

**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
<p><b>1. Дефиниране на проблема:</b></p> <p>Съгласно ал. 3 на чл. 76 от Административнопроцесуалния кодекс общинските съвети имат право да издават нормативни актове, с които да уреждат обществените отношения от местно значение, но съобразно нормативните актове от по-висока степен. Така общинските съвети притежават нормотворческа компетентност, в обхвата на която не се включва създадената и важаща за цялата територия на страната регламентация.</p> <p><i>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</i></p> <p>С Решение № 178 на Столичния общински съвет по Протокол № 51 от 05.04.2018 г. е приета Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община („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.</p> <p><i>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</i></p>	

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

Приложенията се сканират.

*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 предпочитни 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 заложените цели в Доклада на вносителите, а именно:

- повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт;
- увеличаване на броя на пътниците в обществения градски транспорт;
- повишаване на качеството и удобството на услугите на масовия градски транспорт;
- намаляване на автомобилите в градската среда чрез привличане;
- устойчиво развитие на градския транспорт в София.

От горепосочените положителни и отрицателни въздействия на двата варианта е видно, че Вариант «1» в по-голяма степен води до приложение на заложените цели, с оглед на което *препоръчваме* Вариант 1 «Приемане на приемане на Наредба за 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 *А. Стоянова* директор на Дирекция „Секретариат на СОС“.

**Дата:** 16. 02. 2023г.

**Подпис:** *С*