



СТОЛИЧНА ОБЩИНА



Столична община

Входящ №

СОА24-ВК66-10678

Регистриран на 04.12.2024

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



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 СТОЛИЧЕН
ОБЩИНСКИ СЪВЕТ**

**ЧРЕЗ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ Г-Н
ЦВЕТОМИР ПЕТРОВ**

ДОКЛАД

От Карлос Контрера, Прошко Прошков, Димитър Вучев, Красимир Гълъбов, Ивайло
Йонков и Пламен Данаилов – общински съветници

**относно: удължаване на договор № СОА16-ДГ56-1196/02.12.2016г. за обществен
превоз на пътници и утвърждаване на допълнително споразумение към него;**

Уважаеми госпожи и господа общински съветници,

Договорът за обществен превоз на пътници с Възложител Столична община и Изпълнител „МТК ГРОУП“ ООД, наричан по-долу накратко МТК, е сключен на 02.12.2016 г. Договорът с № СОА16-ДГ56-1196 има за предмет изпълняване на обществен превоз на пътници по основни градски автобусни линии № № 12, 18, 20, 21/22, 23, 24/24А, 25, 26, 28, 29, 31, 81, 86, 117, 118 и 119 от общинската транспортна схема на Столична община с новопридобити автобуси, описани в Приложение Б към Договора. Към момента на сключване на Договора транспортната задача е 5 579 000 км. С последващо решение е извършена промяна за част от линиите и операторът оперира следните автобусни линии: № № 12, 18, 20, 21, 22, 24/24А, 26, 29, 30, 31, 81, 86, 90, 117, 118 и 119. В това си качество изпълнява превоз по автобусни линии на масовия градски

транспорт на територията на Столична община. Срокът на договора е до м. август 2025г. (8 години, считано от въвеждане в експлоатация на линиите).

Договорът е сключен за срок от осем години, считано от датата на въвеждане в експлоатация на първата линия. Съгласно заповедите за въвеждане в експлоатация, договорът съгласно договореното между страни е със срок на действие до 01.08.2025г. Към 2024г. транспортният оператор извършва обществен превоз на пътници по линии на обществения транспорт съгласно цитирания договор при определена от Столичен общински съвет транспортна задача 6 525 000 км, които представляват 10.08% от транспортната задача на столичния градски транспорт – Решение № 51./28.03.2024г. на Столичен общински съвет.

Видно от преамбюла на Договора, същият препраща към разпоредбите на Регламент № 1370/2007г., като следва да се отбележи, че конкурсната процедура, въз основа на която е избран Изпълнителят МТК, е проведена през 2007г. , а посочения Регламент е влязъл в сила на 3 декември 2009г. Следва да се отбележи, че Регламент 1370/2007г. съдържа общи правила за възлагане, като допуска и пряко възлагане на т.нар. вътрешен оператор, но в този случай регламентира подробни правила за формиране на компенсацията на вътрешния оператор. При проведена конкурсна процедура, ЕК е посочила в тълкувателните насоки към посочения Регламент, че *„Открита, прозрачна и недискриминационна конкурентна тържна процедура по смисъла на член 5, параграф 3 ще намали публичната компенсация, която компетентните органи ще трябва да платят на доставчика на услугата с цел да се достигне наложеното в търга равнище на обществената услуга, като по този начин се предотвратява свръхкомпенсация. В този случай не е необходимо да се прилагат подробните разпоредби относно компенсацията, определени в приложението.“* Както е видно от решенията на Столичен общински съвет за приемане на икономическата рамка на столичния обществен транспорт, операторът МТК не получава компенсации по реда на Регламента за разлика от общинските транспортни оператори.

Разграничението ясно личи и от член 11 на сключения между СО и „Център за градска мобилност“ ЕАД /ЦГМ/ Договор от 14.07.2015г., с който СО е възложила на ЦГМ да извършва дейности по организация, управление и контрол на обществения превоз на пътници на територията на СО. Член 11 от този договор, озаглавен „Разплащане с транспортните оператори“ изрично разграничава базата на заплащане на тези два типа транспортни оператори:

- За вътрешните оператори – изрично е посочено в чл. 11.2.1 от договора, че *„Възнаграждението е производението на възнаграждението на километър пробег, посочено в приетата от СОС икономическа рамка за съответната година¹ и ...“*;
- За операторите, определени чрез конкурс – изрично е посочено в чл. 11.1.1 от договора, че *„Цена на км. е заложената в Договора за*

**обществен превоз със съответния оператор цена на километър
маршрутен пробег“.**

Същевременно, видно и от тълкувателните насоки, приети от ЕК, Регламентът препраща за процедури, въз основа на които се провеждат конкурсите към съответните Директиви на ЕС в областта на обществените поръчки, като условията следва да са в съответствие и с Регламента /така и член 19, ал. 2 от Закона за автомобилните превози/. Това е така, тъй като характерът на обществената услуга по транспорт предполага специфична регулация – ето защо Регламента предпоставя до 10-годишен срок на договора за обществена поръчка с възможност за удължаване, а в общия случай договорите за обществени поръчки с продължително изпълнение не могат да бъдат за срок по-дълъг от 5 години /вж. чл. 113, ал. 1 ЗОП/. Общата европейска правна рамка въвежда подобен подход по две ключови причини – гарантиране на услугата и нейната устойчивост. Именно поради спецификата на този вид обществена услуга, Регламентът допуска удължаване на срока на обществената поръчка на конкретно посочени основания. Съгласно член 4, ал. 4 от Регламента:

„При необходимост, предвид условията на амортизация на активите, срокът на обществена поръчка за услуги може да бъде удължен най-много с 50 %, ако операторът предоставя активи, които са едновременно значителни спрямо общия размер на активите, необходими за извършване на услугите за пътнически превози, обхванати от обществената поръчка за услуги, и преимуществено свързани с услугите по превоз на пътници, обхванати от договора.“

Видно от посочената разпоредба удължаване на срока е допустимо най-много с 50% от първоначалния срок /в конкретния разглеждан случай – с 4 години/ ако едновременно са изпълнени следните три кумулативни изисквания:

- 1.1.1. МТК да е предоставил активи, които да са значителни спрямо общия размер на активите, необходими за извършване на услугите за пътнически превоз; **и**
- 1.1.2. Тези активи да са преимуществено свързани с услугите по превоз на пътници;
- и**
- 1.1.3. Условията за амортизация на тези активи да са такива, че да обуславят удължаването на срока.

Въз основа на наличната информация и на база изразеното в писменото предложение на МТК могат да се направят следните изводи по отношение изпълнението на горните три изисквания на Регламента:

1. МТК е предоставило следните активи за извършване на услугите за пътнически превоз:

(а) 64 броя автобуси на природен газ с ЕВРО 6 на стойност 36.6 милиона лева;

и

(б) изградена газово-компресорна станция за природен газ (метан) на стойност 1.3 млн.лв.

От наличните публични решения на СОС е видно, че във връзка с договора и извършване на услугата Столична община не е предоставяла активи, необходими за извършване на услугите по Договора. **Ето защо считаме, че е изпълнено първото условие за допустимост;**

1.1.4. Посочените активи – автобуси и Газово-компресорна станция (ГКС) са преимуществено /ако не и изцяло/ свързани с услугите по превоз на пътници, поради което **считаме, че е изпълнено и второто условие за допустимост.**

1.1.5. По отношение условията за амортизация на тези активи – следва да се посочи, че амортизационната счетоводна политика е поставена в зависимост от виждането на предприятието за икономическата полезност на даден актив и, като цяло, е възможно да се различава от приетите за данъчни цели амортизационни норми /т.е. признатите за данъчни цели счетоводни разходи за амортизация на даден актив/.

Общ принцип е, че амортизируемата сума на актив се разпределя систематично върху целия му полезен живот.

Методът на амортизация, прилаган за актив, се преглежда най-малко при приключване на финансовата година и ако е настъпила значителна промяна в очаквания модел на реализиране на икономическите изгоди, свързани с тези активи, методът се променя, за да отрази променения модел. Такава промяна се отчита като промяна в приблизителна счетоводна оценка в съответствие с МСС 8.

Икономически изгоди, свързани с даден актив, се реализират от предприятието главно чрез неговото използване. Газоснабдителната станция представлява „съоръжение“ по

смисъла на ЗКПО и данъчно признатата амортизация е в размер на 4%, т.е. този актив се амортизира за 25 години. По отношение на пътните превозни средства (в конкретния случай автобуси стандарт ЕВРО 6, придобити 2017г. от оператора съгласно вписаното в лиценза): в Програмата за развитие на автобусния транспорт на територията на Столична община² /приета с Решение № 272 по Протокол 12/14.04.2016г./ е посочено, че приетия среден експлоатационен живот на автобус за градско движение е 12 години /стр. 14/. В тази връзка, с цел сравнение и недопускане на преференциални или дискриминационни условия могат да се вземат за пример автобуси на „Столичен автотранспорт“ ЕАД за амортизационния срок на автобусите MAN Lion City G A23, които са с ЕВРО 6 и работят на природен газ, доставени са през 2015г., т.е. тези автобуси са аналогични на използваните от МТК. От друга страна, съгласно бизнес-плановите и отчетите за изпълнението им на общинския транспортен оператор „Столичен автотранспорт“ ЕАД средната експлоатационна възраст на автопарка на оператора на аналогични 12 метров автобуси е на 12г. Налице са модификации със средна експлоатационен живот над 12г., които продължават да оперират по определени автобусни линии, т.е. не са амортизирани на 100%. Това се установява на база бизнес-плановите, получени от „Столичен автотранспорт“ ЕАД, което потвърждава записаното в Програмата за 12 години експлоатационен живот на автобусите, то считаме, че и третото условие за допустимост на удължаване на срока е изпълнено.

Следва да се посочи, че за целите на закупуване на пътни превозни средства при обществени поръчки е приета Директива 2009/33/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 23 април 2009 година за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства, в която е посочено, че възложителите трябва „... да вземат предвид енергийните аспекти и въздействието върху околната среда през целия експлоатационен живот на превозните средства, в това число и потреблението на енергия, емисии на CO₂ и емисии на определени замърсители.“

Посочените нормативни актове нямат за цел да установят максималния размер на експлоатация, респ. амортизацията на посочените активи, а са насочени към налагане на задължение на възложителите да вземат предвид при оценяването, в рамките на обществената поръчка, разходите за емисии и оперативни разходи по така посочения пробег. Ако целта на тази Директива беше такава, то това логично щеше да бъде отбелязано в тълкувателните насоки на ЕК по отношение на Регламента, които са приети през 2014г. /т.е. 5 години след приемане на тази Директива и 4 години след срока за нейното имплементиране/.

С оглед на гореизложеното, както и предвид информацията, че срокът за експлоатация на аналогичните автобуси, използвани от вътрешния оператор „Столичен автотранспорт“ ЕАД е 12 години, в т.ч. и над 12 години, както е видно от ежегодните бизнес-планове на „Столичен автотранспорт“ ЕАД и от отчетите по тях, то и условията за допустимост на удължаване на срока на Договора съгласно амортизационния период на активите са изпълнени. В този смисъл, въпрос на

преценка на Възложителя СО дали и при какви условия да бъде удължен договора с МТК.

В обобщение :

За извършване на обществения превоз „МТК ГРОУП“ ООД /дружеството/ е закупило при условията на лизинг 60 бр. новопроизведени соло автобуси на стойност 35 млн. лева, а впоследствие по искане на Столична община и с цел оптимизация и по-комфортно обслужване на гражданите по линиите е закупило още 4 бр. автобуси на стойност 1,6 млн. лева. (Автобусите са EVRO VI на природен газ, нископодови, климатизирани). Следва да се отчита обстоятелството, че амортизационният срок на закупените от дружеството 64 бр. автобуси е над 12 години, което надхвърля срока на вече сключения и изпълняващ се договор за превоз. Специфичният амортизационен срок на превозните средства е отразен и в Програмата за развитие на автобусния транспорт на територията на Столична община 2016-2018 г., приета с Решение № 272 по протокол № 12 от 14 април 2016 г. на Столичния общински съвет.

Тежката икономическа ситуация, в която се намира държавата през последните 4 години, причинена от пандемията от ковид и наложените от държавата ограничения, войната в Украйна, рязкото покачване цената на горивата, както и международната и вътрешна инфлация са причина Столична община практически да няма доставка на новопроизведени автобуси в сегмента 12 метрови и 18 метрови. Видно от приетата Икономическа рамка на обществения транспорт за 2024г. е, че автобусният транспортен оператор на СО е приключил стопанската 2023г. с 15.6 млн. лв. задължения към контрагенти, както и наличие на над 50 трайно спрели автобуса от парка на дружеството.

„МТК ГРОУП“ ООД е превозвач, който притежава лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България. Дружеството се явява външен икономически оператор за възложителя Столична община. Договор № СОА16-ДГ56-1196/02.12.2016 г. е сключен след проведен конкурс на основание разпоредбите на 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, чл.19 от Закона за автомобилните превози и чл.26,ал.2 от Наредба №2/15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси.

Превозите по автобусните линии, предмет на договора, се възложени, без да се прехвърля оперативния риск на икономическия оператор „МТК ГРОУП“ ООД, и съгл. чл. 19, ал. 2 от Закона за автомобилните превози, възлагането, в т.ч. изпълнението и ИЗМЕНЕНИЕТО на договора се извършва по реда на Закона за обществените поръчки. В този смисъл е и тълкуването на Европейската комисия в СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА относно тълкувателни насоки по отношение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт(2014/С 92/01), публикувано на 29/03/2014 г., Селех номер 52014ХС0329(01), където в т.2.1.1. изрично е указано, че „възлагането на обществени поръчки за услуги за превоз с автобусен или трамваен транспорт се урежда изключително от ДИРЕКТИВА 2014/24/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 26 февруари 2014 година за обществените поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО.”

Съгласно параграф (15) от преамбюла на РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1370/2007 "Дългосрочните договори може да предизвикат затваряне на пазара за период, по-дълъг отколкото е необходимо, като по този начин намаляват ползите от конкурентния натиск. За свеждане до минимум на нарушенията на конкуренцията и същевременно запазване на качеството на услугите, обществените поръчки за услуги следва да са с ограничен срок. Удължаването на тези договори би могло да подлежи на положително потвърждение от страна на ползвателите. Необходимо е в този контекст да се предвиди възможност за удължаване на договорите за обществени поръчки за услуги най-много за период, равняващ се на половината от първоначалната им продължителност, когато операторът на обществената услуга трябва да инвестира в активи, чийто амортизационен срок е изключително дълъг и, поради по-особените им характеристики и ограничения, в случая с отдалечените райони, посочени в член 299 от Договора. Освен това, когато оператор на обществена услуга направи инвестиция в инфраструктура или подвижен състав и превозни средства, които представляват изключение, в смисъл че и двете са свързани с големи финансови средства, и при условие че договорът е възложен след справедлива конкурентна тръжна процедура, следва да се предвиди възможност дори за по-голямо удължаване". Регламентът е предвидил изрично възможността за удължаването на тези договори в чл.4, т.4: „При необходимост, предвид условията на амортизация на активите, срокът на обществена поръчка за услуги /10 г. съгл. т.3/ може да бъде удължен най-много с 50 %, ако операторът предоставя активи, които са едновременно значителни спрямо общия размер на активите, необходими за извършване на услугите за пътнически превози, обхванати от обществената поръчка за услуги, и преимуществено свързани с услугите по превоз на пътници, обхванати от договора”. В този смисъл е и тълкуването на Европейската комисия в СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА относно тълкувателни насоки по отношение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт(2014/С 92/01), където в т.2.2.7. е указано, че „подобно удължаване може да бъде предоставено, ако операторът на обществени услуги предоставя активи, които са значителни спрямо общия размер на активите, необходими за извършване на услугите за пътнически превози, обхванати от обществената поръчка за услуги, и преимуществено са свързани с обхванати от договора услуги по превоз на пътници”и „удължаването на срока на действие на обществената поръчка за услуги с 50 % следва да бъде в зависимост от следните съображения: обществената поръчка за услуги трябва да задължава оператора да инвестира в активи като подвижен състав, съоръжения за поддръжка или инфраструктура, чийто амортизационен срок е изключително дълъг.”

Разпоредбата на чл.4, т.4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 е транспонирана в чл.16д, ал.3 от действащата Наредба №2/15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси. В тази наредба не се съдържат разпоредби, регламентиращи изменението на сключен след проведен конкурс договор. В същото време регламентът има пряко и непосредствено действие в правната система на Република България и липсата в наредбата на разпоредби относно изменение на сключен след проведен конкурс договор не би могло да бъде пречка пред неговото изменение. В тази връзка е необходимо да се спомене също че ако нормативен акт противоречи на регламент на Европейския съюз, прилага се регламентът /чл. 15 ЗНА/.

Чл. 38 от Договор № СОА16-ДГ56-1196/02.12.2016 г. дава възможност договора да бъде изменян и допълван с писмени споразумения между страните, които са негова неразделна част, а съгл. чл. 37 за неуредените с договора въпроси се прилагат разпоредбите на действащото в страната законодателство. Удължаването на срока на

извършване на възложените превози представлява изменение на Договор № СОА16-ДГ56-1196/02.12.2016 г. и предвид гореизложеното приложими са разпоредбите на Закона за обществените поръчки /ЗОП/ - чл. 116, ал. 1, т. 3 – „Договорите за обществени поръчки и рамковите споразумения могат да бъдат изменяни когато поради обстоятелства, които при полагане на дължимата грижа възложителят не е могъл да предвиди, е възникнала необходимост от изменение, което не води до промяна на предмета на договора или рамковото споразумение”.

Дружеството-превозвач използва и активи, които са значителни като стойност, необходими са за извършване на услугите за пътнически превози, обхванати от договора и са свързани с обхванати от договора услуги по превоз на пътници. Това също се явява предпоставка за удължаване на срока на действащия договор, наред с увеличения амортизационен срок на превозните средства, използвани за изпълнение на договора и принадлежащи на превозвача.

В случая дружеството е инвестирало в изграждане на инфраструктура и съоръжения за поддръжка, тъй като с оглед екологичността на автобусите е изградена и се експлоатира газозарядна стация с комбинирано пълнене и няколко бутилкови групи на стойност няколко милиона лева.

Горното като хипотеза е предвидено и в т. 2.2.7. от раздел 2 „Разбирането на Комисията“ относно член 4, параграф 4 „Условия, при които срокът на обществената поръчка за услуги може да бъде удължен с 50 %“ в Съобщение на Комисията относно тълкувателни насоки по отношение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (ОJ C 92, 29.3.2014).

Предвид гореизложеното, налице са правните и фактически основания за обосноваване и законосъобразно удължаване срока на Договор № СОА16-ДГ56-1196/02.12.2016 г. с 4 /четири/ години, считано от датата на неговото изтичане. Амортизационният срок на закупените от дружеството 64 бр. автобуси е изключително дълъг, като същевременно тези активи са значителни спрямо общия размер на активите, необходими за извършване на предоставяните от „МТК ГРОУП“ ООД услуги, обхванати от договора.

В подкрепа на становището за удължаване срока на договора е и декларираната от „МТК ГРОУП“ ООД готовност да поеме ангажимент в подписано със Столична община споразумение в 4 /четири/ годишния срок на удължаване договора да се изпълнява на цена с 5% по ниска от цената, определена във финансовата рамка за общинския превозвач, без значение какво се получава по хипотезите за актуализация на цената, като по този начин в този удължен четиригодишен период Столична община ще спести 5% от разходите за извършване на транспортната задача по тези линии, ако те биха били обслужвани от общинския оператор, или в суми, към момента 1.7 млн. лева годишно /близо 7 млн. лева за периода/. Това позволява в същото време да се запази гарантирането на безопасна, икономически активна и висококачествена услуга за пътнически превоз, която при това е и финансово устойчива, предвид обстоятелството, че няма да има промяна в стойността на договора.

Т.е. от гледна точка на правната допустимост е налице правно основание да се удължи договора, за да се гарантира обслужването по автобусните линии, предмет на договора

за обществен превоз на пътници. С оглед на приложението на законодателството е допустимо удължаване на договора с 50% от срока, т.е. с 4 години или иначе казано до 2029г.

Целесъобразност:

Във връзка с общото състояние на наземния транспорт в системата на обществения транспорт на Столична община удължаването на договора е целесъобразно с оглед запазване на качеството на услугата и продължаване на обслужването на пътниците с нископодови, климатизирани автобуси стандарт ЕВРО 6. Към настоящия момент може да се направи обосновано заключение, че „Столичен автотранспорт“ ЕАД няма оперативна и експлоатационна възможност да поеме обслужването на линиите, предмет на договора за обществен превоз на пътници между СО и МТК, поради липса на достатъчен брой нископодови, климатизирани автобуси, както и на достатъчен брой водачи. Същото е посочено в „План за финансово оздравяване на Столичен автотранспорт“ (вх. № СОА24-ТД26-12889/30.09.2024г.) на стр. 18 „Без осигуряване на допълнително финансиране дружеството е в техническа невъзможност да поеме допълнителен пробег и нови линии“.

Предимства на удължаването на договора:

1. **Предвидената** нова инвестиция в размер на 42 млн. Лева за 70 нововпроизведени автобуса от страна на Столична община за поемане на линиите с нископодови, климатизирани автобуси ЕВРО 6 може да бъде отложена с 4 години или да бъде насочена към подмяна на остарели автобуси ЕВРО 2 и ЕВРО 3, обслужващи в момента други райони на столицата.
2. **Цена на километър пробег** – съгласно договора цената на МТК е с 5% по-ниска от цената на километър пробег на „Столичен автотранспорт“ ЕАД по икономическа рамка или спестяване на 1,7 млн. на година спрямо общинския оператор;
3. **Състояние на автопарка**- МТК оперира линиите със 8 годишни климатизирани, нископодови, стандарт ЕВРО 6 автобуси на природен газ срещу 11-13 годишни (средна възраст), включително и 30 годишни автобуси, които изпълняват транспортната задача от страна на общинското предприятие;

4. Качество на услугата:

- 4.1. Неизвършен пробег за 2023г. от Столичен Автотранспорт ЕАД - 80 276 км.
- 4.2. Неизвършен пробег за 2023 г. от МТК ГРОУП ООД – 2 600 км. (31 пъти разлика спрямо Столичен автотранспорт ЕАД)
- 4.3. Неизвършен пробег за **2024г. от месец януари до месец април:** от Столичен Автотранспорт ЕАД - 358 407 км.
- 4.4. Неизвършен пробег за **2024г. от месец януари до месец април:** от МТК ГРОУП ООД – 1 286 км. (278 пъти разлика спрямо Столичен автотранспорт ЕАД)

5. **Комплектовка на личния състав** – При външния оператор личният състав е изцяло окомплектован и липса на текучество срещу недокомплект от 200 водачи в общинското предприятие и невъзможност за изпълнение на транспортната задача;
6. Изцяло **технически изправни автобуси** от страна на частния оператор, всички в експлоатация срещу 30% трайно спрели автобуси в общинското предприятие поради липса на резервни части;
7. Трайна тенденция за увеличаване използването на градския транспорт от гражданите в северните райони, обслужвани от МТК ГРОУП ООД, което е видно от плавно увеличената транспортна задача през годините и увеличени брой автобуси, които дружеството е въвело в експлоатация последните 5 г.
8. Европейската директива за непрекъсваемост на услугата 2009/33/ЕО; За повече от един оператор за гарантиране на обслужване на гражданите при евентуален фалит.

По отчетните показатели МТК показва по-добро изпълнение на транспортната задача и по-малък брой санкции за нередовни курсове, което е основен показател за нивото на качеството на услугата. Сравнителната справка за автопарка и състоянието му показва, че по отчетни данни „Столичен автотранспорт“ ЕАД при 660 автобуса в балансовите отчети има 450 автобуса в експлоатация, като 378 автобуса по балансови отчети са нископодови и климатизирани и стандарт ЕВРО 6, т.е. 55% от автопарка. Системен проблем при общинския транспортен оператор е хроничното състояние на трайно спрели автобуси (включително нископодови, климатизирани), които поради липса на части и средства за поддръжка не излизат на линия. Към 30.09.2024г. по отчетни данни от вътрешния оператор налице са 68 трайно спрели автобуса, от които 36 бр. 18-метрови и 26 бр. 12-метрови. Това води до необходимост да се заместват по линиите с по-стари аналози от по-нисък екологичен клас, включително с автобуси, които не са климатизирани и не са нископодви. Ситуацията с трайно спрелите автобуси води до неизвършени курсове, т.е. по линията по разписание въобще не излиза автобус, което нарушава интервала на движение, увеличава времето за изчакване по спирките от пътниците и влошава превозната възможност по линията. Към настоящия момент „Столичен автотранспорт“ ЕАД трудно изпълнява и настоящата транспортна задача, камо ли да има оперативна и експлоатационна възможност да поеме допълнителен пробег от минимум 6.5 млн. км. с поне 66 нископодови и климатизирани автобуси (линиите, обслужвани от МТК в момента). В случай, че договорът не бъде удължен съществува риск съществено да се влоши обслужването на т.нар. „северни линии“ - № № 12, 18, 20, 21, 22, 23, 24/24А, 25, 26, 28, 29, 31, 81, 86, 117, 118 и 119. От гледна точка на целесъобразността и гарантиране на обществен интерес по критерия качество на услугата е удачно договорът да бъде удължен, за да се гарантира на ползвателите на услугата високо ниво и системност на обслужването по цитираните линии. Операторът е изразил воля за удължаване на договора, обективизирана в две писма до Кмета на Столична община и до Председателят на СОС - № СОА24-КЦ01-51606/27.06.2024г. и СОА24-КЦ01-84811/25.10.2024г. От

гледна точка на финансово-икономическите показатели съгласно действащото допълнително споразумение между Столична община и външния оператор цената на км. пробег за МТК е с 5% по-ниска от определената цена на км. пробег за „Столичен автотранспорт“ ЕАД, т.е. ако договорът бъде удължен Столична община ще заплаща с 5% по-малко за обслужването на цитираните автобусни линии спрямо това, което ще заплаща, ако бъдат поети от „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Налице е Решение № 272/26.06.2024г. на Столичен общински съвет, с което при условията на „без осигурено финансиране“ СОС, респективно Столична община предвижда доставка на 70 бр., нископодови автобуси, които да поемат линиите от превозвача МТК след изтичане на договора. Съгласно разчета в решението като индикативен срок е посочен – 2026г. Същевременно договорът е със срок до август 2025г. От практическа гледна точка провеждане на процедура и извършване на доставка на новопроизведени нископодови, климатизирани газови автобуси до 2026г. е нереалистично. От експлоатационна гледна точка по-високия брой коли, предвидени за тези линии, кореспондира както с текущата експлоатация (в момента те се обслужват със 66 автобуса), така и с необходимостта от промяна в разписанията и намаляване на интервалите на движение. Посоченият доклад дава индикативен срок за доставка до 2026г. при условията на процедура без осигурено финансиране, което е съществен управленски проблем е в кой точно момент реалистично могат да бъдат доставени автобуси и да бъдат въведени в експлоатация при условията на договор за обществен превоз на пътници, изтичащ август 2025г. Налице е реален риск, ако не се удължи договорът, посочените линии да останат необслужвани или да се обслужват частично и с влошаване на качеството на транспортната услуга. В тази връзка следва да имаме предвид, че поради състоянието на автопарка на „Столичен автотранспорт“ ЕАД резервни коли не са налични за покриване на линии № № 12, 18, 20, 21, 22, 23, 24/24А, 25, 26, 28, 29, 31, 81, 86, 117, 118 и 119, а вече се очертава и недостиг на подвижен състав за покриване на автобусни линии, оперирани и към момента от „Столичен автотранспорт“ ЕАД. В този смисъл предвид несигурността на бъдещата доставка, лошото състояние на автопарка, липсата на яснота кога би завършила една процедура за доставка, целесъобразно е и е в обществен интерес договорът да бъде удължен с максималния възможен срок, за да се гарантира обслужването на линиите. Обратното би поставило под риск въобще обслужването на линиите, както и евентуално влошаване на качеството на обслужване. В същото време е налице друг проблем, който е извън техническата част с автопарка – „Столичен автотранспорт“ ЕАД е с недокомплект на водачи от порядъка на 200 незаети щатни бройки към 30.09.2024г., т.е. дружеството при сегашната транспортна задача и обем автобусни линии не покрива експлоатационните показатели. Налице е фактическа невъзможност от кадрово естество за покриване/поемане на линиите към 2025г., независимо дали ще бъдат доставени автобуси или не. Докато не бъде разрешен въпросът с описания кадрови дефицит, практически е нереалистично и невъзможно поемането на обслужването и на автобусните линии по договора с МТК. В бизнес-плана на дружеството за 2024г. е отбелязано следното, стр. 6 „Видно от таблица 2, най-вече заради кадровия недостиг, обемът на транспортната задача за 2023г. е спаднал до нивото от 2019г., която година също беше под влиянието на отлив на водачи“. В контекста на настоящия доклад следва да бъде коментиран и факта за реалната експлоатационна и техническа готовност общинският оператор „Столичен автотранспорт“ ЕАД да

изпълнява с наличната техника и настоящата си транспортна задача. Според бизнес плана на дружеството и отчетните данни към момента спешно е необходима доставка на автобуси от сегмента 12 и 18 метров, които да заменят модификации, които и сега се движат на линия и категорично не отговарят на изискванията за нисък под и климатизация – например 49 броя съчленени Мерцедес О345 Конекто – средна възраст 19 години, стандарт ЕВРО 3, пробег – по над 1 000 000 км. за всяка кола; 25 броя съчленени МАН СГ262 – средна възраст 24 г., стандарт ЕВРО 2, пробег – по над 1 300 000 км. на кола. Тези модификации са дизелови, не са нископодови и нямат климатизация. При сегмента на 12 метровите автобуси ситуацията е следната: дружеството разполага с едва 344 соло автобуси (електрическите автобуси за довозващите линии не са включени в тази бройка). От 12 метровите автобуси са налични: Мерцедес О345 С Конекто – 30 броя, стандарт ЕВРО 2, средна възраст 20 години; БМЦ 202 СЛФ – 43 броя, ЕВРО 3, средна възраст 19 години.

Управленският подход предполага усилията да бъдат насочени първо към подмяна на този остарял и амортизиран подвижен състав, а не към поемане на нови линии, където в момента оперират нископодови, климатизирани автобуси на газ, стандарт ЕВРО 6. В хипотезата, че договорът бъде удължен, за което се изисква, разбира се, съгласие и на оператора за това, ще бъде дадена възможност Столична община и „Столичен автотранспорт“ ЕАД да инвестират в подмяната на амортизирани автобуси на общинското дружество с цел подобряване на услугата именно по линии, които в момента се обслужват със стари коли. Ако се възприеме обратният подход – да не се удължи договора с МТК, а линиите да се поемат от „Столичен автотранспорт“ съществува риск от влошаване на транспортното обслужване по линии № № 12, 18, 20, 21, 22, 23, 24/24А, 25, 26, 28, 29, 31, 81, 86, 117, 118 и 119, както и допълнително влошаване на обслужването по оперирани в момента линии от „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Именно на база на описаната фактическа ситуация е целесъобразно договорът с МТК да бъде удължен с максимално възможния законов срок – в случая с четири години до 01.08.2029 г., което да даде възможност за подобряване на обслужването по линиите на общинския транспортен оператор. Не е без значение и факта, че цената на км. пробег за частния оператор съгласно договора и ежегодната икономическа рамка на обществения транспорт е по-ниска в сравнение с цената на „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Предложеният проект за решение съдържа и текст за допускане на предварително изпълнение съгласно чл. 60 от АПК, тъй като до изтичане на договора остава по-малко от една година – време, което е недостатъчно за доставка на новопроизведени автобуси, чрез които „Столичен автотранспорт“ ЕАД да поеме линиите по договора с МТК, както и за организиране и провеждане на нова процедура за избор на външен оператор. С оглед на гарантирането на непрекъсваемост на транспортната услуга, запазване на обема и нивото на транспортната услуга е необходимо на първо място за гражданите (пътниците, потребители на услугата), на второ за Столична община да има гаранции, че след 01.08.2025 г. линиите ще бъдат обслужвани. Не може да бъде допуснато нарушение на транспортното обслужване нито по обем, нито като качество на услугата поради евентуални правни спорове, свързани с настоящото решение. За защита на обществения интерес и гарантиране на обществения транспорт след 01.08.2025 г. по автобусни линии

№ № 12, 18, 20, 21, 22, 23, 24/24А, 25, 26, 28, 29, 31, 81, 86, 117, 118 и 119 от общинската транспортна схема е необходимо настоящото решение и допълнителното споразумение да бъдат стабилни и да се изпълняват. Затова и е целесъобразно да бъде допуснато предварително изпълнение на решението съгласно чл. 60 от АПК, което да позволи своевременно сключване на допълнителното споразумение и влизането му в сила.

Приложения към доклада:

1./ Проект на Решение;

2./ Проект на допълнително споразумение – Приложение 1;

С уважение:

Контр-сигнатура -

Ваня

Прошков

Вучев

Богов

Кочков

РЕШЕНИЕ №

на Столичния общински съвет от година за даване на съгласие Столична община да сключи допълнително споразумение за удължаване на срока на договора с „МТК ГРОУП“ ООД

На основание чл. 21, ал. 1, т. 23 и т. 25 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ РЕШИ:

1. Утвърждава проект на допълнително споразумение между Столична община и „МТК ГРОУП“ ООД, което да бъде сключено за удължаване на срока на Договор № СОА16-ДГ56-1196 от 02.12.2016 г. за обществен превоз на пътници по основни градски автобусни линии на територията на гр. София до 01.08.2029г. Допълнителното споразумение представлява Приложение № 1 към това решение.
2. Дава съгласие и възлага на Кмета на Столична община да сключи допълнителното споразумение с „МТК ГРОУП“ ООД, утвърдено в т. 1 от това решение в срок от един месец от обявяване на решението.
3. Дава съгласие и възлага на Кмета на Столична община да предприеме всички необходими правни и фактически действия за изпълнение на задълженията на Столична община по Споразумението по т. 1 от това решение.
4. Допуска предварително изпълнение на настоящото решение на основание чл. 60, ал. 1 от АПК със следните мотиви:

За гарантиране обществен интерес и обезпечаване на транспортната услуга, предоставяна от външния оператор съгласно Договор № СОА16-ДГ56-1196/02.12.2016г. е целесъобразно и е допустимо от закона допускане на предварително изпълнение съгласно чл. 60 от АПК на настоящото решение, тъй като до изтичане на договора остава по-малко от една година – време, което е недостатъчно за доставка на новопроизведени автобуси, чрез които „Столичен автотранспорт“ ЕАД да поеме линиите по договора с МТК, както и за организиране и провеждане на нова процедура за избор на външен оператор. С оглед на гарантирането на непрекъсваемост на транспортната услуга за автобусни линии № № 12, 18, 20, 21, 22, 23, 24/24А, 25, 26, 28, 29, 31, 81, 86, 117, 118 и 119, запазване на обема и нивото на транспортната услуга е необходимо на първо място за гражданите (пътниците, потребители на услугата), на второ за Столична община да има гаранции, че след 01.08.2025г. линиите ще бъдат обслужвани. Не може да бъде допуснато нарушение на транспортното обслужване нито по обем, нито като качество на услугата поради евентуални правни спорове, свързани с настоящото решение. За защита на обществен интерес и гарантиране на обществен транспорт след 01.08.2025г. по автобусни линии № № 12, 18, 20, 21, 22, 23, 24/24А, 25, 26, 28, 29, 31, 81, 86, 117, 118 и 119 от общинската транспортна схема е необходимо настоящото решение и

допълнителното споразумение да бъдат стабилни и да се изпълняват. Затова и е целесъобразно да бъде допуснато предварително изпълнение на решението съгласно чл. 60 от АПК, което да позволи своевременно сключване на допълнителното споразумение и влизането му в сила. Това дава гаранции на гражданите на Столична община, на Столична община и на оператора, че договорът, респективно транспортното обслужване ще продължи да се изпълнява съгласно уговореното в договора и съгласно изискванията на законодателството и параметрите на транспортната задача по Икономическа рамка на градския обществен транспорт на територията на Столична община. Забавянето на изпълнението на настоящото решение, респективно сключването на споразумението, може да доведе до неблагоприятни последици, свързани с влошаване на транспортното обслужване. В случая забавянето на изпълнението може да има последиците на липса на изпълнение, т.е. цели столични райони да останат без транспортно обслужване, което в редица от линиите се явява единствено транспортно обслужване.

Настоящото решение е прието на заседание на Столичния общински съвет, проведено на, Протокол №, точка от дневния ред, по доклад № и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

Председател на Столичния общински съвет: (п) Цветомир Петров.

ДОПЪЛНИТЕЛНО СПОРАЗУМЕНИЕ №.....

към

Договор № СОА16-ДГ56-1196 за обществен превоз на пътници по основни градски автобусни линии № № 12, 18, 20, 21/22, 23, 24/24А, 25, 26, 28, 29, 31, 81, 86, 117, 118 и 119 от общинската транспортна схема на Столична община

Днес,2024 г., в гр. София, се сключи настоящото Допълнително споразумение към Договор № СОА16-ДГ56-1196/02.12.2016 г. за извършване на обществен превоз на пътници („Договорът“) между:

1. СТОЛИЧНА ОБЩИНА, ЕИК 000696327, с адрес гр. София, ул. Московска № 33, представлявана от Васил Терзиев – кмет на Столична община, наричана по-долу за краткост Възложител, от една страна

и

2. „МТК ГРОУП“ ООД, вписано в Търговски регистър към Агенцията по вписванията с ЕИК 121538055, със седалище и адрес на управление: гр. София, п.к. 1408, бул. „Витоша“ № 150, ет. 1, представлявано от управителя Росен Тодоров Илиев, наричано по-долу за краткост Изпълнител, от друга страна, Възложителят и Изпълнителят (Превозвачът) наричани заедно „Страните“, а всеки от тях поотделно

„Страна“,

Страните се споразумяват за следното:

Чл. 1. Срокът на договора за обществен превоз на пътници се удължава по взаимно съгласие на страните до 01.08.2029г.

Чл. 2. Всички останали клаузи по договора и предходните допълнителни споразумения остават непроменени.

За Възложителя:

За Изпълнителя:

Васил Терзиев

Кмет на Столична община

Росен Илиев

Управител на „МТК ГРОУП“ ООД

Съгласували:

...