



**ДО
Г-Н ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
СТОЛИЧНИЯ ОБЩНСКИ СЪВЕТ**

Д О К Л А Д

ОТ

**Методи Лалов, Михаил Паргов, Симеон Ставрев,
Яна Тодоранова, Веселин Калановски, Владислав Панев и Иво Божков –**
общински съветници от „Демократична България“
в Столичния общински съвет и **Виктор Чаушев** – външен експерт към
Постоянната комисия по транспорт и туризъм на СОС

Относно: Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община (приета с Решение № 178 по Протокол № 51/05.04.2018 г., в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет)

**УВАЖАЕМИ Г-Н ГЕРДЖИКОВ,
УВАЖАЕМИ ОБЩНСКИ СЪВЕТНИЦИ,**

Съветниците от „Демократична България“ получиха множество сигнали от граждани във връзка с липсата на възможност за закупуване на разсрочено плащане на годишна персонализирана абонаментна карта по редовна тарифа за всички линии, на стойност 365,00 лева. Голяма част от гражданите, които се свързаха с нас посочват, че за тях е съществено затруднение и дори е невъзможно да отделят наведнъж от месечния си бюджет 365,00 лева, за да закупят такава карта, която безспорно дава най-добрите условия за пътуване в обществения транспорт на Столична община по редовна тарифа.

I. Причини, налагащи приемането на наредба за изменение и допълнение на НРУПОГТТСО, съдържание на промените и поставени цели с приемането на акта (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 1 и т. 2 от Закона за нормативните актове).

Във връзка със сигналите, ние извършихме проучване, отнесено към граждани, които използват своите лични автомобили и в момента рядко ползват обществен транспорт, за да получим информация дали тези граждани биха си закупили чрез разсрочено плащане годишна карта и биха използвали обществения транспорт, вместо личните си автомобили, с оглед пускането в експлоатация на третия метродиаметър през 2020 г. Близко 2/3-ти от респондентите заявиха, че ще използват по-редовно обществения транспорт, за сметка на личните си автомобили, ако имат възможност да закупят на няколко вноски такава годишна абонаментна карта.

Направихме проучване и в други европейски столици и установихме, че има създадени такива механизми за плащане на вноски, с цел разсрочване на годишните абонаментни карти. Такива механизми са налични в Берлин, Виена, Париж, Амстердам и други градове, а в градове като Варшава например, изначално годишната карта се продава само на 4 равни вноски (на всеки 3 месеца). Следователно, такава практика е приложима и се използва за създаване на максимално удобство на гражданите, според техните лични финансови възможности.

Съобразно действащите цени на превозните документи за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община е възможно обособяването на няколко възможности за организиране на разсрочено плащане. Вноските обаче не бива да са по-ниски от цените на по-кратките по времетраене абонаментни карти – месечни, тримесечни и шестмесечни, за да не се практикува злоумишлена покупка на годишна карта на вноски без да се заплащат всичките, с цел ползването ѝ за по-кратък от година период. Могат да се обособят следните варианти:

А) На 2 (две) вноски – първоначална от 200,00 (двеста) лева и втора вноска до края на четвъртия месец от 165,00 (сто шестдесет и пет) лева;

Б) На 3 (три) вноски – първоначална от 150,00 (сто и петдесет) лева, втора вноска до края на третия месец от 115,00 (сто и петнадесет) лева и трета вноска от 100,00 (сто) лева до края на шестия месец.

В) На 4 (четири) вноски – първоначална от 100,00 (сто) лева, втора вноска до края на втория месец от 100,00 (сто) лева, трета вноска до края на четвъртия месец от 100,00 (сто) лева и четвърта вноска от 65,00 (шестдесет и пет) лева до края на шестия месец.

Съответно, зареждането на картите ще се извършва по следния начин:

А) При първоначално плащане на 200,00 лева – за 4 месеца, а при второто плащане от 165,00 лева – за още 8 месеца. Сумарно 12 месеца.

Б) При първоначално плащане на 150,00 лева – за 3 месеца, при второто плащане от 115,00 лева за още 3 месеца, а при третото плащане от 100,00 лева – за още 6 месеца. Сумарно 12 месеца.

В) При първоначално плащане на 100,00 лева – за 2 месеца, при второто плащане от 100,00 лева за още 2 месеца, при третото плащане от 100,00 лева за още 2 месеца и при четвъртото плащане от 65,00 лева – за още 6 месеца. Сумарно 12 месеца.

По този начин се гарантира, че рискът от загуби за „Център за градска мобилност“ ЕАД е нулев, тъй като плащанията за картата са равни или по-големи от наличните в момента абонаментни карти с по-кратко времетраене – месечни, тримесечни и шестмесечни, а зарежданията – равни или по-малки.

Тъй като на този етап няма въведена възможност за онлайн зареждане на карти и защото информацията за заплатената услуга е необходимо да се запамятава в чипа на пластиката на персонализираната карта, е необходимо всяко плащане да се извършва физически, в един от клиентските центрове и пунктове за продажба на превозни документи и зареждане на карти.

С оглед на гореизложеното предлагаме в НРУПОГТТСО да бъдат извършени следните промени:

В Приложение № 4 „Цени на превозните документи за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община“ на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община (приета с Решение № 178 по Протокол № 51/05.04.2018 г., в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет), след точка 2.13, се добавят нови три подточки със следното съдържание:

Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община

2.13.1.	Разсрочено на 2 (две) вноски:	- първоначална от 200,00 лв; - втора от 165,00 лв, дължима до 4 (четири) месеца след плащане на първата.
2.13.2.	Разсрочено на 3 (три) вноски:	- първоначална от 150,00 лв; - втора от 115,00 лв, дължима до 3 (три) месеца след плащане на първата; - трета от 100,00 лв, дължима до 6 (шест) месеца след плащане на първата.
2.13.3	Разсрочено на 4 (четири) вноски:	- първоначална от 100,00 лв; - втора от 100,00 лв, дължима до 2 (два) месеца след плащане на първата; - трета от 100,00 лв, дължима до 4 (четири) месеца след плащане на първата; - четвърта от 65,00 лв, дължима до 6 (шест) месеца след плащане на първата.

II. Финансови и други средства, необходими за прилагането на новата уредба (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 3 от ЗНА).

За прилагане на Наредбата за изменение и допълнение на НРУПОГТТСО не са необходими допълнителни финансови средства от бюджета на Столична община. Такива не са необходими и от страна на кмета на Столична община или оправомощени от него длъжностни лица от „Център за градска мобилност“ ЕАД, които осъществяват контрол върху редовността на пътниците в обществения градски транспорт.

За „Център за градска мобилност“ ЕАД не съществува риск от загуби, тъй като плащанията за годишна персонализирана абонаментна карта по редовна тарифа за всички линии са равни или по-големи от наличните в момента абонаментни карти с по-кратко времетраене – месечни, тримесечни и шестмесечни, а зарежданията – равни или по-малки.



III. Очаквани резултати от прилагането на новата уредба, включително финансовите такива (чл. 28, ал. 2, т. 4 от ЗНА).

Въвеждането на разсрочено плащане на годишна персонализирана абонаментна карта по редовна тарифа за всички линии ще разшири възможностите за гражданите да се възползват максимално от услугите на обществения градски транспорт, без да е необходимо да осигуряват на един път сумата от 365,00 лева, за да се възползват от най-изгодната абонаментна карта по редовна тарифа. Услугата ще стане още по-достъпна, което ще способства да бъдат привлечени граждани, които в момента не ползват обществения транспорт, а това съответства на политиките на Столична община за приоритизиране на обществения транспорт, заложен в приетите от Столичен общински съвет стратегически документи, и намаляване на броя на използваните лични автомобили в градската среда. Предложението за въвеждане на разсроченото плащане не създава никакъв риск за приходната част от бюджета на „Център за градска мобилност“ ЕАД, тъй като вноските са съобразени с останалите абонаментни карти по редовна тарифа с по-кратко времетраене (месечни, тримесечни, шестмесечни).

IV. Анализ за съответствие на проекта за подзаконов нормативен акт с националното право и с правото на Европейския съюз (чл. 28, ал. 2, т. 5 от ЗНА).

Не се установява предложените изменения и допълнения на НРУПОГТТСО да са в противоречие с действащи национални нормативни актове и с правото на ЕС. По същество се касае до създаване на възможност за закупуване на годишна персонализирана абонаментна карта по редовна тарифа за всички линии на разсрочено плащане, което намалява финансовата тежест върху гражданите и прави ползването на обществения градски транспорт още по-достъпно, което от своя страна създава реални възможности за намаляване на броя на използваните лични автомобили в градската среда със следващите се от това екологични ефекти. При това не се създава никакъв риск за приходната част на бюджета на общинското дружество „Център за градска мобилност“ ЕАД. От това следва по безспорен начин, че предложенията са в синхрон с европейските ценности и политики и водят до подобряване на

възможностите на местната власт за осигуряване на достъпна градска среда за още по-голям кръг от хора.

V. Оценка на въздействието на проекта за подзаконов нормативен акт.

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: Столична община	Нормативен акт: Проект за промяна на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община
За включване в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за периода: не подлежи на включване	Дата:
Контакт за въпроси: Николай Игнатов – сътрудник на общинските съветници от Демократична България в СОС	Телефон: 0886554206
Електронна поща: nikolai.ignatov@abv.bg	
<p>1. Дефиниране на проблема:</p> <p>Необходимост от разнообразяване на възможностите на гражданите за придобиване на годишна персонализирана абонаментна карта по редовна тарифа за всички линии. Картата дава възможност за отстъпка до 86,42 % отстъпка, спрямо реалната цена (съгласно Приложение № 7“Правила за образуване на цената на еднократно пътуване и на превозните документи за обществен градски транспорт на територията на Столична община“, част от „Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община“), но няма възможност за купуването ѝ на разсрочено плащане. Същевременно допълнителен еднократен месечен разход от 365 лева представлява около 26 % от нетната стойност на средната брутна месечна заплата за област София-град за първото тримесечие на 2020 г., което е сериозен разход за един работещ.</p> <p>Необходимост от прилагане на добри практики от други европейски големи градове – Берлин, Виена, Париж, Амстердам и др.</p> <p>Необходимост от допълнително увеличаване привлекателността на обществения транспорт в Столична община, с оглед пускането в експлоатация на третия метродиаметър през 2020 г.</p> <p>Необходимост от задоволяване на обществени очаквания, във връзка с получени предложения от граждани по методите за комуникация със Столична община, „Център за градска мобилност“ ЕАД и общински съветници.</p>	

Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община



1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.

Цените на превозните документи за обществен транспорт на територията в Столична община са определени с решение на Столичен общински съвет в „Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община“. Все още еднократен месечен разход от 365 лв за покупка на годишна персонализирана абонаментна карта по редовна тарифа за всички линии, даваща най-висока отстъпка, спрямо реалната цена, представлява сериозен еднократен разход за живеещите и работещите в Столична община.

Целта на промяната е да се даде възможност на повече граждани да използват годишна персонализирана абонаментна карта по редовна тарифа за всички линии чрез разсрочването на финансовият товар от покупката ѝ на 2, 3 или 4 вноски.

1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

Идентифицираните несъвършенства в нормативната база не могат да се отстранят чрез въвеждането на организационни мерки. Необходимо е изменение на законодателството чрез приемане на Проект за промяна на „Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община“.

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

До момента не е извършвана последваща оценка по реда и при условията на чл. 22 от Закона за нормативните актове на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

2. Цели: Целта на промяната е да се даде възможност на повече граждани да използват годишна персонализирана абонаментна карта по редовна тарифа за всички линии чрез разсрочването на финансовият товар от покупката ѝ на 2, 3 или 4 вноски. По този начин ще се създаде допълнителен стимул за гражданите да ползват обществен транспорт, за сметка на лични превозни средства, съгласно общоевропейските екологични и транспортни политики, отразени в стратегическите документи 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:

Преки заинтересовани страни:

- Живеещи на територията на Столична община;
- Работещи на територията на Столична община;
- Бизнес, държавни и частни структури и организации, развиващи дейност на територията на Столична община.

Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община



Косвени заинтересовани страни:

- Кмет на СО и общинското дружество „Център за градска мобилност“ ЕАД като организация, на която е възложено изпълнението на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

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:

Вариант 1 – Без промяна на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община :

Без промяната на нормативния акт няма как да бъде дадена възможност за разсрочване на закупуването на годишна персонализирана абонаментна карта по редовна тарифа за всички линии, с цел да се създаде допълнителен стимул за гражданите да ползват обществен транспорт, за сметка на лични превозни средства, съгласно общоевропейските екологични и транспортни политики, отразени в стратегическите документи на Столична община.

Вариант 2 – Приемане на проект за промяна на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община:

С промяната на нормативния акт ще се даде възможност за закупуване на годишна персонализирана абонаментна карта по редовна тарифа за всички линии на разсрочено плащане, което ще намали финансовото натоварване за преките заинтересовани страни, с което ще се постигне въвеждането на добри практики от други големи европейски градове и ще се създаде допълнителен стимул за гражданите да ползват обществен транспорт, за сметка на лични превозни средства, съгласно общоевропейските екологични и транспортни политики, отразени в стратегическите документи на Столична община.

Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „Без действие“.

5. Негативни въздействия:

При Вариант 1 – Няма да има възможност за закупуване на годишна персонализирана абонаментна карта по редовна тарифа за всички линии, с което еднократния финансов товар върху преките заинтересовани страни ще се запази. Няма да могат да се въведат добри практики от други европейски големи градове. Няма да може да се създаде допълнителен стимул за гражданите да ползват обществен транспорт, за сметка на лични превозни средства, съгласно общоевропейските екологични и транспортни политики, отразени в стратегическите документи на Столична община.

При Вариант 2 – Не са идентифицирани негативни въздействия по отношение на всички заинтересовани страни.

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

Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община



страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.

6. Положителни въздействия:

При Вариант 1 – Икономически – не са идентифицирани. Финансовият товар се запазва.;

Социални – Не са идентифицирани. Не се очаква по-добра достъпност до услугата обществен транспорт за пътниците; **Екологични** – Не са идентифицирани. Не се очаква намаление на ползването на лични автомобили, за сметка на ползването на обществен транспорт.

При Вариант 2 – Икономически – налични. Финансовият товар върху преките заинтересовани страни се намалява чрез разсрочването му във времето. Дава се възможност за избор на начин на разсрочено плащане, съобразно конкретните финансови възможности на всички преки заинтересовани страни. **Социални** – налични. С осигуряването на разсрочено плащане на годишна персонализирана абонаментна карта по редовна тарифа за всички линии може да се предположи, че услугата ще стане по-достъпна за преките заинтересовани страни, с което ползването ѝ може да се увеличи. **Екологични** – С осигуряването на разсрочено плащане на годишна персонализирана абонаментна карта по редовна тарифа за всички линии може да се предположи, че услугата ще стане по-достъпна за преките заинтересовани страни, с което ползването ѝ може да се увеличи, за сметка на ползването на лични превозни средства, в синхрон с общоевропейските екологични и транспортни политики, отразени в стратегическите документи на Столична община.

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.

7. Потенциални рискове: Не са идентифицирани потенциални рискове.

Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.

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 се създават нови регулаторни режими. не се засягат съществуващи режими и услуги.

9. Създават ли се нови регистри?

Не се създават нови регистри.

Когато отговорът е „да“, посочете колко и кои са те



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

12. Обществени консултации: Проектът за промяна на НАРЕДБА за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община ще бъде публикуван за обществени консултации на Портала за обществени консултации (<https://www.sofia.bg/en/portal-public-consultations>) и на електронната страница на Столичен общински съвет (<https://council.sofia.bg/>).

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

.....
.....
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: Методи Лалов – общински съветник в СОС

Дата: 21.06.2020 г.

Подпис:

Приложения:

1. Проект за решение.
2. Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община (приета с Решение № 178 по Протокол № 51/05.04.2018 г.,



X

Виктор Чаушев

8. /Виктор Чаушев/

ПРОЕКТ

РЕШЕНИЕ

№.....

на Столичния общински съвет

от/...../2020 г.

за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община (приета с Решение № 178 по Протокол № 51/05.04.2018 г., в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет)

На основание чл. 8 от Закона за нормативните актове, чл. 21, ал. 1, т. 23 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация и чл. 76, ал. 3 и чл. 79 от АПК,

СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

РЕШИ:

1. 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 № 51/05.04.2018 г., в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет), като в Приложение № 4 „Цени на превозните документи за пътуване с

Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община

обществения градски транспорт на територията на Столична община“, след точка 2.13, се добавят нови три подточки – 2.13.1, 2.13.2 и 2.13.3 със следното съдържание:

2.13.1.	Разсрочено на 2 (две) вноски:	- първоначална от 200,00 лв; - втора от 165,00 лв, дължима до 4 (четири) месеца след плащане на първата.
2.13.2.	Разсрочено на 3 (три) вноски:	- първоначална от 150,00 лв; - втора от 115,00 лв, дължима до 3 (три) месеца след плащане на първата; - трета от 100,00 лв, дължима до 6 (шест) месеца след плащане на първата.
2.13.3	Разсрочено на 4 (четири) вноски:	- първоначална от 100,00 лв; - втора от 100,00 лв, дължима до 2 (два) месеца след плащане на първата; - трета от 100,00 лв, дължима до 4 (четири) месеца след плащане на първата; - четвърта от 65,00 лв, дължима до 6 (шест) месеца след плащане на първата.

2. Възлага на кмета на Столична община и на „Център за градска мобилност“ ЕАД изпълнението на Наредбата.

Настоящото решение е прието на заседание на Столичния общински съвет, проведено на/...../2020 г. и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

Председател на Столичния общински съвет:

/Елен Герджиков/

Юрист от администрацията
на Столична община:

/...../

/...../...../2020 г./

ПРОЕКТ

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 № 51/05.04.2018 г., в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет)

§ 1. В Приложение № 4 „Цени на превозните документи за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община“, след точка 2.13, се добавят нови три подточки – 2.13.1, 2.13.2 и 2.13.3, със следното съдържание:

2.13.1.	Разсрочено на 2 (две) вноски:	- първоначална от 200,00 лв; - втора от 165,00 лв, дължима до 4 (четири) месеца след плащане на първата.
2.13.2.	Разсрочено на 3 (три) вноски:	- първоначална от 150,00 лв; - втора от 115,00 лв, дължима до 3 (три) месеца след плащане на първата; - трета от 100,00 лв, дължима до 6 (шест) месеца след плащане на първата.
2.13.3	Разсрочено на 4 (четири) вноски:	- първоначална от 100,00 лв; - втора от 100,00 лв, дължима до 2 (два) месеца след плащане на първата; - трета от 100,00 лв, дължима до 4 (четири) месеца след плащане на първата; - четвърта от 65,00 лв, дължима до 6 (шест) месеца след плащане на първата.

Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община



§ 2. Настоящата Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с общественя градски транспорт на територията на Столична община (приета с Решение № 178 по Протокол № 51/05.04.2018 г., в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет) влиза в сила, считано от 01.09.2020 г.