

**Столична община**

Изходящ №

СОА24-ВК66-10193-[10]

Регистриран на 12.06.2025

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

София 1000, ул. "Московска", № 33, тел. номератор 9041381, факс 9810647

www.sofia.bg**ЧРЕЗ****ЦВЕТОМИР ПЕТРОВ****ПРЕДСЕДАТЕЛ НА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ****ДО****СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ**

Относно: Връщане за ново обсъждане на Решение № 381 по Протокол № 39 от 29.05.2025 г. на Столичния общински съвет на основание чл. 45, ал. 5 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА).

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПРЕДСЕДАТЕЛ,
УВАЖАЕМИ ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,**

На 05.06.2025 г. е обявено Решение № 381 от 29.05.2025 г. на Столичния общински съвет по Доклад с рег. № СОА24-ВК66-10193-(4)/22.05.2025 г. относно „Икономическа рамка на обществения градски транспорт в Столична община за 2025 г.“.

Съгласно разпоредбата на чл. 45, ал. 5 от Закона за местно самоуправление и местна администрация (ЗМСМА) кметът на общината може да върне за ново обсъждане незаконосъобразните или нецелесъобразните актове на общинския съвет, като според ал. 6 на същата разпоредба, върнатият за ново обсъждане акт, заедно с мотивите за връщането му, се изпраща на председателя на общинския съвет в 7-дневен срок от получаването му.

Считам, че Решение № 381 по Протокол № 39 от 29.05.2025 г., в частта му по т. 1, т. 2, т. 3 и т. 5 се явява нецелесъобразно по смисъла на § 1, т. 3 от ДР на Административнопроцесуалния кодекс (АПК). Посоченото решение следва да бъде върнато на СОС за ново обсъждане в посочените точки, като се вземат предвид изложените по-долу мотиви:

Съгласно дефиницията в § 1, т. 3 от ДР на АПК, „нецелесъобразен“ е административен акт, издаден при неправилно упражняване на оперативна самостоятелност. Оперативната самостоятелност представлява възможността на органа, в установените от закона предели, да избере между многото варианти на решения онова, което е най - целесъобразно за конкретния случай. Целесъобразността на административния акт се отнася до преценката

Връщане за ново обсъждане на Решение № 381 по Протокол № 39 от 29.05.2025 г. на Столичния общински съвет по т. 1, т. 2, т. 3 и т. 5 на основание чл. 45, ал. 5 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА).

на административния орган относно това дали конкретното решение е най-подходящо и ефективно в контекста на конкретната ситуация. При вземането на такова решение, органът следва да се ръководи от принципите на практическа обоснованост и обществен интерес, като се стреми към избора, който ще осигури най-висока ефективност в полза на обществото.

В настоящия случай считам, че приетото от СОС Решение № 381 по Протокол № 39 от 29.05.2025 г. е нецелесъобразно, поради следните мотиви:

На първо място, представеният Доклад с вх. № СОА24-ВК66-10193-(4)/22.05.2025 г. относно приемане на Икономическа рамка на обществения градски транспорт в Столична община за 2025 г. предвижда прогнозни разходи в размер на 597 млн. лв., което представлява значително увеличение от 105 млн. лв. спрямо одобрената и изпълнена рамка за 2024 г. В същото време е необходимо да се вземе предвид, че през 2024 г. транспортните дружества не само успяват да се разплатят в рамките на одобрената рамка, но и реализират до 5% разумна печалба, съгласно член 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.

Основната причина за това увеличение е натрупаният ефект от повишението на трудовите възнаграждения през 2024 г. – 15% върху основната заплата и бонус. Допълнителното заложено увеличение от 300 лв. в основната заплата за първите 9 месеца на 2025 г. би възлязло на около 42 млн. лв., а за цяла година ефектът би достигнал приблизително 55 млн. лв.

Въпреки заложеното допълнително финансиране, както следва: 15 млн. лв. от държавата и 15 млн. лв. от общината, в Доклада се запазва структурен недостиг от близо 40 млн. лв. Това означава, че системата ежесечно ще функционира с дефицит от около 3.5 млн. лв., разпределен между трите общински оператора.

На следващо място, налице е несъответствие между средствата за държавни компенсации за преференциални превозни документи и реалните разходи на Центъра за градска мобилност (ЦГМ). Само за полугодieto на 2025 г. се отчита значително изоставане от приблизително 15 млн. лв., което при запазване на тенденцията може да достигне стойност в размер на 19 млн. лв. за 9 месеца, без гаранция за компенсиране на тази сума чрез преразпределение в четвъртото тримесечие на национално ниво.

Натрупаните дефицити, както от основната рамка, така и от недофинансирани компенсации, неизбежно ще доведат до системно неразплащане към и от транспортните оператори. В този случай, дори и да се извърши приоритизация единствено на разходите за заплати, това би било за сметка на други критични пера като горива, електроенергия, поддръжка, резервни части и ремонти. Това от своя страна несъмнено би довело до компрометиране на качеството на услугата и безопасността на пътниците.

Ако решението, прието от Столичния общински съвет, остане в настоящия си вид, ще бъде наложително сериозно преразглеждане на бюджета на общината за 2025 г. Това включва и значително съкращаване на капиталовата програма. Подобно действие би довело до замразяване или дори невъзможност за изпълнение на ключови общественно значими проекти като

изграждането и ремонта на детски градини и училища, реконструкцията на основни булеварди, както и модернизацията на съпътстващата инфраструктура, включително водоснабдителната и канализационната мрежа. Последствията от подобно преразпределение на средствата ще предизвикат сериозно обществено недоволство, тъй като изброените дейности представляват основни приоритети, последователно поставени от гражданите по време на ежегодните обществени обсъждания на бюджета – включително и на тазгодишното такова. Тази многогодишна тенденция ясно показва потребностите и очакванията на жителите на Столична община.

По отношение на предложеното увеличение от 300 лв. на основната заплата за целия персонал в транспортната система, е необходимо да се вземе предвид, че за периода 2018–2024 г. средното увеличение на брутното трудово възнаграждение в сектора е в размер на между 115% и 150%, като при водачите и сервизните работници в наземния транспорт то е около 140%, а при останалите категории същото е значително по-малко. Същевременно, броят на заетите кадри показва наличие на спад при служителите в градския транспорт, като при водачите той е с около 19%, а при сервизните работници – с около 24 %. Няма аналогичен недостиг в други категории.

В допълнение, към настоящия момент „Столичен автотранспорт“ ЕАД работи с около 250 по-малко водачи, което води до оголване на линии, нередовно изпълнение на разписанията и повишена натовареност чрез извънреден труд. От друга страна „Метрополитен“ ЕАД не отчита дефицит на машинисти и почти няма извънреден труд, като същевременно брутното възнаграждение в дружеството е с около 1 000 лв. по-високо спрямо водачите в наземния транспорт. В същото време в ЦГМ не се наблюдава недостиг на персонал за изпълнение на дейностите.

Горепосочените обстоятелства ясно показват необходимостта от целенасочени мерки за стабилизиране и стимулиране на наземния транспорт чрез разумно и приоритетно насочване на ресурс към критичните позиции и ограничаване на равномерното повишение на заплатите в полза на стратегическо адресиране на най-дефицитните категории.

По тази причина е напълно оправдано да се преразгледа бонусната система в транспортните дружества. Системата за допълнително материално стимулиране трябва да бъде изградена по начин, който да насърчава доброто изпълнение на служебните задължения и отговорното поведение. Това ще даде възможност за по-ефективно и справедливо разпределение на средствата, като същевременно стимулира усилията и отговорността на служителите.

Всички статистики към момента показват, че самоцелното прехвърляне на средства от сектор в сектор, без структурна реформа, не води до подобрене на обществената услуга. Механичното увеличаване на основните заплати не води до реално подобрене на качеството на предоставяната услуга. В допълнение, въпреки увеличението от 150% на възнагражденията в периода 2018–2024 г., броят на водачите в наземния транспорт е намалял с 19%. Това

ясно демонстрира, че досегашната политика на равномерно увеличение на заплатите не дава желания ефект и не е устойчива в дългосрочен план.

С оглед на всичко гореизложено, Решение № 381 по Протокол № 39 от 29.05.2025 г. на Столичния общински съвет, в частта му по т. 1, т. 2, т. 3 и т. 5 е нецелесъобразно, тъй като запазва структурен дефицит. Също така, въпреки допълнителните субсидии, не предлага реални решения за кадровата криза в наземния транспорт, не отчита различията в потребностите на отделните оператори, а приемането му води до невъзможност за нормално функциониране на системата през 2025 г. Рамката, която е приета с горепосоченото Решение, е предварително обречена на дефицит и ще доведе до влошаване на услугата за гражданите на Столична община.

УВАЖАЕМИ ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

На основание чл. 45, ал. 5 от ЗМСМА, в законоустановения 7-дневен срок, **връщам за ново обсъждане** Решение № 381 по Протокол № 39 от 29.05.2025 г. на Столичния общински съвет, в частта му по т. 1, т. 2, т. 3 и т. 5.

С УВАЖЕНИЕ,

ВАСИЛ ТЕРЗИЕВ
КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

Съгласували:

Иван Василев, заместник-кмет направление „Финанси и здравеопазване“

Никола Лютов, заместник-кмет направление „Правен и административен контрол“

Иван Николов, директор на дирекция „Транспорт“

Връщане за ново обсъждане на Решение № 381 по Протокол № 39 от 29.05.2025 г. на Столичния общински съвет по т. 1, т. 2, т. 3 и т. 5 на основание чл. 45, ал. 5 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА).