

Приложение № 1

към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието* (Приложете към формуляра допълнителна информация/документи)	
Институция: СТОЛИЧНА ОБЩИНА	Нормативен акт: Правилник за организацията на дейността на Общинско предприятие "Софийски улици"
Контакт за въпроси: Николета Шереметева – гл. юрисконсулт в направление „Транспорт и градска мобилност“, СО	Телефон: nikoleta.sheremeteva@sofia.bg Тел. 02 904 1479
1. Проблем за решаване: С обща дължина на пътната мрежа от над 3500 км, пътната и транспортна система на София е критично важна за ежедневното функциониране на града, за качеството на живот в него, за пътната безопасност, както и за икономическото му развитие. Имайки предвид лошото състояние на уличната мрежа заради десетилетията недофинансиране на нейната поддръжка, както и обективната необходимост от по-чести, качествени и всеобхватни ремонти, създаването на допълнителен общински капацитет в сферата е повече от необходимо. Очакванията на гражданите и данъкоплатците в София са именно в посока масирани инвестиции в ремонт на пътната мрежа и нейните компоненти, както и последващата поддръжка. Затова се предлага създаване на ново общинско предприятие с предмет на дейност: • Изграждане на вертикална и хоризонтална пътна сигнализация; • Ремонт и поддръжка на съществуваща пътна сигнализация; • Премахване на съществуваща пътна сигнализация; • Поставяне на антипаркинг елементи; • Поставяне, ремонт и подмяна на огради, ТРП и други средства за организация на движението. Досегашният начин на работа на Столична община по отношение на поддръжката на уличната мрежа показва сериозни дефицити, които удължават времето за реакция и усложняват и оскъпяват предоставяната градска услуга. До момента Столичната община е решила да раздели града в три окрупнени подзони, като за всяка е проведена обществена поръчка както за ремонт, така и за поддръжка на уличната мрежа за срок от 4 години. Общата стойност на търговете за изграждане на средства за организация на движението (знаци и маркировки) за 4 годишния период (2020–2024 г.) е 25 490 000 лв с ДДС или по около 6 млн. лв. на година. С цел подобряване на контрола на работата на фирмите по отношение на сроковете, количеството и качеството на извършената работа, Столичната община е ангажирала голям човешки и административен ресурс. Дирекция „Управление и анализ на трафика“ на Столична община има щатна численост от 27 човека, 6 от които са делегирани изцяло за следене на трите договора за "изграждане на средства за организация на движението". Въпреки този сериозен ангажиран потенциал, предоставената услуга за гражданите не може да се окачестви като задоволителна. Реакциите по сигналите са забавени и често отнемат месеци, качеството на ремонтите е под необходимото и очаквано ниво, Общината няма ясна картина за състоянието на уличната мрежа, а цялостната система функционира далеч под	

оптималното. Контролът е занижен заради липса на механизми и процеси по неговото осъществяване, а верификацията на извършените дейности досега се е удостоверявала със снимки, изпратени от Изпълнителя към Възложителя по Вайбър, без всеобхватна верификация за качеството и количеството извършена работа на терен.

Основен проблем на досегашната система бе и фактът, че частните фирми често изобщо не изпълняваха възложената им работа от Столичната община, или я изпълняваха с многомесечни закъснения. Нерядко изисканите по договорите персонал и техника не са постоянно на разположение на Столичната община. Нещо повече, фирмите масово отказваха да изпълняват възлагания на по-дълготрайната пътна маркировка, без да имат право на подобни действия, но слабият договор, ниските предвидени санкции и липсата на управленска воля за налагане на ред, връзваха ръцете на Столичната община.

Не в интерес на Столичната община бяха отношенията и във връзка с поемането на гаранциите на положената пътна маркировка, тъй като частните фирми често отказваха маркиране с по-качествена боя, за която се дължи многогодишна гаранция, без да имат право на това в договора. Въпреки това, предвидените санкции бяха символични и като резултат, масово в София се ползваше най-некачественият процес по полагане на маркировка, който предполага често премаркиране и сериозно завишени разходи за Общината.

Не на последно място, работата на Столичната община с множество различни частни фирми (три за дейност "изграждане на средства за организация на движението" и множество други по отношение на поддържането и ремонтирането на пътните настилки), създава трудности по отношение на управлението на тази дейност заради различните начини на работа с отделните субекти.

Използването на видове пътна маркировка със занижени параметри и по-къса продължителност на живота, забавените или липсващи реакции на фирмите, липсата на процеси за реален контрол, както и липсата на актуална картина за състоянието на пътната мрежа в столичния град са все фактори, които водят до сериозно влошаване на пътните условия по общинските улици и пътища в Столичната община, което създава предпоставки за инциденти и всява всеобщ хаос в градската среда за всички участници в движението.

В заключение, организирането на тази ключова за столицата дейност по досегашния начин е неоптимален микс между предимствата и недостатъците съответно на публичния и частния сектор. От една страна сложните и дългите възлагателни и съгласувателни процедури ограничават частните субекти да съкратят сроковете за реакция и да оптимизират процеса с цел постигане на по-качествена и евтина за данъкоплатците услуга. От друга страна, администрацията на Столичната община няма правилните механизми за контрол и гарантиране на количеството и качеството на предоставената услуга в изискания срок, но въпреки това администрирането на процеса отнема значителен човешки, административен, времеви и финансов ресурс.

Предвид посоченото се предлага създаване на общинско предприятие. Тази възможност е изрично позволена в Закона за общинската собственост. За изпълнение на местните дейности и услуги, законът делегира правото на общините, чрез общинския съвет, да създават общински предприятия, чието финансиране се осъществява от общински бюджет. За да бъде създадено общинско предприятие (ОП),

общинския съвет, да създават общински предприятия, чието финансиране се осъществява от общински бюджет. За да бъде създадено общинско предприятие (ОП), на първо място общината трябва да уреди правилата за създаване, управление и осъществяване на контрол на ОП, като спазва изискванията на нормативните разпоредби от по-висок ранг. ЗОС регламентира възможността общината да осъществява някои самостоятелни дейности, като за целта може да създава общинско предприятие, представляващо специализирано звено за изпълнение на местни дейности и услуги. При спазване на чл. 53, т.1 и т.2 от Закона за общинската собственост (ЗОС) общинското предприятие може да осъществява дейност по управление, изграждане, поддържане, ремонт и реконструкция на обекти, мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура и други имоти – общинска собственост, както и предоставяне на свързаните с тях услуги за населението и предоставяне на други услуги или осъществяване на други местни дейности, необходими за задоволяване на потребностите на общината или на нейното население. Логична последица от тълкуване на нормата на закона е създаването на ОП „Софийски улици“ към Столична община, което има предмет на дейност всички онези дейности, които биха генерирали големи разходи, в случай, че бъдат възложени на външни изпълнители. От друга страна по този начин би се осигурило постигане на по-добра оперативност, ефективност и икономичност на работата, като приоритет е подобряване на качеството на предоставяните услуги и осъществяваните дейности.

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

2. Цели

Основна цел е да се отговори на набелязаните дефицити, да се създаде необходимия ресурс за ремонт и поддръжка на пътната инфраструктура и транспортната мрежа на София като в резултат на това се намали времето за реакция, увеличи качеството на извършваните дейности и намали себестойността. Цели се постигане на завишен контрол и придобиване на ясна картина от страна на Общината относно актуалната ситуация, свързана със състоянието на уличната мрежа. Сред поставените цели е пресичане на неточно изпълнение при извършване на ремонтни дейности, както и адекватно уреждане на гаранционната поддръжка. Цели се цялостно подобряване на състоянието на уличната мрежа, подобряване на пътните условия по общинските улици и пътища в Столичната община и намаляване предпоставките за инциденти.

Могат да се обособят три групи цели:

Цел 1 – Качествено извършване на дейности по изграждане, ремонт и поддръжка на общинската транспортна инфраструктура, част от общинската пътна мрежа

Цел 2 – подобрена отчетност и контрол върху осъществяването на посочените дейности

Цел 3 – наличен капацитет за извършване на други съпътстващи дейности по поддържане или управление на общинската транспортна инфраструктура.

3. Заинтересовани страни:

На първо място, **пряко заинтересовани** са възложителите на дейности, свързани с изграждане на средства за вертикална и хоризонтална пътна сигнализация; Ремонт и поддръжка на съществуваща пътна сигнализация; Премахване на съществуваща пътна сигнализация; Поставяне на антипаркинг елементи; Поставяне, ремонт и подмяна на огради, ТРП и други средства за организация на движението. Пряко заинтересовани са съответните структури в рамките на администрацията на Столична община, както и

служителите в тези структури, в това число и служителите, които ще станат част от персоналия състав на общинското предприятие.

Като заинтересована страна се дефинира **Дирекция „Управление и анализ на трафика“** с оглед ангажирания към момента човешки и административен ресурс, необходим за проследяване на договори за „изграждане на средства за организация на движението“, вкл. и управление и контрол, отчитане и окачествяване на извършените услуги по отношение на количеството и качеството на извършената работа.

Като **косвено заинтересовани** могат да бъдат посочени юридическите лица, контрагенти на Столична община, които към момента са изпълнители във връзка с дейностите по Изграждане на вертикална и хоризонтална пътна сигнализация; Ремонт и поддръжка на съществуваща пътна сигнализация; Премахване на съществуваща пътна сигнализация; Поставяне на антипаркинг елементи; Поставяне, ремонт и подмяна на огради, ТРП и други средства за организация на движението. Косвено заинтересовани са и всички евентуални техни подизпълнители.

Косвено заинтересовано е населението на Столична община.

4. Варианти на действие. Анализ на въздействието.

Идентифицират се следните възможни варианти за действие:

Вариант „1“: – „без действие“

Вариант „2“: – „приемане на предложения правилник.

Вариант „1“: – „бездействие“ – да не бъде създадено Общинско предприятие и да не бъде приеман Правилник за организация на дейността му. При този вариант дейността по ремонт и поддръжка на пътната мрежа ще продължи да се реализира по начина както досега чрез възлагане на частни изпълнители.

Положителни въздействия:

При вариант 1 (без действие) положителни въздействия не се идентифицират

Отрицателни въздействия:

При вариант 1 (без действие) биха се запазили недостатъците на действащата към момента система, както са описани по-горе: бавни срокове за реакция, скъпа услуга на недостатъчно високо качество, слаби възможности за контрол и налагане на санкции, затруднения при организирането и администрирането на дейността до ремонт и поддръжка на транспортната инфраструктура и пътната мрежа в София.

Специфични въздействия:

Не се идентифицират специфични въздействия

Вариант „2“: – „приемане“ на предлагания Правилник за организацията на дейността на Общинско предприятие "Софийски улици"

Положителни въздействия:

При вариант 2 (приемане на правилника) могат да бъдат идентифицирани следните положителни социални и икономически въздействия:

- Съкратени срокове за реакция за поддържане на пътната и транспортна инфраструктура на Столична община;

- Намаляване на разходите за администриране на процесите и пренасочване на административния капацитет на Столичната община към по-ефективни дейности;
- Подобряване на контрола върху извършваните дейности и ясно носене на отговорност пред данъкоплатците за постигнатите резултати;
- Търсене на оптимизации на разходите и икономии от мащаба;
- Изграждане на собствен общински капацитет за решаване на инфраструктурните проблеми по отношение на обучени кадри, специалисти, механизация, сгради и съоръжения, процеси и експертност;
- Поетапно преминаване на поддръжката на пътната и транспортна инфраструктура в общински ръце и премахване на сегашните неефективности по отношение на разделението на града на множество подзони и работа с няколко различни частни субекта, което неминуемо води до неефективност по отношение на разходите, администрирането, контролът и забавяне в реакциите;
- Създаване на резервен общински капацитет при проблеми и забавяния при провеждане на обществени поръчки към юридически лица;
- Ясна и проследима отговорност за резултатите от работата;
- Възможност за поетапно подменяне на амортизираната техника чрез реализация на различни инвестиционни проекти с бенефициент Столична община, както и със собствени средства.
- Постигане по-добра оперативност, ефективност и икономичност на работата при предоставянето на услугите и местните дейности, необходими за задоволяване на потребностите на Столичната община и гражданите;
- Осигуряване на гъвкавост, отговаряща на потребностите на населението, тъй като цялостната дейност на предприятието се определя с решения на Общинския съвет и Кмета, за разлика от договорните отношения след процедура по ЗОП с външни частни изпълнители;
- Намаляване на цената на предоставените услуги и осъществявани дейности, предвид факта, че общинското предприятие няма за цел реализация на печалба, за разлика от търговските дружества и частните субекти;
- Възможност за оптимално планиране на необходимите ресурси, включително и инвестиционни за изпълнение на дейността, непрекъснат оперативен контрол върху разходите, количеството и качеството на изпълнение;
- Осигуряване на непрекъсваемост на предоставяне на услугите, което не е гарантирано при провеждане на процедури по ЗОП, които често се обжалват, забавят и оскъпяват;
- Разширяване на спектъра и броя на разкритите нови услуги.

Отрицателни въздействия: не се идентифицират

Специфични въздействия: не се идентифицират

От гореизложеното е видно, че Вариант 2, за разлика от Вариант 1 води до създаване на предпоставки за решаване на констатираните проблеми в **пункт 1**.

5. Сравнение на вариантите

		Вариант 1	Вариант 2
ефективност	цел 1	Ниска – лошо състояние на уличната мрежа заради продължително недостатъчно финансиране за поддръжка; обективна необходимост от по-чести, качествени и всеобхватни ремонти;	Висока – създаване на допълнителен общински капацитет в сферата; масирани инвестиции в ремонт на пътната мрежа и нейните компоненти, както и последващата поддръжка и осъществяване на отчетност и контрол;
	цел 2	Ниска – затруднения при налагане санкции при пълно или частично неизпълнение на условията на сключените договори; липса на осъществяване на контрол;	Висока – създаване на правилните механизми за контрол и гарантиране на количеството и качеството на предоставената услуга в изисквания срок. Дейността остава в рамките на общината.
	цел 3	Ниска – изпълнителите отказват възлагания на по-дълготрайната пътна маркировка поради неточно установени условия по сключените договори;	Висока – масовата европейска практика е общините да разполагат със собствен капацитет по отношение на критичните градски услуги, които са предпоставка за добро качество на живот, безопасна градска среда и предоставяне на услугите към гражданите на необходимото ниво.
ефикасност	цел 1	Ниска – Използване на видове пътна маркировка със занижени параметри и по-къса продължителност на живота; забавени или липсващи реакции на изпълнителите;	Висока – Постигане по-добра оперативност, ефективност и икономичност на работата при предоставянето на услугите и местните дейности, необходими за задоволяване на потребностите на

			Столичната община и гражданите.
	цел 2	Ниска – липса на актуална картина за състоянието на пътната мрежа на територията на Столична община; липса на процеси за реален контрол.	Висока – създаване на ясен механизъм относно отчетността на извършените услуги.
	цел 3	Ниска – сложни и дълги възлагателни и съгласувателни процедури, ограничаващи частните субекти да съкратят сроковете за реакция и да оптимизират процеса с цел постигане на по-качествена и евтина за данъкоплатците услуга	Висока – предимствата на публичния сектор в организирането на тази ключова за столицата дейност по описания в Доклада начин
съгласуваност	цел 1	Ниска	Висока – взаимствани добри практики от други европейски държави
	цел 2	Ниска – до момента липсва ясен механизъм за отчитане на извършените услуги;	Висока – създаване на ясен механизъм относно отчетността на извършените услуги.
	цел 3	Ниска	Висока – постигане на по-добра оперативност, ефективност и икономичност на работата.

6. Избор на препоръчителен вариант

Препоръчителен вариант е Вариант 2 – приемане на предложения правилник

6.1. Промяна на административната тежест за физическите и юридическите лица:

- ☐ Ще се повиши
☐ Ще се намали
☒ Няма ефект

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

Не се създават нови регулаторни режими и не се засягат съществуващи такива.

6.3. Създават ли се нови регистри?

Не

6.4. По какъв начин препоръчителният вариант въздейства върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?

☐ Актът засяга пряко МСП

☒ Актът не засяга МСП

6.5. Потенциални рискове:

Предложеният проект на Правилник за организацията на дейността на Общинско предприятие "Софийски улици" засяга пряко или косвено широк кръг заинтересовани лица, както бе посочено в **пункт 3**. С оглед на това, потенциален риск, който следва да бъде отбелязан, е възможността от обжалване от страна на юридически лица, които считат, че техни права и законни интереси са засегнати от нормативния акт.

Ефективното функциониране на предложеното общинско предприятие изисква неговото структуриране, изграждане и започване на работата. Това е свързано с преструктуриране на ангажираните служители и изграждане на ефективно работещи процеси. Съответно следва да се отчете рискът от пропуски при изграждането на новите структури и имплементирането на процесите в тях.

7. Консултации:

Предстоят обществени консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. С оглед изискванията на чл. 26, ал. 4 вр. ал. 3 от Закона за нормативните актове вр. чл. 14, ал. 2, изр. първо от Наредбата за провеждане на обществени консултации на територията на Столична община, проектът на Правилник за организацията на дейността на Общинско предприятие "Софийски улици" е публикуван на интернет страницата на Столичния общински съвет. Срокът за предоставяне на становища и коментари от заинтересованите страни е 30 дни.

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

☐ Да

☒ Не

Предложенията са изцяло в съответствие с разпоредбите на приложимото българско законодателство, както и с първичните и производни източници по чл. 288 от Договора за функциониране на Европейския съюз (ДФЕС), също и с неписаните вътрешни и външни източници на правото на Европейския съюз. С Правилника не се ограничават специфичните права, респ. задължения, които са предоставени на гражданите на Европейския съюз, визирани в чл. 11 от ДФЕС и чл. 20 – 24 от ДФЕС, нито пък нарушава установения вътрешен пазар, работещ за устойчивото развитие на Европа, основаващо се на балансиран икономически растеж, ценова стабилност, силно конкурентна социална пазарна икономика, и високо равнище на защита и подобряване качеството околната среда (чл. 3, пар. 2 ДФЕС, във вр. с чл. 26, пар. 2 от ДФЕС).

9. Изисква ли се цялостна предварителна оценка на въздействието?

☐ Да

☒ Не

10. Приложения:

1. Доклад относно Подобряване на пътната поддръжка на територията на Столична община чрез създаване на Общинско предприятие „Софийски улици“;
2. Проект на Решение на столичния общински съвет;

3. Проект на ПРАВИЛНИК за организацията на дейността на Общинско предприятие "Софийски улици".

11. Информационни източници:

Източниците на информация са посочени в Доклада

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

Име и длъжност: Николеeta Шереметева – гл. юрисконсулт в Дирекция „Транспорт“

Дата: 18.11.2024 г.

Подпис: