

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 обществения градски транспорт на територията на Столична община:

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

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

5. Негативни въздействия:

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

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

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

6. Положителни въздействия:

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

Вариант „0“: при този вариант на действие ще продължи прилагането на действащата 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 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: