СТОЛИЧНА ОБЩИНА
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
1000 София, ул. Московска № 33, тел: 93 77 591, Факс: 98 70 855, e-mail: info@sofiacouncil.bg, www.sofiacouncil.bg

Столична община
Входящ №
СОА26-ВК66-10816
Регистриран на 26.11.2026
За проверка:https://sofia.bg/registry-report

ДО СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
ЧРЕЗ Г-Н ЦВЕТОМИР ПЕТРОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

ДОКЛАД

ОТНОСНО: Предприемане на действия за подготовка, предварително публикуване по чл. 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 и последващо възлагане на обществен автобусен транспорт на територията на Столична община чрез конкурентна, прозрачна и недискриминационна процедура, както и мерки за експлоатационно и финансово стабилизиране на общинския транспортен оператор

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

Представяме на Вашето внимание настоящия доклад, който обосновава необходимостта Столичният общински съвет да приеме решение за подготовка на конкурентно възлагане на част от автобусния транспорт на територията на Столична община, за незабавно извършване на предварително публикуване по чл. 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 и за последващо откриване на процедура по Закона за обществените поръчки (ЗОП) след изтичане на приложимия едногодишен срок. Предлаганият подход е в пълно съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23.10.2007 г. (Регламент № 1370/2007), който поставя в центъра на възлагането публичността, конкурентния избор на оператор, ограничената продължителност на договорите, договорната яснота, предотвратяването на свръхкомпенсация и ефективния контрол върху качеството на услугата. Законът за обществения транспорт (ЗОТ) и Законът за автомобилните превози (ЗАвП) са нормативните актове, които задават националните правила за организиране, възлагане и осъществяване на обществен превоз на пътници по градски линии.

Регламент № 1370/2007 установява изискването обществените услуги за пътнически превоз да бъдат възлагани чрез справедлива, открита, прозрачна и недискриминационна конкурентна процедура, когато компетентният орган избира оператор, който да предоставя услугата по договор за обществена услуга. В областта на обществения

автобусен транспорт, когато оперативният риск не се прехвърля върху оператора, това изискване се реализира чрез открита процедура по Закона за обществените поръчки. Така публичният орган запазва пълния си стратегически и регулаторен контрол върху транспортната схема, цените на превозните документи, социалните политики, стандартите за качество и достъпността, докато пазарът се отваря за конкуренция по отношение на ефективното изпълнение на услугата.

Изборът на оператор чрез обществена поръчка осигурява реална пазарна проверка на цената, капацитета, качеството, технологичната и инфраструктурната готовност, кадровата обезпеченост и финансовата устойчивост на изпълнителя.

Събраните официални фактически данни относно състоянието на общинския автобусен оператор („Столичен автотранспорт" ЕАД) показват системни кадрови, технически и финансови ограничения. Налице са обективни данни за значителен недостиг на водачи, отрицателен кадрови баланс, полагане на извънреден труд далеч над допустимата нормална устойчивост на експлоатация, висок дял на автобуси извън експлоатация, критично нисък оперативен резерв и значителен брой неизпълнени или нередовни курсове. Налице е трайна тенденция в последните години за влошаване на качеството на услугата автобусен обществен транспорт, предоставяна от „Столичен автотранспорт" ЕАД. Това заключение се базира както на годишните отчети за изпълнение на бизнес плана на дружеството, така и на отчетите на „Център за градска мобилност" ЕАД (ЦГМ), който отговаря за контрола и окачествяването на транспортните услуги в Столична община. Анализът на експлоатационните показатели сочи задълбочаващ се дефицит не само на водачи, но и на специализиран сервизен и експлоатационен персонал – механици, специалисти по електросистеми и диагностика.

Конкурентната процедура не означава отстъпление от публичния контрол. Столична община запазва изключителното си право да определя маршрутите, минималния пробег, честотата на движение, изискванията за подвижния състав, екологичните стандарти, условията за достъпност, информационните системи, санкциите за неизпълнение, бонус-малус механизмите за качество и контрола върху компенсацията.

Като орган на местно самоуправление, на основание чл. 21, ал. 1, т. 23 и т. 24 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА), във връзка с чл. 7, чл. 8 и чл. 16в от Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Наредба № 2), чл. 19, ал. 2 от Закона за автомобилните превози, чл. 38 и чл. 42, ал. 1 от Закона за обществения транспорт, чл. 68, ал. 1 и чл. 69 от Правилника за организацията и дейността на Столичния общински съвет (ПОДСОС) и в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007, Столичният общински съвет е компетентен да вземе решение за подготовка, предварително публикуване и започване на процедура по Закона за обществените поръчки за възлагане на задължение за извършване на услуга от общ икономически интерес за превоз на пътници с автомобилен транспорт.

I. Основна европейска правна рамка, приложима към обществените услуги за автомобилен пътнически превоз

Регламент (ЕО) № 1370/2007 урежда начина, по който компетентните органи действат в сферата на обществения пътнически превоз, за да гарантират предоставянето на услуги от общ интерес, и поставя рамката за договорите за обществена услуга, компенсациите и възлагането на такива услуги.

Регламентът и Известията на Европейската комисия относно тълкувателни насоки по отношение на Регламент № 1370/2007 от 2014 г. и 2023 г. посочват, че задължението за прилагане на открити, прозрачни, недискриминационни и справедливи процедури при възлагането на обществени поръчки в областта на автотранспорта по чл. 5, параграф 3 е в пълна сила считано от 3 декември 2019 г. (чл. 8, параграф 2). Целта на преходните разпоредби по съображение 31 от Регламента бе да се даде време на компетентните органи и операторите да се адаптират към конкурентното възлагане.

Регламентът поставя изрично ограничение върху продължителността на договорите за автобусни услуги до 10 години (чл. 4, параграф 3 от Регламент № 1370/2007), тъй като дългосрочното затваряне на пазара намалява ползите от конкурентния натиск (съображение 15). Максималният срок на действащия договор, сключен с автобусния оператор „Столичен автотранспорт" ЕАД, изтича през месец декември 2028 г., когато изтичат и договорите на другите два напълно отделни и самостоятелни публични оператора на различен вид масов градски транспорт – „Столичен електротранспорт" ЕАД (тролейбуси, трамваи и електробуси) и „Метрополитен" ЕАД (метрополитен).

С оглед предоставянето на реална възможност на пазара да планира участие и да подготви капацитет, чл. 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 изисква най-малко една година преди отправяне на поканата за участие в търг или преди прякото възлагане компетентният орган да публикува в Официален вестник на Европейския съюз информация за предстоящото възлагане (наименование на органа, предвиждан начин на възлагане и услугите и териториите, които потенциално са обхванати). Поради това предлаганото решение предвижда незабавно извършване на предварителното публикуване на рамковата информация, докато успоредно в рамките на едногодишния срок се финализират детайлната документация, маршрутните разписания и техническите спецификации за откриване на процедурата по ЗОП.

Регламентът въвежда и строга рамка срещу свръхкомпенсацията (чл. 4, параграф 1 и Приложението към Регламента) — компенсацията трябва да покрива необходимите разходи и разумна печалба, без да води до неправомерно икономическо предимство.

II. Национална правна рамка

С ДВ, бр. 32 от 1 април 2026 г. е обнародван Законът за обществения транспорт (ЗОТ), който урежда планирането, управлението, възлагането, финансирането, цифровизацията и контрола на обществения транспорт, включително автомобилния транспорт (чл. 1 и чл. 3, т. 2 от ЗОТ). Съгласно чл. 5, т. 1 и т. 5 от ЗОТ възлагането на задължение за извършване

на услуга от общ икономически интерес се извършва при спазване на принципите на равнопоставеност, свободна конкуренция, пропорционалност, публичност, прозрачност и стандарти за качество на превозите.

Съгласно чл. 42, ал. 1 от ЗОТ задължението за извършване на услуга от общ икономически интерес за превоз на пътници с автомобилен транспорт се възлага въз основа на решение на общинския съвет от кмета на общината след проведена процедура по Закона за концесиите или по Закона за обществените поръчки, в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007. Аналогична е уредбата в чл. 19, ал. 2 от Закона за автомобилните превози и чл. 16в, ал. 1 от Наредба № 2. Когато оперативният риск от търсенето не се прехвърля върху оператора, възлагането задължително се извършва по реда на Закона за обществените поръчки.

Чл. 16в, ал. 2 и ал. 4 от Наредба № 2 изискват условията за възлагане да включват маршрутно разписание, прозрачни параметри за изчисляване на компенсацията, механизми за разпределение на разходите и приходите, норми за качество, условия за достъпност за лица с намалена подвижност, както и балансирано комбиниране на ефективни с по-слабо натоварени линии и курсове.

III. Необходимост от провеждане на прозрачна и конкурентна процедура

Провеждането на конкурентна процедура осигурява обективна пазарна база за сравнение на цената, техническата готовност, кадровата обезпеченост и качеството на управление при минимален бюджетен риск. При правилно структурирана обществена поръчка Столична община запазва 100% от контрола върху публичните параметри на услугата: маршрутите, разписанията, интеграцията с ЦГМ, тарифната политика, социалните преференции, стандартите за достъпност, екологичните цели, информационното обслужване, мониторинга и санкциите. Външният оператор изпълнява транспортната задача под строг договорен контрол, но не определя публичната политика.

Конкурентната проверка е особено наложителна при значим обем на транспортната задача, тъй като премахва зависимостта единствено от вътрешни административни разчети и създава дисциплиниращ ефект върху себестойността на километър пробег.

IV. Фактически основания: критично натоварване на вътрешния оператор и необходимост от нормализиране на експлоатацията

Решението за провеждане на открита състезателна процедура е продиктувано от обективните данни за техническото, кадровото и финансовото състояние на „Столичен автотранспорт" ЕАД. От 2023 г. насам редица решения на Столичния общински съвет за разкриване на нови линии или подобряване на обслужването се приемат под отлагателно условие „при наличие на техническа и кадрова обезпеченост", което на практика блокира

развитието на градската мобилност поради липса на изправни автобуси и водачи в общинското дружество.

Конкретните експлоатационни показатели от отчетите на дружеството и ЦГМ показват следното:

- **Кадрови дефицит:** Недостигът на водачи в „Столичен автотранспорт" ЕАД достига 269 души при общ кадрови дефицит от 321 души. Балансът между назначени и напуснали служители е отрицателен (-81 души общо, от които -77 при водачите).
- **Критични нива на извънреден труд:** Поради липсата на персонал настоящата транспортна задача се крепи чрез системно пренатоварване на наличните шофьори, като в отделните поделения средният извънреден труд достига критични стойности от **285, 339 и 367 часа**. Това създава пряк експлоатационен риск и изисква незабавно разтоварване на дружеството с цел връщане на графиците на труд в нормални, безопасни и устойчиви граници.
- **Техническо състояние и амортизация на автопарка:** При 421 коли на линия по експлоатационен план за делник, средно **148 автобуса са извън експлоатация** по технически причини, а оперативният резерв е сведен до едва 38 автобуса. Над **25% от подвижния състав е с експлоатационна възраст над 12 години**, което води до чести аварии, високи разходи за поддръжка и рискове за безопасността и комфорта на пътниците.
- **Неизпълнени курсове и орязване на основни линии:** Отчетените **12 117 неизвършени курса и 183 610 км неизпълнен пробег** поради липса на водачи и технически аварии доказват системния дефицит. Опитите за пускане на нови връзки се правят чрез преразпределяне на недостатъчния ресурс и разреждане на интервалите по ключови линии като № 76, 83, 111, 120, 213, 305 и др., което влошава обслужването и отблъсква пътниците към личните автомобили.
- **Финансова нестабилност:** Дружеството функционира в перманентен цикъл на просрочени текущи задължения за горива, резервни части и материали, което налага отпускане на заеми и допълнителни средства от Столична община извън параметрите на икономическата рамка.

Тези факти показват, че освобождаването на „Столичен автотранспорт" ЕАД от около 4 млн. км годишен пробег и прехвърлянето им към конкурентна процедура е задължителна предпоставка за **прекратяване на системния извънреден труд, незабавно бракуване и извеждане от експлоатация на най-старите, амортизирани и опасни автобуси и изпълнение на целенасочен Оздравителен и инвестиционен план за оставащите около 60% от автобусната мрежа**, които остават в общинския оператор.

V. Икономическа необходимост от пазарна проверка на цената

В структурата на разходите на общинския оператор перото „разходи за персонал" надхвърля 60% от общите разходи за изпълнение на транспортната задача. Наличието на два модела на обслужване на територията на Столична община позволява пряка и

обективна съпоставка на необходимия ресурс и разходната ефективност на километър пробег.

Възлагането чрез открита процедура по ЗОП при критерий „оптимално съотношение качество/цена" по чл. 70 от ЗОП гарантира, че Столична община ще получи пазарно проверена цена при стриктно контролирана индексация и нулев риск от незаконна свръхкомпенсация по чл. 4, параграф 1 от Регламент № 1370/2007. С оглед пълна защита на общинския бюджет в проекта на решение изрично се залага условие предложената цена за километър пробег да не надвишава референтната цена за километър пробег, определена с Икономическата рамка на обществения градски транспорт за „Столичен автотранспорт" ЕАД, освен при изрично обосновани допълнителни инвестиционни или екологични изисквания на възложителя.

VI. Конкурентни ползи от контролираното отваряне на пазара

Контролираното възлагане на пакет от линии чрез състезателна процедура носи пет преки ползи за Столична община:

1. **Привличане на частен инвестиционен капитал:** Доставката на чисто нови, нископодови, климатизирани и екологични автобуси, както и обезпечаването на сервизна и гаражна база се извършват изцяло за сметка и на риск на избрания оператор, без натоварване на капиталовия бюджет на общината.
2. **Преодоляване на монополната зависимост:** Намалява се рискът кадрови или технически срив в едно дружество да блокира цялата транспортна система, включително заместващия автобусен транспорт при ремонти и аварии в „Столичен електротранспорт" ЕАД.
3. **Технологично обновяване и строга договорна отчетност:** Изпълнителят носи пълна финансова отговорност за всеки неизпълнен курс, закъснение или отклонение от стандартите за чистота и климатизация чрез автоматизиран GPS и билетен контрол от ЦГМ.
4. **Реален пазарен еталон (бенчмарк):** Данните от контрола на ЦГМ показват, че действащият модел на външно възлагане постига значително по-висока редовност и минимален дял неизпълнени курсове спрямо вътрешния оператор, което служи като постоянен коректив за ефективност.
5. **Публична прозрачност пред гражданите:** Всички параметри за цена, качество, възраст на подвижния състав и санкции са публични и проверими.

VII. Рискове при запазване и разширяване на прякото възлагане

Прякото вътрешно възлагане на обеми, за които общинският оператор няма нито водачи, нито изправни автобуси, концентрира целия експлоатационен и финансов риск върху Столична община и гражданите. То лишава СОС от оперативна възможност да разкрива нови маршрути и да обслужва разрастващите се квартали и бизнес зони на София,

задълбочава автомобилния трафик и увеличава риска от свръхкомпенсация поради липса на пазарна съпоставка.

VIII. Приложима процедура и обосновка на структурата на възлагането

Тъй като Столична община запазва контрола върху маршрутите, разписанията и приходите от превозни документи (чрез ЦГМ), а операторът получава възнаграждение за реално извършен и окачествен пробег без поемане на търговския риск от пътникопотока, приложимият ред е **открита процедура по чл. 18, ал. 1, т. 1 от ЗОП** във връзка с чл. 42, ал. 1 от ЗОТ и чл. 19, ал. 2 от ЗАвП.

Обосновка по чл. 46, ал. 1 от ЗОП за структуриране на предмета в един общ интегриран пакет:

Предметът на поръчката се структурира като един общ експлоатационен пакет с прогнозен годишен обем от 12 млн. км до 15 млн. км, разделен вътрешно на три функционални групи линии с поетапно въвеждане в експлоатация, без разделяне на самостоятелни обособени позиции. Този подход е икономически, технически и експлоатационно мотивиран от следните обективни фактори:

1. **Икономия от мащаба и защита на ценовия таван:** Обезпечаването на инвестиция в нов екологичен подвижен състав, единна гаражна, зарядна/газова и сервизна инфраструктура, единна диспечерска система и обучение на персонал изисква критичен експлоатационен обем. Разделянето на малки позиции би довело до дублиране на постоянните инфраструктурни и административни разходи на операторите и до оскъпяване на цената на километър пробег над референтната цена по Икономическата рамка на СО.
2. **Единен оперативен резерв и кръстосана взаимозаменяемост:** Само интегрираното управление на пакета позволява гъвкаво използване на общ резерв от автобуси и водачи между натоварени градски линии, довеждащи линии и нови междуквартални маршрути при аварии, ремонти или пиково търсене.
3. **Балансиране на транспортната задача по чл. 16в, ал. 4 от Наредба № 2:** Единният пакет комбинира утвърдени натоварени линии с нови и социално значими довеждащи маршрути, както и синхронизира поетапното стартиране на обслужването (декември 2028 г. за групи 1 и 2 и юли 2029 г. за група 3 в рамките на единния десетгодишен срок на договора).

Критерий за възлагане и качествени показатели:

Критерият за възлагане е „икономически най-изгодна оферта" по чл. 70, ал. 2, т. 3 от ЗОП (оптимално съотношение качество/цена). За да се гарантира реална изпълнимост без риск от транспортен вакуум, методиката за оценка и техническите спецификации следва да оценяват и гарантират:

- Технически и екологични характеристики на подвижния състав (нископодови, климатизирани автобуси от най-висок екологичен клас и спазване на изискванията за чисти превозни средства);
- **Степен на инфраструктурна и експлоатационна готовност:** осигурена гаражна и сервизна база на територията на Столична община, логистична обезпеченост и план за мобилизация и непрекъснатост на обслужването при поетапния преход (декември 2028 г. – юли 2029 г.);
- **Технологична интеграция и управление на редовността:** системи за управление на водачите и автопарка, доказана способност за минимизиране на неизпълнените курсове и пълна съвместимост със системите за таксуване, GPS контрол и пътническа информация на ЦГМ;
- **Мобилизационен режим за подвижния състав:** с оглед технологичните срокове за заводско производство на нови автобуси и риска от забавяне при евентуални производства по обжалване, в документацията се предвижда ясно регламентиран начален мобилизационен период, през който изпълнителят има право да обезпечи стартирането на услугата с нископодов, климатизиран подвижен състав с екологичен стандарт минимум Евро 6, оборудван със системите на ЦГМ, до окончателното въвеждане на новопроизведените превозни средства;
- **Ключови показатели за ефективност** по чл. 45 от ЗОТ, обвързани с бонус-малус система и санкции при неизпълнение.

IX. Предмет и обхват на процедурата, детайлна обосновка на експертната работна група и на трите функционални групи транспортни услуги

Съгласно Икономическата рамка за обществения градски транспорт за 2025 г. (Решение № 381/29.05.2025 г. на СОС) общият автобусен пробег в Столична община е приблизително 39 398 000 км, от които „Столичен автотранспорт" ЕАД изпълнява около 32 898 000 км, а външният оператор по действащ договор — около 6 500 000 км (около 16,5% от общия автобусен пробег и 10,17% от общия пробег на ОГТ).

Официалните данни от контрола и окачествяването на ЦГМ доказват, че действащият модел на обслужване от външен оператор функционира с изключително висока степен на изрядност, предвидимост и договорна дисциплина — линиите се обслужват с нископодови, климатизирани и екологични автобуси, а неизпълнените курсове са сведени до минимум в сравнение със системните неизпълнения при общинския оператор.

С настоящия доклад се предлага поетапно балансиране на системата, при което делът на конкурентно възложения автобусен пробег да достигне до около 40% (12–15 млн. км годишно), а „Столичен автотранспорт" ЕАД да запази водещия си дял от около 60% от автобусния пробег при паралелно изпълнение на Оздравителен и инвестиционен план.

Настоящият раздел предоставя задълбочена правна, експлоатационна и икономическа обосновка на ключовите структурни елементи в Решението на СОС – Експертната работна група и трите функционални групи транспортни услуги.

А. Обосновка на експертната работна група (Точка III и IV от Решението)

За да се гарантира максимална обективност, експертност и институционална прозрачност при подготовката на тръжната документация, решението предвижда създаването на специална Експертна работна група със строг 4-месечен мандат:

- **Институционален баланс и експертен капацитет:** Работната група не се създава като затворена административна структура, а съчетава експертизата на администрацията на Столична община, специалистите по транспортно планиране и контрол от „Център за градска мобилност" ЕАД, общински съветници от Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност и привлечени транспортни експерти (при необходимост). Това гарантира, че политическият консенсус и практическата реализируемост вървят ръка за ръка.
- **Ясни и необратими времеви рамки (4-месечен мандат):** Срокът от 4 месеца е ситуиран стратегически в рамките на задължителния едногодишен срок от предварителното публикуване по Регламент (ЕО) № 1370/2007. Това гарантира, че работната група няма да забави процедурата, а напротив – ще използва времето за прецизно изработване на тръжните книжа.
- **Конкретни задължителни резултати:** Работната група има задачата да изработи:
    a. Точен списък на линиите в трите групи въз основа на актуалния анализ на пътникопотока;
    b. Технически спецификации за подвижния състав (вкл. задължителен дял на съчленени автобуси за натоварените направления);
    c. Мобилизационен план за преходния период от декември 2028 г.;
    d. Методика за оценка и ключови показатели за ефективност по чл. 45 от ЗОТ, обвързани със строга бонус-малус система и санкции.

Б. Подробна обосновка на трите функционални групи транспортни услуги (Точка I от Решението)

Единният пакет от 12 млн. км до 15 млн. км годишен пробег се възлага с един общ договор със срок до 10 години (считано от декември 2028 г.) и включва три функционални групи с поетапно начало на изпълнението, чиято структура отговаря на реалното състояние на транспортната мрежа в София и на необходимостта от преструктуриране на общинския превозвач:

1. Група 1: Съществуващи автобусни линии, обслужвани от „Столичен автотранспорт" ЕАД – до 4 млн. км годишно (начало на изпълнение: декември 2028 г.)

- **Експлоатационна цел и оздравителен ефект:** Това е ключовият буфер за спасяване на общинския оператор. Включването на до 4 млн. км съществуващи линии (вкл. направления в северните, североизточните и други райони с големи

интервали и амортизиран състав) в конкурентния пакет освобождава огромен кадрови и технически ресурс за цялата транспортна мрежа.

- **Решаване на кризата с извънредния труд:** При дефицит от 269 водачи и извънреден труд до 367 часа, общинското дружество физически не може да обслужва качествен пробег. Освобождаването на 4 млн. км позволява незабавно намаляване на извънредния труд на водачите до нормативните граници и връщане на графиците в рамките на закона.
- **Саниране на автопарка и стабилизация:** Освободеният ресурс позволява бракуване на технически негодните автобуси над 12 години, увеличаване на оперативния резерв над критичния минимум от 38 коли и възстановяване на нормалните интервали на движение по основните градски линии. За оставащите около 60% от автобусния пробег ръководството на дружеството и кметът на Столична община следва да внесат в СОС цялостен Оздравителен и инвестиционен план (2027–2030 г.) за модернизация на гаражната инфраструктура, финансова стабилизация и обновяване на съчленения подвижен състав.

2. Група 2: Нови автобусни линии и вече одобрени, но невъведени в експлоатация линии – до 3 млн. км годишно (начало на изпълнение: декември 2028 г.)

- **Преодоляване на административния блокаж:** От 2023 г. насам решенията на СОС за разкриване на нови линии бяха парализирани от отлагателното условие „при наличие на техническа и кадрова обезпеченост". Тъй като общинският оператор няма ресурс, тези линии оставаха само на хартия.
- **Социално и икономическо значение:** Тази група осигурява реално въвеждане в експлоатация на вече приети от СОС, но непуснати линии, както и разкриване на нови напречни, междуквартални и довеждащи връзки към метростанции, жилищни квартали и периферни бизнес, търговски и логистични центрове. По този начин Столична община осигурява реален обществен транспорт там, където днес гражданите са принудени да ползват лични автомобили.

3. Група 3: Съществуващи автобусни линии, обслужвани по действащ договор от външен превозвач – до 8 млн. км годишно (начало на изпълнение по новия договор: юли 2029 г.)

- **Плавен преход и приемственост:** Тази група обхваща линиите, обслужвани към момента по договор до средата на 2029 г., които се отличават с доказано високо качество, редовност и удовлетвореност на пътниците съгласно отчетите на ЦГМ. Включването им в общия пакет с планирано начало на обслужване от юли 2029 г. гарантира безпроблемна непрекъснатост на обслужването и запазване на високия стандарт на услугата след изтичане на текущия договор.
- **Стратегическа координация с общинския парк:** В предходни решения на СОС е обсъждано намерение тези линии да бъдат поети от „Столичен автотранспорт" ЕАД чрез процедура за доставка на 70 газови 12-метрови автобуса, за които към момента все още няма сключен договор. От експлоатационна и икономическа гледна точка обаче е крайно нецелесъобразно евентуално доставени нови

общински автобуси да се насочват за подмяна на вече работещ модерен външен парк, вместо да се използват спешно за **бракуване и подмяна на най-старите и опасни дизелови автобуси в самия „Столичен автотранспорт" ЕАД**. Общинският оператор се нуждае критично от извеждане от експлоатация на амортизираните дизелови автобуси BMC Belde 220-SLF и старите 12-метрови дизелови автобуси Mercedes Conecto, както и от спешна инвестиция в съчленени автобуси за тежконатоварените основни линии като № 94, 111, 204, 280, 413 и др. Прехвърлянето на тези 8 млн. км върху „Столичен автотранспорт" ЕАД през 2029 г. при липса на 269 водачи би довело до срив в обслужването и обслужване на линиите със стар и амортизиран подвижен състав. По този начин се защитава общинският превозвач от излишно дублиране и публичният ресурс се насочва там, където нуждата е най-остра.

X. Правна сигурност, график и предварително публикуване в ОВ на ЕС

Съгласно чл. 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 предварителното обявление в Официален вестник на ЕС трябва да предхожда откриването на процедурата по ЗОП с най-малко една година. Предвид изтичането на договорите на вътрешните оператори през декември 2028 г. и риска от обжалвания по чл. 5, параграф 7 от Регламента и ЗОП, предварителното публикуване на рамковите параметри следва да се извърши незабавно след приемане на настоящото решение. Успоредно с течащия едногодишен срок работната група към кмета на Столична община ще изработи детайлните маршрутни параметри и технически спецификации.

Едновременно с това кметът на Столична община следва да изпрати и отделни предварителни обявления за предстоящите вътрешни възлагания след декември 2028 г. към автобусния оператор „Столичен автотранспорт" ЕАД (за останалите ~60% от автобусния пробег), както и за самостоятелните оператори на електротранспорта („Столичен електротранспорт" ЕАД) и метрополитена („Метрополитен" ЕАД), чиято дейност се синхронизира стратегически в общата транспортна схема на Столична община и през ЦГМ.

XI. Очаквани резултати от провеждането на процедурата и оздравяването на общинския оператор

1. **Пълно обновяване на подвижния състав по възложените линии** без капиталов разход от бюджета на Столична община и при гарантиран таван на цената на километър пробег.
2. **Прекратяване на извънредния труд и бракуване на най-опасните стари автобуси в „Столичен автотранспорт" ЕАД:** Прехвърлянето на до 4 млн. км пробег позволява на общинското дружество незабавно да спре системното пренатоварване на водачите (достигащо до 367 часа извънреден труд) и да изведе от експлоатация амортизираните дизелови автобуси над 12-годишна възраст.

3. **Целенасочен Оздравителен и инвестиционен план за ~60% от мрежата:** Концентриране на ресурса на „Столичен автотранспорт" ЕАД върху модернизация на гаражите и доставка на нови, особено съчленени автобуси за най-натоварените градски артерии.
4. **Реално разкриване на нови линии (до 3 млн. км):** Преодоляване на блокажа от 2023 г. насам и осигуряване на нови междуквартални и довеждащи връзки до метрото и бизнес зоните.

XII. Тенденции в Европа

Европейската практика в градове и региони като Париж (Ил-дьо-Франс), Лион, Лил, Бордо, Стокхолм, Копенхаген, Утрехт, Лисабон, Порто, Лондон и Манчестър потвърждава, че състезателното възлагане на автобусния транспорт при запазване на строг публичен контрол върху мрежата, тарифите и стандартите за качество е най-успешният модел за модернизация на градската мобилност. Конкретното структуриране на договорите се определя според местните експлоатационни и пазарни условия с цел постигане на максимална надеждност и икономия от мащаба.

XIII. Организационен механизъм за подготовка на възлагането

С проекта на решение се възлага на кмета на Столична община:

1. **Незабавно** да изпрати за публикуване в Официален вестник на ЕС предварителните обявления по чл. 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 за конкурентния пакет (12–15 млн. км) и за трите вътрешни оператора, за да започне да тече задължителният едногодишен срок.
2. Да сформира експертна работна група (включваща представители на СО, ЦГМ, общински съветници и експерти), която в срок до **4 месеца** (в рамките на течащия едногодишен срок по Регламента) да предложи конкретните автобусни линии в трите групи, техническите спецификации, мобилизационния режим, методиката за оценка и ключовите показатели за ефективност по чл. 45 от ЗОТ.
3. Съвместно с ръководството на „Столичен автотранспорт" ЕАД да внесе в Столичния общински съвет **Оздравителен и инвестиционен план** за общинския оператор за оставащите ~60% от автобусната мрежа, включващ график за бракуване на най-старите и амортизирани автобуси и мерки за ограничаване на извънредния труд.

XIV. Финансова обосновка

(съгласно чл. 68, ал. 1 и чл. 69 от Правилника за организацията и дейността на Столичния общински съвет)

Приемането на настоящото решение не изисква разходване на допълнителни финансови средства от бюджета на Столична община извън утвърдената бюджетна рамка. Действията по предварителното публикуване в Официален вестник на Европейския съюз

по чл. 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 са с организационен характер, а дейността на експертната работна група и подготовката на документацията по т. IV от проекта на решение се обезпечават чрез експертния ресурс на Столична община и „Център за градска мобилност" ЕАД и в рамките на утвърдения бюджет на Столична община.

Финансовата рамка на последващото конкурентно възлагане по Закона за обществените поръчки е стриктно защитена чрез заложения в т. VI, подт. 2 от проекта на решение ценови таван, съгласно който пределната прогнозна цена на километър пробег не може да надвишава референтната цена за километър пробег, определена с действащата Икономическа рамка на обществения градски транспорт за „Столичен автотранспорт" ЕАД, докато капиталовият разход за обновяване на подвижния състав и осигуряване на сервизна и гаражна база се поема изцяло за сметка и на риск на избрания изпълнител.

Приложение:
Проект на решение на Столичния общински съвет.

ВНОСИТЕЛИ:

о Димитр,
Сотиров
Йонков

СТОЛИЧНА ОБЩИНА
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
1000 София, ул. Московска № 33, тел: 93 77 591, Факс: 98 70 855, e-mail: info@sofiacouncil.bg, www.sofiacouncil.bg

ПРОЕКТ!

Р Е Ш Е Н И Е № .....

на Столичния общински съвет
от ..... 2026 година

ОТНОСНО: Предприемане на действия за предварително публикуване по чл. 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, подготовка и откриване на открита процедура по Закона за обществените поръчки за конкурентно възлагане на обществен автобусен транспорт на територията на Столична община и изготвяне на Оздравителен и инвестиционен план за „Столичен автотранспорт" ЕАД

На основание чл. 21, ал. 1, т. 23 и т. 24 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, чл. 38 във връзка с чл. 42, ал. 1 и чл. 45 от Закона за обществения транспорт, чл. 19, ал. 2 от Закона за автомобилните превози, чл. 7, чл. 8 и чл. 16в от Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси, чл. 18, ал. 1, т. 1 и чл. 46, ал. 1 от Закона за обществените поръчки и в съответствие с чл. 5, параграф 3 и чл. 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23.10.2007 г.,

СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
РЕШИ:

I. Възлагането на част от обществения автобусен транспорт по линии от общинската транспортна схема на Столична община да се подготви за извършване чрез конкурентна, прозрачна и недискриминационна открита процедура по Закона за обществените поръчки при стриктно спазване на принципите на равнопоставеност, свободна конкуренция, публичност и прозрачност. Предмет на подготовката за възлагане е един общ интегриран пакет от автобусни линии, възлаган като един договор без разделяне на самостоятелни обособени позиции с оглед осигуряване на единна гаражна и сервизна база, общ оперативен резерв, балансиране на линиите по чл. 16в, ал. 4 от Наредба № 2 от 15.03.2002 г. и икономия от мащаба, с прогнозен годишен обем от 12 млн. км до 15 млн. км маршрутен пробег и поетапно въвеждане в експлоатация на три функционални групи транспортни услуги:

1. **Група 1:** съществуващи автобусни линии, обслужвани към момента от „Столичен автотранспорт" ЕАД, с прогнозен годишен маршрутен пробег до 4 млн. км и планирано начало на изпълнение от декември 2028 г.;
2. **Група 2:** нови автобусни линии, включително вече одобрени от Столичния общински съвет, но невъведени в експлоатация линии, с прогнозен годишен маршрутен пробег до 3 млн. км и планирано начало на изпълнение от декември 2028 г.;
3. **Група 3:** съществуващи автобусни линии, обслужвани към момента от външен превозвач по действащ договор до средата на 2029 г., с прогнозен годишен маршрутен пробег до 8 млн. км и планирано поетапно присъединяване към изпълнението на договора от юли 2029 г. след изтичане на действащия договор.

II. Определя, че посочените в т. I обеми представляват рамкови параметри за целите на предварителното публикуване по чл. 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, без с настоящото решение да се определят конкретни номера на автобусни линии, маршрутни разписания и точен брой превозни средства. Конкретните автобусни линии и експлоатационни параметри в рамките на пакета се определят въз основа на мотивирано предложение на работната група по т. IV при отчитане на транспортното търсене, експлоатационната ефективност и финансовата обоснованост.

III. Възлага на кмета на Столична община, въз основа на доклада на работната група по т. IV, да внесе за одобрение от Столичния общински съвет предложенията за разкриване на нови автобусни линии и за изменения в общинската транспортна схема, които се включват в обхвата на конкурентното възлагане. Реалното въвеждане в експлоатация на новите линии се синхронизира с влизането в сила на договора по проведената процедура по ЗОП и осигуряването на подвижен състав, водачи, спирково обслужване и интеграция със системите на „Център за градска мобилност" ЕАД.

IV. Възлага на кмета на Столична община, в срок до 14 дни от влизане в сила на настоящото решение, да създаде със своя заповед експертна работна група за подготовка на документацията и параметрите по т. I и т. II.

1. Работната група включва представители на администрацията на Столична община, „Център за градска мобилност" ЕАД, общински съветници от Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност и привлечени експерти.
2. Работната група приключва работата си в срок до 4 месеца от създаването си (в рамките на течащия едногодишен срок от предварителното публикуване по т. VII) и представя на кмета на Столична община и на Столичния общински съвет доклад, съдържащ: конкретните автобусни линии и маршрути по трите групи в общия пакет от 12 до 15 млн. км; минималния брой и капацитет на превозните средства (вкл. съчленени автобуси за натоварените направления); техническите спецификации; мобилизационния план; договорната рамка; формулата за индексация; методиката за оценка и ключовите показатели за ефективност по чл. 45 от Закона за обществения транспорт.

3. Дейността на работната група и подготовката на документацията се обезпечават чрез експертния ресурс на Столична община, „Център за градска мобилност" ЕАД и при необходимост чрез привличане на външна експертна помощ при стриктно спазване на Закона за обществените поръчки в рамките на утвърдения бюджет на Столична община.

V. След изтичане на минималния едногодишен срок от предварителното публикуване по чл. 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 по т. VII, кметът на Столична община, в качеството си на възложител по чл. 5, ал. 2, т. 9 от Закона за обществените поръчки, предприема действия по откриване, провеждане и приключване на открита процедура за възлагане на обществена поръчка при спазване на ЗОП, Закона за обществения транспорт и Регламент (ЕО) № 1370/2007.

VI. Възлага на кмета на Столична община, при упражняване на правомощията му като възложител, да заложи в документацията за обществената поръчка и проекта на договор следните задължителни принципи и изисквания:

1. **Срок на договора:** общ срок на договора до 10 (десет) години, считано от началната дата на изпълнение (декември 2028 г.), при поетапно включване на Група 3 от юли 2029 г. в рамките на общия десетгодишен срок на договора, в съответствие с чл. 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007;
2. **Ценови таван и защита от свръхкомпенсация:** пределна прогнозна цена на километър пробег, която не може да надвишава референтната цена за километър пробег, определена с действащата Икономическа рамка на обществения градски транспорт за „Столичен автотранспорт" ЕАД, освен при изрично мотивирани допълнителни инвестиционни или екологични изисквания на възложителя;
3. **Изисквания към подвижния състав и мобилизационен режим:** обслужване с новопроизведени, нископодови, климатизирани и екологични автобуси (включително съчленени автобуси за високо натоварените линии), отговарящи на стандартите на Столична община и ЦГМ и нормативните изисквания за чисти превозни средства, като с цел гарантиране на непрекъснатост на обслужването от декември 2028 г. се допуска регламентиран начален мобилизационен период до заводската доставка на новите автобуси, през който услугата да се изпълнява с нископодов, климатизиран подвижен състав с екологичен стандарт минимум Евро 6, напълно интегриран със системите на ЦГМ;
4. **Критерий за възлагане по чл. 70, ал. 2, т. 3 от ЗОП:** „икономически най-изгодна оферта" при оптимално съотношение качество/цена, като качествените показатели оценяват обективно: техническите и екологичните параметри на автопарка, степента на експлоатационна и инфраструктурна готовност (осигурена гаражна и сервизна база, логистична обезпеченост и план за мобилизация и поетапен преход), системите за управление на редовността и водачите и технологичната интеграция със системите на ЦГМ;
5. **Контрол, ключови показатели за ефективност и санкции:** задължително включване на ключовите показатели за ефективност по чл. 45 от Закона за обществения транспорт, система „бонус-малус", санкции за неизпълнени и

нередовни курсове, прозрачна формула за индексация и механизми за текуща публична отчетност пред СОС и гражданите.

VII. Възлага на кмета на Столична община, незабавно след влизане в сила на настоящото решение, да предприеме действия по чл. 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 за предварително публикуване в Официален вестник на Европейския съюз на информация за предстоящото конкурентно възлагане на един общ пакет от автобусни линии, възлаган като един договор със срок до 10 години от началното стартиране през декември 2028 г., с общ прогнозен годишен маршрутен пробег от 12 млн. км до 15 млн. км и поетапно въвеждане на трите групи услуги по т. I (Група 1 – до 4 млн. км от декември 2028 г.; Група 2 – до 3 млн. км от декември 2028 г.; Група 3 – до 8 млн. км с поетапно включване от юли 2029 г.).

VIII. Възлага на кмета на Столична община, едновременно с действията по т. VII, да предприеме действия по чл. 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 за предварително публикуване в Официален вестник на Европейския съюз на отделна информация за всяко от предстоящите вътрешни възлагания с планирано начало от декември 2028 г., при ясно разграничение между автобусния транспорт и останалите видове масов градски транспорт, както следва:

1. за обществен автобусен транспорт, изпълняван единствено от общинския автобусен оператор „Столичен автотранспорт" ЕАД за останалия автобусен пробег (около 60% от общия автобусен пробег) извън обхвата на конкурентното възлагане по т. I;
2. за обществен електротранспорт, изпълняван от отделното и самостоятелно публично дружество „Столичен електротранспорт" ЕАД (тролейбусен, трамваен и електробусен транспорт);
3. за обществен метрополитен, изпълняван от отделното и самостоятелно публично дружество „Метрополитен" ЕАД (подземен релсов транспорт).

IX. Възлага на кмета на Столична община и на Съвета на директорите на „Столичен автотранспорт" ЕАД в срок до 4 месеца от влизане в сила на настоящото решение да изготвят и внесат за разглеждане в Столичния общински съвет Оздравителен и инвестиционен план на „Столичен автотранспорт" ЕАД (2027–2030 г.), съобразен с изпълнението на оставащите около 60% от автобусния пробег в Столична община, който задължително да включва:

1. график за поетапно бракуване и извеждане от експлоатация на амортизираните и опасни автобуси с експлоатационна възраст над 12 години и увеличаване на оперативния резерв от изправни превозни средства;
2. мерки за рязко намаляване на извънредния труд и привеждане на графиците на работа в съответствие с нормите за безопасност и устойчива експлоатация след освобождаването на пробега по т. I, подт. 1;
3. приоритетна инвестиционна програма за модернизация на гаражната и сервизната инфраструктура и обновяване на съчленения подвижен състав за обслужване на

високо натоварените градски линии, както и мерки за финансова стабилизация и прекратяване на просрочените текущи задължения.

X. Възлага контрола по изпълнение на настоящото решение на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност към Столичния общински съвет.

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

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ:

(ЦВЕТОМИР ПЕТРОВ)

Съгласувал:

Юрист от администрацията на СО: .....