

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 на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община
Контакт за въпроси: г-н Александър Кузманов м.експерт в Дирекция „Секретариат на СОС“	e-mail: aleksandar.kuzmanov@sofia.bg
<p>1. Дефиниране на проблема:</p> <p>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.</p> <p><i>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</i></p> <p>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 (НУРПОГТСО). 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. Тя предвижда както нови електронни канали и методи на заплащане, така и възможност за анализ и оптимизация на тарифната политика на СО.</p> <p>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., е изработен проект на Наредба за изменение и допълнение на НУРПОГТСО с оглед</p>	

*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.*

единодушно приетата нова тарифна политика. Проектът на нормативен акт е приет с Решение № 539 от 21.07.2022 г. на Столичния общински съвет по Протокол № 60.

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:

- съгласно § 61, ал. 3 от Наредбата за изменение и допълнение на НУРПОГТСО, приета с Решение № 539 по Протокол № 60 от 21.07.2022 г. на Столичния общински съвет се предвижда в срок до 01.06.2023 г. да се прекрати 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. Видно от данните, предоставени от „Метрополитен“ ЕАД, дневно продажбата на каси на този вид превозен документ е ок. 32-40 хил. бр., от които приблизително 70% се разпространяват чрез касиер в каса на територията на метростанция, а останалите – чрез билетен автомат на територията на метростанция. Впоследствие билетите като превозни документи се валидират на устройствата на бариерите за вход на метростанциите.
- отпадането му несъмнено би довело до напрежение спрямо ползващите услугата на масовия градски транспорт. Немалко са гражданите, които предпочитат този начин на закупуване на превозен документ за метрото на каса вместо чрез билетен автомат.

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:

- задоволяване на транспортните потребности на гражданите;
- повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт;
- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт;
- повишаване на удобството на транспортните услуги;
- предлагане на тарифни превозни продукти, които отговарят на реалните

- потребности и нужди на гражданите на Столична община;
- 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 НУРПОГТСО, 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, отдиha 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 качествяване 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 изменяна Наредбата на Столичния общински съвет за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

Този вариант запазва съществуващото положение, при него се запазва отпадането считано от 01.06.2023 г. 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. Отпадането му несъмнено би довело до напрежение спрямо ползващите услугата на масовия градски транспорт. Немалко са гражданите, които предпочитат този начин на закупуване на превозен документ за метрото на каса вместо чрез билетен автомат..

Вариант „1“ – приемане на Наредба за изменение на Наредбата на Столичния общински съвет 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:

- 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;
- 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 за използването на обществения градски транспорт, намаляване на привлекателността на масовия градски транспорт, намаляване на удобството и комфорта на пътниците, 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 прилагането на действащата НУРПОГТСО, 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 обаче се запазва отпадането считано от 01.06.2023 г. 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.

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

- 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;
- 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» в по-голяма степен води до приложение на заложените цели, с оглед на което препоръчваме Вариант 1 «Приемане на приемане на Наредба за изменение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община».

7. Потенциални рискове:

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 на НУРПОГТСО.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

- Ще се повиши
 Ще се намали
 Няма ефект

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

Не, 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 на НУРПОГТСО **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 на НУРПОГТСО 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 14 дни**, при условията на чл. 14, ал. 2, изр. второ от Наредбата на Столичния общински съвет за провеждане на обществени консултации на територията на Столична община. Мотивите за това са следните:

В практиката си Върховният административен съд приема, че срокът по чл. 26, ал. 4 ЗНА е израз на минималната гаранция за спазване на принципите за откритост и съгласуваност (*Решение № 274 от 11.01.2023 г. на ВАС по адм. д. № 2375/2022 г., VIII о.*), както и че правомощието за съкращаване на времето за обществено обсъждане има за пряк краен резултат ограничаване на правото на участие на засегнатите субекти в производството по приемане на акта, както и че това правомощие, тъй като не е дефинитивно ограничено при използването му, е акт, издаван в условията на оперативна самостоятелност и поради което спрямо него следва да се съблюдава принципа за съразмерност, установен в чл. 6 АПК, както и че трябва да се прави разлика при приложението на изключението, когато става въпрос за издаването на акт с ранг на закон и подзаконов акт, то намира, че нормата на чл. 26, ал. 4, изр. второ ЗНА, относно това кога един случай е изключителен, следва да се разбира като такава даденост от обективни факти, установени в хода на процеса по изготвяне на подзаконов нормативен акт, чиято преценка от гледна точка на критериите на чл. 6 АПК, да обосновава извод, че всяко забавяне на общественото обсъждане над 30 дни би довело до резултат, при който нормативният акт, чието изпълнение цели да обезпечи поставения за обсъждане проект на подзаконов нормативен акт, ще предизвика непоправими или трудно поправими последици за засегнатите лица, чието избягване зависи единствено от обсъжданите до 16 дни разлика между общия минимален 30 дневен срок по чл. 26, ал. 4, изр. първо ЗНА и минималния 14-дневен срок по чл. 26, ал. 4, изр. второ ЗНА (*Решение № 9393 от 14.07.2021 г. по адм. д. № 2207/2017 г., III отд. на ВАС и др.*). В тази връзка след като § 61, ал. 3, изр. второ от ПРЗ на НИД на НРУПОГТСО предвижда, че след 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, то определянето на срок за провеждане на обществените консултации по настоящия Доклад би довело до забавяне в размер на 16 дни на продажбите на билети за еднократно

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.

пътуване без прекачване. Това би предизвикало непоправими или трудно поправими последици за засегнатите лица – в частно на „Метрополитен“ ЕАД, чието избягване зависи изцяло от определянето на съкратения 14-дневен срок за провеждане на обществени консултации съгласно чл. 26, ал. 4, изр. второ ЗНА.

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 консултацияни процедури.

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

Да

Не

Предлаганата промяна в НУРПОГТСО е съобразена 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 НУРПОГТСО – *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.

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

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 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.

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:

Подпис: