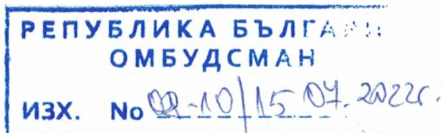




# ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ДО  
Г-Н ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА  
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

НА ВНИМАНИЕТО НА  
Г-ЖА ИВАНКА БЛАГОЕВА –  
СТАРШИ ЕКСПЕРТ В  
ДИРЕКЦИЯ „СЕКРЕТАРИАТ НА  
СОС“

*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*

## УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЕОРГИЕВ,

Във връзка с обществените консултации на Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с общественя градски транспорт на територията на Столична община в институцията постъпиха жалби от граждани, които са обезпокоени и изразяват недоволство от предложените изменения. Като взимам повод от тях и след направен анализ на Проекта изразявам следното становище:

### *I. Относно видовете превозни документи*

Отчитайки, че някои от предложените в Проекта нови превозни документи, като например билетът с прекачване, дългосрочен превозен документ за младежи до 26 години и семейни превозни документи, обслужват в по-голяма степен нуждите на определени категории пътници, не мога да се съглася с отпадането на досега съществуващи превозни документи, в т.ч. месечната карта за една линия наземен транспорт и метро, на електронна карта за десет еднократни пътувания. Това е необяснимо от гледна точка задоволяване транспортните потребности на гражданите, една от целите на Проекта, тъй като:

- много граждани пътуват до работа или до друга своя ежедневна дестинация единствено по една линия на градския транспорт. След промените те ще бъдат принудени да си закупят месечна карта за всички линии, което не отговаря на действителните им нужди;

- талоните за 10 пътувания се използват от работещи например през седмица от вкъщи или от гости на столицата, както и от граждани, ползващи инцидентно градския транспорт. Не отговаря на действителността посоченото в мотивите към Проекта, че талонът за 10 пътувания ще се замести от нововъведените билети за 30 минути и 60

минути - посочен е като аргумент единствено случай, в който билетите се използват за прекачване. Съществуващият талон за 10 пътувания обаче, не е ограничен за ползване във времето и в тази връзка съществуват редица други възможни негови употреби.

Според статистиката 5,1% от пътуванията са с еднократен билет с прекачване, което дава основание на вносителите да се въведе билета за време от 1,60 лв. В същото време, видно от Доклада пътуващите с талон за десет пътувания са 9,8 % за 2019 г., което смятам също за достатъчно силен аргумент, за да остане тази възможност.

На следващо място не би следвало да отпадне и месечната карта за метро, за която не се предлага подходяща алтернатива. Вместо това, гражданите ще са принудени да купуват годишна карта на разсрочено плащане, като първата вноска е за три месеца.

Относно отпадането на едnodневната карта за всички линии – „Бял билет“, с която се пътува безплатно при силно замърсен въздух, от Доклада не става ясно защо вносителите са премахнали тази възможност.

При въвеждането ѝ на гражданите беше обяснено, че, цитирам от сайта <https://svc.sofia.bg/>: „Такъв обаче ще се продава, ако парламентът въведе еко стикери за колите и даде възможност на кмета на София да забранява движението на по-замърсяващите автомобили.“

В момента тече и обществено обсъждане на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община, с която се въвежда именно забрана за движение на по-замърсяващи автомобили в определени зони. Затова е необяснимо отпадането на „бял билет“.

Предвиденото таксуване на пътниците според пропътувано време - 30 и 60 мин. също е спорно, предвид обхвата на транспортната мрежа, честите задръствания, особено в пиковите часове и неспазването на разписанията.

## *II. Относно валидацията на превозните документи*

Категорично не съм съгласна със заложеното в Проекта изискване пътникът да валидира/използва закупения от него билет за еднократно пътуване без прекачване в рамките на 60 минути от издаването му. Подобно изискване нарушава правата на потребителите на транспортни услуги, тъй като ги лишава от възможността да използват въпросния превозен документ когато преценят, на един по-късен етап от закупуването.

## *III. Относно цената на превозните документи*

Възразявам и срещу предвидената различна цена за закупуване на един и същи билет - за еднократно пътуване без право на прекачване, в зависимост от това дали е закупен от водач на превозно средство, каса или автомат на територията на метростанция (2 лв.) или от каса, извън територията на метростанция (1.60 лв.). Това не е съобразено с недостатъчните на брой пунктове за закупуване на билети и по-скоро

се явява като санкция за тези, които не са успели да си закупят билет по електронен път.

Освен това, предвиденото увеличение на цената на превозните документи не е съобразено с тежката икономическа обстановка в страната и занижената покупателна способност на населението. Още повече, че в условията на епидемична обстановка, един от начините за привличане на пътници към използването на градски транспорт е предлагането на ниски, достъпни цени на транспортната услуга, което в София така и не се случва за разлика от други европейски столици.

В заключение, становището на омбудсмана е, че посочените цели на новата тарифна политика в Доклада, като:

- задоволяване транспортните потребности на гражданите;
- повишаване привлекателността на градския транспорт;
- увеличаване броя на пътниците
- повишаване удобството на услугите на градския транспорт,

не бива да става чрез налагане на ограничения, липса на избор на превозни документи и увеличения на цените. Реформата в тарифната политика при пътуване с обществен транспорт на територията на Столична община следва да отчита не само необходимите промени, свързани с използването на нови технологии, продукти и услуги, но и транспортните нужди на пътниците, които градският транспорт в столицата следва да обслужва.

С оглед на изложеното и на основание Закона за омбудсмана отправям предложение да се преразгледа новата тарифна политика, като се отчетат посочените аргументи.

В заключение обръщам внимание, че всяко изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществен транспорт на територията на Столична община, трябва да бъде съпроводено с информационна кампания, с която да се обяснят промените на гражданите, така че да стане пределно ясно откъде могат да се закупят и на каква цена, как на практика се зареждат и използват новите превозни документи.

**С уважение,**

**ПРОФ. Д-Р ДИАНА КОВАЧЕВА  
ОМБУДСМАН НА  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

