



Столична община

Входящ №

СОА21-ВК66-10032-[20]

Регистриран на 20.01.2023

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



1

СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

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

ДО

СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

ДОКЛАД

ОТ

ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

ГРЕТИ СТЕФАНОВА
ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК

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

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

На основание чл. 33, ал. 1, т. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА) и чл. 68, ал. 1 от Правилника за организацията и дейността на Столичния общински съвет *представяме на Вашето внимание промени в условията за пътуване с обществения транспорт, свързани със запазването на някои видове превозни документи, даващи възможност за пътуване според нуждите на ползващите масовия градски транспорт на територията на Столична община.*

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

Докладът се издава в 2 (два) 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.

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

В резултат на работата на Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на Столична община („Комитета“), създаден с Решение № 349 от 24.06.2021 г. на Столичния общински съвет (СОС), бе изготвен проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата на СОС за условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община (**НУРПОГТСО**) с оглед единодушно приетата нова тарифна политика.

Наредбата е приета с Решение № 539 на СОС от 21.07.2022 г. Сред основните ѝ нови положения са:

1. опростяване на съществуващата тарифна политика чрез *намаляване на броя* на предлаганите превозни документи, стимулирайки по този начин гражданите към използването на дългосрочни превозни документи като най-изгодният начин за пътуване с обществения градски транспорт на територията на София;
2. „Център за градска мобилност“ ЕАД да бъде основен издател на превозни документи;
3. въвеждане на изцяло нови дългосрочни и краткосрочни превозни документи като:
 - „билет 30 плюс“, позволяващ неограничен брой прекачвания в рамките на първите 30 минути от неговото валидиране;
 - „билет 60 плюс“, позволяващ неограничен брой прекачвания в рамките на първите 60 минути от неговото валидиране;
 - 24 часова карта за всички линии, включително нощен транспорт;
 - 72 часова карта за всички линии;
 - карта за календарна седмица с агрегация, включваща 5 поредни карти с агрегация;
 - младежка карта за младежи до 26 г.;
 - карта за родители, ползващи отпуск за отглеждане на дете до 2-годишна възраст;
 - възможност за разсрочено плащане на годишната карта за всички линии на 3 вноски;
 - годишна ученическа карта;
 - годишна студентска карта;
 - годишна младежка карта за младежи до 26 г.

Дългорочните превозни документи като картата за младежи до 26-годишна възраст; родители, ползващи отпуск за отглеждане на дете до 2-годишна възраст; годишна ученическа карта; годишна студентска карта, както и възможността за разсрочено плащане

*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 три вноски на годишната карта за всички линии влезнаха в сила, считано от 01.09.2022 г. – § 48 от Наредбата за изменение и допълнение на НУРПОГТСО.

Сред новите положения в тарифната политика на Столична община – СО, е **отпадането, считано от 01.01.2023 г., на продажбата на някои от най-често използваните дългосрочни превозни документи като картата за една линия за наземен транспорт и метро – по редовна тарифа и по преференциална тарифа от ученици.** В тази връзка през 2022 г. средномесечният брой ползватели са, както следва:

- **11 359 бр.** персонализирани месечни карти по редовна тарифа за една линия наземен транспорт;
- **16 435 бр.** персонализирани месечни карти по редовна тарифа за метро.

По преференциална тарифа са заредени следният брой месечни карти за една линия (наземен транспорт и метро) за ученици:

- **2 240 бр.** персонализирани месечни карти по преференциална тарифа за една линия наземен транспорт;
- **5 354 бр.** персонализирани месечни карти по преференциална тарифа за метро.

- ✓ **общият брой на издадените през 2022 г. карти за една линия наземен транспорт и метро е 35 388 бр., от които 7 594 бр. са ученическите карти.**

В резултат на посочените данни може да се направи извод, че от приемането на предложението проект на Наредба би дало допълнително право на избор на превозни документи на **приблизително 36 000 пътници**, понастоящем ползващи месечни карти за една линия наземен транспорт или метро по редовна или преференциална тарифа.

След влизането в сила на новите дългосрочни превозни документи в СО и СОС постъпила множество жалби и оплаквания против отпадането на месечната карта за една линия наземен транспорт и метро на редовна и преференциална тарифа. Постъпи писмо с вх. № СОА23-КЦ01-1602/10.01.2023 г. от г-н Димитър Томов с петиция с над 1 700 бр. подписа към 10.01.2023 г. срещу премахването на картата за една линия.

Омбудсманът на Република България – проф. д-р Диана Ковачева, също изпрати официално становище (с вх. № СОА23-ДИ03-2/09.01.2023 г.), в което се обобщават проблемите, които гражданите поставят, свързани с отпадането на някои популярни превозни документи и най-вече на месечната карта за една линия наземен транспорт и само за метро. Постъпиха също така и други становища на граждани и организации за възстановяване на месечните карти за една линия наземен транспорт и метро. Очевидно е, че **макар отпадането на превозният документ карта за една линия наземен транспорт или метро да е единодушно прието от Комитета (видно от Протокол № 10 от неговата работа от 31.05.2022 г.), то това предложение не се явява обществено приемливо и защитимо пред гражданите.** Това доведе до масови негативни настроения. Месечните карти за една линия наземен транспорт и метро се доказаха като изключително предпочитани сред ползващите масовия градски транспорт най-вече като опции, които

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.

дават гъвкавост при възможността за избор на най-подходящата опция за пътуване според нуждите на гражданите. Гражданите масово се оплакват, че пътуват до мястото си за работа или друга своя ежедневна дестинация единствено по една линия на масовия градски транспорт или с метро и след влизането в сила на промените в НУРПОГТСО от 01.01.2023 г. са принудени да си закупят месечна карта за всички линии, което не отговаря на действителните им нужди. В тази връзка гражданите са лишени от правото си на избор относно вида на превозните документи, които имат право да ползват. Считаме, че въвеждането отново на картата за една линия наземен транспорт по редовна тарифа на цена от 23,00 лв. (персонифицирана), 28,00 лв. (неперсонифицирана); на месечна карта само за метро на цена от 35,00 лв. (персонифицирана), 42,00 лв. (неперсонифицирана), както и на ученическата карта за една линия (наземен транспорт) или метро на цена от 9,00 лв. до голяма степен би постигнало заложените цени в новата тарифна политика на СО, а именно:

1. задоволяване на транспортните потребности на гражданите;
2. повишаване на привлекателността на градския транспорт;
3. увеличаване на броя на пътниците;
4. повишаване на удобството на услугите на масовия градски транспорт на СО.

Наред с широкото обществено недоволство от отпадането на някои от най-популярните превозни документи с изключителна популярност се ползват останалите краткосрочни и дългосрочни превозни документи, издавани от „Център за градска мобилност“ ЕАД. От началото на 2023 г. към 11.01.2023 г. са продадени над 119 264 бр. билета „30 плюс“ и 5 327 бр. билета „60 плюс“. С изключителна популярност се ползва от гражданите възможността да валидират своето пътуване с платежна карта с безконтактен интерфейс или посредством друго устройство за безконтактно заплащане – смарт часовници, смартфони и др. Единичното пътуване, реализирано с банкова карта или друго устройство за безконтактно плащане има характеристиките на закупуване на времеви билет „30 плюс“ с прекачване. В тези случаи при две успешни валидации в рамките на деня при третото съответно валидиране, пътникът ще бъде таксуван като с дневна карта за стойност от 4,00 лв. Само за месец декември 2022 г. са реализирани над 1 000 000 бр. пътувания с безконтактни банкови карти, а за периода 01-11.01.2023 г. са реализирани над 230 000 бр. единични пътувания с банкови карти и други устройства за безконтактно плащане. Имайки предвид по-гореизложените данни, може да се обобщи, че за първите 10 (десет) дни на 2023 г. от влизането в сила на новите краткосрочни превозни документи в тарифната политика на Столична община са продадени от страна на „Център за градска мобилност“ ЕАД над 350 000 бр. времеви билети.

С оглед на гореизложеното, както и имайки предвид обществения интерес, предлагаме следните допълнения към НУРПОГТСО като се предвиди изрично възможността за продажба на следния дългосрочен превозен документи – карта за една линия наземен транспорт или метро по редовна тарифа или по преференциална тарифа (за ученици), като заедно с това се направят и съответните корекции в останалите разпоредби. 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 НУРПОГТСО. Това в значителна степен би отговорило на обществените нагласи към новата тарифна политика на СО и би допринесло към постигането на нейните цели, а именно:

- 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.

Превозните документи, които предлагаме да бъдат възстановени, са:

АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО РЕДОВНА ТАРИФА (на електронен носител)	ЦЕНА /лв./	
	Персонализирани	Неперсонализирани
Месечна карта за една линия наземен транспорт	23,00 лв.	28,00 лв.
Месечна карта за метро	35,00 лв.	42,00 лв.

АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО ПРЕФЕРЕНЦИАЛНА ТАРИФА (на електронен носител)	Персонализирани
Месечна карта за една линия наземен транспорт (или метро)	9,00 лв.

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

В допълнение, следва да се посочи, че за да бъде реализиран съществен социален ефект за гражданите, както и положително икономическо въздействие по отношение на предлаганите услуги, които най-вече да отговарят на очакванията на ползващите услугите на масовия градски транспорт в СО, е необходимо преразглеждането на приетата тарифна политика и оптимизирането на предлаганите абонаментни превозни документи. Това, от своя страна, несъмнено би допринесло към запазване на интереса към ползването на градския транспорт като основно средство за придвижване в града, както и даване на реална

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.

възможност за избор на превозни документи съобразно нуждите на гражданите.

Не на последно място, предвиждат се промени в начина на ползване на услугата „зелен транспорт при поискване“, които имат за своя цел осигурят възможност за по-голям избор на превозни документи при използването на този вид транспорт, което да допринесе към повишаване на интереса към него като начин на придвижване. В тази връзка основната цел е да се направи обществения градски транспорт на София по-удобен и достъпен, което чувствително да повлияе върху качеството на атмосферния въздух чрез намаляване на прекомерната употреба на лични автомобили и на задръстванията в трафика.

Така предлаганите промени в приетата нова тарифната политика ще осигури **значителен социален и икономически ефект** за използващите услугите на обществения транспорт под формата на **икономии на време за пътуване**, въвеждане на превозни документи, които реално отговарят на транспортните потребности на ползващите масовия градски транспорт, 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 до влошаване на качеството на изпълнение на транспортната услуга за пътниците в обществения транспорт на столицата.

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 изменения в условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община – в частност възстановяване на някои от най-популярните превозни документи като картата за една линия наземен транспорт и метро по редовна тарифа и по преференциална тарифа за ученици. Сред основните цели могат да бъдат посочени:

- 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.

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

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 „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:

1. приходи от продажба на превозни документи (билети/карти за еднократно пътуване и абонаментни карти), реализирани от дружеството;
2. 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;
3. 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);
4. субсидии от държавния бюджет за извършване на превози по нерентабилни автобусни линии от вътрешноградския транспорт;
5. собствени приходи на вътрешните транспортни оператори, свързани с изпълнението на дейността по обществен превоз на пътници, в т.ч.: приходи от продажба на билети чрез собствени канали за реализация, приходи от реклама, признати приходи от финансиране и други; средства от реклама; други източници, одобрени от Столичния общински съвет.

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

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

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.

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, оценяването и заплащането на извършената работа.

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 предложените с настоящия Доклада тарифни продукти 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

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.

тарифна политика и оптимизиране на предлаганите абонаментни превозни документи.

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

В резултат на посочените данни съгласно т. I от настоящия *Доклад* може да се направи извод, че от приемането на предложения проект на Наредба би дало допълнително право на избор на превозни документи на приблизително 36 000 пътници, доскоро ползващи месечни карти за една линия наземен транспорт или метро по редовна или преференциална тарифа.

Цените на превозните документи, които предлагаме да бъдат възстановени, са както следва:

АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО РЕДОВНА ТАРИФА (на електронен носител)	ЦЕНА /лв./	
	Персонализирани	Неперсонализирани
Месечна карта за една линия наземен транспорт	23,00 лв.	28,00 лв.
Месечна – за метро	35,00 лв.	42,00 лв.

АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО ПРЕФЕРЕНЦИАЛНА ТАРИФА (на електронен носител)	Персонализирани ЦЕНА /лв./
Месечна карта за една линия наземен транспорт (или метро)	9,00 лв.

Предлаганите промени не биха се отразили негативно спрямо прогнозирания финансов ефект от новите тарифни предложения за краткосрочни превозни документи съгласно Доклад № СОА22-ВК66-6504/17.06.2022 г. и Решение № 539 от 21.07.2022 г. на Столичния общински съвет. В цитираните документи от новите краткосрочни превозни документи е прогнозиран допълнителен финансов приход за „Център за градска мобилност“ ЕАД в размер на 8,5 млн. лв. на годишна база.

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

Така предлаганата тарифната политика ще осигури значителен социален и икономически ефект за използващите услугите на общественя транспорт под формата на икономии на време за пътуване, въвеждане на превозни документи, които реално отговарят на транспортните потребности на ползващите масовия градски транспорт,

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 АПССО към АПССОС.

Приложенията се сканират.

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 до 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 на Наредбата за условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, приета с Решение № 178 от 05.04.2018 г. на Столичния общински съвет, посл. изм. и доп. – Решение № 539 от 21.07.2022 г. по Протокол № 60 на Столичния общински съвет, наред с вече изложените са, както следва:

- повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт;
- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт;
- повишаване на удобството на транспортните услуги;
- намаляване на автомобилите в градската среда чрез привличане на повече;
- разширяване на възможностите за гражданите и гостите на гр. София да се възползват оптимално от най-изгодния за тях превозен документ;
- пътници в масовия градски транспорт на Столична община.

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:

*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.*

„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.

Предлаганите промени са в унисон и с разпоредбите на Закона за автомобилните превози и с чл. 17, ал. 3 в частност. Съгласно цитираната норма общинските транспортни схеми включват автобусни линии, които са градски основни и допълнителни – за превози между пунктове в чертите на населеното място, определени със строителните му граници в действащия устройствен план.

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. Също така следва да се отбележи, че съгласно чл. 14 от Договора за функционирането на Европейския съюз общественят

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.

транспорт се характеризира като услуга от общ икономически интерес като на макро ниво той гарантира свободата на придвижването на гражданите в рамките на Съюза.

В Известие на Европейската комисия относно добре функциониращ и устойчив местен превоз на пътници по заявка (2022/С 62/01), публикувано в Официалния вестник на Европейския съюз от 04.02.2022 г., се посочва, че държавите членки следва да преразгледат съществуващите си правила за местните пазари за превоз на пътници по заявка, за се гарантират налични, на приемлива цена, надеждни, висококачествени, безопасни и сигурни транспортни услуги на гражданите.

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. Също така е взето под внимание и съображение 8 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, който посочва, че „на пазарите на пътнически превоз, които са дерегулирани и в които не са предоставени изключителни права, следва да бъде позволено да запазят своите характеристики и начина си на функциониране, доколкото последните са в съответствие с изискванията на Договора“.

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, Ви предлагаме да приемете решение съгласно приложения към настоящия Доклад проект.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

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

ВНОСИТЕЛИ:

.....
/ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ/

.....
/ГРЕТИ СТЕФАНОВА/

*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!

РЕШЕНИЕ № ____

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):

В резултат на работата на Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на Столична община („Комитета“), създаден с Решение № 349 от 24.06.2021 г. на Столичния общински съвет (СОС), бе изготвен проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата на СОС за условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община (**НУРПОГТСО**) с оглед единодушно приетата нова тарифна политика.

Наредбата е приета с Решение № 539 на СОС от 21.07.2022 г. Сред основните ѝ нови положения са:

4. опростяване на съществуващата тарифна политика чрез **намаляване на броя** на предлаганите превозни документи, стимулирайки по този начин гражданите към използването на дългосрочни превозни документи като най-изгодният начин за пътуване с обществения градски транспорт на територията на София;
5. „Център за градска мобилност“ ЕАД да бъде основен издател на превозни документи;
6. въвеждане на изцяло нови дългосрочни и краткосрочни превозни документи като:

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 30 плюс“, позволяващ неограничен брой прекачвания в рамките на първите 30 минути от неговото валидиране;
- „билет 60 плюс“, позволяващ неограничен брой прекачвания в рамките на първите 60 минути от неговото валидиране;
- 24 часова карта за всички линии, включително ношен транспорт;
- 72 часова карта за всички линии;
- карта за календарна седмица с агрегация, включваща 5 поредни карти с агрегация;
- младежка карта за младежи до 26 г.;
- карта за родители, ползващи отпуск за отглеждане на дете до 2-годишна възраст;
- възможност за разсрочено плащане на годишната карта за всички линии на 3 вноски;
- годишна ученическа карта;
- годишна студентска карта;
- годишна младежка карта за младежи до 26 г.

Дългорочните превозни документи като картата за младежи до 26-годишна възраст; родители, ползващи отпуск за отглеждане на дете до 2-годишна възраст; годишна ученическа карта; годишна студентска карта, както и възможността за разсрочено плащане на три вноски на годишната карта за всички линии влезнаха в сила, считано от 01.09.2022 г. – § 48 от Наредбата за изменение и допълнение на НУРПОГТСО.

Сред новите положения в тарифната политика на Столична община – СО, е **отпадането, считано от 01.01.2023 г., на продажбата на някои от най-често използваните дългосрочни превозни документи** като картата за една линия за наземен транспорт и метро – по редовна тарифа и по преференциална тарифа от ученици. В тази връзка през 2022 г. средномесечният брой ползватели са, както следва:

- **11 359 бр.** персонализирани месечни карти по редовна тарифа за една линия наземен транспорт;
- **16 435 бр.** персонализирани месечни карти по редовна тарифа за метро.

По преференциална тарифа са заредени следният брой месечни карти за една линия (наземен транспорт и метро) за ученици:

- **2 240 бр.** персонализирани месечни карти по преференциална тарифа за една линия наземен транспорт;
- **5 354 бр.** персонализирани месечни карти по преференциална тарифа за метро.

✓ **общият брой на издадените през 2022 г. карти за една линия наземен транспорт и метро е 35 388 бр., от които 7 594 бр. са ученическите карти.**

В резултат на посочените данни може да се направи извод, че от приемането на предложения проект на Наредба би дало допълнително право на избор на превозни документи на **приблизително 36 000 пътници**, понастоящем ползващи месечни карти за една линия наземен транспорт или метро по редовна или преференциална тарифа.

След влизането в сила на новите дългосрочни превозни документи в СО и СОС постъпила множество жалби и оплаквания против отпадането на месечната карта за една линия наземен транспорт и метро на редовна и преференциална тарифа. Постъпи писмо с вх. № СОА23-КЦ01-1602/10.01.2023 г. от г-н Димитър Томов с петиция с над 1 700 бр. подписа към 10.01.2023 г. срещу премахването на картата за една линия.

Омбудсманът на Република България – проф. д-р Диана Ковачева, също изпрати официално становище (с вх. № СОА23-ДИ03-2/09.01.2023 г.), в което се обобщават проблемите, които гражданите поставят, свързани с отпадането на някои популярни превозни документи и най-вече на месечната карта за една линия наземен транспорт и само за метро. Постъпиха също така и други становища на граждани и организации за възстановяване на месечните карти за една линия наземен транспорт и метро. Очевидно е, че **макар отпадането на превозният документ карта за една линия наземен транспорт или метро да е единодушно прието от Комитета** (видно от Протокол № 10 от неговата работа от 31.05.2022 г.), **то това предложение не се явява обществено приемливо и защитимо пред гражданите**. Това доведе до масови негативни настроения. Месечните карти за една линия наземен транспорт и метро се доказаха като изключително предпочитани сред ползващите масовия градски транспорт най-вече като опции, които дават гъвкавост при възможността за избор на най-подходящата опция за пътуване според нуждите на гражданите. Гражданите масово се оплакват, че пътуват до мястото си за работа или друга своя ежедневна дестинация единствено по една линия на масовия градски транспорт или с метро и след влизането в сила на промените в НУРПОГТСО от 01.01.2023 г. са принудени да си закупят месечна карта за всички линии, което не отговаря на действителните им нужди. В тази връзка **гражданите са лишени от правото си на избор относно вида на превозните документи, които имат право да ползват**. Считаме, че въвеждането отново на картата за една линия наземен транспорт по редовна тарифа на цена от 23,00 лв. (персонифицирана), 28,00 лв. (неперсонифицирана); на месечна карта само за метро на цена от 35,00 лв. (персонифицирана), 42,00 лв. (неперсонифицирана), както и на ученическата карта за една линия (наземен транспорт) или метро на цена от 9,00 лв. **до голяма степен би постигнало заложените цени в новата тарифна политика на СО, а именно:**

5. задоволяване на транспортните потребности на гражданите;
6. повишаване на привлекателността на градския транспорт;
7. увеличаване на броя на пътниците;
8. повишаване на удобството на услугите на масовия градски транспорт на СО.

Наред с широкото обществено недоволство от отпадането на някои от най-популярните превозни документи с изключителна популярност се ползват останалите

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.

краткосрочни и дългосрочни превозни документи, издавани от „Център за градска мобилност“ ЕАД. От началото на 2023 г. към 11.01.2023 г. са продадени над 119 264 бр. билета „30 плюс“ и 5 327 бр. билета „60 плюс“. С изключителна популярност се ползва от гражданите възможността да валидират своето пътуване с платежна карта с безконтактен интерфейс или посредством друго устройство за безконтактно разплащане – смарт часовници, смартфони и др. Единичното пътуване, реализирано с банкова карта или друго устройство за безконтактно плащане има характеристиките на закупуване на времеви билет „30 плюс“ с прекачване. В тези случаи при две успешни валидации в рамките на деня при третото съответно валидиране, пътникът ще бъде таксуван като с дневна карта за стойност от 4,00 лв. Само за месец декември 2022 г. са реализирани над 1 000 000 бр. пътувания с безконтактни банкови карти, а за периода 01-11.01.2023 г. са реализирани над 230 000 бр. единични пътувания с банкови карти и други устройства за безконтактно плащане. Имайки предвид по-гореизложените данни, може да се обобщи, че за първите 10 (десет) дни на 2023 г. от влизането в сила на новите краткосрочни превозни документи в тарифната политика на Столична община са продадени от страна на „Център за градска мобилност“ ЕАД над 350 000 бр. времеви билети.

С оглед на гореизложеното, както и имайки предвид обществения интерес, предлагаме следните допълнения към НУРПОГТСО като се предвиди изрично възможността за продажба на следния дългосрочен превозен документи – карта за една линия наземен транспорт или метро по редовна тарифа или по преференциална тарифа (за ученици), като заедно с това се направят и съответните корекции в останалите разпоредби на НУРПОГТСО. Това в значителна степен би отговорило на обществените нагласи към новата тарифна политика на СО и би допринесло към постигането на нейните цели, а именно:

- 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.

Превозните документи, които предлагаме да бъдат възстановени, са:

АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО РЕДОВНА ТАРИФА (на електронен носител)	ЦЕНА /лв./	
	Персонализирани	Неперсонализирани
Месечна карта за една линия	23,00 лв.	28,00 лв.

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.

наземен транспорт		
Месечна карта за метро	35,00 лв.	42,00 лв.

АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО ПРЕФЕРЕНЦИАЛНА ТАРИФА (на електронен носител)	Персонализирани
	9,00 лв.

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

В допълнение, следва да се посочи, че за да бъде реализиран съществен социален ефект за гражданите, както и положително икономическо въздействие по отношение на предлаганите услуги, които най-вече да отговарят на очакванията на ползващите услугите на масовия градски транспорт в СО, е необходимо преразглеждането на приетата тарифна политика и оптимизирането на предлаганите абонаментни превозни документи. Това, от своя страна, несъмнено би допринесло към запазване на интереса към ползването на градския транспорт като основно средство за придвижване в града, както и даване на реална възможност за избор на превозни документи съобразно нуждите на гражданите.

Не на последно място, предвиждат се промени в начина на ползване на услугата „зелен транспорт при поискване“, които имат за своя цел осигурят възможност за по-голям избор на превозни документи при използването на този вид транспорт, което да допринесе към повишаване на интереса към него като начин на придвижване. В тази връзка основната цел е да се направи обществения градски транспорт на София по-удобен и достъпен, което чувствително да повлияе върху качеството на атмосферния въздух чрез намаляване на прекомерната употреба на лични автомобили и на задръстванията в трафика.

Така предлаганите промени в приетата нова тарифната политика ще осигури значителен социален и икономически ефект за използващите услугите на обществения транспорт под формата на икономии на време за пътуване, въвеждане на превозни документи, които реално отговарят на транспортните потребности на ползващите масовия градски транспорт, 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 до влошаване на качеството на изпълнение на транспортната услуга за пътниците в обществения транспорт на столицата.

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 АПСКО към АПСКОС.

Приложенията се сканират.

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 изменения в условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община – в частност възстановяване на някои от най-популярните превозни документи като картата за една линия наземен транспорт и метро по редовна тарифа и по преференциална тарифа за ученици. Сред основните цели могат да бъдат посочени:

- 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.

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

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:

6. приходи от продажба на превозни документи (билети/карти за еднократно пътуване и абонаментни карти), реализирани от дружеството;
7. 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;
8. 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);

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.

9. субсидии от държавния бюджет за извършване на превози по нерентабилни автобусни линии от вътрешноградския транспорт;
10. собствени приходи на вътрешните транспортни оператори, свързани с изпълнението на дейността по обществен превоз на пътници, в т.ч.: приходи от продажба на билети чрез собствени канали за реализация, приходи от реклама, признати приходи от финансиране и други; средства от реклама; други източници, одобрени от Столичния общински съвет.

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

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

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

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

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 предложените с настоящия Доклада тарифни продукти 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.

Предлаганите превозни документи 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.

В резултат на посочените данни съгласно т. I от настоящия Доклад може да се направи извод, че от приемането на предложения проект на Наредба би дало допълнително право на избор на превозни документи на приблизително 36 000 пътници, доскоро ползващи месечни карти за една линия наземен транспорт или метро по редовна или преференциална тарифа.

Цените на превозните документи, които предлагаме да бъдат възстановени, са както следва:

АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО РЕДОВНА ТАРИФА (на електронен носител)	ЦЕНА /лв./	
	Персонализирани	Неперсонализирани
Месечна карта за една линия наземен транспорт	23,00 лв.	28,00 лв.
Месечна – за метро	35,00 лв.	42,00 лв.

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.

АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО ПРЕФЕРЕНЦИАЛНА ТАРИФА (на електронен носител)	Персонализирани ЦЕНА /лв./
Месечна карта за една линия наземен транспорт (или метро)	9,00 лв.

Предлаганите промени не биха се отразили негативно спрямо прогнозирания финансов ефект от новите тарифни предложения за краткосрочни превозни документи съгласно Доклад № СОА22-ВК66-6504/17.06.2022 г. и Решение № 539 от 21.07.2022 г. на Столичния общински съвет. В цитираните документи от новите краткосрочни превозни документи е прогнозиран допълнителен финансов приход за „Център за градска мобилност“ ЕАД в размер на 8,5 млн. лв. на годишна база.

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

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, въвеждане на превозни документи, които реално отговарят на транспортните потребности на ползващите масовия градски транспорт, 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 до 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 на Наредбата за условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, приета с Решение № 178 от 05.04.2018 г. на Столичния общински съвет, посл. изм. и доп. – Решение № 539 от 21.07.2022 г. по Протокол № 60 на Столичния общински съвет, наред с вече изложените са, както следва:

- повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт;
- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт;
- повишаване на удобството на транспортните услуги;
- намаляване на автомобилите в градската среда чрез привличане на повече;

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.

- разширяване на възможностите за гражданите и гостите на гр. София да се възползват оптимално от най-изгодния за тях превозен документ;
- пътници в масовия градски транспорт на Столична община.

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 обществен 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 обществен 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 обществен градски транспорт на територията в Столична община – *Решение № 1058 от 22.02.2017 г. по адм. д. № 5745/2016 г. на АССТ*.

На следващо място, съобразени с всички съдебни решения, касаещи действащата нормативна уредба на Столична община по отношение на условията и реда за пътуване в обществен градски транспорт на територията 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.

Предлаганите промени са в унисон и с разпоредбите на Закона за автомобилните превози и с чл. 17, ал. 3 в частност. Съгласно цитираната норма общинските транспортни схеми включват автобусни линии, които са градски основни и допълнителни – за превози между пунктове в чертите на населеното място, определени със строителните му граници в действащия устройствен план.

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. Също така следва да се отбележи, че съгласно чл. 14 от Договора за функционирането на Европейския съюз общественият транспорт се характеризира като услуга от общ икономически интерес като на макро ниво той гарантира свободата на придвижването на гражданите в рамките на Съюза.

В Известие на Европейската комисия относно добре функциониращ и устойчив местен превоз на пътници по заявка (2022/C 62/01), публикувано в Официалния вестник на Европейския съюз от 04.02.2022 г., се посочва, че държавите членки следва да преразгледат съществуващите си правила за местните пазари за превоз на пътници по заявка, за се гарантират налични, на приемлива цена, надеждни, висококачествени, безопасни и сигурни транспортни услуги на гражданите.

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. Също така е взето под внимание и съображение 8 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, който посочва, че „на пазарите на пътнически превоз, които са дерегулирани и в които не са предоставени изключителни права, следва да бъде позволено да запазят своите характеристики и начина си на функциониране, доколкото последните са в съответствие с изискванията на Договора“.

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.

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,

СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ РЕШИ:

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

1. В ал. 8 се заличават думите „Билет 60 плюс, издаден на PAYG важи само за зелен транспорт при поискване.“

2. Ал. 9 придобива следната редакция:

„(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. При пътуване по допълнителни автобусни линии, допълващи основните автобусни линии с цел осигуряване на връзки до основни линии във вътрешноградския транспорт, включително метрото, таксуваният билет 60 плюс влиза в сумата за дневна агрегация без да увеличава цената на Дневната карта с агрегация. Дневната карта с агрегация не предоставя възможност за пътуване с нощния транспорт.“

3. Ал. 10 придобива следната редакция:

„(10) 24 часова карта, вкл. нощен транспорт и транспорт по допълнителни автобусни линии, допълващи основните автобусни линии с цел осигуряване на връзки до основни

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.

линии във вътрешноградския транспорт, включително метрото, е превозен документ на електронен носител, валиден за неограничен брой пътувания за период от 24 часа, считано от съответния час и ден на закупуване.“

4. Ал. 10 придобива следната редакция:

„(11) 72 часова карта, вкл. нощен транспорт и транспорт по допълнителни автобусни линии, допълващи основните автобусни линии с цел осигуряване на връзки до основни линии във вътрешноградския транспорт, включително метрото, е превозен документ на електронен носител, валиден за неограничен брой пътувания за период от 72 часа, считано от съответния час и ден на закупуване.“

5. Ал. 10 придобива следната редакция:

„(12) "Карта за календарна седмица с агрегация" е превозен документ, валиден само за един пътник, 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 предоставя възможност за пътуване по допълнителни автобусни линии, допълващи основните автобусни линии с цел осигуряване на връзки до основни линии във вътрешноградския транспорт, включително метрото. Карта за календарна седмица с агрегация не предоставя възможност за пътуване с нощния транспорт.“

6. Ал. 15 придобива следната редакция:

„(15) Пътуване в превозните средства с маршрут по допълнителни автобусни линии, допълващи основните автобусни линии с цел осигуряване на връзки до основни линии във вътрешноградския транспорт, включително метрото, се осъществява с краткосрочни превозни документи по ал. 3, ал. 6-14 и дългосрочни превозни документи – месечна карта за всички линии годишна карта за всички линии.“

7. Ал. 16 придобива следната редакция:

„(16) Превоз на пътници по допълнителни автобусни линии, допълващи основните автобусни линии с цел осигуряване на връзки до основни линии във вътрешноградския транспорт, включително метрото, е транспортна услуга, която може да се осъществява по предварителна заявка на желаното местоположение на тръгване и пристигане или по предварително зададен маршрут на движение, в рамките на територията, покрита от услугата.“

8. Създават се нови ал. 18 и ал. 19 със следното съдържание:

„(18) Дългосрочен превозен документ за една линия е редовен превозен документ при пътуване в съответствие с маршрутните линии и периода на валидност.

(19) С дългосрочен превозен документ, издаден за определена линия, може да се пътува с всички превозни средства само в участъците на линиите, в които маршрутните им

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.

съвпадат, както и при временна организация на движението по заместващите линии.”

§ 2. В чл. 42, ал. 1 преди изрази „месечна абонаментна карта“ се записва думата „съответната“.

§ 3. Създава се нов чл. 35а със следното съдържание:

„Чл. 35а. (1) Превозен документ, издаден/зареден за една линия може да се замени за друга маршрутна линия за същия валидниостен период при промяна на маршрута. Подмяната се извършва в "Център за градска мобилност" ЕАД. При избор на маршрут с по-висока тарифа, пътникът доплаща разликата, а при невъзможна замяна му се възстановява частта от сумата за неизползвания документ.

(2) Когато промяната е поискана без да е изменен маршрутът, за който е издадена/заредена картата, и без да е налице промяна в местоживеенето или местоработата, лицето заплаща за услугата 5,00 лв.“

§ 4. В Приложение № 1 се правят следните допълнения и изменения:

1. В т. 1.1.2 в графа „Безкон-тактен носител Pay-as-you-go“ изразът „за Зелен транспорт при поискване“, поставен в скоби, се заличава.
2. т. 1.2.5 придобива следната редакция:
„1.2.5. 24 часова карта, вкл. нощен транспорт и допълнителни автобусни линии, допълващи основните автобусни линии.“
3. т. 1.2.6 придобива следната редакция:
„1.2.6. 72 часова карта, вкл. нощен транспорт и допълнителни автобусни линии, допълващи основните автобусни линии.“
4. т. 2.2 придобива следната редакция:
„2.2 Годишна /дванадесет месеца/ карта за всички линии, вкл. нощен транспорт и допълнителни автобусни линии, допълващи основните автобусни линии.“
5. в т. 2 „Дългосрочни превозни документи по редовна тарифа“ се създават нови т. 2.4 „Месечна карта за една линия наземен транспорт“ и т. 2.5 „Месечна карта за метро“;
6. в т. 3 се създават нови т. 3.1.1.1. „Карта за всички линии“, т. 3.1.1.2. „Карта за една линия наземен транспорт“ и т. 3.1.1.3 „Карта за метро“;
7. Приложение № 1 придобива следната редакция:

№	ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ	НОСИТЕЛИ НА ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ						ЦЕНА	НАМАЛЕНИЕ ОТ РЕДОВНА ТАРИФА	
		Хартиен		Електронен						
		Ценов 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									
	30 плюс									
1.1.1	(Билет, позволяващ пътуване с прекачвания в рамките на първите 30 минути)			✓	✓			✓	1,60 лв.	0%
	60 плюс									
1.1.2	(Билет, позволяващ пътуване с прекачвания в рамките на първите 60 минути)			✓	✓			✓	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 "Метрополитен" ЕАД)	✓	✓						1,60 лв.	0%
1.1.5	Билет за еднократно пътуване (продаван от контролор по редовността на пътниците)	✓*	✓						40,00 лв.	0%
1.1.6	Отменен									
1.2	Кarti									
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 и допълнителни автобусни линии, допълващи останалите автобусни линии					✓	✓		6,00 лв.	0%
1.2.6	72 часова карта, вкл. нощен транспорт допълнителни автобусни линии, допълващи останалите автобусни линии					✓	✓		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%
2	ДЪЛГОСРОЧНИ ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ ПО РЕДОВНА ТАРИФА									
2.1	Месечна карта за всички линии					✓			Персонализирана 50,00 лв.	Неперсонализирана 70,00 лв.
										0%

2.2	Годишна /дванадесет месеца/ карта за всички линии, вкл. нощен транспорт и допълнителни автобусни линии, допълващи основните автобусни линии					✓			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 (първоначална, с валидност от 3 месеца)					✓			150,00 лв.	250,00 лв.	0%
2.3.2	2-ра вноска (до 3 месеца след първоначалната, с валидност от 3 месеца)					✓			120,00 лв.	200,00 лв.	0%
2.3.3	3-та вноска (до 6 месеца след първоначалната, с валидност от 6 месеца)					✓			100,00 лв.	150,00 лв.	0%
2.4	Месечна карта за една линия наземен транспорт					✓			23,00 лв.	28,00 лв.	0%
2.5	Месечна карта за метро					✓			35,00 лв.	42,00 лв.	0%
3	ДЪЛГОСРОЧНИ ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ ПО ПРЕФЕРЕНЦИАЛНА ТАРИФА										
3.1.	Превозни документи за учаци								Месечна	Годишна	
3.1.1	Ученици					✓					
3.1.1.1	Карта за всички линии								20,00 лв.	200,00 лв.	60%
3.1.1.2	Карта за една линия наземен транспорт					✓			9,00 лв.	–	
3.1.1.3	Карта за метро					✓			9,00 лв.	–	
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.	–	30%
3.1.5	Ученици, обхванати от социални услуги в общността от резидентен тип или настанени в приемни семейства, или специализирани институции за деца в структурата на СО					✓			10,00 лв.	–	80%
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										
3.5.1	Спасители на ПКСС					✓		Месечна	Годишна	
3.5.2	Лица по чл.29, ал.1, т.20 от Наредбата					✓		25,00 лв.	–	50%
3.5.3	Служители, работещи по трудово или служебно правоотношение в Столичната и районните общински администрации					✓		0,00 лв.	–	100%
3.5.4	Служители по чл. 185 от ЗМВР и служители ГДИН/СЗО	✓				✓*		0,00 лв.	0,00 лв.	100%
3.5.5	Държавни служители по чл. 80 от ЗДАНС	✓				✓*		0,00 лв.	0,00 лв.	100%
3.5.6	Служители по чл.22 от ЗПКОНПИ	✓				✓*		0,00 лв.	0,00 лв.	100%
3.5.7	Служители по чл.29, ал.1,т.21 от Наредбата					✓		0,00 лв.	0,00 лв.	100%
3.5.8	Лица, наградени със званието "Почетен гражданин на София"					✓		0,00 лв.	0,00 лв.	100%
3.5.9	Ветерани от войните					✓*		0,00 лв.	0,00 лв.	100%
3.5.10	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 Хартиен Ultralight							0,80 лв.		0%

*Електронен носител към хартиен превозен документ по чл.28, ал.1

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 № ... на Столичния общински съвет по Протокол № ... от ... г.

§ 5. Дългосрочните превозни документи по т. 2.4, т. 2.5, т. 3.1.1.2 и т. 3.1.1.3 съгласно Приложение № 1 влизат в сила, считано от 01.03.2023 г.

Настоящото решение е прието на ____ заседание на Столичния общински съвет, проведено на _____ 20__ г., Протокол № _____ от _____ 20__ г. и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

**Председател на Столичния
общински съвет:**

[Георги Георгиев]

*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: Десислава Милева гл. юрисконсулт в Дирекция „Секретариат на СОС“	Телефон: 029377-338 e-mail: desislava.mileva@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 включва 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. 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., е изработен проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата на Столичния общински съвет за условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община (НУРПОГТСО) с оглед единодушно приетата нова тарифна политика. Проектът 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

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.

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:

- постъпили множество на брой жалби и становища от страна на граждани, организации и заинтересовани лица относно налагането на глоба при неспазване на задължението за задължителна валидация на превозните документи в средствата на масовия градски транспорт, както и срещу отпадането на някои предпотични превозни документи като месечна карта за една линия наземен транспорт или метро на редовна или преференциална тарифа – за ученици;
- необходимост от нормативни промени в частта относно „зеления транспорт при поискване“ с цел повишаване на неговото удобство и привлекателност.

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 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 се запазва отпадането на някои предпочитани превозни документи като месечната карта за една линия наземен транспорт и една линия метро по редовна тарифа и по преференциална тарифа за ученици, което би до голяма степен затруднило ползващите масовия градски транспорт

в избора им на превозен документ, което от своя страна ще доведе до закупуването на превозни документи, които не отговарят на действителните им нужди.

Вариант „1“ – приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата на Столичния общински съвет за Наредбата за реда и условията за пътуване с общественния 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 общественния 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 общественния 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 Наредба за реда и условията за пътуване с общественния 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 обаче се запазва отпадането на предпочитани и масово ползвани превозни документи като месечна карта за една линия наземен транспорт или метро, а оттук – намаляване на удобството и привлекателността на градския транспорт в София.

Вариант „1“: с този Вариант ще се постигнат вече споменатите и заложиени 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 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 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
☒ 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:

*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.*

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

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.

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: 20.01.2023

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.*