

Вашият документ е
регистриран в деловодството
на Столична община под

рег. № 00A22-4462-585

01.04.2022 г.

ГЪКОВА – Кмет на Столична община -

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

за - Старши експерт в дирекция
„Сътрудничество на СОС“

СТАНОВИЩЕ

От

Сдружение „**Публичен алианс ВЕТО**“, вписано в
ТРРЮЛНЦ, с ЕИК: **206598656**, със седалище и адрес на
управление: гр. София, ул. Рачо Димчев № 4 ет. 2,
представявано от председателя си **Павел**
Димитров

ОТНОСНО:

Приемане на **Наредба за изменение и допълнение на**
Наредбата за реда и условията за пътуване с общественя
градски транспорт на територията на Столична община,
приета с Решение № 178 по Протокол № 51 от 05.04.2018 г., доп.
– Решение № 490 по Протокол № 22 от 22.10.2020 г., в сила от
01.01.2021 г., изм. и доп. – Решение № 76 по Протокол № 28 от
11.02.2021 г., в сила от 01.05.2021 г., изм. и доп. – Решение №
132 по Протокол № 30 от 18.03.2021 г., в сила от 26.03.2021 г.,
изм. и доп. – Решение № 400 по Протокол № 36 от 22.07.2021 г.,
в сила от 30.07.2021 г.

УВАЖАЕМИ ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

В законоустановения срок излагаме становище относно
промени в Наредбата за реда и условията за пътуване с
общественя градски транспорт на територията на Столична
община.

По наша преценка предложените проектопромения няма да
постигнат целените резултати. Същите не са съобразени с

действителната рамка на обществените отношения, свързани с устройството, реда и функционирането на градския транспорт на територията на Столична община.

В приложеният доклад, изготвен от група общински съветници, относно състоянието на градския транспорт срещнахме неясноти относно приложената формула за определяне на базисната себестойност на еднократното пътуване.

Един от компонентите на формулата за базисна стойност на еднократно пътуване за нас е неясно как бива измерен. Касае се за Q – пътничкопотока.

Липсата на методика относно неговото изчисляване противоречи на принципа на прозрачност. От своя страна това води до неразбираемост от страна на гражданите на Столична община как е бил преброен пътничкопотока.

Нашите питання в тази връзка са следните:

- На база какви математически формули и/или други способности е измерен пътничкопотока?
- На какви нормативни основания почива измерването на пътничкопотока като част от формулата за определяне на базисната себестойност?
- Кой са обективните източници на информация, които са използвани от Столична община, чрез Столичен общински съвет (СОС) и „Център за градска мобилност“ ЕАД, за да се измери пътничкопотока?
- Каква е използваната методика за изчисляване на ефектите от предлаганите промени във финансов и социален ефект?
- Доколко направените прогнози за динамиката на цените на основните енергоизточници почиват на относително обективна база?

ОТНОСНО ПРЕДВИДЕНИТЕ ПРОМЕНИ В ТАРИФИРАНЕТО

Предвидените предложения за ограничаване на срока на действие на закупен еднократен билет по наша преценка ще доведат до хаос. Направените предложения са в ущърб на гражданите на Столична община, както и на самите органи, които контролират процеса на законосъобразно пътуване в градския транспорт на територията на Столична община.

Процесът по осъществяване на ефективен контрол би бил сериозно компрометиран, което поставя под съмнение събираемостта на заложените приходи.

Не е оправдано с оглед високите нива на оскъпяване на живота на гражданите, същите да бъдат принудени да заплащат цена на билета, която ще ги ограничи да пътуват времево и на практика ги поставя под ударите на административно-наказателна отговорност при неспазване на валидизационни процедури.

Предвидените промени за трансформиране на билетите за еднократно пътуване в Билет 30 плюс и Билет 60 плюс ще доведат до значително оскъпяване пътуването на жители на Столична община.

Подобни тарифни промени в ценовата политика на градския транспорт ще намалят значително потреблението на билети и/или ще увеличат случаите на нередовни пътници в него.

Мотивите, че въвеждането на нови тарифни продукти, които да отчитат пропътуваното време и/или разстояние ще доведе по-справедливо таксуване на пътника и по-високи приходи не могат да бъдат споделени.

Промяната в начина на тарифиране на гражданите, използващи градски транспорт, за района на Столична община ще намали използването му, ще намали неговата атрактивност, ще увеличи броя на нередовните пътници, ще доведе до множество дела за незаконосъобразно наложени глоби по реда на ЗАНН (предвид разбираемо юридическата некомпетентност на контролорите от ЦГМ).

Нашата визия за цялостно преразглеждане на тарифната политика е цените на еднократните билети да бъдат намалени и/или запазени в сегашния им вид като цена, време и разстояние. Това решение е социално справедливо и отговаря на действителните нужди на обществото.

Политиката на ценови консерватизъм по отношение на цените на еднократните билети е реален способ за постигане на една от заложените от вас цели, а именно намаляне на ползването на лични автомобили. Предложените от вас промени ще доведат до обратен ефект, несъвместим с изпълнението на заложените резултати в проектонаредбата.

Ограничаването във времеви аспект на закупения билет за еднократно пътуване намаля правото на избор за неговото използване от страна на пътника.

Външните фактори, върху които са разработени прогнозите не са актуални. Извънредната протиепидемична обстановка, която бе удължена със Заповед № РД-01-977/ 26.11.2021 изтече на 1 април 2022г. Тази съществена промяна във връзка с ограничителните протиепидемични мерки, която доведе до тяхното пълно отпадане доведе и до нормализация на социалния живот в страната.

По наше мнение следва да се разработи нова прогнозна оценка, която адекватно да отразява обществените отношения в района на Столична община.

На база изложеното, смятаме че предвидените промени в тарифната политика и начина по който ще се валидират билетите следва да отпадне от проекто-наредбата.

В случай, че гореизложените аргументи не бъдат взети предвид правим следните предложения по същество, които Столичния общински съвет може да обсъди и входира.

ОТНОСНО ВАЛИДИРАНЕТО НА БИЛЕТИТЕ

Относно процедурата по валидиране на документа, предложена в проектопредложението в чл. 18 ал. 3 от Наредбата правим предложение да се добави изречение трето към проекторазпоредбата със следното съдържание:

„Когато валидаторите в средствата за обществен градски транспорт не са в изправност, тази разпоредба не се прилага.“

В предвидената проекто-разпоредба на чл. 45 от Наредбата правим предложение текстът „невалидирано пътуване“ да отпадне.

Абсурдно е да се оказва такъв своеобразен „репресивен произвол“ на лица, които редовно са закупили превозни документи за еднократно пътуване и/или имат такъв с нееднократно действие- карта да бъдат санкционирани за незначителни пропуски, дължащи се в повечето случаи на физическата невъзможност да достигнат до устройството, което валидира превозния документ.

По наше мнение това е опит Столична община да оцети гражданите си под формата на заобикаляне на закона, чрез

издаване на подзаконов акт, несъответстващ на принципите на реципрочност и съразмерност.

На същите основание изложени в предходния абзац разпоредбата на чл. 46 ал. 3 следва да отпадне. Подобни санкции са несправедливи, несъответстват на целта на закона и единствено целят да дадат правомощия на ЦГМ да репресира в условията на системност гражданите на Столична община.

В промените, обективирани **§ 40 т. 12** относно процесът на валидация на превозен документ правим предложение изр. второ, което указва че валидацията е *„отговорност на пътника“* да се измени като се добавят думите *„освен случаите, когато устройството за валидация е в неизправност и причината не може да се вмени във вина на пътника“*.

По този начин случите, когато пътници се возят в средствата за обществен градски транспорт, поради причина, която не може им се вмени във вина, те не успеят да извършват валидация на превозният си документ, няма да носят отговорност при евентуална проверка.

В наредбата се предвижда възможност юридически лица-търговци да могат продават превозни документи. Ние правим предложение в проекта разпоредбата на чл. 23 ал. 1 да се добавят думите *„или физически лица“*.

По този начин физическите лица, имащи качеството еднолични търговци ще могат да извършват търговска дейност по продажба на превозни документи, съобразно предвидените ред, правила и процедури.

В предвидената проекторазпоредба чл. 27 от Наредбата, относно картите на служителите от „Център за градска мобилност“ ЕАД, моля да имате предвид, че картите на служителите от ЦМГ следва да се издават от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, а не от „Център за градска мобилност ЕАД“.

Прочитът на разпоредбата на чл. 170 ал. 6 от Закона за движение по пътищата ни казва, че: *„Органите за контрол по този закон могат да пътуват безплатно с всяко моторно превозно средство за обществен превоз, с изключение на леките таксиметрови автомобили, въз основа на карти, издадени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“*

Не открихме обнародвана заповед на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, което поставя въпроса за легитимността на служебните карти на всички служители на „Центъра за градска мобилност“ ЕАД.

В предвидените проекто-разпоредби, относно редът и съхранението на информацията в ЦМГ ЕАД, да се добави текстът след думите „действащо законодателство“ да се добавят думите „в това число правилата на Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейски парламент и на Съвета на Европа от 27 април 2016г. По този начин гражданите на Столична община ще знаят коя нормативна база е основа за редът и правилата за съхранението на личните данни в „Центъра за градска мобилност“ ЕАД.

ОТНОСНО УСЛУГАТА „ПАРКИРАЙ И ПЪТУВАЙ“

Въведените времеви ограничения на действие на билет от такъв тип по наше мнение са несъразмерно малки.

Бихме желали да разберем на база какво е взето решението в предвидения проект на текста на чл. 15 ал. 1 т. 1 от Наредбата, относно заложения минимум в размер на „60 минути“.

По наше мнение тази част на разпоредбата е необоснована и следва да отпадне. В края на разпоредбата думите „30 минути за метро“ и „45 минути за наземен транспорт“ считаме, че следва да се изменят съответно „60 минути за метро“ и „90 минути за наземен транспорт“.

По този начин предложената иновация в услугите ще позволи на притежателите на МПС-та да имат повече кредит от време за ползване на буферен паркинг.

В проекторазпоредбата на чл. 15 ал. 1 т. 2 относно срока за напускане на паркинга в буферната зона правим предложение да бъде думите „60 минути“ да бъдат заменени с думите „90 минути“.

Целените проектопредложения сумарно ще позволят на граждани ползващи МПС-та да паркират на съответните за това места като заплащат цена по-ниска от обичайните за това зони.

ОТНОСНО ПРЕДЛОЖЕНИЕТО „ЦГМ“ ЕАД ДА СТАНЕ ЕДИСНСТВЕН ИЗДАТЕЛ НА ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ

Желаем научим как „ЦГМ“ ЕАД като едноличен издател на превозни документи ще осъществява това свое монополно положение.

Какви ще са предвидените ред, правила и процедури по които ще се случи целия процес?

Какви изисквания „ЦГМ“ ЕАД ще постави на лицата, които ще осигурят процеса на интеграция на системите на ЦГМ като правоприемник на „Метрополитен“ ЕАД?

Как ще се реши въпросът с трудовите правоотношения на служителите на каса, които издават и/или продават билети? Ще доведе ли това евентуално до съкращаване на тези служители?

УВАЖАЕМИ ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

Вярваме, че ще вземете предвид нашите предложения и ще дадете адекватни, обосновани и бързи отговори на поставените въпроси.

гр. София
1 юли

С уважение

(Павел Димитров)