



Столична община

Входящ №

СОА21-ВК66-10032-[18]

Регистриран на 12.01.2023

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

ОТНОСНО: проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществен 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 ГОСПОЖИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

На основание чл. 33, ал. 1, т. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА) и чл. 68, ал. 1 от Правилника за организацията и дейността на Столичния общински съвет *представяме на Вашето внимание промени в условията за пътуване с обществен градски транспорт.*

I. ПРИЧИНИ, НАЛАГАЩИ ПРИЕМАНЕТО НА НАРЕДБАТА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБАТА ЗА НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА ЗА РЕДА И УСЛОВИЯТА ЗА ПЪТУВАНЕ С ОБЩЕСТВЕНА ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА ТЕРИТОРИЯТА НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 1 от Закона за нормативните актове):

От м. май 2021 г. в обществен 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.

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.

С Решение № 349 по Протокол № 35 от 24.06.2021 г. на Столичния общински съвет е създаден Комитет за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на СО („Комитета“) от „Център за градска мобилност“ ЕАД. Сред задачите на Комитета са, както следва:

- да разглежда предоставяните на „Център за градска мобилност“ ЕАД от изпълнителя на Системата предложения за оптимизация на бизнес процесите, свързани с издаване, продажби, дистрибуция и отчитане на продажбите на превозни документи;
- да анализира постъпилите предложения и данни и предложи нова тарифна политика и промени в условията за пътуване с обществения транспорт на територията на Столична община;
- изготви план за поетапно въвеждане на промените в тарифната политика и условията за пътуване с обществения транспорт на територията на Столична община;
- да предложи проект за изменение на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

В резултат на работата на Комитета в СО бе изготвен 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. Наредбата е приета с Решение № 539 на Столичния общински съвет от 21.07.2022 г. Сред основните ѝ нови положения са:

- 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;
- „Център за градска мобилност“ ЕАД да бъде основен издател на превозни документи;
- 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.;

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.

- ✓ 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, на родители, ползващи отпуск за отглеждане на дете до 2-годишна възраст, годишна ученическа карта, годишна студентска карта, както и възможността за разсрочено плащане на 3 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. От м. септември до 08.01.2023 г. са продадени следните дългосрочни превозни документи от страна на „Център за градска мобилност“ ЕАД:

- първа вноска за годишна персонализирана карта за всички линии – 9 138 бр.;
- втора вноска за годишна персонализирана карта за всички линии – 1 734;
- трета вноска за годишна персонализирана карта за всички линии – 152 бр.;
- годишни студентски карти - 2 478 бр.;
- годишни ученически карти – 5 835 бр.;
- годишни младежки карти – 1 797 бр.;
- карти на родители, отглеждащи дете до 2-годишна възраст – 4 550 бр.;
- годишни карти за всички линии – 17 000 бр.

За м. декември 2022 г. приблизително 41% от хората, които пътуват с обществения градски транспорт на територията на Столична община използват годишни карти. В сравнение за същия период на 2021 г. този дял е 37%, а за през 2020 г. – 35%. В тази връзка приетите промени в тарифната политика на София, приети с Решение № 539 на Столичния общински съвет от 21.07.2022 г., са положителни с оглед на стимулиране на гражданите на София към използването на дългосрочните превозни документи.

Краткосрочните превозни документи като билетите „30 плюс“ и „60 плюс“, 24-часова, 72-часова карта и седмичната карта влезнаха в сила, считано от 01.01.2023 г. съгласно § 49 от Наредбата за изменение и допълнение на НУРПОГТСО. Следва да се отбележи, че посочените краткосрочни превозни документи позволяват на гражданите повече да пътуват с обществения градски транспорт, тъй като билетите „30 плюс“ и „60 плюс“ позволяват неограничен брой прекачвания в рамките на 30 минути, респ. 60 минути след тяхната валидация, а последната извършена валидация в рамките на 30 минути, респ. 60 минути предоставя възможност пътникът да завърши своето пътуване без ограничение във времето, до края на маршрута – чл. 11, ал. 6 и 7 НУРПОГТСО. В тази връзка следва да се посочат следните данни за продажби на новите краткосрочни превозни документи от страна на „Център за градска мобилност“ ЕАД, считано от началото на 2023 г. към 08.01.2023 г., както следва:

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

- заредени са над 80 000 бр. билета „30 плюс“;
- заредени са 32 000 бр. билета „60 плюс“;
- 2 200 бр. дневни карти;
- 53 000 бр. валидирани билети за еднократно пътуване, продавани от водача на превозното средство.

Данните са показателни за по-големия интерес към използването на билета „30 плюс“ с прекачване. Този вид краткосрочен превозен документ може да бъде зареден както на безконтактна смарт карта, така и на безконтактна банкова карта, което го прави изключително предпочитан с оглед на бързия начин на неговото закупуване. Следва да се отбележи и че считано от 01.01.2023 г. влезна в сила и нов вид превозен документ – билет за невалидирано пътуване, продаван от контролор по валидността на пътниците, на стойност от 3,00 лв. В тази връзка съгласно чл. 11, ал. 1 НУРПОГТСО превозният документ, в т.ч. краткосрочният превозен документ на хартиен носител – ценен образец, е редовен след валидация от пътника в наземно превозно средство, веднага след качване, на най-близко разположените валидатори, или по метод, одобрен и въведен от страна на „Център за градска мобилност“ ЕАД (т. 1); след валидация от пътника на валидаторите, разположени на бариерите за вход към платената зона на метростанцията (т. 2); без допълнително валидиране (валидира се към момента на отпечатването му) за превозен документ „билет за еднократно пътуване“, продаван от водача на превозното средство, на хартиен носител – фискален документ (т. 3). Това е процес, който не е непознат за пътниците в масовия градски транспорт на София и това правило съществува в НУРПОГТСО в редакцията ѝ съгласно Решение № 178 от 05.04.2018 г. на Столичния общински съвет, както и в Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, приета с Решение № 520 по Протокол № 48 на Столичния общински съвет от 26.09.2013 г. (отм.). Новият момент касае размера на билета за невалидирано пътуване в размер на 3,00 лв. От началото на 2023 г. общият брой на валидациите в наземния градски транспорт на София са над 1 500 000. За сравнение през целия м. декември броят на валидации в наземния градски транспорт е 3 000 000. Очевидно е, че ползващия масовия градски транспорт постепенно осъзнават важността на това си задължение особено с оглед на факта, че при настъпване на застрахователно събитие за изплащането на застрахователна сума или на съответната част от нея следва да се представи билет, карта или друг документ в оригинал, доказващ, че пострадалият е бил пътник – чл. 39, ал. 1, т. 2 от Наредба № 49 от 16.10.2014 г. за задължителното застраховане по застраховки „Гражданска отговорност на автомобилистите“ и „Злополука“ на пътниците в средствата за обществен превоз, издадена от Комисията за финансов надзор (обн., ДВ, бр. 90 от 31.10.2014 г., изм. и доп.). Съгласно чл. 471 от Кодекса за застраховането превозвачите, които извършват обществен превоз на пътници, когато началната и крайната точка на пътуването са на територията на Република България, са длъжни да сключат и поддържат задължителна застраховка "Злополука" на пътниците.

Също така освен че валидираната карта доказва в случай на застрахователно събитие, че пострадалият е застраховано лице и пътник в превозното средство по смисъла на Наредба № 49 от 16.10.2014 г. на Комисията за финансов надзор, така и валидирането особено в

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.

наземния градски транспорт позволява в реално време посредством интегрирана автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в градския транспорт в Столична община, „Център за градска мобилност“ ЕАД да следи пътничкопотока, както и за начина на пътуване, смяна на превозните средства и т.н., и при необходимост да пристъпи към оптимизация, респ. въвеждане на нови маршрутни линии и/или допълнителни превозни средства по съответната линия. В допълнение към изложеното, валидирането на превозните документи е практика в почти всички европейски градове. В тази връзка считаме, че достатъчно необходимата кампания към популяризирането на валидирането, както и посочването на ползите от това биха допринесли до повишаването на броя на валидираните пътувания вместо налагането на глоба.

Също така след влизането в сила на новите краткосрочни превозни документи от 01.01.2023 г. постъпиха множество жалби, в които се изразява недоволство от налагането на глоба при неспазване на изискването за задължителна валидация на превозните документи. Особено е неодобрението сред възрастните хора. Постъпи и официално искане за отпадане на глобата за невалидиран превозен документ от страна на Омбудсмана на Република България (с наш вх. № СОА23-ДИ03-2/09.01.2023 г.). В тази връзка намираме за несправедливо да бъдат глобявани пътници, които имат редовен превозен документ – в т.ч. валидирани такива с оглед изискванията на НУРПОГТСО като предлагаме именно отпадането на превозния документ „Билет за невалидирано пътуване (продаван от контролър по редовността на пътниците“ на стойност от 3,00 лв. съгласно т. 1.1.6 от Приложение № 1 към НУРПОГТСО. В това намираме риск от намаляване на привлекателността и удобството на градския транспорт, намаляване на ползващите масовия градски транспорт на територията на Столична община, а оттам – намаляване и приходите на „Център за градска мобилност“ ЕАД.

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

Приемането на предложениия 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 относно валидацията на превозните документи. Сред основните цели могат да бъдат посочени:

- 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 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:

- приходи от продажба на превозни документи (билети/карти за еднократно пътуване и абонаментни карти), реализирани от дружеството;
- средства от държавния бюджет на Република България и от общинския бюджет на Столична община за компенсиране на намалените приходи на операторите от пътувания при преференциални условия на определени категории лица;
- компенсация от бюджета на Столична община за изпълнение на задължението за обществена превозна услуга (съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета);
- субсидии от държавния бюджет за извършване на превози по нерентабилни автобусни линии от вътрешноградския транспорт;
- собствени приходи на вътрешните транспортни оператори, свързани с изпълнението на дейността по обществен превоз на пътници, в т.ч.: приходи от продажба на билети чрез собствени канали за реализация, приходи от реклама, признати приходи от финансиране и други; средства от реклама; други източници, одобрени от Столичния общински съвет.

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

Средствата от държавния бюджет и от бюджета на 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

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 АИС СО към АИС СОС.

Приложенията се сканират.

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.

Следва да се отбележи, че не са необходими допълнителни финансови средства, както и други ресурси, извън наличните към настоящия момент за прилагането на *Наредбата*. Основният замисъл на предложения проект на *Наредба* за изменение и допълнение е повишаване на привлекателността на градския транспорт и увеличаване броя на пътниците чрез повишаване на удобството на транспортните услуги.

IV. ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРИЛАГАНЕТО, ВКЛЮЧИТЕЛНО ФИНАНСОВИТЕ, АКО ИМА ТАКИВА (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 4 от Закона за нормативните актове):

Очакваните резултати от приемането на предложения проект на Наредба за изменение и допълнение, наред с вече изложените са:

- 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 пътници в масовия градски транспорт на Столична община.

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

V. АНАЛИЗ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО С НАЦИОНАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И С ПРАВОТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 5 от Закона за нормативните актове):

Предлаганите промени в Наредбата за условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община са съобразени с националното законодателство, относимата съдебна практика, както и с правото на Европейския съюз. В тази връзка е необходимо да бъде посочено следното:

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

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

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

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

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 АНССО към АНССОС.

Приложенията се сканират.

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.

Предложените промени са в унисон и с изискванията на Наредба № 49 от 16 октомври 2014 г. за задължителното застраховане по застраховки "Гражданска отговорност" на автомобилистите и "Злополука" на пътниците в средствата за обществен превоз, издадена от Комисията за финансов надзор. Измененията в Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община не отменят задължението за задължителна валидация на превозните документи, доколкото това е необходимо условие за изплащане на застрахователна сума или на съответната част от нея на пътника в случай на застрахователно събитие с оглед изискването на чл. 39, ал. 1, т. 4 от Наредба № 49 от 16.10.2014 г. на Комисията за финансов надзор и Кодекса за застраховането.

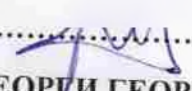
УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

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. 21, ал. 1, т. 23 предл. първо и т. 25 във вр. с ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, В предлагаме да приемете решение съгласно приложения към настоящия Доклад проект.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

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

ВНОСИТЕЛИ:

.....

/ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ/

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

*Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.
 Приложенията се сканират.*



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 обществен градски транспорт на територията на Столична община, приета с Решение № 178 по Протокол № 51 от 5.04.2018 г., доп. - Решение № 490 по Протокол № 22 от 22.10.2020 г., в сила от 1.01.2021 г., изм. и доп. - Решение № 76 по Протокол № 28 от 11.02.2021 г., в сила от 1.05.2021 г., изм. и доп. - Решение № 132 по Протокол № 30 от 18.03.2021 г., в сила от 26.03.2021 г., изм. и доп. - Решение № 400 по Протокол № 36 от 22.07.2021 г., в сила от 30.07.2021 г.

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

От м. май 2021 г. в обществен 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.

С Решение № 349 по Протокол № 35 от 24.06.2021 г. на Столичния общински съвет е създаден Комитет за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществен градски транспорт на територията на СО от „Център за градска мобилност“ ЕАД. Сред задачите на Комитета са, както следва:

- да разглежда предоставяните на „Център за градска мобилност“ ЕАД от изпълнителя на Системата предложения за оптимизация на бизнес процесите, свързани с издаване, продажби, дистрибуция и отчитане на продажбите на превозни документи;
- да анализира постъпилите предложения и данни и предложи нова тарифна политика и промени в условията за пътуване с обществен транспорт на територията на Столична община;
- изготви план за поетапно въвеждане на промените в тарифната политика и условията за пътуване с обществен транспорт на територията на Столична

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

община;

- да предложи проект за изменение на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

В резултат на работата на Комитета в СО бе изготвен 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. Наредбата е приета с Решение № 539 на Столичния общински съвет от 21.07.2022 г. Сред основните ѝ нови положения са:

- 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;
- „Център за градска мобилност“ ЕАД да бъде основен издател на превозни документи;
- 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, на родители, ползващи отпуск за отглеждане на дете до 2-годишна възраст, годишна ученическа карта, годишна студентска карта, както и възможността за разсрочено плащане на 3 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. От м. септември до

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.

08.01.2023 г. са продадени следните дългосрочни превозни документи от страна на „Център за градска мобилност“ ЕАД над 42 000 дългосрочни превозни документи съобразно новите промени в тарифната политика на Столична община.

За м. декември 2022 г. приблизително 41% от хората, които пътуват с обществения градски транспорт на територията на Столична община използват годишни карти. В сравнение за същия период на 2021 г. този дял е 37%, а за през 2020 г. – 35%. В тази връзка приетите промени в тарифната политика на София, приети с Решение № 539 на Столичния общински съвет от 21.07.2022 г., са положителни с оглед на стимулиране на гражданите на София към използването на дългосрочните превозни документи.

Краткосрочните превозни документи като билетите „30 плюс“ и „60 плюс“, 24-часова, 72-часова карта и седмичната карта влезнаха в сила, считано от 01.01.2023 г. съгласно § 49 от Наредбата за изменение и допълнение на НУРПОГТСО. Следва да се отбележи, че посочените краткосрочни превозни документи позволяват на гражданите повече да пътуват с обществения градски транспорт, тъй като билетите „30 плюс“ и „60 плюс“ позволяват неограничен брой прекачвания в рамките на 30 минути, респ. 60 минути след тяхната валидация, а последната извършена валидация в рамките на 30 минути, респ. 60 минути предоставя възможност пътникът да завърши своето пътуване без ограничение във времето, до края на маршрута – чл. 11, ал. 6 и 7 НУРПОГТСО. В тази връзка следва да се, че от началото на 2023 г. до 08.01.2023 г. са продадени над 167 000 от новите краткосрочни превозни документи.

От голям интерес се ползва билетът „30 плюс“ с прекачване. Този вид краткосрочен превозен документ може да бъде зареден както на безконтактна смарт карта, така и на безконтактна банкова карта, което го прави изключително предпочитан с оглед на бързия начин на неговото закупуване. Следва да се отбележи и че считано от 01.01.2023 г. влезна в сила и нов вид превозен документ – билет за невалидирано пътуване, продаван от контролор по валидността на пътниците, на стойност от 3,00 лв. В тази връзка съгласно чл. 11, ал. 1 НУРПОГТСО превозният документ, в т.ч. краткосрочният превозен документ на хартиен носител – ценен образец, е редовен след валидация от пътника в наземно превозно средство, веднага след качване, на най-близко разположените валидатори, или по метод, одобрен и въведен от страна на „Център за градска мобилност“ ЕАД (т. 1); след валидация от пътника на валидаторите, разположени на бариерите за вход към платената зона на метростанцията (т. 2); без допълнително валидиране (валидира се към момента на отпечатването му) за превозен документ „билет за еднократно пътуване“, продаван от водача на превозното средство, на хартиен носител – фискален документ (т. 3). Това е процес, който не е непознат за пътниците в масовия градски транспорт на София и това правило съществува в НУРПОГТСО в редакцията ѝ съгласно Решение № 178 от 05.04.2018 г. на Столичния общински съвет, както и в Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, приета с Решение № 520 по Протокол № 48 на Столичния общински съвет от 26.09.2013 г. (отм.). Новият момент касае размера на билета за невалидирано пътуване в размер на 3,00 лв. От началото на 2023

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.

г. общият брой на валидациите в наземния градски транспорт на София са над 1 500 000. За сравнение през целия м. декември броят на валидации в наземния градски транспорт е 3 000 000. Очевидно е, че ползващия масовия градски транспорт постепенно осъзнават важността на това си задължение особено с оглед на факта, че при настъпване на застрахователно събитие за изплащането на застрахователна сума или на съответната част от нея следва да се представи билет, карта или друг документ в оригинал, доказващ, че пострадалият е бил пътник – чл. 39, ал. 1, т. 2 от Наредба № 49 от 16.10.2014 г. за задължителното застраховане по застраховки „Гражданска отговорност на автомобилистите“ и „Злополука“ на пътниците в средствата за обществен превоз, издадена от Комисията за финансов надзор (обн., ДВ, бр. 90 от 31.10.2014 г., изм. и доп.). Съгласно чл. 471 от Кодекса за застраховането превозвачите, които извършват обществен превоз на пътници, когато началната и крайната точка на пътуването са на територията на Република България, са длъжни да сключат и поддържат задължителна застраховка "Злополука" на пътниците.

Също така освен че валидираната карта доказва в случай на застрахователно събитие, че пострадалият е застраховано лице и пътник в превозното средство по смисъла на Наредба № 49 от 16.10.2014 г. на Комисията за финансов надзор, така и валидинето особено в наземния градски транспорт позволява в реално време посредством интегрирана автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в градския транспорт в Столична община, „Център за градска мобилност“ ЕАД да следи пътничкопотока, както и за начина на пътуване, смяна на превозните средства и т.н., и при необходимост да пристъпи към оптимизация, респ. въвеждане на нови маршрутни линии и/или допълнителни превозни средства по съответната линия. В допълнение към изложеното, валидирането на превозните документи е практика в почти всички европейски градове.

Също така след влизането в сила на новите краткосрочни превозни документи от 01.01.2023 г. постъпиха множество жалби, в които се изразява недоволство от налагането на глоба при неспазване на изискването за задължителна валидация на превозните документи. Особено е неодобрението сред възрастните хори. Постъпи и официално искане за отпадане на глобата за невалидиран превозен документ от страна на Омбудсмана на Република България (с наш вх. № СОА23-ДИ03-2/09.01.2023 г.). В тази връзка намираме за несправедливо да бъдат глобявани пътници, които имат редовен превозен документ – в т.ч. валидирани такива с оглед изискванията на НУРПОГТСО като предлагаме именно отпадането на превозния документ „Билет за невалидирано пътуване (продаван от контролър по редовността на пътниците“ на стойност от 3,00 лв. съгласно т. 1.1.6 от Приложение № 1 към НУРПОГТСО. В това намираме риск от намаляване на привлекателността и удобството на градския транспорт, намаляване на ползващите масовия градски транспорт на територията на Столична община, а оттам – намаляване и приходите на „Център за градска мобилност“ ЕАД.

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

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.

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 относно валидацията на превозните документи. Сред основните цели могат да бъдат посочени:

- 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 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:

- приходи от продажба на превозни документи (билети/карти за еднократно пътуване и абонаментни карти), реализирани от дружеството;
- средства от държавния бюджет на Република България и от общинския бюджет на Столична община за компенсиране на намалените приходи на операторите от пътувания при преференциални условия на определени категории лица;
- компенсации от бюджета на Столична община за изпълнение на задължението за обществена превозна услуга (съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета);
- субсидии от държавния бюджет за извършване на превози по нерентабилни автобусни линии от вътрешноградския транспорт;
- собствени приходи на вътрешните транспортни оператори, свързани с изпълнението на дейността по обществен превоз на пътници, в т.ч.: приходи от продажба на билети чрез собствени канали за реализация, приходи от реклама, признати приходи от финансиране и други; средства от реклама; други източници, одобрени от Столичния общински съвет.

Приходите от продажба се отчитат (признават) съобразно периода на валидност на издадените превозни документи и след приспадане на възнаграждението на „Център за 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.

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

Следва да се отбележи, че не са необходими допълнителни финансови средства,
Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО към АИССОС.
Приложенията се сканират.

както и други ресурси, извън наличните към настоящия момент за прилагането на *Наредбата*. Основният замисъл на предложения проект на *Наредба* за изменение и допълнение е повишаване на привлекателността на градския транспорт и увеличаване броя на пътниците чрез повишаване на удобството на транспортните услуги.

IV. ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРИЛАГАНЕТО, ВКЛЮЧИТЕЛНО ФИНАНСОВИТЕ, АКО ИМА ТАКИВА (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 4 от Закона за нормативните актове):

Очакваните резултати от приемането на предложения проект на *Наредба* за изменение и допълнение, наред с вече изложените са:

- 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 пътници в масовия градски транспорт на Столична община.

V. АНАЛИЗ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО С ДЕЙСТВАЩОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И С ПРАВОТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 5 от Закона за нормативните актове):

Предлаганите промени в *Наредбата* за условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община са съобразени с националното законодателство, относимата съдебна практика, както и с правото на Европейския съюз. В тази връзка е необходимо да бъде посочено следното:

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

Съгласно чл. 21, ал. 1, т. 25 от Закона за местното самоуправление и местната администрация общинският съвет определя условията и реда за пътуване по маршрутите на обществения градски транспорт на територията на съответната община. Този извод 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.“

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.

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 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 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.

Предложените промени са в унисон и с изискванията на Наредба № 49 от 16 октомври 2014 г. за задължителното застраховане по застраховки "Гражданска отговорност" на автомобилистите и "Злополука" на пътниците в средствата за обществен превоз, издадена от Комисията за финансов надзор. Измененията в Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община не отменят задължението за задължителна валидация на превозните документи, доколкото това е необходимо условие за изплащане на застрахователна сума или на съответната част от нея на пътника в случай на застрахователно събитие с оглед изискването на чл. 39, ал. 1, т. 4 от Наредба № 49 от 16.10.2014 г. на Комисията за финансов надзор и Кодекса за застраховането.

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.

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 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. ал. 1 придобива следната редакция:

„(1) Краткосрочният превозен документ по т. 1.1 от Приложение № 1, както и този по т. 1.2 на хартиен носител – ценен образец и на PAYG носител, е редовен:“

2. ал. 17 се отменя.

§ 2. В чл. 15, ал. 1, т. 1 преди думата „пътувания“ се записва „валидирани“.

§ 3. В Чл. 18, ал. 1 след израза „са длъжни“ се записва „да валидират превозните си документи“, след което се поставя запетая.

§ 4. В чл. 46, ал. 3 се отменя.

§ 5. В Приложение № 1 т. 1.1.6 „Билет за невалидирано пътуване (продаван от контролор по редовността на пътниците)“ се отменя.

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]

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.

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

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

2. Цели:

С предлаганите изменения и допълнения на Наредбата се цели:

Приемането на предложения проект на *Наредба* е продиктувано от отпадането на краткосрочния превозен документ "билет за невалидирано пътуване (продаван от контролор по редовността на пътниците" на стойност от 3,00 лв., както и:

- повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт;
- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт;
- повишаване на качеството и удобството на услугите на масовия градски транспорт;
- намаляване на автомобилите в градската среда чрез привличане на повече пътници в масовия градски транспорт на Столична община.

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

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.

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 съществуващият вариант на превозен документ “билет за невалидирано пътуване (продаван от контролор по редовността на пътниците“ на стойност от 3,00 лв.“, както и затрудненията при валидиране спрямо възрастните хора, майките с колички за деца и др., както и несправедливото глобяване на пътници, които имат редовен превозен документ, само заради факта, че същите не са валидирани.

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

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

- повишаване на привлекателността на градския обществен 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 АИССО към АИССОС.

Приложенията се сканират.

- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт;
- повишаване на качеството и удобството на услугите на масовия градски транспорт;
- намаляване на автомобилите в градската среда чрез привличане на повече пътници в масовия градски транспорт на Столична община.

5. Негативни въздействия:

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

Вариант „0“: Очакваните негативни въздействия от този Вариант са свързани с липсата на достатъчно стимули за използването на обществения градски транспорт, намаляване на привлекателността на масовия градски транспорт, намаляване на удобството и комфорта на пътниците, засилен трафик на пътни превозни средства със съответните негативни въздействия върху околната среда, влошена градска среда по отношение на уличните задръствания.

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

6. Положителни въздействия:

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

Вариант „0“: при този вариант на действие ще продължи прилагането на действащата Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, която постига в известна степен заложените цели, в т.ч. предоставяне на услугата по обществен превоз на пътници, регулярно и на недискриминационна основа на база Икономическата рамка за съответната календарна година, приета с решение на Столичния общински съвет. При този Вариант обаче се запазва възможността от издаването на билет за невалидирано пътуване, продаван от контролор по редовността на пътниците, в случай на невалидиран редовен превозен документ от страна на пътниците, 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 общественния 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 общественния 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 общественния градски транспорт на територията на Столична община **не изисква** цялостна оценка на въздействието, доколкото Законът за нормативните актове **не** въвежда изрично задължения в тази насока.

12. Обществени консултации:

Проектът на Наредбата за изменение и допълнение на Наредба за реда и условията за пътуване с общественния 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“.

Предложените промени са в унисон и с изискванията на Наредба № 49 от 16 октомври 2014 г. за задължителното застраховане по застраховки "Гражданска отговорност" на автомобилистите и "Злополука" на пътниците в средствата за обществен превоз, издадена от Комисията за финансов надзор. Измененията в Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община не отменят задължението за задължителна валидация на превозните документи, доколкото това е необходимо условие за изплащане на застрахователна сума или на съответната част от нея на пътника в случай на застрахователно събитие с оглед изискването на чл. 39, ал. 1, т. 4 от Наредба № 49 от 16.10.2014 г. на Комисията за финансов надзор и Кодекса за застраховането.

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:

Дата: 11.01.2023

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.