допълнение, наред с вече изложените са:

- подобряване на качеството на услугите, предлагани от обществения градски транспорт, чрез подобряване на нормативната уредба, касаеща толкова широк кръг обществени отношения;
- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт чрез предлагането на нови превозни документи;
- повишаване на качеството и удобството на услугите на масовия градски транспорт;
- създаване на по-добра градска среда чрез привличане на повече пътници в масовия градски транспорт и по този начин намаляване на броя на автомобилите

в града;

- нормативно обезпечаване на реализацията на проекти на Столична община и общинските дружества за модернизация на обществения превоз на пътници;
- приемането на наредбата е продиктувано от нуждата от преодоляване на несъвършенства в действащата уредба, подобряване на юридическата техника и структурата на основополагащия нормативен акт, регулиращ услугите, предоставяни от Столична община, както и осъвременяване на нормативната уредба и нейното усъвършенстване;
- подобряване на нормативната уредба, уреждаща условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община;
- въвеждане на нови, по-удобни начини за ползване на обществения градски транспорт, позволяващи по-голяма достъпност и удобство;
- разширяване на възможностите за гражданите и гостите на гр. София да се възползват оптимално от най-изгодния за тях превозен документ.

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:

Съдебната практика приема, че разпоредбата на чл. 8 ЗНА ясно посочва, че „наличието на уредба на законово ниво не е пречка за създаването на норми на подзаконово ниво в същата област на обществените отношения" (***Решение № 8600 от 15.07.2021 г. на ВАС по адм. д. № 7729/2020 г., III отд.***).

Съгласно чл. 21, ал. 1, т. 25 от Закона за местното самоуправление и местната администрация общинският съвет определя условията и реда за пътуване по маршрутите на обществения градски транспорт на територията на съответната община. Този извод нееднократно е споделян и от съдебната практика. Така например в ***Решение № 8719 от 15.07.2008 г. по адм. д. № 6178/2008 г. на ВАС*** се посочва следното:

*„**Несъмнено организацията на масовия градски** транспорт **е обществен въпрос с местно значение и е предмет на регулиране от общинския съвет по силата на ЗМСМА. Въпросът за градския обществен** транспорт **е въпрос от компетентността на местния парламент.***

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.

Оспорената Наредба не регулира права и задължения на страни по гражданско правоотношение. Предмет на нейната уредба са редът и условията за превоз на пътници в градския транспорт. ***Регулирането на тази дейност е част от правомощията и задълженията на местния орган за самоуправление, които той в рамките на законовите ограничения упражнява. Всички въпроси във връзка с вида и стойността на превозните документи, организацията и реда за превозване са от компетентността на Общинския съвет.***"

Подобно становище се застъпва и в последващи съдебни решения по приложението на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията в Столична община – ***Решение № 1058 от 22.02.2017 г. по адм. д. № 5745/2016 г. на АССГ.***

На следващо място, съобразени с всички съдебни решения, касаещи действащата нормативна уредба на Столична община по отношение на условията и реда за пътуване в обществения градски транспорт на територията на Столична община. В тази връзка в изпълнение на ***Решение № 8237 от 21.12.2016 г. по адм. д. № 2685/2014 г. на АССГ*** (влязло в сила) терминът „карта за еднократно пътуване" е заменен в предложения проект на нормативен акт с „билет". В цитираното Решение съдебният състав приема, че липсва законово основание за замяна на термина „билет" с „карта за еднократно пътуване" предвид разпоредбите на действащия този момент ЗАвП, както и Регламент (ЕС) № 181/2011 г. на Европейския парламент и на Съвета от 16.02.2011 г. относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 г. В допълнение се посочва, че дейността по издаване на билети и други превозни документи предполага много строга отчетност, която не може да бъде заобикаляна и във всеки един момент подлежи на контрол по реда на Наредба № Н-18 от 2006 г. за регистриране и отчитане на продажби в търговските обекти чрез фискални устройства.

Наредбата е съобразена и със специално приложимия за автобусните превози 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. В тази връзка при определянето на цените на превозните документи в Наредбата, са съобразени със забраната за свръхкомпенсация, 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.

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.

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.

Предвидените в Наредбата цени на превозните документи кореспондират на изискванията на чл. 4, пар. 2 от Регламента за недискриминационни договорни условия – „2. Без да се засягат специалните тарифи за отделните социални групи, договорните условия и прилаганите от превозвачите тарифи се предлагат на широката общественост без каквато и да е прека или непрека дискриминация, основана на гражданството на крайния потребител или на мястото на установяване на превозвачите или продавачите на билетите в рамките на Съюза“.

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. 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 към настоящия *Доклад* проект.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

1. формуляр за частична предварителна оценка на въздействието;
2. Протокол № 10 от 31.05.2022 г. от проведена среща на Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения транспорт на територията на Столична община;
3. Калкулатор на инфлацията от НСИ за м. декември 2015 г.;
4. Калкулатор на инфлацията от НСИ за м. юни 2016 г.;
5. Калкулатор на инфлацията от НСИ за м. декември 2017 г.;
6. проект на решение на Столичния общински съвет с мотиви.

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.

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
Национален статистически институт

Калкулатор на инфлацията

За данни от предходни години използвайте ИС Инфостат

Данни **Метаданни и методология** **Доклади за качество** **Прессъобщения** **Публикации**

Базов период: месец Юли 2008 г.

Наблюдаван период: месец Декември 2015 г.

Индексът на потребителските цени
за месец Декември 2015 г. спрямо месец Юли 2008 г. е **111.1%**,
т.е. инфлацията е **11.1%**.

Контакт

Национален статистически институт
ул. "П. Волов" № 2
София 1038, България

Приемна за потребители:
Телефон: (02) 9857 111
E-mail: Info@nsi.bg

Авторски права

© 2018 | Национален статистически институт.
Лиценз за използването на статистическата информация, произвеждана и разпространявана от НСИ

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
Национален статистически институт

Калкулатор на инфлацията

За данни от предходни години използвайте ИС Инфостат

Данни **Метаданни и методология** **Доклади за качество** **Прессъобщения** **Публикации**

Базов период: месец Юли 2008 г.

Наблюдаван период: месец Юни 2016 г.

Индексът на потребителските цени
за месец Юни 2016 г. спрямо месец Юли 2008 г. е **109.9%**,
т.е. инфлацията е **9.9%**.

Контакт

Национален статистически институт
ул. "П. Волов" № 2
София 1038, България

Приемна за потребители:
Телефон: (02) 9857 111
E-mail: Info@nsi.bg

Авторски права

© 2018 | Национален статистически институт.
Лиценз за използването на статистическата информация, произвеждана и разпространявана от НСИ

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
Национален статистически институт

Калкулатор на инфлацията

За данни от предходни години използвайте ИС Инфостат

Данни **Метаданни и методология** **Доклади за качество** **Прессъобщения** **Публикации**

Базов период: месец Юни 2016 г.

Наблюдаван период: месец Декември 2017 г.

Индексът на потребителските цени
за месец Декември 2017 г. спрямо месец Юни 2016 г. е **104.0%**,
т.е. инфлацията е **4.0%**.

Контакт

Национален статистически институт
ул. "П. Волов" № 2
София 1038, България

Приемна за потребители:
Телефон: (02) 9857 111
E-mail: Info@nsi.bg

Авторски права

© 2018 | Национален статистически институт.
Лиценз за използването на статистическата информация, произвеждана и разпространявана от НСИ

ПРОТОКОЛ № 10

за проведена среща на „Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения транспорт на територията на Столична община от „Центъра за градска мобилност“ ЕАД, създаден с Решение № 349 по Протокол № 35 от 24.06.2021 година на Столичен общински съвет“

Със задача:

- да изготви Правилник за организацията и дейността си;

- 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;

- да 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 състав:

Председател: 1. Зафир Зарков;

Заместник-председател: 2. Калоян Паргов;

Членове:

3. Прошко Прошков;

4. Екатерина Йорданова;

5. Альоша Даков;

6. Борис Бонев;

7. Димитър Антов;

8. Симеон Ставрев;

9. Михаил Паргов,

Срещата се проведе на 31.05.2022г. от 10:00 часа , зала 2, ет.2, „Московска“33. (Присъствения лист е приложение № 1).

Началото бе дадено от председателя г-н Зафир Зарков, като той обясни, че „ЦГМ“ ЕАД предлагат на вниманието на членовете на комитета документ в табличен вид : „Цени на превозните документи за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община. (Приложение № 2 към настоящия протокол).

Г-н Дилчев обясни , че в този документ са обобщени всички предложения, които са дискутирани през изминалите срещи , за които се е постигнал консенсус между членовете на комитета.

Протече дискусия около предложените цени в документа „Цени на превозните документи за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община. (Приложение № 2 към настоящия протокол).

Господин Зарков предлага да се поправи допусната техническа грешка в графа „Месечни абонаментни карти по преференциална тарифа“ – „ученици и студенти“ от 50% намаление от редовната тарифа, процентът да стане 60%, съответно цената от 25 лв. да придобие вид- 20 лв.

В процеса на дискусията, членовете на комитета се обединиха около решението да се направи корекция на цената в графа „Краткосрочни превозни документи“, „билет за еднократно пътуване“ - вместо цена от 1,60 лв. да стане на цена 2.00лв. и да се премахне срокът, затова кога влиза в сила.

Членовете се обединиха около това, годишните и месечните превозни документи да се разпространяват само от „ЦГМ“ ЕАД, тъй като поради голямата комисионна, която е дължима , не е рентабилно да има за тези два документа друг издател. За останалите превозни документи може да има и алтернативни канали за продажба.

Беше обсъдено и постигнато съгласие, че след влизането в сила на изменение и допълнение на „Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт“, за превозните документи, които отпадат,

ще бъде определен гратисен срок от 6 месеца, в които гражданите да изразходват, вече отпадналите документи. Също преобладаващата част от членовете на комитета подкрепят предложението „ЦГМ“ ЕАД да бъде единственият издател на превозните документи, като в срок между 3 и 6 месеца след влизане в сила на изменената и допълнена Наредба, дружеството трябва да има техническата готовност.

На проведеното заседание на „Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения транспорт на територията на Столична община, единодушно се приема приложената в приложение №2 , тарифна политика, с направените в нея корекции.

С това бе сложен край на заседанието на работната група в 12:30 ч.

Зафир Зарков /.../

Калоян Паргов /.../

Прошко Прошков /

Екатерина Йорданова /...../

Альоша Даков /.../

Борис Бонев /...../

Димитър Антов /.

Симеон Ставрев /

Михаил Паргов /...../

Приложение №2

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

ЦЕНИ НА ПРЕВОЗНИТЕ ДОКУМЕНТИ ЗА ПЪТУВАНЕ С ОБЩЕСТВЕНИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА ТЕРИТОРИЯТА НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

КРАТКОСРОЧНИ ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ	НОСИТЕЛ	ЦЕНА /лв./
30 плюс - Билет, позволяващ прекачвания в рамките на първите 30 минути	електронен	1.60
60 плюс - Билет, позволяващ прекачвания в рамките на първите 60 минути	електронен	2.20
Билет за еднократно пътуване за системата на метро	хартиен	2.00
Билет за еднократно пътуване, продаван от водач	хартиен	2.00
Билет за еднократно пътуване, продаван от контрольор по редовността на пътниците	хартиен	40.00
Еднодневна карта	електронен/ хартиен	4.00
Еднодневна карта с агрегация	електронен	4.00
24 часова карта за всички линии, вкл. нощен транспорт	електронен	6.00
Еднодневна карта за всички линии - „Зелен билет"	електронен/ хартиен	1.00
Нощна карта	електронен/ хартиен	2.00
Карта София - тридневна карта за всички линии, даваща право на отстъпки в туристически и търговски обекти	електронен	20.00
72 часова карта за всички линии, вкл. нощен транспорт	електронен	15.00
Карта за календарна седмица с агрегация (5 поредни еднодневни карти с агрегация)	електронен	20.00

МЕСЕЧНИ АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО ПРЕФЕРЕНЦИАЛНА ТАРИФА (на електронен носител)	Намаление от редовната тарифа	ЦЕНА /лв./
Докторанти	30%	35.00
Лица, получаващи пенсия при условията на гл.У1 от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл.68, ал.1-3 от същия кодекс	50%	25.00
Младежи до 26 години	50%	25.00
Спасители на ПКСС	50%	25.00
Ученици и студенти	60%	20.00
Лица с увреждания с намалена работоспособност от 50% до 70,99%	60%	20.00
Лица с увреждания с намалена работоспособност над 71%, вкл. с чужда помощ, ползващи придружители	80%	10.00
Ученическа/и/ карта/и/ за един месец всички линии, закупена/и/ с 1 месечна абонаментна карта за всички линии персонализирана по редовна тарифа за родител/настойник/попечител	80%	10.00
Родител, ползващ отпуск за отглеждане на дете до 2 години	80%	10.00
Лица над 68 години	80%	10.00
Ученици от специализирани институции за предоставяне на социални услуги за деца и СУПЦ в структурата на СО	80%	10.00
Лица с увреждания до 18 годишна възраст с 50% и над 50% вид и степен на увреждане	100%	0.00
Приемен родител	100%	0.00
Служители, работещи по трудово или служебно правоотношение в Столичната и районните общински администрации	100%	0.00
Куче водач и обучител	100%	0.00

АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО РЕДОВНА ТАРИФА (на електронен носител)	ЦЕНА /лв./	
	Персонализирани	Неперсонализпрани
Месечна карта за всички линии	50.00	70.00
Годишна /дванадесет месеца/ карта за всички линии, вкл. нощен транспорт	365.00	600.00
Годишна /дванадесет месеца/ карта за всички линии на вноски (вкл. нощен транспорт)		
- 1-ва вноска (3 месеца)	150.00	250.00
- 2-ра вноска (3 месеца)	120.00	200.00
- 3-та вноска (6 месеца)	100.00	150.00

ГОДИШНИ АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО ПРЕФЕРЕНЦИАЛНА ТАРИФА (на електронен носител)	Цена /лв./
Ученици и студенти	200.00
Младежи до 26 години	250.00
Деца до 7 годишна възраст	0.00
Ветерани от войните	0.00
Военноинвалиди и военнопострадали	0.00
Служители по чл. 185 от ЗМВР	0.00
Държавни служители по чл. 80 от ЗДАНС	0.00
Лица, наградени със званието „Почетен гражданин на София"	0.00
Служители по чл.22 от ЗПКОНПИ	0.00

Електронна смарт карта:
- Безконтактна смарт карта, позволяваща персонализация - 3.00 лв.
- Безконтактна хартиена карта - 1.00 лв.

ВНОСИТЕЛИ:

Зафир Зарков

Борис Банов

Трошко Трошков

Христос Христов

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.

СТОЛИЧНА ОБЩИНА
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

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

ПРОЕКТ!

Р Е Ш Е Н И Е № ____

на Столичния общински съвет

от ____20__година

За приемане 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.

I. ПРИЧИНИТЕ, КОИТО НАЛАГАТ ПРИЕМАНЕТО (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 1 от Закона за нормативните актове):

От м. май 2021 г. в обществения градски транспорт на територията на Столична община („СО“) функционира новата автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение („Системата“). Тя предвижда както нови електронни канали и методи на заплащане, така и възможност за анализ и оптимизация на тарифната политика на СО.

В резултат на работата на Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на СО, избран с Решение № 349 по Протокол № 35 от 24.06.2021 г., в Столична община е постъпило писмо № СОА22-ВК66-6060/09.06.2022 г., с

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.

което Председателят на Комитета изпраща приетия проект на тарифна политика. В тази връзка е необходимо да се посочи следното:

Транспортният сектор в световен мащаб се намира в период на съществени промени, свързани с използването на нови технологии, продукти и услуги, които допринасят за промяна в нагласите и изискванията на клиентите. Развитите, персонализирани и интелигентни услуги за осигуряване на мобилност като електронните системи за таксуване, отразяват различните нужди на потребителите. Същевременно в Плана за устойчива градска мобилност (2019-2035 г.), приет с Решение № 379 по Протокол № 78 от 27.06.2019 г. на Столичния общински съвет, се предлагат различни мерки за стимулиране и подпомагане на местните, регионални и националните власти при постигането на целите за устойчива градска мобилност, включително за задоволяване на нуждите от мобилност на хората и бизнеса в града и неговите околности и за постигане на по-добро качество на живот. Концепцията на града за постигането на устойчива градска мобилност изисква промяна в мисленето и градското планиране, където придвижването с лични автомобили отстъпва на по-активните и масови видове транспорт, като обществения градски транспорт, пешеходното движение, колоездене и споделени автомобили. Анализът и разработването на адекватна концепция за предлагането на нови тарифни продукти трябва да отчита както техническите, така и политическите аспекти на процеса по усъвършенстването на тарифната политика на градския транспорт в столицата. Освен това, потребителите на транспортни услуги и жителите на градовете трябва да са във фокуса на вниманието по време на целия процес. От друга страна, тарифната политика трябва да обезпечава необходимите приходи от превозна дейност за компаниите за градски транспорт. Следователно, необходима е промяна в тарифната политика на обществения транспорт в града, която да обезпечи възможност за постигането на целите на плана за устойчива градска мобилност, свързани с повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт.

Въпреки множеството подобрения в обществения градски транспорт на СО през последните няколко години, той често се възприема като недобра алтернатива на личния автомобил. Изборът на вид транспорт от пътниците зависи от няколко фактора, като време за пътуване, необходимост от прекачване, обща цена, комфорт на пътуването и надеждност. Амортизацията на превозните средства също допринася за отлив на пътници. В резултат на проведена анкета сред жители на София показват, че новите превозни средства са на второ място (след прилаганата тарифа), които биха подтикнали обичайно придвижващите се с автомобил да използват градски транспорт. Тези резултати дават основание да бъдат предприети мерки, свързани с промяна на действащия модел на тарифиране, която да доведе до повишаване на потенциала за използване на обществения градски транспорт в СО от страна на жителите и гостите на града.

Понастоящем прилаганите тарифни продукти се делят на два основни групи – „карти за еднократно пътуване“ (включват картата за еднократно пътуване за един пътник на цена от 1,60 лв. и карта с талони за десет еднократни пътувания за един пътник на цена

от 12.00 лв. От друга страна, стоят „Абонаментни карти по редовна тарифа“ и „Абонаментни карти по преференциална тарифа“. Представената на Вашето внимание нова тарифна политика е изградена въз основа на разчети за себестойността на единичните пътувания, след което се прилага процент на поевтиняване на цената на абонаментните карти при предварително заложен константен брой пътувания, които се предполага, че се извършват с всеки един от абонаментните документи. Методиката за определяне на базисната себестойност за единично пътуване е възприета с Решение № 178 по Протокол № 51 от 05.04.2018 г. на Столичния общински съвет. При изчисляването на тази базисна себестойност се вземат предвид общите разходи за транспортна дейност и реализация на продажбите на превозни документи и броя пътувания, определени съгласно преброяване на пътникопотока по разписана формула, която е показана по-долу в доклада и е използвана за преизчисляване на цената за еднократно пътуване.

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

Приемането на предложения проект на *Наредба* е продиктувано преди всичко от необходимостта от провеждането на нова тарифна политика, както и промени на условията за пътуване с обществения транспорт на територията на Столична община. Сред основните цели могат да бъдат посочени:

- стъпка към постигането на устойчива мобилност като способност да се задоволят транспортните потребности на гражданите по начин, който е най-малко вреден за околната среда;
- обезпечава част от необходимите приходи от превозна дейност за компаниите за градски транспорт;
- повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт;
- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт;
- повишаване на качеството и удобството на услугите на масовия градски транспорт чрез въвеждане на нови превозни документи и услуги;
- намаляване на автомобилите в градската среда чрез привличане на повече пътници в масовия градски транспорт на Столична община.

III. ФИНАНСОВИ И ДРУГИ СРЕДСТВА, НЕОБХОДИМИ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА НОВАТА УРЕДБА (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 3 от Закона за нормативните актове):

Необходимо е да бъде извършен кратък анализ на финансовата ситуация към момента, като в последните години основен ефект върху системата имат пандемичната

ситуация и значителното повишение на жената на енергоносителите.

След последната актуализация на Наредба за реда и условията за пътуване с обществен градски транспорт на територията на Столична община през 2016 година, осигуряваща на гражданите по-атрактивни превозни документи, както и с подобряването на обслужването в градския транспорт на територията на Столична община посредством поетапната смяна на старите и амортизирани превозни средства с нови, последва увеличение на интереса на гражданите и гостите на столицата към използването на обществения транспорт. Тези реформи доведоха и до увеличение на приходите от продадени превозни документи като през 2016 година е отчетено увеличение в размер на 15% спрямо предходната година, през 2017 година увеличението е 8% спрямо предходната година, през 2018 година- 4% спрямо 2017 година, а през 2019 година продажбите са с 3% повече спрямо 2018 година. За първите два месеца от 2020 година тази тенденция се запази и приходите са с 3% повече спрямо същия период на 2019 година.

С настъпилата през месец март 2020 год. COVID криза и обявеното извънредно положение в страната, транспортният сектор бе един от най-засегнатите. Като резултат от предприетите от правителството действия по овладяване на кризата и издадените заповеди на Министъра на здравеопазването относно обявената извънредна епидемична обстановка, считано от обявяването на извънредно положение на територията на Република България на 13.03.2020г, както и с последвалите заповеди в т.ч. и към настоящия момент, с които се въвеждат и изменят противоепидемични мерки в условията на извънредна епидемична обстановка, броят на пътниците продължава да е в пъти по-малък. Затварянето на учебните заведения и детските градини, преминаването към обучение от разстояние в електронна среда за учениците, както и изпълнението на поставените изисквания към работодателите за въвеждане на дистанционна форма на работа за техните служители оказват значително влияние върху намаляване броя на ползващите услугите на обществения градски транспорт на територията на Столична община, съответно желаещите да закупят превозни документи. Въпреки тежките условия и последици от работа в кризисната ситуация Столична община продължи да осигурява транспортната услуга.(В този смисъл от началото на 2021 г. са следните заповеди №№ РД-01-52/26.01.2021 г., РД-01-173/18.03.2021 г., РД-01-274/29.04.2021 г., РД-01-375/27.05.2021 г., РД-01-647/29.07.2021 г., РД-01-712/19.08.2021 г., РД-01-748/02.09.2021 г., РД-01-856/19.10.2021 г., РД-01-890/03.11.2021 г. РД-01-973/26.11.2021 г. РД-01-977/26.11.2021 г. на министъра на здравеопазването). Поредицата от т. нар. локдауни през 2020 г., респективно през 2021 г. доведе до спад на икономическата активност, последван от кратки периоди на възстановяване и отново спадове. Към настоящият момент данните показват, че не е налице възстановяване на нива от преди

кризата.

Към края на 2021 г. се наблюдава тенденция за спад на пътуванията, както следва:

2020 год. спрямо 2019 г. спадът в пътуванията е - 26,17% (общо за цялата година);

2021 год. спрямо 2019 год.: - 27,25% (общо до октомври 2021 спрямо общо до октомври 2019 год.), което води до значителни финансови загуби за транспортните оператори. Въпреки осредненият процент на спада на пътуванията към октомври, през някои от месеците в посочения период спадът достига 70%.

Другата причина за генерирането на загуби е увеличението на разходите за енергоносители и консумативи, а именно:

За 2021 г. при „Столичен електротранспорт“ ЕАД увеличението на разходите за електроенергия спрямо 2020 година е с 3 милиона лева, а при „Метрополитен“ ЕАД увеличението на разходите за електроенергия спрямо 2020 година е с 8 милиона лева. Очакванията за 2022 година са при „Столичен електротранспорт“ ЕАД да се увеличат разходите за електроенергия до над 30 милиона лева, а „Метрополитен“ ЕАД до над 33 милиона лева.

За 2021 г. при „Столичен автотранспорт“ ЕАД увеличението на разходите за горива спрямо 2020 година е с 10 милиона лева. Очакванията за 2022 година са разходите за горива да нараснат до 20 милиона лева за природен газ и до 14,5 милиона за дизелово гориво.

В контекста на всичко това, през последната година Столична община - направление „Транспорт и градска мобилност", ЦГМ ЕАД и вътрешните транспортни оператори извършха оптимизация и предприеха редица мерки за увеличаване на привлекателността на градският транспорт и неговата приоритизация пред останалите начини на придвижване в града. Всичко това бе извършено на база реални данни от въведената нова аналитична система за оптимизация на градският транспорт в средата на 2021г. Системата дава реална информация от натоварването с пътници на всяка линия, благодарение на инсталираните камери във всяко превозно средство. Тя (системата) има възможност за определяне на времеви период, ден от седмица, сегмент от маршрута (от спирка – до спирка), часови диапазон и др. опции. Освен тези функции, благодарение на свързаността на системата с GPS –локализаторите в превозните средства, се получват данни от движението на превозните средства по маршрута им, като скорост, задръжки, закъсения, избързване, трафик и др. Благодарение на функционалностите на системата и постоянни огледи на терен

бяха взети координирани решения с които постигнахме:

3. Увеличаване на привлекателността на градският транспорт и неговата приоритизация пред останалите начини на придвижване в града, а именно:

- реализирахме четири пакета от мащабни промени в маршрутната мрежа на наземните линии в мрежата на градският транспорт, която засегна почти 40% тях, в експлоатация бяха пуснати нови линии, осигуряващи удобни връзки.

- от конкретни данни за натоварване с пътници по линии в определени дни и часови диапазони установихме използваемостта на всяка линия. На база анализа извършихме над 100 конкретни оптимизации в разписанията на градският транспорт, което доведе до 5% намаляване на транспортната задача, без това да влоши транспортната обезпеченост за гражданите. Част от тези икономии се използваха за пускането на нови линии, а другата беше отразена в намаляване в разходите за енергоизточници и персонал в транспортните оператори.

- на база данните от реалното движение на градският транспорт в конткретни дни и часови диапазони извършихме ускорение в движението на 70% от наземните линии в градският транспорт, с което увеличихме експлоатационната скорост на линиите с 25%. Допълнително преразпределихме времената на пътуване за линиите, което доведе с до 30% по-добро изпълнение на графика.

- на база данните от задръжките и забавянията в движението на превозните средства предприехме конкретни мерки за приоритизация на движението на градските линии на 20 локации, чрез реализиране на обособени трасета, промени в организацията на движение на кръстовища, промени в светофарни уредби и др.

- извършеният синхрон на линии, даде възможност в общите им участъци да постигнем равномерен интервал на обслужване.

- от 2021 година във всички превозни средства са с инсталирани устройства от новата тикет система, която дава възможност за гъвкави възможности за разплащане (предплатен онлайн билет, дебитна/кредитна карта, виртуален портфейл и др.

4. Извършени оптимизации по дружества от 2019 до момента

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.

- **„Столичен Автотранспорт“ ЕАД**

1./ Доставка на нови превозни средства

От началото на 2019 год. до момента дружеството е подновило парка, чрез доставка на 87 нови автобуса с еконорма на двигателите – Евро 6, от които 82 бр. са на природен газ. Инвестицията в подвижен състав е в размер на близо 42,5 млн. лв. С нея за ползвателите на услугите се постигат:

- подобряване на екологичната обстановка – всички новодоставени автобуси са с най-висок екологичен клас – Евро 6 и годишно се спестяват над 1 500 тона вредни емисии, като до края на годината се очаква доставка на още 52 електробуса и намаление с още 250 тона годишно от 2023 година.

- подобряване качеството на транспортното обслужване, чрез доставка на нови, климатизирани автобуси, които са включени в Програмата на София за справяне с климатичните промени, като към края на 2022 година броя на климатизираните автобуси се очаква да бъде 465, а процента ще достигне 76,2 % от всички возила.

- подобряване на достъпността – всички новодоставени автобуси са нископодови, пригодени за хора с увреждания, като към края на 2022 година броя се очаква да бъде 515 – над 84 % от всички возила.

- постигната е диверсификация на горивната база на возилата, с която малко градове в Европа могат да се сравняват.

2./ Оптимизация на персонал

- През 2016 година, бе извършено цялостно преструктуриране на дружеството, постигнато е покриване на всички законови изисквания, изградени са структури за финансов контрол, управление на риска и вътрешен одит;

- В периода 2019 – 2022 година необходимия персонал е функция на транспортната задача и въпреки ежегодното увеличение на заплатите с 10 %, разходите за възнаграждения в дружеството са увеличени едва с 24 %.

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.

- **Столичен електротранспорт ЕАД**

8. Доставка на нови превозни средства

- Тролейбусният парк е обновен на 87% чрез доставка на:
  - 80 бр. нови съчленени тролейбуси по Оперативни програми;
  - 30 бр. единични тролейбуси, закупени от Дружеството чрез кредит от ЕБВР.
- Изцяло нов електробусен парк от 45 бр. електробуси и 16 бр. зарядни станции за тях, от които:
  - 30 бр. с 10 зарядни станции са доставени по Оперативна програма "Околна среда";
  - 15 бр. с 6 зарядни станции са закупени от Дружеството чрез кредит от ЕБВР, като е предвидена възможност за доставка на още 12 бр. електробуса.
- Доставка на 38 нови съчленени трамвайни мотриси, доставени по Оперативни програми, като 5 от тях са закупени от Столична община.

Всички посочени превозни средства са с възможност за рекуперация на ел.енергия.

9. Оптимизация на персонал

- През последните години административния, сервизен и друг персонал е намален с **272** броя.
- Редуцирането на този персонал е постигнато поетапно, като не се назначават служители и работници на освободени позиции, където е възможно, а функциите се разпределят/съвместяват от наличния персонал. Тази практика продължава и в момента. Поради тази причина, а и с оглед запазване на социалния мир, съкращения на персонал не са извършвани.

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.

- От началото на 2020 г. дружеството разшири обхвата на дейността си чрез поетапно поемане обслужването на 6 електробусни линии, което наложи допълнително разкриване на работни места за водачи на електробуси. Предстои и въвеждането на 73-та линия. В тази връзка бяха пуснати в експлоатация 45 електробуса. За тяхната поддръжка не е назначаван допълнително технически и помощен персонал (около 20 души). Икономията е около 569 хил.лв. годишно.

10. Инсталирано/подменено е LED осветление в над 90% от превозните средства. Сменено е с LED изцяло осветлението в едно депо (ТБ депо "Надежда"- 2015г.) и 8 броя токоизправителни станции. Всички дефектирали осветителни тела се подмянат с LED такива.

11. Изградени са фотоволтаични системи в 3 токоизправителни станции /ТИС/ за собствени нужди (на шинната система +/- 600 V на ТИС) – 2016г.

12. *Преоценка на подвижния състав на Дружеството*

Отчитайки доставката на нови ЕПС и екплоатационната задача на Дружеството, съгласувано със Столична община, се извършва отчисление на амортизиран подвижен състав, като се вземат предвид изминатия пробег, действащите норми за междуремонтен пробег и остатъчна стойност на трамвайните мотриси и тролейбуси, както и извършване на ремонти, които да гарантират пробег до окончателно изхабяване на возилата. Бракуваните возила се използват за резервни части и/или се продават на скрап, което води до допълнителни приходи и значителни икономии на Дружеството. В резултат от брака са реализирани допълнително 295 хил.лв. през 2020 г. и 936 хил.лв. през 2021 г.

13. Аутсорствани са дейности, свързани с охрана и почистване, от което Дружеството реализира средногодишно икономии в размер на 1,1 млн.лв.-1,2 млн.лв., с оглед ангажиментите, произтичащи от КТД (заплати, работно и специално облекло, социални плащания и др.) Освен това при възникване на щети, същите се поемат от фирмите, което е допълнителна икономия за компанията.

14. Постигната е договореност с ЕБВР за разрочване на гланицата по кредита за доставка на електробусите, което облекчи разходите през 2021 г. с 1,9 млн.лв.

- **Метрополитен 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.

1. Оптимизация на разхода за ел.енергия

- Със заповед през нощта от 00,30 ч. до 4,30ч на метростанциите, където не се извършват ремонтни работи или профилактики се включва само аварийно осветление. Ел.енергията за тягови нужди е над 94% от общата енергия. Останалата ел. енергия е за системите за управление и безопасност, вентилационните уредби на основната и местните вентилации и помпените станции. Икономията от горния режим на осветление е около 24 хил.лв месечно или около 288 хил.лв. годишно.

На годишна база за 2022г ефектът от тази оптимизация възлиза на 976 хил.лв,

- Намаление на разхода на ел.енергия вследствие модернизиранизацията на 8 от най-старите влакове и въвеждането им в експлоатация в края на 2021 г и януари 2022г. Тези влакове са с асинхронни двигатели на Хитачи, които при движение по инерция или в спирачен режим работат като генератори на ток, които се консумира от останалитетези влакове по трасето. Това води до намаление на разхода на енергия с 22% по-малъко в сравнение с останалите няколко влака, които не са модернизирани. Всички други 40 влака са с асинхронни двигатели на Хитачи и горния ефект е реализиран много преди 2021г. Ефектът от намаления разход на енергия от внедряването на новите 6 модернизирани влака през 2022г ще се изрази в: 6:52 = 0.115 х0,22х 2,8млн.лв месечно = 71хил.лв. месечно. В годишно измерение ефектът е 850 хил.лв.

2. *Оптимизация на персонал*

През първото полугодие на 2021 г. няма намаление, а има нарастване на персонала вследствие комплектоването с кадри на трасето „МС Красно Село - МС Горна Баня" въведено в експлоатация на 24.04.2021г.

От лятото на 2021 г. персоналът е намален с 22 бр., като през втората половина на 2021 г. са освободени общо 72 служителя.

4. *Намаление на пробега*

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.

Вследствие оптимизация на графиците в т.ч. с отпадане на нулев пробег, оставяне на влакове за нощуване в края на линиите и поради това намаление на пробега при зареждане на трасето от депото с първите влакове сутрин и др пробега е намален с около 97 хил.км годишно извън маршрутния, В резултат вместо 6 156 км разчетения пробег за 2022г е за 6 049 000 км, а с последната корекция на годишния пробег 5 973км. Това води до намаление на разходите за транспортна задача с около 3,971 млн.лв. годишно.

На „Център за градска мобилност" ЕАД по силата на договор със Столична община е възложено осъществяването на дейностите по организация, управление, контрол, отчитане и окачествяване 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.

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.

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 СО 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 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

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.

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, окачествяването и заплащането на извършената работа.

Финансовата обосновка на определените с тарифната политика цени на превозни документи е пряко обвързана с приетата за съответната година Икономическа рамка.

Изборът на вид транспорт от пътниците зависи от няколко фактора, като време за пътуване, необходимост от прекачване, обща цена, комфорт на пътуването и надеждност.

Въвеждането на нови тарифни продукти, които да отчитат пропътуваното време и/или разстояние ще допринесат от една страна за по-справедливо таксуване на реално използваната от пътника транспортна услуга, а от друга ще повишат приходите на системата на обществения транспорт, а оттам и качеството на транспортното обслужване.

За да бъде реализиран съществен социален ефект за гражданите, както и положително икономическо въздействие по отношение на предлаганите услуги, които да отговарят на очакванията на потребителите, е необходимо преразглеждане на цялостната тарифна политика и оптимизиране на предлаганите абонаментни превозни документи.

При разработването на предложенията за нови тарифни продукти и формирането на техните цени са следвани следните принципи:

- **Устойчиво развитие**: Осигуряване на необходимите приходи за устойчиво функциониране и развитие на обществения транспорт.
- **Справедливо тарифиране**: Заплащане на услугата според честотата и времето на пътуване.
- **Конкурентоспособност**: Цените на превозните документи следва да са конкурентни спрямо възможните алтернативи, което означава, че те трябва да осигуряват оптимален баланс между качеството и цента на услугата.
- **Осигуряване на услуга на социално поносима цена** за някои категории пътници.

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.

- **Намаляване на дела на пътуванията с лични автомобили** на територията на общината.

Предложението за нови тарифни продукти се базира на информация за пътуванията, разходите и приходите в системата на обществения транспорт на територията на Столична община, която се съдържа в:

- План за устойчива градска мобилност 2019 - 2035 г. („ПУГМ“);
- Междинен доклад към План за устойчива градска мобилност;
- Обобщени доклади от провеждане на специализирано анкетно изследване за разпределението на пътуванията и нагласите на пътуващите и ползващите синя/зелена зона на територията на Столична община (2020 г. и 2021г.);
- Икономически рамки на обществения транспорт за 2019 и 2020г. и деветмесечието на 2021г.;
- Издадени превозни документи и реализиран приход по видове за 2019г. и 2020г. и 2021г.

Основната цел на направения анализ е да се дефинират и анализират предложения за въвеждане на нови тарифни продукти за пътуване с обществен транспорт на територията на Столична община, които да съдействат за повишаване на търсенето на обществени пътнически превози в града и да се оцени тяхното въздействие по отношение на обема на превозите, пътникопотока и прогнозните приходи от продажби на съответните тарифни документи.

Следва да бъде отбелязано и че прогнозите са разработени в условията на външни фактори, влияещи върху поведението на потребителите, свързани с усложнената епидемична обстановка (по-малък брой пътувания, поради дистанционна работа/обучение, по-малко посещения от туристи, чийто основни превозни документи са еднократните и краткосрочните карти, отказ или ограничено ползване на обществения транспорт, което рефлектира в избора на превозен документ).

Предвид спецификите в развитието на града, които са отразени и в приетия ПУГМ, спецификите на пространствената структура и демографското развитие на града, предопределени от неговата радиално-кръгова структура, както и неразвитите вторични

градски центрове, водят към моноцентрично развитие и затруднено райониране. Освен това, изследванията показват, че голяма част от пътуванията преминават през центъра на града, вкл. транзитно. Нещо повече, съществуващата структура на уличната мрежа, преобладаващо широките и сравнително добре изградени радиални трасета не предполагат обособяването на вторични центрове и възможности за надеждно райониране. От друга страна, предвидените в устройствените планове рингови и тангенциални трасета не са доизградени. Всичко това очертава значителни затруднения за прилагане на адекватна тарифна система за градски обществен транспорт, базирана на изминато разстояние.

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 предложения проект на Наредба за изменение и допълнение, наред с вече изложените са:

- подобряване на качеството на услугите, предлагани от обществения градски транспорт, чрез подобряване на нормативната уредба, касаеща толкова широк кръг обществени отношения;
- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт чрез предлагането на нови превозни документи;
- повишаване на качеството и удобството на услугите на масовия градски транспорт;
- създаване на по-добра градска среда чрез привличане на повече пътници в масовия градски транспорт и по този начин намаляване на броя на автомобилите в града;
- нормативно обезпечаване на реализацията на проекти на Столична община и общинските дружества за модернизация на обществения превоз на пътници;
- приемането на наредбата е продиктувано от нуждата от преодоляване на несъвършенства в действащата уредба, подобряване на юридическата техника и структурата на основополагащия нормативен акт, регулиращ услугите, предоставяни от Столична община, както и осъвременяване на нормативната уредба и нейното усъвършенстване;
- подобряване на нормативната уредба, уреждаща условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община;
- въвеждане на нови, по-удобни начини за ползване на обществения градски

транспорт, позволяващи по-голяма достъпност и удобство;

- разширяване на възможностите за гражданите и гостите на гр. София да се възползват оптимално от най-изгодния за тях превозен документ.

V. АНАЛИЗ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО С ДЕЙСТВАЩОТО 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:

Съдебната практика приема, че разпоредбата на чл. 8 ЗНА ясно посочва, че „наличието на уредба на законово ниво не е пречка за създаването на норми на подзаконово ниво в същата област на обществените отношения" (***Решение № 8600 от 15.07.2021 г. на ВАС по адм. д. № 7729/2020 г., III отд.***).

Съгласно чл. 21, ал. 1, т. 25 от Закона за местното самоуправление и местната администрация общинският съвет определя условията и реда за пътуване по маршрутите на обществения градски транспорт на територията на съответната община. Този извод неведнъж е споделян и от съдебната практика. Така например в ***Решение № 8719 от 15.07.2008 г. по адм. д. № 6178/2008 г. на ВАС*** се посочва следното:

*„**Несъмнено организацията на масовия градски транспорт е обществен въпрос с местно значение и е предмет на регулиране от общинския съвет по силата на ЗМСМА**. **Въпросът за градския обществен транспорт е въпрос от компетентността на местния парламент.***

Оспорената Наредба не регулира права и задължения на страни по гражданско правоотношение. Предмет на нейната уредба са редът и условията за превоз на пътници в градския транспорт. ***Регулирането на тази дейност е част от правомощията и задълженията на местния орган за самоуправление, които той в рамките на законовите ограничения упражнява. Всички въпроси във връзка с вида и стойността на превозните документи, организацията и реда за превозване са от компетентността на Общинския съвет.***"

Подобно становище се застъпва и в последващи съдебни решения по приложението на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията в Столична община – ***Решение № 1058 от 22.02.2017 г. по адм. д. № 5745/2016 г. на АССГ.***

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.

На следващо място, съобразени с всички съдебни решения, касаещи действащата нормативна уредба на Столична община по отношение на условията и реда за пътуване в обществения градски транспорт на територията на Столична община. В тази връзка в изпълнение на ***Решение № 8237 от 21.12.2016 г. по адм. д. № 2685/2014 г. на АССГ*** (влязло в сила) терминът „карта за еднократно пътуване" е заменен в предложения проект на нормативен акт с „билет". В цитираното Решение съдебният състав приема, че липсва законово основание за замяна на термина „билет" с „карта за еднократно пътуване" предвид разпоредбите на действащия този момент ЗАвП, както и Регламент (ЕС) № 181/2011 г. на Европейския парламент и на Съвета от 16.02.2011 г. относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 г. В допълнение се посочва, че дейността по издаване на билети и други превозни документи предполага много строга отчетност, която не може да бъде заобикаляна и във всеки един момент подлежи на контрол по реда на Наредба № Н-18 от 2006 г. за регистриране и отчитане на продажби в търговските обекти чрез фискални устройства.

Наредбата е съобразена и със специално приложимия за автобусните превози 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. 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.

Предвидените в Наредбата цени на превозните документи кореспондират на изискванията на чл. 4, пар. 2 от Регламента за недискриминационни договорни условия – „2. Без да се засягат специалните тарифи за отделните социални групи, договорните условия и прилаганите от превозвачите тарифи се предлагат на широката общественост без каквато и

да е прека или непрека дискриминация, основана на гражданството на крайния потребител или на мястото на установяване на превозвачите или продавачите на билетите в рамките на Съюза".

Подробните мотиви за необходимостта от приемане на Правилника за изменение и допълнение на Правилника за организацията и дейността на Столичния общински съвет **са описани в *Доклада* на вносителите**.

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. чл. 21, ал. 1, т. 23 предл. първо и т. 25 във вр. с ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация,

С Т О Л И Ч Н И Я Т О Б Щ И Н С К И С Ъ В Е Т

Р Е Ш И :

Приема **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., както следва:

§ 1. Чл. 1 придобива следната редакция:

„Чл. 1. Настоящата наредба определя правилата, условията и цените за пътуване с превозните средства на обществения градски транспорт на територията на Столична община (трамваен, тролейбусен, автобусен транспорт и метро), както и обхвата на услугата „Паркирай и пътувай"."

§ 2. Чл. 4, ал. 1 се изменя така:

1. „Чл. 4. (1) "Център за градска мобилност" ЕАД 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."

2. Създава се нова ал. 2 със следното съдържание:

„(2) „Център за градска мобилност" ЕАД поддържа и управлява интегрирана автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в градския транспорт в Столична община."

§ 3. Чл. 6, ал. 1 става чл. 6 и придобива следната редакция:

„Чл. 6. Превозните документи за пътуване с превозните средства за обществен градски транспорт са описани в тази наредба, а техният вид, цена, носител и намаление от редовна тарифа, са посочени в Приложение № 1 към наредбата."

§ 4. Чл. 6, ал. 2 до ал. 6 се отменят.

§ 5. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения:

1. „(1) Краткосрочните превозни документи могат да бъдат на хартиен (ценен образец или фискален документ) или електронен носител."
2. „(2) Краткосрочните превозни документи на хартиен носител са билети за еднократно пътуване без прекачване и карти за многократни пътувания при условията на наредбата."
3. Създава се нова ал. 3 със следното съдържание:

"(3) Краткосрочните превозни документи на хартиен носител – ценен образец, се отпечатват съгласно Наредба за условията и реда за отпечатване и контрол върху ценни книжа (Приета с ПМС № 289 от 30.11.1994 г.)."

4. Създава се нова ал. 4 със следното съдържание:

"(4) Превозни документи на хартиен носител – фискален документ, се издават от устройства за отпечатване на хартиени превозни документи или от автоматите за продажба на превозни документи, управлявани от издателите на превозни документи при условия, определени в настоящата наредба, като същите са документ, доказващ продажбата им, съгласно фискалната нормативна уредба."

5. Създава се нова ал. 5 със следното съдържание:

"(5) Краткосрочните превозни документи на електронен носител са билети, позволяващи прекачване и карти за многократни пътувания в съответния срок на валидност и условията на наредбата."

§ 6. В чл. 8 се правят следните изменения и допълнения:

1. Чл. 8, ал. 1 става чл. 8 и придобива следната редакция:

"Чл. 8. Дългосрочните превозни документи се издават по редовна тарифа само на електронен носител (персонализиран или неперсонализиран) и по преференциална тарифа (персонализиран) на електронен носител и/или на хартиен носител - ценен образец, отпечатани по съответния нормативно установен ред и при условията на тази наредба."

2. Ал. 2 на чл. 8 се отменя.

§ 7. В чл. 9 се правят следните изменения и допълнения:

1. Чл. 9, ал. 1 придобива следната редакция:

"(1) Превоз на пътници с обществения градски транспорт се извършва срещу редовен превозен документ."

2. Чл. 9, ал. 2 придобива следната редакция:

"(2) Всеки редовен превозен документ се счита за договор между превозвача и пътника за съответното пътуване."

§ 8. В чл. 10 се правят следните изменения и допълнения:

1. Чл. 10, ал. 1 придобива следната редакция:

"(1) Пътник с редовен превозен документ е застрахован по застраховка "Злополука на пътниците" в обществения градски транспорт."

2. Ал. 2 се изменя по следния начин:

"(2) В случай на застрахователно събитие пътникът уведомява превозвача или застрахователното дружество, с което превозвача има сключен застрахователен договор по застраховка "Злополука на пътниците в обществения градски транспорт"."

3. Ал. 3-7 се отменят.

§ 9. В чл. 11 се правят следните изменения и допълнения:

1. Ал. 1 се изменя по следния начин:

"(1) Превозният документ е редовен след:

1. валидация в наземно превозно средство на най-близко разположените валидатори, веднага след качване или на валидаторите, разположени на бариерите за вход към платената зона на метростанцията;

2. издаването на превозен документ на хартиен носител – фискален документ, като не е необходимо допълнително валидиране (валидира се в момента на отпечатването му)."

2. Ал. 2 се изменя така:

"(2) Всички превозни документи са редовни, ако отговарят на изискванията на ал. 1 и/или са в срока си на използване, както и да отговарят на условията според вида на превозния документ съгласно наредбата."

3. Ал. 3 се изменя така:

"(3) Билет за еднократно пътуване без право на прекачване, издаван от водач на хартиен носител – фискален документ се валидира в момента на отпечатването му, като е валиден само за времето на пътуване в превозното средство, линията и посоката на пътуване. Билетът съдържа информация за час и дата на отпечатване, цена и системен уникален идентификационен номер."

4. Създават се нови ал. 4-17 със следното съдържание:

"(4) Билетът за еднократно пътуване без право на прекачване, издаван от каса или автомат на територията на метростанция следва да бъде използван до 60 минути от момента на издаването му за вход за конкретната метростанция. Билетът съдържа информация за час и дата на отпечатване, данни за метростанцията, дата и часа на най-късното възможно преминаване през бариера/входен турникет на метростанцията, цена и системен уникален идентификационен номер.

(5) Нощна карта се издава само за пътуване по определените нощни градски линии от общинската транспортна схема в съответни времеви интервали от денонощието, изрично определени от компетентните органи съобразно изискванията на действащото законодателство и е редовен превозен документ след валидирането ѝ при първо използване за пътуване. Нощната карта, издадена на PAYG носител, е превозен документ само за един пътник, ползващ един и същ PAYG носител след първата валидация, който се издава автоматично без предварителна регистрация и е валиден за всяко следващо пътуване до изтичане на съответните времеви интервали от денонощието.

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.

(6) Билетът за еднократно пътуване, продаван от контрольор по редовността на пътниците се продава и валидира от контрольора по редовността на пътниците на "Център за градска мобилност" ЕАД. Билетът е редовен превозен документ като е валиден само за времето за пътуване в превозното средство, линията и посоката на пътуване, при което е установено, че съответен пътник е без или с нередовен превозен документ.

(7) Билет 30 плюс е краткосрочен превозен документ на електронен носител или PAYG, при условията на тази наредба, за пътуване с прекачвания, позволяващ неограничен брой прекачвания в рамките на 30 минути след неговата първоначална валидация. Последната извършена валидация в рамките на 30 минути предоставя възможност пътникът да завърши своето валидирано пътуване без ограничение във времето. Билетът не може да се комбинира на един и същ електронен носител с билет 60 плюс.

(8) Билет 60 плюс е краткосрочен превозен документ на електронен или PAYG носител, при условията на тази наредба, за пътуване с прекачвания, позволяващ неограничен брой прекачвания в рамките на 60 минути след неговата първоначална валидация. Последната извършена валидация в рамките на 60 минути предоставя възможност пътникът да завърши своето валидирано пътуване без ограничение във времето. Билетът не може да се комбинира на един и същ електронен носител с билет 30 плюс. Билет 60 плюс, издаден на PAYG важи само за зелен транспорт при поискване.

(9) Дневна карта с агрегация е превозен документ, валиден само за един пътник, ползващ един и същ PAYG носител до 24:00 ч. на съответния календарен ден. Превозният документ се издава автоматично без предварителна регистрация при пътувания и успешни валидации на носителя, осъществени след таксувани 2 билета 30 плюс със същия носител и е валидна за всяко следващо пътуване, регистрирано с успешна валидация в рамките на календарния ден, при условията на настоящата наредба. Дневната карта с агрегация не предоставя възможност за пътуване с нощния транспорт.

(10) 24 часова карта, вкл. нощен транспорт е превозен документ на електронен носител, валиден за неограничен брой пътувания за период от 24 часа, считано от съответния час и ден на закупуване.

(11) 72 часова карта, вкл. нощен транспорт е превозен документ на електронен носител, валиден за неограничен брой пътувания за период от 72 часа, считано от съответния час и ден на закупуване.

(12) "Карта за календарна седмица с агрегация" е превозен документ, валиден само за един пътник, ползващ ползващ един и същ PAYG носител за период от 00:00 ч. в понеделник до 24 ч. в неделя на съответната календарна седмица. Превозният документ се издава автоматично без предварителна регистрация при пътувания и успешни валидации на носителя, при таксуване на пет броя поредни "Дневни карти с агрегация", първата от които

е в понеделник, със същия носител и е валидна за всяко следващо пътуване, регистрирано с успешна валидация в рамките на календарната седмица, при условията на настоящата наредба. Карта за календарна седмица с агрегация не предоставя възможност за пътуване с нощния транспорт.

(13). Еднодневна карта – Зелен билет е превозен документ за всички линии на обществения градски транспорт на територията на Столична община и се издава при условията на чл. 20, ал. 3.

(14) Карта София е превозен документ на електронен носител, валиден за неограничен брой пътувания за период от 72 часа, считано от съответния час и ден на първа успешна валидация и предоставящ отстъпки на ползвателя в туристически и търговски обекти на територията на Столична община, публикувани на интернет страницата на „Център за градска мобилност“ ЕАД.

(15) Пътуване в превозните средства от мрежата на зеления транспорт при поискване се осъществява само след резервация и с превозен документ билет 60 плюс или в рамките на полагащите се или закупени пакети за пътувания със зелен транспорт при поискване.

(16) Билет за еднократно пътуване без прекачване е превозен документ на хартиен носител – фискален документ, който се издава от каси извън превозно средство или извън метростанция и следва да бъде валидиран в срок до 60 минути от неговото отпечатване. Билетът съдържа информация за час и дата на отпечатване, цена и системен уникален идентификационен номер.

(17) Билетът за невалидирано пътуване, продаван от контрольор по редовността на пътниците се продава и валидира от контрольора по редовността на пътниците на "Център за градска мобилност" ЕАД при установена липса на валидация на всички превозни документи с изключение на билетите по т. 1.1 от Приложение № 1 към настоящата наредба. Билетът е документ, заместващ валидацията за конкретното пътуване.”

§ 10. Чл. 12 придобива следната редакция:

“Чл. 12. Нередовни са превозните документи, които не съответстват на изискванията по чл. 11 , както и:

1. Персонализиран превозен документ, издаден на лице, различно от ползвателя;

2. подправен превозен документ;

3. персонализиран превозен документ, непридружен от документ за самоличност."

§ 11. В чл. 13 се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 13, ал. 1, т. 3 придобива следната редакция :

"3. количка без дете или без лице с увреждания се таксува с допълнително закупен някой от следните видове превозни документи: билет 30 плюс, билет 60 плюс, билет за еднократно пътуване за системата на метро, билет за еднократно пътуване, продаван от водач или каса"

2. Чл. 13, ал. 1, т. 5, б. б) придобива следната редакция:

"5. домашен любимец, ако не създава опасност от причиняване на травма, увреждане и съответно не представлява заплаха за останалите пътници и не се поставя на седалките на превозното средство:

а) безплатно - котка, куче или друг малък бозайник, поставен в подходяща кутия или клетка;

б) куче, регистрирано съгласно изискванията на Наредба за придобиване, притежаване и отглеждане на животни - домашни любимци (кучета и котки) на територията на Столична община, при следните условия:

- с редовен превозен документ за домашния любимец - с допълнително закупен някой от следните видове превозни документи: билет 30 плюс, билет 60 плюс, билет за еднократно пътуване за системата на метро, билет за еднократно пътуване, продаван от водач или каса;

- собственикът да носи със себе си регистрационните документи на кучето;

- да го води на къс, неразтеглив повод и с намордник, или в подходящ транспортен кафез. От намордник при пътуване в обществения транспорт са освободени кучета - водачи на незрящи хора и кучета в обучение като водачи;"

§ 12. Чл. 14 придобива следната редакция:

"Чл. 14. В обществения градски транспорт на територията на Столична община пътуват безплатно полицейски кучета и кучета - водачи на незрящи хора. Кучета в обучение като водачи на незрящи хора, както и техния обучител, пътуват с превозен документ, издаден от "Център за градска мобилност" ЕАД, след представяне на списък, удостоверяващ статута му от Столична община."

§ 13. Чл. 15 придобива следната редакция:

"Чл. 15. (1). Водач на МПС има право да ползва услугата „Паркирай и пътувай" в буферните паркинги, изградени при съответните метростанции, в съответствие с Приложение № 2 от настоящата наредба и при кумулативното наличие на следните взаимосвързани условия:

1. Да осъществи минимум две пътувания с обществения градски транспорт - отиване и връщане, през интервал не по-малко от 60 минути и не повече от 24 часа, като след преминаване на автомобила през входната бариера в паркинга първото пътуване започне не по-късно от 30 минути за метро или 45 минути за наземен транспорт

2. Да напусне паркинга в рамките на 60 минути от последната си валидация в обществения градски транспорт.

(2) При неспазване на условията посочени в ал.1, паркирането на МПС в паркинга се таксува почасово.

(3) Контролът на паркиране в паркингите при метростанциите се осъществява от "Център за градска мобилност" ЕАД по ред и условия, определени със Заповед на кмета.

(4) При наличие на основание, съгласно „Механизъм с оперативни мерки за намаляване на замърсяването на въздуха на територията на Столична община", с изрична заповед на кмета на Столична община може да се въвежда режим на безплатно паркиране на МПС в паркингите от услугата „Паркирай и пътувай". Заповедта се изпраща на „Център за градска мобилност" ЕАД и подлежи на незабавно изпълнение."

§14. В чл. 18 се правят следните изменения и допълнение:

1. Ал. 1, т. 3 се изменя така:

"3. при констатирано нарушение и отказ за закупуване на билет за еднократно пътуване, продавана от контрольор 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."

2. Ал. 3 придобива следната редакция:

"(3) Пътниците валидират за съответното пътуване избрания от тях носител на превозен документ. Доближаването на носителя (хартиен/електронен) на превозен документ до валидатор задейства автоматично валидиране без допълнително потвърждение от пътника."

§ 15. В чл. 20 се правят следните изменения и допълнения:

1. Ал. 2 придобива следната редакция:

"(2) "Център за градска мобилност" ЕАД осигурява:

1. Зареждане на превозни документи на електронните безконтактни носители Sofia City Card/Ultralight, съгласно Приложение № 1 от наредбата;

2. Издаване и зареждане на превозни документи от собствени автомати за продажба (TVM);

3. Ползването на мобилни устройства, като електронни носители на превозни документи, позволяващи зареждане на превозни документи и валидация при условията на настоящата наредба;

4. Използването на възможности за покупка на превозни документи чрез канали на мобилни електронни разплащания;

5. Иновативни технологии за продажба и валидация на превозни документи

6. възможност за използване на „Електронен носител за плащане при употреба/(Pay-as-you-go/PAYG носител/"Плати и пътувай")", за или във връзка с който е възможно издаването и употребата на превозни документи за продукти с плащане при употреба без регистрация, съгласно Приложение № 1 и условията на нази наредба. Такива носители могат да са платежни карти с безконтактен интерфейс от картовите схеми "Visa", "Mastercard" и националната картова схема „BCard", мобилен телефон или друго смарт устройство с безконтактен интерфейс, на които е инсталирана виртуална платежна карта. За целите на получаване на фискален документ за покупка и проследяване на историята на пътуванията, платежните карти е необходимо да се регистрират в уеб портала "Център за градска мобилност" ЕАД. Употребата на такъв носител е персонална и се отнася само за приносителя, който следва да използва една и съща платежна карта (или виртуалната такава), за да се възползва от продуктите с агрегация.

7. Уеб портал за граждани за продажба на превозни документи;

8. Възможност за оперативна съвместимост, посредством приложно-програмни интерфейси с национални електронни регистри."

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.

2. Ал. 3 придобива следната редакция:

"(3) При наличие на основание, съгласно „Механизъм с оперативни мерки за намаляване на замърсяването на въздуха на територията на Столична община" и изрична заповед на кмета на Столична община се продава и издава Еднодневна карта – Зелен билет. Заповедта се изпраща на „Център за градска мобилност" ЕАД и подлежи на незабавно изпълнение."

3. Ал. 4 придобива следната редакция:

"(4) При прилагане на мярка по ал. 3 и в случай на необходимост, съобразно конкретните нужди на база пътникопотоците, "Център за градска мобилност" ЕАД може да актуализира маршрутното разписание на превозните средства, съгласно заповедта на кмета на Столична община."

4. Ал. 5 се отменя.

§ 16. Чл. 21 придобива следната редакция:

"Чл. 21. Водачите в превозни средства за наземен транспорт продават билет за еднократно пътуване без право на прекачване само при спряло превозно средство и срещу точно приготвена сума.

§ 17. Чл. 22 се отменя.

§ 18. Чл. 23, ал. 1 придобива следната редакция:

(1) Търговци - юридически лица могат да продават и/или зареждат, издаваните от "Център за градска мобилност" ЕАД превозни документи след сключен договор с „Център за градска мобилност" ЕАД. В договора се определят търговските условия, възможните за продажба превозни документи, носителите, върху или във връзка с които ще се зареждат превозни документи и начините за разпространение."

§ 19. В чл. 24 се правят следните изменения и допълнения:

1. Ал. 1 придобива следната редакция:

"(1) Персонализиран електронен носител за зареждане на превозни документи по редовна тарифа се издава след попълване заявление по образец Приложение № 3. В зависимост от вида на електронния носител и доколкото последният позволява това /безконтактни смарт карти и други/, данните за двете имена на лицето, номер на картата и актуална снимка на лицето се изобразяват графично външно върху самия електронен носител. Този носител не може да се преотстъпва на друго лице. В системата за електронно таксуване се записват и съхраняват имената, уникален идентификатор (ЕГН, ЛНЧ или др.), актуална снимка на лицето и уникален номер на носителя."

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.

2. Ал. 2 придобива следната редакция:

"(2) Неперсонализиран електронен носител за зареждане на превозни документи по редовна тарифа, съдържащ данни на заявителя (три имена/наименование и уникален идентификатор на физическото/юридическото лице и уникален идентификатор/номер) на носителя), може да се издаде в случаите, когато лицето желае данните да се съхраняват от „Център за градска мобилност" ЕАД, след попълване на заявление по образец - Приложение № 3. В противен случай този носител се издава по искане на лицето и без заявление по Приложение № 3, но без възможност за издаване на дубликат."

3. Ал. 3 придобива следната редакция:

"(3) Неперсонализираният електронен носител за зареждане по редовна тарифа позволява многократно зареждане и комбиниране на различни превозни документи при условията за ползване на съответните превозни документи."

4. Ал. 4 придобива следната редакция:

"(4) Заявление за издаване на електронен носител – Приложение № 3, се подава в пунктовете на "Център за градска мобилност" ЕАД."

5. Създава се нова ал. 5, със следното съдържание:

"(5) Лицата могат да заявят желанието си за издаване на електронен носител и по електронен път през уеб портала на "Център за градска мобилност" ЕАД."

§ 20. В чл. 25 се правят следните изменения и допълнения:

1. Ал. 1 придобива следната редакция:

"(1) Персонализиран електронен носител за зареждане на превозни документи по преференциална тарифа се издава след попълване на заявление по образец Приложение № 3. Данните за двете имена на лицето, номер на картата и актуална снимка на лицето се обективират отпечатват/изобразяват графично външно върху самия електронен носител. Този носител не може да се преотстъпва на друго лице. „Център за градска мобилност" ЕАД записва и съхранява трите имена, ЕГН, постоянен адрес, актуална снимка на лицето, вид и срок на валидност на преференцията, както и имената на до две лица, посочени от правоимащия, в случай на лице с увреждания с право на чужда помощ и уникален номер на носителя."

2. Ал. 2 придобива следната редакция:

“(2) Персонализираният електронен носител за зареждане по преференциална тарифа позволява многократно зареждане и комбиниране на различни превозни документи при условията за ползване на съответните превозни документи.”

§ 21. Чл. 27 придобива следната редакция:

“Чл. 27. Право на пътуване със служебна карта и електронен носител от вида електронна смарт карта на ”Център за градска мобилност” ЕАД имат органите за контрол съгласно съгласно чл. 170, ал. 6 от Закона за движение по пътищата и се зареждат целогодишно за съответната календарна година.”

§ 22. В чл. 28 се правят следните изменения и допълнения:

1. Ал. 1, т. 1- т. 6 придобива следното съдържание:

“1. ветераните от войните - картите на правоимащите се издават на хартиен носител и носител от вида електронна смарт карта на ”Център за градска мобилност” ЕАД, и се зареждат целогодишно за съответната календарна година, срещу удостоверение, издадено от Държавна агенция "Архиви" при Министерския съвет и личен паспорт или лична карта;

2. военноинвалидите и военнопострадалите по чл. 17 от Закона за военноинвалидите и военнопострадалите - картите на правоимащите се издават на хартиен носител и носител от вида електронна смарт карта на ”Център за градска мобилност” ЕАД и се зареждат целогодишно за съответната календарна година, срещу книжка за военноинвалид или книжка за военнопострадал, издадена от Министерството на отбраната и личен паспорт или лична карта с постоянен адрес на територията на Столична община. Придружител на военноинвалид с увреждане над 90 на сто с определена чужда помощ може да пътува във вътрешноградския транспорт с превозния документ на правоимащия, когато не го придружава. До издаването на книжки от Министерство на отбраната на военноинвалидите и военнопострадалите, снабдяването с превозни документи за пътуване се извършва срещу представяне на следните документи:

- за военноинвалидите - копие от експертно решение на ТЕЛК (НЕЛК) с призната причинна връзка между условията на труд и заболяването или увреждането за кадровите военнослужещи и военна инвалидност по смисъла на чл. 85 от Кодекса за социално осигуряване или копие от разпореждане на Национален осигурителен институт, удостоверяващо правото за получаване на пенсия за военноинвалидност;

- за военнопострадалите - копие от смъртен акт, удостоверение за наследници, разпореждане на Национален осигурителен институт, удостоверяващи правото за получаване на наследствена военноинвалидна пенсия и удостоверение за обстоятелства, при които е загинал военнослужещият;

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.

3. служители в Министерство на вътрешните работи - картите на правоимащите се издават на хартиен носител и на носител от вида електронна смарт карта на "Център за градска мобилност" ЕАД и се зареждат целогодишно за календарната година, по заявка от Министерство на вътрешните работи;

4. служители в специализираното звено за охрана и Главна дирекция "Изпълнение на наказанията" на Министерство на правосъдието - картите на правоимащите се издават на хартиен носител и носител от вида електронна смарт карта на "Център за градска мобилност" ЕАД и се зареждат целогодишно за календарната година по заявка от Министерство на правосъдието;

5. държавните служители в Държавна агенция "Национална сигурност" - картите на правоимащите се издават на хартиен носител и на носител от вида електронна смарт карта на "Център за градска мобилност" ЕАД и се зареждат целогодишно за календарната година, по заявка от Държавна агенция "Национална сигурност";

6. всички деца до 7-годишна възраст с адрес на територията на Столична община – картите се издават на хартиен носител и на носител от вида електронна смарт карта на "Център за градска мобилност" ЕАД срещу акт за раждане (оригинал или копие) и документ за самоличност на родителя (настойника), удостоверяващи възрастта на детето и неговия адрес. Електронният носител се зарежда за една година от датата на издаването, а когато детето навършва 7 години през този период – до датата на навършване на годините. При новоиздаден носител, „Център за градска мобилност" ЕАД записва и съхранява данни за три имена и дата на раждане на детето, номер на удостоверението за раждане и адрес на родител."

2. В ал. 1 се създава нова т.7 със следното съдържание:

"7. служители на Комисия за противодействие на корупцията и отнемане на незаконно придобитото имущество – картите на правоимащите се издават на хартиен носител и носител от вида електронна смарт карта на "Център за градска мобилност" ЕАД и се издават/зареждат целогодишно за календарната година по заявка от Комисия за противодействие на корупцията и отнемане на незаконно придобитото имущество."

3. Създава се нова ал. 2, със следното съдържание

"Лицата по чл. 28, ал. 1 използват за целите на валидацията по чл. 9, ал. 1 издадения към превозния им документ носител от вида електронна смарт карта на "Център за градска мобилност" ЕАД."

§ 23. В чл. 29 се правят следните изменения и допълнения:

1. Ал. 1 придобива следната редакция:

Докладът се издава в 2 (ова) 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.

"(1) Право на пътуване с дългосрочни персонализирани превозни документи за преференциални пътувания имат:

1. лицата, получаващи пенсия при условията на гл. VI от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл. 68, ал. 1 - 3 от същия кодекс, с постоянен адрес на територията на Столична община - картите се издават/зареждат срещу личен паспорт или лична карта и пенсионно разпореждане (оригинал или нотариално заверено копие) за осигурителен стаж и възраст;

2. лица над 68 навършени години с постоянен адрес на територията на Столична община - картите се издават/зареждат срещу личен паспорт или лична карта;

3. спасители на Планинската контролно-спасителна служба - картите се издават/зареждат за календарната година, по списък, утвърден от ръководителя на ПКСС и лична карта;

4. всички редовни студенти в колежи и висши учебни заведения с ректорат на територията на Столична община, включително дипломантите до първа дипломна сесия - картите се издават/зареждат срещу лична карта и студентска книжка със записана съответна учебна година при издаване на карта и при всяко първо зареждане за съответния семестър на учебната година, а при всяко следващо зареждане - срещу лична карта. В началото на учебната година се допуска издаване/зареждане за един месец срещу уверение със записана съответна учебна година и лична карта;

5. студенти, притежаващи международна студентска идентификационна карта /ISIC/ - картите се издават/зареждат срещу международна студентска идентификационна карта /ISIC/;

6. докторанти редовно обучение във висши учебни заведения, с ректорат на територията на Столична община - картите се издават/зареждат по списък на докторантите, заверен от съответния ректорат и лична карта;

7. всички ученици до 20-годишна възраст включително, учащи в училищата, намиращи се на територията на Столична община, съгласно регистър на Министерството на образованието и науката или имащи настоящ и/или постоянен адрес на територията на Столична община - картите се издават/зареждат срещу лична карта и ученическа книжка или удостоверение за постоянен или настоящ адрес и ученическа книжка или ученическа лична карта за съответната учебна година при издаване на карта и при всяко първо зареждане за учебната година, а при всяко следващо зареждане - срещу лична карта или ученическа лична карта. В началото на учебната година се допуска издаване/зареждане за един месец срещу служебна бележка със записана съответна учебна година и лична карта;

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.

8. Семеен пакет - превозен документ за ученик за един месец за всички линии, закупен заедно с месечна карта за всички линии по редовна тарифа за родител/настойник/попечител - срещу удостоверение за раждане на детето или документ за настойничество/попечителство. Превозните документи от пакета задължително се зареждат с един и същи период на валидност;9. всички ученици, обхванати от социални услуги в общността от резидентен тип или настанени в приемни семейства, или специализирани институции за деца в структурата на Столична община - картите се издават/зареждат по списъци, утвърдени от директорите на съответната социална услуга и дирекция "Интеграция на хора с увреждания, програми и проекти" на Столична община;

10. един от родителите от приемно семейство с постоянен адрес на територията на Столична община - картите се издават/зареждат срещу лична карта и служебна бележка, издадена от дирекция "Интеграция на хора с увреждания, програми и проекти на Столична община;

11. наградените със званието "Почетен гражданин на София" - картите се издават/зареждат срещу документ за званието "Почетен гражданин на София" и лична карта;

12. младежи до 26-годишна възраст - издаването на електронен носител и зареждането на превозен документ се извършва срещу лична карта

13. родител (осиновител) с постоянен/настоящ адрес на територията на Столична община, ползващ допълнителен отпуск за отглеждане на дете до навършване на 2-годишната му възраст – срещу лична карта, удостоверение за настоящ адрес, удостоверение за раждане на детето, служебна бележка, издадена от работодателя/удостоверение на НОИ, удостоверяващи ползването на отпуска.

14. служителите, работещи по трудово или служебно правоотношение в Столичната и районните общински администрации:

дейност 122 "Общинска администрация" и друга щатна численост;

дейност 619 "Други дейности по жилищно строителство, благоустройство и регионално развитие" (администрация);

дейност 898 "Други дейности по икономиката" (администрация);

дейност 389 "Други дейности по образованието, Център за видео наблюдение на общинските училища, детски градини и социални домове за деца" (администрация);

дейност 759 "Други дейности по културата" (без културните институти и домове) (администрация);

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.

дейност 601 "Управление, контрол и регулиране на дейностите по жилищно строителство и териториално развитие" (администрация);

дейност 714 "Спортни бази за спорт за всички" (администрация);

дейност 239 "Други дейности по вътрешната сигурност" (администрация);

дейност 559 "Други служби и дейности по социалното осигуряване, подпомагане и заетост" (администрация);

дейност 525 "Клубове на пенсионера, инвалида и др. социални услуги" (администрация);

дейност 469 "Друга дейности по здравеопазване" (администрация), както и служителите, назначени по ПМС № 66 от 28 март 1996 г. за кадрово осигуряване на някои дейности в бюджетните организации, за гореизброените дейности. Електронните носители и превозните документи се издават/зареждат по списъци, утвърдени от кмета на Столична община и съответните кметове на райони, и лична карта. Последващо зареждане на превозни документи на служителите се извършва след писмено уведомление от кмета на Столична община или кмета на район;

15. всички хора с увреждания с общи заболявания, получаващи пенсия, както и техният придружител, когато имат право на такъв, с постоянен адрес на територията на Столична община;

16. всички хора с увреждания до 18 годишна възраст с 50% и над 50% вид и степен на увреждане, както и техният придружител, когато имат право на такъв, с постоянен адрес на територията на Столична община;

17. незрящите хора, както и техният придружител, когато имат право на такъв, с постоянен адрес на територията на Столична община;

18. всички хора с увреждания с диагноза "Глухота", с постоянен адрес на територията на Столична община.

19. всички ученици до 20-годишна възраст включително, учащи в училища, намиращи се на територията на Столична община, невключени в регистър на Министерство на образованието и науката - картите се издават/зареждат срещу лична карта и ученическа книжка или ученическа лична карта за съответната учебна година -при издаване на карта и при всяко първо зареждане за учебната година, а при всяко следващо зареждане - срещу лична карта или ученическа лична карта. В началото на учебната година се допуска издаване/зареждане за един месец срещу служебна бележка със записана съответна учебна година и лична карта;

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.

2. Ал. 2 се придобива следната редакция:

"(2) Електронните носители и превозните документи по преференциална тарифа по ал. 1, т. 15, 16, т. 17 и т. 18 се издават/зареждат по списъци от Дирекция "Интеграция на хора с увреждания, програми и проекти" при Столична община и лична карта на правоимащия (удостоверение за раждане - за деца до 14 годишна възраст). Ако към датата на зареждане на превозния документ до изтичане на посочения срок в списъците, утвърдени от Дирекция "Интеграция на хора с увреждания, програми и проекти" при Столична община, остава период по-малък от един месец, се допуска зареждане за един месец по съответната тарифа за хора с увреждания.

Срокът на експертното решение на ТЕЛК (НЕЛК) се счита за пожизнен, когато намалената работоспособност е установена след навършване на определената в чл. 68, ал. 1 - 3 от Кодекса за социално осигуряване възраст за придобиване право на пенсия за осигурителен стаж и възраст или е навършена в периода на решението на ТЕЛК (НЕЛК).

Придружителят може да пътува с превозния документ на правоимащия, когато го придружава.

По изключение, без правоимащия, с превозния му документ може да пътува само едно от лицата, чиито имена са посочени върху електронния носител. Лицата, чиито имена са посочени трябва да са пълнолетни, с постоянна адресна регистрация на територията на Столична община."

3. Създава се нова алинея 3:

"(3) Удостоверяването на правото на пътуване с преференция от "Център за градска мобилност" ЕАД може да се извърши чрез проверка по служебен път при наличие на техническа възможност и актуални данни в електронни национални/общински регистри. За въвеждането на тази възможност се публикува информация на интернет страницата на „Център за градска мобилност" ЕАД."

§ 24. Чл. 32 придобива следната редакция:

"Чл. 32. В хипотезата на чл. 12, т. 1 от наредбата, на ползвателя се съставя акт за установяване на административно нарушение по реда на Закона за административните нарушения и наказания, съобразно чл. 47, ал. 1 от наредбата."

§ 25. Чл. 33 придобива следната редакция:

"Чл. 33. Цялата предоставена информация за издаване на превозните документи се съхранява в "Център за градска мобилност" ЕАД съгласно действащото законодателство."

§ 26. В чл. 34 думата "посочени" се заменя с "отразени"

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.

§ 27. В чл. 35 се правят следните изменения и допълнения:

1. Ал. 1 и ал. 2 се изменят така:

"(1) Стойността на неизползван частично или изцяло дългосрочен персонализиран превозен документ по редовна и преференциална тарифа може да се върне в случаите на:

1. заболяване на притежателя в продължение на повече от 10 дни непрекъснато;

2. смърт на притежателя;

3. промяна на местоживеенето или месторабoтата (местоучението) на притежателя.

(2) Искането за връщане стойността на частично или изцяло неизползван превозен документ в случаите на ал. 1, т. 1 и т. 2 следва да бъде придружено със съответен документ, доказващ събитието (по т. 2 и удостоверение за наследници), като задължително се описва серийния номер на носителя на превозния документ, ако той се съхранява върху електронна смарт карта на "Център за градска мобилност" ЕАД."

2. Ал. 4 се отменя.

§ 28. Чл. 36 се придобива следната редакция:

"(1) Персонализиран електронен носител по чл. 24, ал. 1 или по чл. 25, ал. 1, както и неперсонализиран електронен носител по чл. 24, ал. 2, изр. 1 може да бъде блокиран по искане на лицето, на чието име е издаден, в случай на кражба, загубване или унищожаване, след попълване на заявление по образец - Приложение № 6 и представяне на документ за самоличност или служебна бележка от Районно управление "Полиция".

(2) Персонализиран електронен носител за преференциални пътувания на хора с увреждания с право на придружител за многократна употреба в случай на кражба, загубване или унищожаване, може да бъде блокиран след подаване на заявление по образец съгласно Приложение № 6, подписано от двамата придружители и след представяне на документ за самоличност или служебна бележка от Районно управление "Полиция" на придружителите и правоимащия."

§ 29. В чл. 37 се правят следните изменения и допълнения:

1. Ал.1 и ал. 2 придобиват следната редакция:

(1) Дубликат на превозни документи по чл. 28, ал. 1, се издава еднократно в рамките на валидностния период, до 1 (един) работен ден от датата на постъпване на молбата.

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.

(2 Дубликат на персонализирана електронна карта по чл. 24, ал. 1 или по чл. 25, ал. 1, както и неперсонализирана електронна карта по чл. 24, ал. 2, изр. 1 се издава след блокирането ѝ. Остатъчният период, зареден в блокираната карта, се прехвърляв нов носител. Заплаща се стойността на носителя (ако е приложимо), съгласно Приложение № 1 към наредбата.

2. Създава се нова ал. 3 със следното съдържание:

"(3) Дубликат на фактура, се издава в рамките на три работни дни от постъпването на молбата, като за услугата лицето заплаща 2.00 лв."

§ 30. Чл. 38 се отменя.

§ 31. В чл. 40 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 се премахва думата "абонаментни".
2. Ал. 2 се отменя

§ 32. Чл. 41 се изменя по следния начин:

"Чл. 41. Компенсирането на преференциалните пътувания по чл. 29, ал. 1, т. 3, т. 5, т. 10, т. 11, т. 12, т. 13, т. 14, т. 15, т. 16, т. 17, т. 18, т. 19 се осъществява от бюджета на Столична община ежемесечно, до цената на месечна карта по редовна тарифа, а по т. 14 включително и цената на електронния носител, въз основа на представена справка от "Център за градска мобилност" ЕАД за издадени и валидни превозни документи."

§ 33. Чл. 42 се изменя така по следния начин:

"Чл. 42. Компенсирането на преференциалните пътувания по чл. 29, ал. 1, т. 1, т. 2, т. 4, т. 6, т. 7, т. 8 и т. 9 се осъществява от държавния бюджет и от бюджета на Столична община до цената на месечна абонаментна карта по редовна тарифа, въз основа на представена от "Център за градска мобилност" ЕАД справка за издадени и валидни превозни документи."

§ 34. Чл. 43 се отменя.

§ 35. В чл. 44 се правят следните изменения и допълнения:

1. **Ал. 1 става чл. 43 и придобива следната редакция:**

"Чл. 43. Столична община компенсира "Център за градска мобилност" ЕАД, за пътуванията, направени във връзка с реализацията на мярката по чл. 20, ал. 3 до цената на еднодневната карта за всички линии, въз основа на предоставена от „Център за градска мобилност" ЕАД справка за издадени 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.

2. Ал. 2 се отменя.

§ 36. Чл. 45 става чл. 44 и придобива следната редакция:

1. Ал. 1 придобива следната редакция:

"Чл. 44. Кметът на Столична община определя и оправомощава длъжностните лица, които да осъществяват контрол по редовността на пътниците в обществения градски транспорт. Длъжностните лица - контрольори по редовността на пътниците и се легитимират по време на проверката със служебни карти за контрол по образец, утвърден от Изпълнителния директор на "Център за градска мобилност" ЕАД."

2. Ал. 2 се отменя.

§ 37. Създава се нов чл. 45 със следната редакция:

"Длъжностните лица - контрольори по редовността на пътниците, определени и оправомощени от кмета на Столична община, при установени от тях нарушения на тази наредба, продават билет за невалидирано пътуване, продаван от контрольор по редовността на пътниците, билет за еднократно пътуване, продаван от контрольор по редовността на пътниците или съставят актове за установяване на административно нарушение на нарушителите."

§ 38. Чл. 46 придобива следната редакция:

"Чл. 46. (1) При констатиран от длъжностно лице - контрольор по редовността на пътниците случай на пътуване без редовен превозен документ или с нередовен превозен документ пътникът закупува билет за еднократно пътуване, продаван от контрольор по редовността на пътниците:

1. в превозното средство билетът се валидира от длъжностното лице - контрольор и дава право на пътника да продължи пътуването си със същото превозно средство;

2. при слизане на нередовния пътник, последният заплаща стойността на билета на спирката.

(2) При констатиран от длъжностно лице - контрольор по редовността на пътниците случай на пътуване на пътник с редовен превозен документ, но без редовен превозен документ за съответни единици багаж, велосипед и/или домашен любимец, в нарушение на чл. 13, пътникът закупува билет/и за еднократно пътуване, продаван/и от контрольор по редовността на пътниците, в зависимост от броя единици багаж, велосипед и/или домашен любимец. Билетът/те се валидира/т от контрольора и дава право на пътника да продължи пътуването си със същото превозно средство.

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.

(3) При констатиран от длъжностно лице - контрольор по редовността на пътниците случай на пътуване с липса на валидация на превозен документ с изключение на билетите по т. 1.1 от Приложение № 1 към настоящата наредба, пътникът закупува билет за невалидирано пътуване, продаван от контрольор по редовността на пътниците, който замества валидацията за конкретното пътуване.

(4) При закупуване от пътника на билети за еднократно пътуване, продаван/и от контрольор по редовността на пътниците съгласно ал. 1 и 2, не се съставя акт за установяване на административно нарушение."

§ 39. В чл. 47 се правят следните изменения и допълнения:

1. Ал. 1 придобива следната редакция:

(1) При констатиран от длъжностно лице - контрольор по редовността на пътниците случай на пътуване без редовен превозен документ или с нередовен превозен документ, и/или случай на пътуване без редовен превозен документ за съответни единици багаж, велосипед и/или домашен любимец, в нарушение на чл. 13, и отказ на пътника да закупи билет за еднократно пътуване, продаван от контрольор по редовността на пътниците, длъжностното лице по контрола съставя акт за установяване на административно нарушение по реда на Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН), за което нередовният пътник е длъжен да слезе на следващата спирка по маршрута на превозното средство."

2. Ал. 3 придобива следната редакция:

"(3) В седемдневен срок от съставянето на акта нарушителят има право да заплати сума, съответстваща на цената на билета за еднократно пътуване, продаван от контрольор по редовността на пътниците. При заплащане на сумата не се образува административнонаказателно производство."

§ 40. В Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. Точка 4 придобива следната редакция:

"4. "Билет" е краткосрочен превозен документ на хартиен или електронен носител носител за еднократно пътуване с едно превозно средство или за комбинирано пътуване за определено време, или за множество пътувания с едно или повече превозни средства за определен период от време."

2. Точка 6 се изменя по следния начин:

"6. "Електронен носител" е всяка една технология, включително и включваща комбинация от хардуер и софтуер, като безконтактна смарт карта, безконтактна банкова карта, приложение за мобилно устройство или всякакъв друг вид медия, позволяваща зареждане, съхранение и валидация на превозни документи чрез безконтактни методи."

3. Създава се нова точка 12 със следното съдържание:

"12. Валидация" е автоматизирана проверка на носител и превозен документ, свързан с този носител с цел установяване на наличието и параметрите на превозния документ, подлежащ на проверка и съответствието му с условията на наредбата. Валидацията е отговорност на пътника."

4. §§ 5-7 от Преходните и заключителни разпоредби 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 05.04.2018 г., се отменят.

§ 41. Приложение № 5 се отменя.

Преходни и Заключителни разпоредби

КЪМ НАРЕДБАТА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБАТА ЗА РЕДА И УСЛОВИЯТА ЗА ПЪТУВАНЕ С ОБЩЕСТВЕНИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА ТЕРИТОРИЯТА НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

Приета с Решение № … по Протокол № … от ……, в сила от …… г.

§ 42. Дългосрочните превозни документи по Приложение № 1 влизат в сила от 01.09.2022 г.

§ 43. Краткосрочните превозни документи по Приложение № 1 влизат в сила от 01.01.2023 г.

§ 44. (1) Съществуващите в обръщение карти по т. 1.1, т. 1.2, т. 1.3, т. 1.6, т. 1.7 и т. 1.13 от Приложение № 2, актуално към последна редакция в сила от 30.07.2021 г. на Наредбата, които са ценни образци, остават в продажба до 31.12.2022 г. и в сила като превозни документи до 01.03.2023 г.

(2) Съществуващата електронна карта за еднократно пътуване по т. 1.10 от Приложение № 2, актуално към последна редакция в сила от 30.07.2021 г. на Наредбата се трансформира в Билет 30 плюс или Билет 60 плюс.

§ 45. В Приложение № 2, актуално към последна редакция в сила от 30.07.2021 г. на Наредбата, превозни документи по т. 2.1 (хартиен образец), т. 2.4, т. 2.6, т. 2.7, т. 2.8, т. 2.9,

т. 2.11, т. 2.12, т. 3.7 и т. 4.5 се спират от продажба от 01.01.2023 г., като заредените карти могат да се ползват до крайния срок, за който са издадени, но не по-късно от 31.12.2023 г.

§ 46. В Приложение № 2, актуално към последна редакция в сила от 30.07.2021 г. на Наредбата превозни документи по т. 1.6 и т. 1.7 (ценни образци) се спират от продажба от 01.01.2023 г., като заредена карта по т. 1.12 (електронна) може да се ползва в срок до 01.03.2023 г.

§ 47. (1) В Приложение № 2, актуално към последна редакция в сила от 30.07.2021 г. на Наредбата, превозните документи по т. 1.4, т. 1.5, т. 1.8, т. 1.9, т. 1.11 и т. 2.3 се отменят.

§ 48. Не се извършва замяна или възстановяване на суми на излезлите от употреба превозни документи (ценни образци).

§ 49. Билет за еднократно пътуване, продаван от контрольор по редовността на пътниците, както и билет за еднократно пътуване без право на прекачване, продаван от водач на превозно средство за наземен транспорт, които са ценни образци, могат да се продават в изключителни случаи, когато няма техническа възможност за издаването им като фискален документ, при условия и ред, определени с вътрешна инструкция, приета от Съвета на директорите на «Център за градска мобилност» ЕАД.

§ 50. Превозните документи по т. 3.2, т. 3.5., т. 3.6, т. 3.8, т. 3.9, т. 3.10 и т. 3.11 от Приложение № 2, актуално към последна редакция в сила от 30.07.2021 г. на Наредбата, заредени преди 01.09.2022г. могат да се ползват за срока, за който са издадени.

§ 51. Превозни документи за услугата "Зелен транспорт при поискване" стават достъпни след въвеждането им в експлоатация и при условията, определени при въвеждането им.

§ 52. При продажба на превозни документи на търговци и корпоративни клиенти може да бъде приложена отстъпка от „Център за градска мобилност" ЕАД до 10 % от стойността на всеки превозен документ.

§ 53. „Център за градска мобилност" ЕАД при необходимост публикува на уеб сайта си „Правила за пътуване с обществения градски транспорт в София".

§ 54. (1) "Метрополитен" ЕАД има право да издава, зарежда и продава превозни документи за пътуване чрез:

- касиер в каса на територията на метростанцията - издава и продава карта за еднократно пътуване за метро. Касиерът в каса може да зарежда всички видове превозни документи, неизискващи доказване на статут на правоимащ ползвател на преференциална тарифа.

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.

Касиерите в каса не могат да извършват персонализация на електронни носители за многократна употреба.

- билетен автомат на територията на метростанцията - издава карти за еднократно пътуване за метро, зарежда превозни документи върху персонализирани/неперсонализирани електронни носители за многократна употреба, като зарежда и превозни документи, неизискващи персонална оторизация върху персонализираните носители за многократна употреба.

(2) Ал. 1 се прилага до 01.01.2023 г. След изтичането на посочения срок „Център за градска мобилност“ ЕАД остава единствен издател, а „Метрополитен“ ЕАД остава разпространител на превозни документи регулирано в договорни отношения с „Център за градска мобилност“ ЕАД и Столична община..

(3) Превозните документи по т. 1.6. и 1.7 от Приложение № 4 остават в продажба и в сила като превозни документи до 31.12.2022 г. В срок до 01.06.2023 г. се прекратява продажбата и разпространението на съществуващите отпечатани превозни документи на хартия, които са ценни образци - хартиен билет за еднократно пътуване без прекачване, продавани от каси на "Метрополитен" ЕАД, без промяна на цената, определена с настоящата Наредба.

§ 55. (1) В Приложение № 2 т. 1.4, т. 1.5, т. 1.8, т. 1.9, т. 1.11 и т. 2.3 се отменят.

(2) В Приложение № 2 т. 1.12, т. 2.1 (хартиен образец), т. 2.4, т. 2.6, т. 2.7, т. 2.8, т. 2.9, т. 2.11, т. 2.12, т. 3.7 и т. 4.5 се спират от продажба от 01.01.2023 г., като заредените карти могат да се ползват до срока, за който са издадени, но не по-късно от 31.12.2023 г., а картата по т. 1.12 (електронен образец) може да се ползва в срок до 31.03.2023 г.

§ 56. Цените на превозните документи се определят и променят от Столичен общински съвет съгласно Правила за образуване цената на еднократно пътуване и превозните документи за обществен градски транспорт на територията на Столична община, представляващи Приложение № 7 към настоящата наредба, както и съобразно начините, посочени в Доклад № СОА22-ВК66-…./….

§ 57. Създава Приложение 1, както следва:

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.

Приложение № 1

№	ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ	НОСИТЕЛИ НА ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ					ЦЕНА	НАМАЛЕНИЕ ОТ РЕДОВНА ТАРИФА
		Хартиен		Електронен				
		Ценен образец	Фискален документ	Безконтактен носител Sofia City Card	Безконтактен носител Ultralight	Безконтактен носител Pay-as-you-go		
1.	**КРАТКОСРОЧНИ ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ ПО РЕДОВНА ТАРИФА**							
1.1	**Билети**							
1.1.1	30 плюс (Билет, позволяващ пътуване с прекачвания в рамките на първите 30 минути)			√	√	√	1,60 лв.	0%
1.1.2	60 плюс (Билет, позволяващ пътуване с прекачвания в рамките на първите 60 минути)			√	√	√ (за "Зелен транспорт при поискване)	2,20 лв.	0%
1.1.3	Билет за еднократно пътуване без право на прекачване (издаван от водач)	√*	√				2,00 лв.	0%
1.1.4	Билет за еднократно пътуване без право на прекачване (издаван от каса, или автомат на територията на метростанция)	√	√				2,00 лв.	0%
1.1.5	Билет за еднократно пътуване (продаван от контрольор по	√*	√				40,00 лв.	0%

	редовността на пътниците)							
1.1.6	Билет за невалидирано пътуване (продаван от контрольор по редовността на пътниците)		√				3,00 лв.	0%
1.1.7	Билет за еднократно пътуване без право на прекачване (издаван от каса, извън територията на метростанция)		√				1,60 лв.	0%
1.2	**Карти**							
1.2.1	Еднодневна/дневна карта			√	√		4,00 лв.	0%
1.2.2	Еднодневна карта - „Зелен билет"	√	√	√	√	√	1,00 лв.	0%
1.2.3	Дневна карта с агрегация					√	4,00 лв.	0%
1.2.4	Нощна карта		√	√	√	√	2,00 лв.	0%
1.2.5	24 часова карта, вкл. нощен транспорт			√	√		6,00 лв.	0%
1.2.6	72 часова карта, вкл. нощен транспорт			√	√		15,00 лв.	0%
1.2.7	Карта София			√			20,00 лв.	0%
1.2.8	Карта за календарна седмица с агрегация (5 поредни дневни карти с агрегация)					√	20,00 лв.	0%

Приложение № 1

2	**ДЪЛГОСРОЧНИ ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ ПО РЕДОВНА ТАРИФА**						**Персонализирана**	**Неперсонализирана**	
2.1	Месечна карта за всички линии			√			50,00 лв.	70,00 лв.	0%
2.2	Годишна /дванадесет месеца/ карта за всички линии, вкл. нощен транспорт			√			365,00 лв.	600,00 лв.	0%
2.3	Годишна /дванадесет месеца/ карта за всички линии на вноски (вкл. нощен транспорт)								
2.3.1	1-ва вноска (3 месеца)			√			150,00 лв.	250,00 лв.	0%
2.3.2	2-ра вноска (3 месеца)			√			120,00 лв.	200,00 лв.	0%
2.3.3	3-та вноска (6 месеца)			√			100,00 лв.	150,00 лв.	0%
3	**ДЪЛГОСРОЧНИ ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ ПО ПРЕФЕРЕНЦИАЛНА ТАРИФА**								
3.1.	**Превозни документи за учащи**						**Месечна**	**Годишна**	
3.1.1	Ученици			√			20,00 лв.	200,00 лв.	60%
3.1.2	Студенти			√			20,00 лв.	200,00 лв.	60%
3.1.3	Младежи до 26 години			√			25,00 лв.	250,00 лв.	50%
3.1.4	Докторанти			√			35,00 лв.	–	
3.1.5	Ученици, обхванати от социални услуги в общността от резидентен тип или настанени в приемни семейства, или специализирани			√			10,00 лв.	–	80%

	институции за деца в структурата на СО								
3.2	**Семейни превозни документи**						**Месечна**	**Годишна**	
3.2.1	Семеен пакет - Ученик, закупил карта за един месец за всички линии заедно с персонализирана месечна карта за всички линии по редовна тарифа за родител/настойник/попечител			√			10,00 лв.	–	80%
3.2.2	Приемен родител			√			0,00 лв.	–	100%
3.2.3	Родител, ползващ отпуск за отглеждане на дете до 2 години			√			10,00 лв.	–	80%
3.2.4	Деца до 7 годишна възраст	√		√*			0,00 лв.	0,00 лв.	100%
3.3	**Превозни документи за пенсионери**								
3.3.1	Лица, получаващи пенсия при условията на гл.VI от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл.68, ал.1-3 от същия кодекс			√			25,00 лв.		50%
3.3.2	Лица над 68 години			√			10,00 лв.		80%

3.4	**Превозни документи за лица с увреждания**								
3.4.1	Хора с увреждания с намалена работоспособност от 50% до 70,99%			√			20,00 лв.		60%
3.4.2	Хора с увреждания с намалена работоспособност над 71%, вкл. с чужда помощ, ползващи придружители			√			10,00 лв.		80%
3.4.3	Хора с увреждания до 18 годишна възраст с 50% и над 50% вид и степен на увреждане			√			0,00 лв.		100%
3.4.4	Куче водач и обучител			√			0,00 лв.		100%
3.5	**Професионални превозни документи**						**Месечна**	**Годишна**	
3.5.1	Спасители на ПКСС			√			25,00 лв.	–	50%
3.5.2	Служители, работещи по трудово или служебно правоотношение в Столичната и районните общински администрации			√			0,00 лв.	–	100%
3.5.3	Служители по чл. 185 от ЗМВР и служители ГДИН/СЗО	√		√*			0,00 лв.	0,00 лв.	100%
3.5.4	Държавни служители по чл. 80 от ЗДАНС	√		√*			0,00 лв.	0,00 лв.	100%
3.5.5	Служители по чл.22 от ЗПКОНПИ	√		√*			0,00 лв.	0,00 лв.	100%

3.5.6	Лица. наградени със званието "Почетен гражданин на София"			√			0,00 лв.	0,00 лв.	100%
3.5.7	Ветерани от войните	√		√*			0,00 лв.	0,00 лв.	100%
3.5.8	Военноинвалиди и военнопострадали	√		√*			0,00 лв.	0,00 лв.	100%
4	**БЕЗКОНТАКТНИ ЕЛЕКТРОННИ НОСИТЕЛИ**								
4.1	Безконтактен носител Sofia City Card						3,00 лв.		0%
4.2	Безконтактен носител Ultralight						0,80 лв.		0%
*Електронен носител към хартиен превозен документ по чл. 28, ал. 1									

§ 58. Цената на безконтактния хартиен носител Ultralight съгласно Приложение № 1 се определя съгласно себестойността на електронния носител и се публикува на интернет страницата на „Център за градска мобилност“ ЕАД.

§ 59. Приложение № 2 придобива следната редакция:

Приложение № 2

ЦЕНИ ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ПАРКИНГИ, ПРЕДЛАГАЩИ УСЛУГАТА „ПАРКИРАЙ И ПЪТУВАЙ“

Цената за паркиране се определя на започнат час.

Валиден превозен документ	Цена за паркиране, лв.
Тарифа 1: 30 плюс - Билет, позволяващ прекачвания в рамките на първите 30 минути,	Безплатно за първите 2 часа.
60 плюс - Билет, позволяващ прекачвания в рамките на първите 60 минути, Дневна карта, Дневна карта с агрегация, 24 часова карта за всички линии, вкл. нощен транспорт Еднодневна карта за всички линии - „Зелен билет”	0,50 лв.на час за всеки следващ час до XX часа..

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.

Пътувания с комбинация от превозни документи, влизащи в Тарифа 1 и/или в Тарифа 2 Пътуванията, за които важи цената, следва да са извършени с един същ електронен носител на превозни документи и важат за едно МПС.	
Тарифа 2 72 часова карта за всички линии, вкл. нощен транспорт	безплатно, от XX до YY часа..
Карта София - тридневна карта за всички линии, даваща право на отстъпки в туристически и търговски обекти Карта за календарна седмица с агрегация Месечна карта за всички линии по редовна тарифа Годишна карта по редовна тарифа (включително и плащана на вноски) Пътувания с комбинация от превозни документи, влизащи в Тарифа 2 Пътуванията, за които важи цената, следва да са извършени с един същ електронен носител на превозни документи и важат за едно МПС.	0,50 лв. на час за всеки следващ час след XXX часа..
Без превозен документ при условията и на основание чл. 22, ал. 4 от Наредбата	безплатно в рамките на работното време на метрото.

Цените за почасово паркиране на МПС без ползване на обществения транспорт от водачите на МПС, както и цените на абонаментно паркиране (седмично, месечно, шестмесечно и годишно) на паркингите - собственост на „Център за градска мобилност" ЕАД или за които паркинги в полза на дружеството е учредено вещно право, се определят от дружеството.

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.

Цените за почасово паркиране на МПС без ползване на обществения транспорт от водачите на МПС, както и цените на абонаментно паркиране (седмично, месечно, шестмесечно и годишно) на паркингите - собственост на „Център за градска мобилност" ЕАД или за които паркинги в полза на дружеството е учредено вещно право, се определят от дружеството.

§ 60. (1) Приложение № 2 в редакция съгласно Решение № 400 по Протокол № 36 от 22.07.2021 г. става Приложение № 8.

(2) Приложение № 4 в редакция съгласно Решение № 400 по Протокол № 36 от 22.07.2021 г. става Приложение № 9.

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.

Приложение 3

ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ИЗДАВАНЕ НА ЕЛЕКТРОННА КАРТА (ЕК) ЗА ПЪТУВАНЕ С ОБЩЕСТВЕНИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ В СОФИЯ

Издател на картата: **"Център за градска мобилност" ЕАД**

❑ Заявлението се отнася до следния тип карта ❑ Персонализирана ❑ Неперсонализирана

Снимка на Заявителя на ЕК

Тук залепете цветна актуална снимка

ЗАЯВИТЕЛЯТ И ПРИТЕЖАТЕЛЯТ НА ЕК (КАТО ВТОРА СТРАНА ПО ДОГОВОРА)

❑ Име ▸ ❑ ЕГН ▸

❑ Презиме ▸

❑ Фамилия ▸

*Тези данни не се отпечатват върху персонализираната електронна карта
**При издаване на Неперсонализирана електронна карта не се прилага снимка, както и не е задължително попълване на графите „адрес за кореспонденция", „Телефон" и „Контролни данни"

*Постоянен адрес ▸ (Попълва се само при персонализирани преференциални карти)

❑ Град ▸ ❑ Община

❑ Улица /№, бл., вх., ет., ап.

**Адрес за кореспонденция ▸ (по желание)

❑ Град ▸ ❑ Община

❑ Улица /№, бл., вх., ет., ап.

**Контролни данни ▸ (по желание)

❑ Въпрос ▸

❑ Отговор ▸

Попълва се само за издаване на Персонализирана преференциална електронна карта.
Документите, на които се основава преференцията, се представят за проверка при подаване на Заявлението.

❑ Вид преференция ▸

❑ № и валидност на решението на ТЕЛК/НЕЛК ▸

За лица с увреждания по чл. 29, ал.1 т. 15,16,17 и 18

❑ № на пенсионно разпореждане ▸

За лица получ. пенсия по Г.I, и V. чл. 68,ал.1 от КСО с посочен адрес на територията на СО

❑ Студентска книжка № ▸ ❑ ВУЗ ▸ ❑ Семестър ▸

❑ Уч. бележник /книжка/л. карта/ уч. год. ▸ ❑ Училище ▸

Попълват се само данните съответстващи на вида преференция.

❑ Картата ще получа в бюро ▸

❑ От Дата ▸

Запознат съм с информацията за политиката за защита на личните ми данни, предоставана ми от "ЦГМ" ЕАД във връзка с издаване на ЕК, неразделна част от настоящото заявление

Дата на подаване на Заявлението:

Подпис на Заявителя:

❑ Картата ще получа в бюро ▸

❑ От Дата ▸

Подпис на длъжн. лице приело Заявлението:

Номер на Заявлението:

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.

Информация по чл. 13 от Регламент (ЕС) 2016/679 (Общ регламент относно защитата на личните данни)

В качеството си на администратор на лични данни **„Център за градска мобилност" ЕАД** обработва личните Ви данни за целите на предоставяне на заявената услуга по издаване на електронна карта, при стриктно спазване на разпоредбите на Регламент (ЕС) 2016/679, Закона за защита на личните данни, Политиката за защита на лични данни на дружеството и нормативните актове, регламентиращи правилата за пътуване по маршрутите на обществения градски транспорт на територията на Столична община.
С настоящето Ви предоставяме информация относно това какви действия се извършват с личните данни, които предоставяте на „Център за градска мобилност" ЕАД (наричано оттук нататък „Център за градска мобилност" или ЦГМ).

Кои сме ние?
Център за градска мобилност е търговско дружество, вписано в търговския регистър към Агенция по вписванията с ЕИК 202218735, със седалище и адрес на управление: гр. София 1202, бул. „Княгиня Мария Луиза" № 84, тел.: 0700 13 233, и-мейл адрес: office@sofiatraffic.bg и е администратор на лични данни, съобразно разпоредбите на Закона за защита на личните данни.

Как да се свържете с нас?
Адрес: гр. София, бул. „Княгиня Мария Луиза" № 84, 0700 13 233, и-мейл адрес: office@sofiatraffic.bg
Как да се свържете с нашето Длъжностно лице по защита на личните данни?
E-mail: dpo@sofiatraffic.bg

На какво основание Център за градска мобилност обработва личните Ви данни ?
ЦГМ събира личните Ви данни, за да изпълни договорните си задължения по сключени с Вас договори за предоставяне на услуги – на договорно основание.
ЦГМ обработва лични данни и в изпълнение на законови задължения, приложими спрямо дружеството.
ЦГМ може да обработва лични данни и в случай че има правен (легитимен) интерес, освен когато пред тези интереси преимущество имат интересите на физическото лице, за което се отнасят данните.

За какви цели събираме Вашите лични данни?
ЦГМ събира личните данни само за конкретни и легитимни цели и не ги обработва по-нататък по начин несъвместим с тях. Получените от Вас лични данни ще бъдат използвани, за да можем да изпълним задълженията си към Вас, както и да помогнем за изпълнение на Ваши права, включително, но не само:
·За да Ви предоставим услугите/продуктите, предлагани от ЦГМ;
·За да изпълним законовите задължения на дружеството в областта на счетоводното и данъчното законодателство или на други законови задължения, приложими към дейността ни;
·За да изпълним разпореждания на компетентни публични органи.

Център за градска мобилност уважава поверителността на личните Ви данни.
Защитата на личната Ви информация през целия процес на обработка на лични данни, както и сигурността на всички бизнес данни, е важен въпрос за нас. **ЦГМ** прилага всички съвременни и подходящи технически и организационни мерки за гарантиране сигурността на личните данни, включително непрекъснато обучение на служителите и поемане на изрично задължение от служителите за конфиденциалност.

Колко време съхраняваме и обработваме Вашите данни преди да ги унищожим?
В зависимост от основанието, на което обработваме личните Ви данни, срокът на съхранение на личните данни е различен.
Вашите лични данни се съхраняват от нас за срок от 5 години от отпадане на договорното ни основание, ако обработваме личните данни за изпълнение на договорни задължения към Вас. След изтичането на този срок и в случай, че не съществува законово основание за продължаване съхранението на личните Ви данни, информацията за Вас се унищожава.

Евентуални последствия, ако не бъдат предоставени личните данни
В случай на отказ от доброволно предоставяне на изисканите лични данни от Ваша страна, ЦГМ няма да бъде в състояние да предостави своите продукти и услуги, респективно да сключи договор/да продължи изпълнението по сключен вече договор.

На кого можем да предаваме предоставените от Вас лични данни?
·Компетентни органи, които по силата на нормативен акт имат правомощия да изискват от ЦГМ предоставянето на информация, сред която и лични данни – съд, надзорни/регулаторни органи, органи с правомощия по защита на националната сигурност и обществен ред.
·Други компетентни публични органи в изпълнение на задължение, предвидено в закон.
·Обработващ лични данни с оглед поддържането на IT системите на дружеството, доставка на услуги и др. В тези случаи отношенията между ЦГМ и обработващия лични данни се регламентират с договор, в който се предвиждат подходящи мерки за гарантиране на сигурността на личните данни.

Какви са Вашите права относно предоставените лични данни?
Всяко физическо лице, чиито лични данни се обработват от ЦГМ, в качеството му на администратор, има следните права:
·Правото на достъп до личните данни, които ЦГМ обработва за Вас и да получите копие от тях;
·Право да искате от ЦГМ коригиране, в случай че установите неточности или необходимост от актуализация на личните Ви данни;
·Право да искате блокиране на личните Ви данни или ограничаване на обработката на лични данни, в определените от закона и Регламент (ЕС) 2016/679 случаи;
·Право да искате изтриване на личните Ви данни, в случай че са налице условията за това.
·Право на възражение - по всяко време и на основания, свързани с конкретната ситуация, при условие, че не съществуват убедителни законови основания за обработването, които имат предимство пред Вашите интереси, права или съдебен процес;
·Право на преносимост - само в случай, че личните данни се обработват по автоматичен начин на основание съгласие или договор;
·Право да не бъде обект на изцяло автоматизирано решение, включващо профилиране, което поражда правни последствия за субекта на данните или го засяга в значителна степен.
·Правото да отправите жалба за защита на правата Ви, в случай че са налице предпоставките за това, пред Комисия за защита на личните данни на адрес: гр. София 1592, бул. „Проф. Цветан Лазаров" № 2, интернет страница: www.cpdp.bg
Можете да упражните всички права по всяко време на обработване на личните Ви данни чрез подаване на писмено заявление на място в офиса на Център за градска мобилност. Заявление може да бъде отправено и по електронен път по реда на Закона за електронния документ и електронните удостоверителни услуги. Заявлението се отправя лично от Вас като субект на данни или от изрично упълномощено от Вас лице. Дружеството се произнася по Вашето искане на данни в 30-дневен срок от неговото подаване.

Допълнителна информация
За допълнителна информация как и защо обработваме Вашите лични данни, моля посетете секцията „Политики за поверителност" на нашия интернет сайт - https://www.sofiatraffic.bg/bg/common/1211/politiki-za-poveritelnost za-poveritelnost (линк_към_Privacy_Policy)".

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.

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: Столичен общински съвет (СОС)	**Нормативен акт: Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община**
Контакт за въпроси: **Иванка Благова – служител в Дирекция „Секретариат на СОС“**	**Телефон: 029377-384:** e-mail: i.blagova@sofia.bg

1. Дефиниране на проблема:

Съгласно ал. 3 на чл. 76 от Административнопроцесуалния кодекс общинските съвети имат право да издават нормативни актове, с които да уреждат обществените отношения от местно значение, но съобразно нормативните актове от по-висока степен. Така общинските съвети притежават нормотворческа компетентност, в обхвата на която не се сключва създадената и важаща за цялата територия на страната регламентация.

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

С Решение № 178 на Столичния общински съвет по Протокол № 51 от 05.04.2018 г. е приета Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община („**Наредбата**“). Предметът на Наредбата са правилата, условията и цените за пътуване с превозните средства на обществения градски транспорт на територията на Столична община (трамваен, тролейбусен, автобусен и метрополитен) – чл. 1. От м. май 2021 г. в обществения градски транспорт на територията на Столична община („СО“) функционира новата автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение („Системата“). Тя предвижда както нови електронни канали и методи на заплащане, така и възможност за анализ и оптимизация на тарифната политика на СО. В резултат на работата на Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на СО, избран с Решение № 349 по Протокол № 35 от 24.06.2021 г., в Столична община е постъпило писмо № СОА22-ВК66-6060/09.06.2022 г., с което Председателят на Комитета изпраща приетия проект на тарифна политика.

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.).

Проблемите в правоприлагането се изразяват в следното:

несъответствие на Наредбата с новата тарифна политика, приета от Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на Столична община.

Внедрената система за таксуване дава технологична възможност за въвеждане на нов вид превозни документи, носители и канали за продажба, които не са предвидени в настоящата нормативна уредба.

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

Последващи оценки на въздействието или анализи на изпълнението не са извършвани, доколкото Законът за нормативните актове не въвежда задължение за това.

2. Цели:

С предлаганите изменения и допълнения на Наредбата се цели:

Приемането на предложения проект на *Наредба* е продиктувано освен от съобразяване с новата тарифна политика, приета от Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на Столична община, също така и от нуждата от преодоляване на несъвършенствата в действащата вторична по своя характер нормативна регулация на местно ниво с цел:

- стъпка към постигането на устойчива мобилност като способност да се задоволят транспортните потребности на гражданите по начин, който е най-малко вреден за околната среда;
- обезпечава необходимите приходи от превозна дейност за компаниите за градски транспорт;
- въвеждане на справедливи начини за таксуване в зависимост от необходимостта и честотата на ползване на услугите на градския транспорт;
- Създаване на възможности за оптимизация, реорганизация и ускорение на градския транспорт в зависимост от натовареността на превозните средства
- повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт;
- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт;
- повишаване на качеството и удобството на услугите на масовия градски транспорт чрез въвеждане на нови превозни документи и услуги;
- намаляване на автомобилите в градската среда чрез привличане на повече пътници в масовия градски транспорт на Столична община.

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:

Заинтересовани страни от проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, са:

- **Пряко**:
  - Столичният общински съвет като органът на местното самоуправление на територията на Столичната община, който в съответствие с чл. 17 от Закона за местното самоуправление и местната администрация решава заедно с гражданите самостоятелно всички въпроси от местно значение, които законът е предоставил в негова компетентност в сферата на: общинското имущество, общинските предприятия, общинските финанси, данъци и такси, общинската администрация; устройството и развитието на общината и на населените места в нея; образованието; здравеопазването; културата; благоустрояването и комуналните дейности; социалните услуги; опазването на околната среда и рационалното използване на природните ресурси; развитието на спорта, отдиха и туризма, както и защитата при бедствия.

- **Косвено**:
  - гражданите и гостите на Столична община, ползващи обществения градски транспорт;
  - икономическите субекти, включително чуждестранните инвеститори, които действат на пазарна среда и правят избори за действие, респ. бездействие в условията на познание на действащите правила и политики, както и на очакванията за стабилност и предвидимост на същите;
  - „Център за градска мобилност“ ЕАД с оглед на извършваните от дружеството дейности на основание договор със Столична община по организация, управление и контрол, отчитане и окачествяване на обществения превоз на пътници, реализация на приходи, разплащане с транспортните оператори при спазване на икономическата рамка и контрол по редовността на пътниците;
  - транспортните оператори, изпълняващи договори за обществена превозна услуга по основните линии от транспортната схема на общината – „Столичен автотранспорт“ ЕАД, „Столичен електротранспорт“ ЕАД, „Метрополитен“ ЕАД и др.

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:

Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на

действие от страна на държавата, включително варианта „без действие“.

1. Вариант „0“: - без действие – да не бъде допълнена Наредбата на Столичния общински съвет за Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

Този вариант запазва съществуващото положение, при него не се правят изменения и допълнения на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, както и същата не се въвежда в съответствие с новата тарифна политика, приета от Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на Столична община, както и не се създават достатъчно условия за устойчиво развитие на градския транспорт, както и стимули и иновативни начини за ползването на обществения градски транспорт. Не се използват и техническите възможности за предлагане на нови услуги и канали за продажба предлагани от системата.

Вариант „1“ – приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата на Столичния общински съвет за Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община:

При този вариант **ще се постигнат заложените цели**, а именно:

стъпка към постигането на устойчива мобилност като способност да се задоволят транспортните потребности на гражданите по начин, който е най-малко вреден за околната среда;

обезпечава необходимите приходи от превозна дейност за компаниите за градски транспорт;

въвеждане на справедливи начини за таксуване в зависимост от необходимостта и честотата на ползване на услугите на градския транспорт

разширяване на мрежата на продажби и начини на зареждане на превозни документи

Създаване на възможности за оптимизация, реорганизация и ускорение на градския транспорт в зависимост от натовареността на превозните средства

повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт;

увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт;

повишаване на качеството и удобството на услугите на масовия градски транспорт чрез въвеждане на нови превозни документи и услуги;

намаляване на автомобилите в градската среда чрез привличане на повече пътници в масовия градски транспорт на Столична община.

5. Негативни въздействия:

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.

Вариант „0“: Очакваните негативни въздействия от този Вариант са свързани с липсата на достатъчно стимули и иновативни начини за използването на обществения градски транспорт, невъзможността за въвеждането на новата тарифна политика, приета с решение на Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на Столична община, засилен трафик на пътни превозни средства със съответните негативни въздействия върху околната среда, влошена градска среда по отношение на уличните задръствания.

Вариант „1“: Негативни въздействия **не** се идентифицират.

6. Положителни въздействия:

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.

Вариант „0“: при този вариант на действие ще продължи действащата Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, която постига в известна степен заложените цели, в т.ч. предоставяне на услугата по обществен превоз на пътници, регулярно и на недискриминационна основа на база Икономическата рамка за съответната календарна година, приета с решение на Столичния общински съвет. При този вариант на действие обаче не се дава възможност за приложение на новата тарифна политика на Столична община и реализация на иновативни начини за закупуване и заплащане на превозни документи.

Вариант „1“: с този Вариант ще се постигнат вече споменатите и заложени цели в Доклада на вносителите, а именно:

- стъпка към постигането на устойчива мобилност като способност да се задоволят транспортните потребности на гражданите по начин, който е най-малко вреден за околната среда;
- обезпечава необходимите приходи от превозна дейност за компаниите за градски транспорт;
- въвеждане на справедливи начини за таксуване в зависимост от необходимостта и честотата на ползване на услугите на градския транспорт
- разширяване на мрежата на продажби и начини на зареждане на превозни документи
- Създаване на възможности за оптимизация, реорганизация и ускорение на градския транспорт в зависимост от натовареността на превозните средства
- повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт;
- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт;
- повишаване на качеството и удобството на услугите на масовия градски транспорт чрез въвеждане на нови превозни документи и услуги;
- намаляване на автомобилите в градската среда чрез привличане;
- устойчиво развитие на градския транспорт в София.

От горепосочените положителни и отрицателни въздействия на двата варианта е видно, че Вариант «1» <u>в по-голяма степен води</u> до приложение на заложените цели, с оглед на което *препоръчваме* Вариант 1 «Приемане на приемане на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община».

7. Потенциални рискове:

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.

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

Практиката показва, че е възможно възникването на съдебни спорове и обжалване на предложените изменения и допълнения на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

☐Ще се повиши

☒ Ще се намали има потенциал за значително намаление на административната тежест при промяна на други подзаконови нормативни актове на национално ниво.

☐Няма ефект

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

Не, приемането на Наредбата не налага създаването на нови регулаторни режими.

9. Създават ли се нови регистри?

Не, приемането на Наредбата не налага създаването на нови регистри.

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

Приемането на Наредбата за изменение и допълнение на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община **не изисква** цялостна оценка на въздействието, доколкото Законът за нормативните актове **не** въвежда изрично задължения в тази насока.

12. Обществени консултации:

Проектът на Наредбата за изменение и допълнение на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община ще бъде публикуван на официалния електронен портал на Столична община, заедно с доклада и мотивите за писмени консултации – получаване на становища, мнения и коментари в **срок от 30 дни**, при условията на чл. 14, ал. 2, изр. първо от Наредбата на Столичния общински съвет за провеждане на обществени консултации на територията на Столична община.

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

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.

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:

Съдебната практика приема, че разпоредбата на чл. 8 ЗНА ясно посочва, че „наличието на уредба на законово ниво не е пречка за създаването на норми на подзаконово ниво в същата област на обществените отношения“ (***Решение № 8600 от 15.07.2021 г. на ВАС по адм. д. № 7729/2020 г., III отд.***).

Съгласно чл. 21, ал. 1, т. 25 от Закона за местното самоуправление и местната администрация общинският съвет определя условията и реда за пътуване по маршрутите на обществения градски транспорт на територията на съответната община. Този извод нееднократно е споделян и от съдебната практика. Така например в ***Решение № 8719 от 15.07.2008 г. по адм. д. № 6178/2008 г. на ВАС*** се посочва следното:

*„**Несъмнено организацията на масовия градски транспорт е обществен въпрос с местно значение и е предмет на регулиране от общинския съвет по силата на ЗМСМА. Въпросът за градския обществен транспорт е въпрос от компетентността на местния парламент.***

*Оспорената Наредба не регулира права и задължения на страни по гражданско правоотношение. Предмет на нейната уредба са редът и условията за превоз на пътници в градския транспорт. **Регулирането на тази дейност е част от правомощията и задълженията на местния орган за самоуправление, които той в рамките на законовите ограничения упражнява. Всички въпроси във връзка с вида и стойността на превозните документи, организацията и реда за превозване са от компетентността на Общинския съвет.**“*

Подобно становище се застъпва и в последващи съдебни решения по приложението на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията в Столична община – ***Решение № 1058 от 22.02.2017 г. по адм. д. № 5745/2016 г. на АССГ.***

На следващо място, съобразени с всички съдебни решения, касаещи действащата нормативна уредба на Столична община по отношение на условията и реда за пътуване в обществения градски транспорт на територията на Столична община. В тази връзка в изпълнение на ***Решение № 8237 от 21.12.2016 г. по адм. д. № 2685/2014 г. на АССГ*** (влязло в сила) терминът „карта за еднократно пътуване“ е заменен в предложения проект на нормативен акт с „билет“. В цитираното Решение съдебният състав приема, че липсва законово основание за замяна на термина „билет“ с „карта за еднократно пътуване“ предвид разпоредбите на действащия този момент ЗАвП, както и Регламент (ЕС) № 181/2011 г. на Европейския парламент и на Съвета от 16.02.2011 г. относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 г. В допълнение се посочва, че дейността по издаване на билети и други превозни документи предполага много строга отчетност, която не може да бъде заобикаляна и във всеки един момент подлежи на контрол по реда на Наредба № Н-18 от 2006 г. за регистриране и отчитане на продажби в търговските обекти чрез фискални устройства.

Наредбата е съобразена и със специално приложимия за автобусните превози

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. 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.

Предвидените в Наредбата цени на превозните документи кореспондират на изискванията на чл. 4, пар. 2 от Регламента за недискриминационни договорни условия – „2. Без да се засягат специалните тарифи за отделните социални групи, договорните условия и прилаганите от превозвачите тарифи се предлагат на широката общественост без каквато и да е прека или непрека дискриминация, основана на гражданството на крайния потребител или на мястото на установяване на превозвачите или продавачите на билетите в рамките на Съюза“.

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: Станислава Стоянова – директор на Дирекция „Секретариат на СОС“
Дата: 17.06.2022 г.
Подпис:

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.