

**ОБОБЩЕНА СПРАВКА НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТНОСНО
ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА СЪЗДАВАНЕ НА ЗОНИ С НИСКИ ЕМИСИИ НА ВРЕДНИ ВЕЩЕСТВА В АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ НА
ТЕРИТОРИЯТА НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА.**

(В изпълнение на чл. 26, ал. 3 и ал. 4 от Закона за нормативните актове и разпоредбите на Наредбата за провеждане на обществени консултации на територията на Столична община, проектът на Наредба, заедно с Мотивите към нея, Доклад, проект на Решение и Частична предварителна оценка на въздействието, бяха публикувани на портала за обществени консултации на Столична община на следния линк: <https://www.sofia.bg/en/web/guest/ordinance-of-zones-with-low-emissions-in-the-atmosphere>)

Предоставено за обществен достъп в периода от 16.06 до 16.07.2022 г.

№	Подател	Мнения/Предложения/Коментари	Начин на получаване	Коментар
1.	Иван Стефанов	Искам да изразя недоумението си като гражданин и данъкоплатец в София от наименованията Малък и Голям Ринг в проекта. Доколкото ми е познато, в българския език такава дума (ринг) няма и не се използва от обществото. Пръстен е напълно добър заместител на този термин, взет директно от английски. Не знам защо Столична Община продължава да налага рингове, тикетингови системи и прочие подигравки с българския език. Моля да бъде потърсено по-добро наименование на тези зони, в съответствие с родния ни език.	По ел. поща (Публикувано на 27.06.2022 г.)	Този термин се е възприел и се ползва в стратегически документи свързани с градска среда и транспортна инфраструктура, като целта е уеднаквяване на използваната терминология. Езикът е динамичен и търпи непрекъснатата промяна.
2.	Георги Лазаров	Здравейте, Казвам се Георги Лазаров, живея в град София, кв. Полигона. Искам да изразя своето мнение, относно Проект на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община: Задължително е в наредбата да се включи текст, който разрешава на моторни превозни средства с газови и метанови уредби да могат да влизат в зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на столицата, независимо кога са произведени и каква екологична група са те. Тези МПС са преминали годишен технически преглед и на него е установено че тези МПС са технически изправни и не замърсяват въздуха. Надявам се предложението ми да бъде прието и да бъде заложен такъв текст в Наредбата.	По ел. поща (Публикувано на 27.06.2022 г.)	Съгласно Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства няма деление и всички МПС подлежат на определяне на екологичната група. Тя се определя вследствие на проведен периодичен преглед за проверка на техническата изправност на моторното превозно средство, при което се получа съответния екостикер. Съгласно чл.37а, ал.3 от

				гореспоменатата наредба, когато МПС е оборудвано с уредба, която позволява работата на двигателя с втечен нефтен газ ВНГ(пропан-бутан) или сгъстен природен газ (СПГ), за определяне на екологичната група се извършват проверки при работа на двигателя с ВНГ или СПГ.
3.	Ник	<p>Добре е да се помисли за изключване на зоната около Женски пазал и пазар “Димитър Петков” от зоната.</p> <p>На пазарите масово ходят хора, чиито възможности не позволяват да шофират по-нови и екологични коли.</p> <p>Нищо няма да се промени ако се изключат каретата заключващи съответните пазари и по един подстъп от всяка страна.</p>	По ел. поща (Публикувано на 27.06.2022 г.)	<p>Правилата предвидени за въвеждане с Наредбата са установени по общ начин, което изключва възможност да бъдат въведени облекчения с оглед конкретни обекти.</p> <p>Наредбата е създадена с цел да ограничи въздействието върху качеството на въздуха на най-замърсяващите МПС, като ограничи чрез забрани/рестрикции възможността за тяхното навлизане в определените зони, чрез което да се осигури почиста и здравословна среда на живот. Посочените локации са с много добре развита мрежа на градския транспорт (достъп до различни видове обществен градски транспорт), включително и метро, което гарантира и наличие на преференциално заплащане за превоз на достатъчно широк кръг от потребители.</p>
4.	Божидар Божанов, министър на електронното управление,	<p>Във връзка с провеждане на писмени консултации по проект на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община, публикуван на сайта на Столична община на адрес: https://www.sofia.bg/en/web/guest/ordinance-of-zones-with-low-</p>	Вх. рег.№ СОА22-ВК66-4070- [4]/08.07.2022 г.	Отчетени са всички дадени бележки и са отразени в проекта на Наредба, като е дадена възможност и за електронно подаване на

	<p>Министерство на електронното управление</p>	<p>emissions-in-the-atmosphere , бих желал да Ви уведомя, че Министерството на електронното управление изразява следните бележки:</p> <p>1. В чл. 3, ал 6 се предвижда създаването на електронна база данни на лицата с право за преминаване в зоните с ниски емисии на вредни вещества. За вписване в базата данни се изисква подаването на заявление по образец съгласно чл. 3, ал. 7 до Центъра за градска мобилност. Не е предвидено подаването на заявление по електронен път. Освен това получаването на издадения индивидуален административен акт е лично в ЦАО.</p> <p>Съгласно чл. 8, ал. 2 от Закона за електронното управление административните органи, лицата, осъществяващи публични функции, и организациите, предоставящи обществени услуги, са длъжни да предоставят всички услуги в рамките на своята компетентност и по електронен път, освен ако закон предвижда особена форма за извършване на отделни действия или издаване на съответни актове.</p> <p>2. В чл. 3, ал. 9 е предвидено подаването на заявление за включване в базата данни по чл. 3, ал. 6 на лицата с право на преминаване в зони с ниски емисии на вредни вещества, които притежават карта за преференциално паркиране. Не е предвидено заявлението да се подава по електронен път. Освен това получаването на издадения индивидуален административен акт е лично в ЦАО.</p> <p>Съгласно чл. 8, ал. 2 от Закона за електронното управление административните органи, лицата, осъществяващи публични функции, и организациите, предоставящи обществени услуги, са длъжни да предоставят всички услуги в рамките на своята компетентност и по електронен път, освен ако закон предвижда особена форма за извършване на отделни действия или издаване на съответни актове.</p> <p>3. Към заявленията по чл. 3, ал. 7 и 9 се изисква прилагане на документи, удостоверяващи обстоятелства, данни за които са вече налични в регистри.</p> <p>Съгласно чл. 2, ал. 1 от Закона за електронното управление (ЗЕУ) административните органи, лицата, осъществяващи публични функции и организациите, предоставящи обществени услуги не могат да изискват от гражданите и организациите представянето или доказването на вече събрани или създадени данни, а са длъжни да ги съберат служебно от първичния администратор на данните. Съгласно чл. 4 уведомяване и искане за предоставяне на данни се извършва автоматично по електронен път като вътрешна електронна</p>	<p>(Публикувано на 14.07.2022 г.)</p>	<p>съответните заявления, което е съобразено и отразено в образците на заявления, приложени към Наредбата за НЕЗ.</p>
--	---	---	---------------------------------------	---

		административна услуга. Като вътрешна електронна административна услуга се извършва и друг обмен на електронни документи, с които се предоставя информация между административните органи, лицата, осъществяващи публични функции и организациите, предоставящи обществени услуги. Първичните администратори на данни нямат право да поставят допълнителни изисквания или да предвиждат друг ред за обмена на данни, различни от уредените в ЗЕУ.		
5.	Пламен Гацов	<p>Във връзка с общественото обсъждане на "Проект на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община", след запознаването ми със същността на предложението и доколкото успях да проследя препратките към съответните членове от наредби, без да имам компетентен юридически поглед, мисля, че в проекта не е уреден случаят на придобити чисто нови МПС. Съгласно нормативната уредба такива МПС при първоначалната си регистрация/технически преглед не получават Екологична категория, а съгласно нормативната база първият технически преглед, на който следва да преминат е след 3 г. от съответната първа регистрация. По презумция новите МПС попадащи във високите ЕВРО категории попадат и във високи ЕКО категории, но без ясно регламентиране на техния статут, според мен е създаден вакуум в наредбата и неяснота за първите три години на всеки един нов автомобил, респективно прилагането на мерките. Моля това да бъде взето под внимание при изготвяне на финалния вариант или разяснено по достъпен начин на обикновените хора, в случай, че това вече е отразено някъде в предложеният вариант.</p>	По ел. поща (Публикувано на 14.07.2022 г.)	<p>С разпоредбите на чл. 47, ал.9 и ал.10 от Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства са определени:</p> <p>-редът за издаването на знак за екологична група на нови МПС с първоначална регистрация, които не подлежат на първоначален технически преглед, а имено : „ал. 9 (Нова - ДВ, бр. 80 от 2020 г., в сила от 12.11.2020 г.) Издаването на знак за екологична група на нови МПС с първоначална регистрация, които не подлежат на първоначален технически преглед, се извършва по реда на ал. 6 - 8, като към заявлението се прилагат документите по ал. 7, т. 1 и 3 и копие на знак за технически преглед съгласно чл. 32д, ал. 1 от Наредба № 1-45 от 2000 г.“</p> <p>-срокът на валидността на издадения по този ред знак за екологична група, съответно срокът, до който МПС трябва да бъде представено за първи път на периодичен преглед за</p>

				<p>проверка на техническата му изправност: „ал. 10 (Нова - ДВ, бр. 80 от 2020 г., в сила от 12.11.2020 г.) Валидността на знака за екологична група за МПС по ал. 9 е срокът, до който МПС трябва да бъде представено за първи път на периодичен преглед за проверка на техническата му изправност.“</p> <p>На следващо място, с автоматичните технически средства, чрез които се предвижда да бъде осъществяван контролът за навлизане в определените зони паралелно ще се прочита информацията от стикера на превозното средство (за екологична група), както и ще се извършва разпознаване на регистрационния номер, чрез което ще може да се достъпва до всички данни за автомобила. Следователно регистрационният номер е алтернативен източник на необходимата информация за допустимост до съответната зона.</p>
6.	Ивайло Хлебаров Ръководител екип въздух ЕС За Земята	<p>ЕС “За Земята” участва в Програмния съвет към Програмата за качество на атмосферния въздух (ПКАВ) на Столична община (СО), където в рамките на две заседания през януари и май 2022 бяха представени идеи и напредък от страна на Общината относно Зони с ниски емисии (ЗНЕ) за транспорта и битовото отопление, която да стартира от края на текущата година. По време на и след двете заседания “За Земята” предостави коментари, препоръки и насоки към СО относно процеса и параметрите на ЗНЕ. С много малки изключения препоръките ни не бяха взети предвид и не са отразени в</p>	<p>По ел. поща</p> <p>(Публикувано на 17.07.2022 г.)</p>	

		<p>настоящия Проект на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община (Наредба).</p> <p>Преди появата на Наредбата бяхме в очакване всички да бъдат запознати с експертния анализ за възможните варианти за ЗНЕ за МПС в София изготвен по проекта INNOAIR, който ни беше представян от СО през последните месеци като аналитичната и техническа основа, която да обоснове предложените мерки. Към днешна дата този анализ все още не е публикуван, въпреки обещанието записано в протокола от заседанието на Програмния съвет от 20.05.2022 г. По отношение на ЗНЕ за отоплението едва на последното заседание на Програмния съвет през месец май бяхме запознати с техническа обосновка под формата на презентация, но не и със самия анализ. Отделно липсват съпътстващите мерки, които да предоставят алтернативи на залаганите ограничения въвеждани чрез зоните, особено в тези за транспорта. Поради тези причини сме ограничени да коментираме по същество детайлите на самите зони, да влезем в по-голяма конкретика относно параметрите им и да предложим алтернативни такива.</p> <p>Разочаровани сме от изключително ниската амбиция на СО и за двата вида зони. ЗНЕ за битовото отопление предвижда едва 5,5 % домакинства на твърдо гориво да бъдат ограничени през първия етап на мярката до 2030 г., до когато практически няма да има особен ефект от реализирането ѝ.</p> <p>Веднага след това от 2030 г. се въвежда пълна забрана за такъв тип отопление, което звучи амбициозно, но е трудно постижимо с оглед ниския процент домакинства, обхванати от забраната, заложен за първа фаза и неясните съпътстващи мерки.</p> <p>Липсва амбиция и по отношение на транспорта. Обхванатите категории автомобили и етапността на въвеждане на ограничения за тях е такава, че винаги ще са засегнати само най-старите автомобили - за дизел такива над 18 г., а за бензин - между 19 и 30 г. Т.е. всеки, който кара дизел на под 18 години, няма да бъде обхванат от зоните, респективно за бензина още по-стари автомобили ще могат да се движат без ограничения.</p> <p>При тези условия ние не бихме могли да подкрепим предложената Наредба и препоръчваме СО да я подложи на преразглеждане и редакция, като отложи планът си същата да бъде гласувана в СОС в края на месец юли 2022., за да преосмисли и коригира основни слабости в своето предложение, които коментираме по-долу. В</p>	<p>Текстът представя разсъждения на автора по темата без конкретни предложения.</p>
--	--	--	---

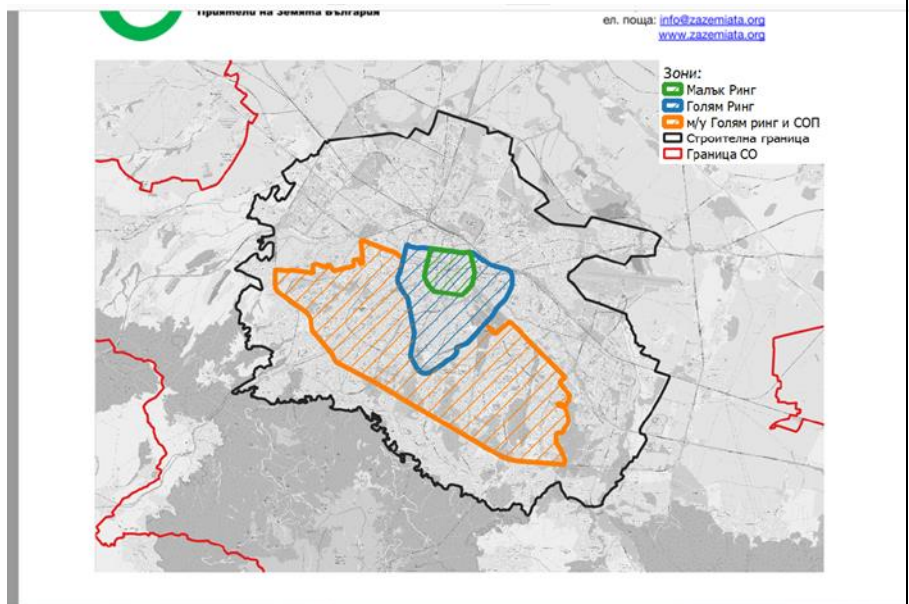
		<p>същото време отлагането не трябва да бъде по-дълго от м. септември тази година, за да може ЗНЕ да влязат в сила още тази година.</p> <p>1. Коментари относно публичността на процеса и участието на обществеността.</p> <p>Процесът на създаване на наредба за ЗНЕ е от особена важност, защото предопределя, както качеството на самото съдържание, така и приемането на ограничителните мерки от обществото.</p> <p>Темата за въвеждане на ЗНЕ в София трябваше да е предмет на публичен дебат, който да предхожда публичната консултация по наредбата. Тя да се явява правната форма на обществено съгласие относно параметрите на зоната. Такъв разговор и процес не се състоя, въпреки опитите на За Земята още от 2021 г. да убеди ръководството на Столична община за необходимостта от ясен, отворен и приобщаващ процес. Той не включва само допитване до и уведомяване на Програмния съвет към ПКАВ на СО относно наредбата за ЗНЕ, а работа с фокус групи, широко публично представяне на идеите и намеренията на общината, предварителни отворени обществени представяния и обсъждания на предложенията за наредба в нейните различни етапи заедно с анализите, които ги мотивират.</p> <p>Към момента в публичното пространство липсва аналитичната база, която да защити визията на СО за въвеждане на ЗНЕ. Имаме предложение за наредба с откъслечни анализи, изложени в Мотивите и никаква конкретика относно очакваното въздействие на мярката изразено в количество избегнати емисии (в тонове на година), намалени концентрации (поне на ФПЧ и NOx), брой по-малко дни с превишения на допустимите норми, намален брой автомобили по пътищата на София от дадена категория или намален брой хора изложени на наднормени нива на замърсяване на въздуха в срок, който да е реалистичен, но и амбициозен. Не ни е известно такива цели да са били поставени предварително, за да може да бъде оценен ефекта на ЗНЕ спрямо тях. В програмата за качество на въздуха (ПКАВ 2021-2026) също не са поставени конкретни измерими цели за намаляване на замърсяването, което не подпомага работата при създаването на Наредбата.</p> <p>След поставянето на целта, експертите на общината и/или външни експерти следваше да разработят сценарии с технически анализи, които да покажат различни варианти за прилагане на ЗНЕ със съответните очаквани ефекти от гледна точка на постигането на заложената цел. Всеки сценарий трябваше да е придружен и с оценка за въздействие и предложение за реализиране на мерки, които да</p>		
--	--	---	--	--

		<p>компенсират налагането на забрани, както по отношение на транспорта, така и по отношение на битовото отопление.</p> <p>Тези варианти и анализите към тях следваше да бъдат на разположение за коментари и дискусия като минимум от Програмния съвет, а най-добре и да се поканят по-широк кръг граждани и експерти. Съответните сценарии трябваше да бъдат оценени и от към възприемане на обществото например чрез фокус групи.</p> <p>Едва след като се извървят горните стъпки, СО трябваше да вземе решение как да изглеждат и да се реализират зоните, и да се свърши юридическата работа по създаване на текстовете на наредбата.</p> <p>2. Коментари към предложените параметри на ЗНЕ.</p> <p>Предложените параметри за териториален и времеви обхват, етапност, засегнати автомобили и домакинства от ограниченията в ЗНЕ говорят за ниско желание за напредък от СО относно КАВ до 2030 година. Освен че са определени без ясна обосновка съобразена с целите от въвеждането им, са и твърде консервативни, за да могат да доведат до съществена промяна по отношение на КАВ. Визията на СО по-скоро следва естествения ход на нещата, без да стимулира в достатъчна степен подмяната на отоплителните уреди и автомобилите и използването на алтернативи за отопление и придвижване.</p> <p>2.1 Коментари по ЗНЕ за транспорт</p> <p>2.1.1. Териториален обхват</p> <p>По отношение на ЗНЕ за транспорт се въвежда концепцията за Малък ринг, влизаш в действие от 01.12.2022 г. и Голям ринг - от 01.12.2025 г., които са очертани от основни булеварди и улици в централната градска част. Териториалният обхват на тези две зони не е обоснован със съответни анализ и мотиви. Считаме, че периметърът на Малък ринг е недостатъчен, за да бъдат отчетени подобрения на КАВ в резултат от мерките приложени в него. Големият ринг също обхваща незначителна част от града. Посоката и за двете територии трябва да е към окрупняване на зоната още от 2022 г. При това изследване на „За Земята“ за замърсяване с NO₂ в София, чиито основен източник е транспортът, установи, че през 2021 г. на много места извън зоната иманездравословни нива на замърсяване с азотен диоксид над нормите. Апелираме СО да планира ЗНЕ, като има предвид и тези резултати и базира решението си на наличните данни и техния анализ за замърсяването на въздуха и трафика. Отбелязваме, че е необходимо да се събере повече информация и за двете. Особено тревожно е какво ще се случи с трафика по граничните улици. Не са ясни и ефектите върху територията оставаща извън ЗНЕ.</p>		<p>Чрез Наредбата се въвеждат правила и условия за създаване на зони с ниски емисии на територията на СО като по този начин се създават условия за ускорена подмяна на отоплителните устройства и автопарка.</p> <p>Съгласно данните от официалните пунктове за измерване на ИАОС, Столична община няма регистрирани превишения на нормите за NO₂.</p> <p>Така определената зона съответства на определената от проучването на трафика през ЦГЧ от „Доклад</p>
--	--	---	--	---

	<p>От анкета на СО, представена в мотивите към Наредбата, става ясно, че 60% от пътуванията в София са трудови, „осъществявани“ най-вече чрез автомобил. Същевременно 60% от анкетираните отговарят, че ще търсят обходни маршрути с колата си, а други 16% няма да бъдат ограничени от НЕЗ. Излиза, че 76% смятат да продължат да ползват по един или друг начин същите автомобили, както и в момента. Подобен е и изводът на СО. Посочва се, че от тези, чиито МПС попадат в ограниченията, над 70% ще търсят обходни маршрути и едва 20% ще преминат към градски транспорт. Това ще доведе до концентриране на замърсяването по очертаващите ЗНЕ улици и изместването му към други части на града.</p> <p>¹ (За Земята, 2022) Има ли замърсяване на въздуха в София с азотен диоксид? https://www.zazemiata.org/wp-content/uploads/2022/05/Za-Zemyata-Doklad-NO2-Online.pdf</p> <p>² Изводът, че основните трудови придвижвания се осъществяват с автомобил не се подкрепя от предоставените данни на стр. 10 и 11 в мотивите или най-малкото не може да бъде изведен от тях.</p> <p>³ (Столична община, 16.06.2022) Мотиви към ПРОЕКТ на Наредба за създаване на зони с ниски емисии , стр.13-14</p> <p>Тъй като зоните заемат относително малък дял от територията на София съществува опасност общият обем емисии да остане непроменен, но за сметка на това да се наблюдава концентриране в нови “горещи” точки основно за сметка на живущите и работещите там. Тъй като ефектът върху трафика извън предложените зони не е изследван, няма как да се оцени дали това преразпределяне на емисиите би имало нетно позитивен или отрицателен ефект. Прогнозното население към 2030 г. в предложените малък и голям ринг представлява съответно 3,5% и 14,5% от населението на града, докато зоната южно между предложени голям ринг и софийския околоръстен път (СОП) е 38,8%. Имайки предвид, че това е и зоната с най-гъста улична мрежа след ЦГЧ и факта, че голяма част от инвестициите в улична инфраструктура са насочени именно там (например бул. Т. Каблешков, бул. Ф. Кутев), може да се очаква, че голяма част от пътуванията, избягващи НЕЗ, ще се концентрират именно в тази зона.</p> <p>Таблица 1:</p>	<p>по направление транспорт-транзитен трафик през централната градска част“ на Визия за София и на предложението в Плана за устойчива градска мобилност 2019-2035г. за значително намаляване на транзитния трафик през ЦГЧ, което да доведе и до намаляване и разсредоточаване на интензивния трафик по довеждащите пътни артерии към ЦГЧ и на вредните емисии в атмосферния въздух. Изпълнението на мярката е във връзка с приложение №14 към „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“ (ПКАВ 2021-2026 г.), приетата с Решение № 204/22.04.2021г. на Столичния общински съвет.</p>
--	--	---

Таблица 1: Сравнение на обхванатите площ, население и улична мрежа от предлаганите ЗНЕ за транспорта

зона	площ			население (прогноза 2030) ⁴			улична мрежа		
	km ²	дял София	дял СО	брой	дял София	дял СО	km	дял София	дял СО
малък ринг	3,45	1,6%	0,3%	45985	3,5%	3,2%	96,32	3,1%	1,6%
голям ринг	17,14	8,2%	1,3%	192 251	14,5%	13,5%	438,77	14,3%	7,1%
м/у голям ринг и СОП	50,14	23,9%	3,7%	513652	38,8%	36,0%	840,14	27,3%	13,6%
София (строителна граница)	209,55	100,0%	15,6%	1 324 270	100,0%	92,9%	3072,16	100,0%	49,8%
Столична община	1341,59	-	100,0%	142 5740	-	100,0%	6167,48	-	100,0%



⁴ <https://sofiaplan.bg/portfolio/демографска-прогноза/>

Като заключение от горните наблюдения може да се каже, че цялостният ефект не е оценяван пълноценно и не е предвидено да бъде оценяван, така че да се прецени, дали ЗНЕ функционира ефективно, как да се коригира, как да се оптимизира градския транспорт, за да посрещне слезлите

		<p>от автомобили шофьори и какви други алтернативни форми на придвижване да се развиват и насърчават, включително с велосипед и други двуколесни, споделено пътуване, училищни автобуси, пеш. Логично е етапите на въвеждане на ограниченията да бъдат синхронизирани с инвестиционната програма, така че необходимите алтернативи да бъдат осигурени своевременно.</p> <p>За тази цел е нужно да бъдат изяснени основните потоци на придвижване в града като обем, характер и съответно потенциал за прехвърляне към по-устойчиви форми на транспорт - анализ, който не е проведен преди предлагането на Наредбата. Вероятно поради тази липса на познание към момента СО не се ангажира с промяна на транспортните схеми на градския транспорт в ЗНЕ, въпреки че в доклада на общинските съветници от ГЕРБ предлагащи приемането ѝ е записано, че ще се стимулира „различен вид транспорт в зоните, в които са констатирани превишения”. Освен, че не става ясно какви ще са тези стимули, неясно е и кои са тези зони и какви превишения се имат предвид.</p> <p>По отношение на алтернативите за достъп до центъра – не е разгледано достатъчно задълбочено покритието с обществен транспорт. Липсва оценка на реалната пешеходна достъпност, пречупена през проекцията на уличната мрежа. Не са отчетени фактите и тяхното влияние върху достъпа до множеството обществени сгради, относно липсата на станции на първи метродиаметър на кръстовището на бул. Цар Освободител и ул. Георги Раковски, както и на кръстовището на бул. Витоша и ул. Солунска. Необходим е по-детайлен анализ, който да предлага алтернативи. Такива например могат да бъдат разработването на няколко линии на обществения транспорт с кратка дължина, които да се обслужват от автобуси/електробуси с по-малка дължина (8-10 м.), но с вместимост за поне 50 пътника, намалена ширина (ок. 2,4 м.) и повишена маневреност, които да</p>		
--	--	--	--	--

		<p>могат да се движат по улиците III, IV и V-ти клас и да осигуряват довозване от близки до центъра станции на метрото до търсените дестинации в центъра. Това би дало реална алтернатива с достатъчен капацитет за директен достъп до дестинациите в центъра като алтернатива на спрения такъв за част от ЛМПС.</p> <p>Липсва анализ дали и къде могат да бъдат разкрити допълнителни спирки за достъп до централна градска част на съществуващи линии от общественя транспорт. Такива места например могат да бъдат – кръстовището на ул. Георги Раковски с бул. Патриарх Евтимий за тролейбусните линии, които се движат по бул. Патриарх Евтимий или в района на театър „Българска армия“ на ул. Георги Раковски за тролейбусна линия № 9 и др.</p> <p>Сега се приема и нова тарифна политика за градския транспорт в София, в която няма заложени подходи и програми за стимулирането на използването му пред автомобила в или при пътуване до ЗНЕ.</p> <p>2.1.2 Период на действие</p> <p>ЗНЕ за транспорт ще работи едва за период от 3 месеца от началото на месец декември до края на месец февруари. Това е твърде кратко и не удовлетворява общественя интерес за постигане на нормите за качество на въздуха в най-кратък срок. Валидно и за периода на действие на мярката е, че той също е немотивиран. Не може да се приеме за достатъчно изречението в Доклада, че “това е периодът от време, когато се констатира най-чести и значими превишения на гореописаните норми {на ФПЧ10}.” Изненадани сме, че този период е стеснен, тъй като в предходната редакция на Проекта на Наредбата той започваше на 1-ви октомври. След проведената дискусия в рамките на Програмния съвет и липсата на достатъчна обосновка намираме идеята за сезонно действие на ЗНЕ за транспорта като недалновидна. Смятаме, че зоната следва да действа целогодишно, както е в повечето градове,</p>		<p>Така определената зона съответства на определената от проучването на трафика през ЦГЧ от „Доклад по направление транспорт-транзитен трафик през централната градска част“ за Визия за София и на предложението в Плана за устойчива градска мобилност 2019-2035г. за значително намаляване на транзитния трафик през ЦГЧ, което да доведе и до намаляване и разредоточаване на интензивния трафик по довеждащите пътни артерии към ЦГЧ и на вредните емисии в атмосферния въздух.</p>
--	--	---	--	--

		<p>където тази мярка се прилага с добри резултати. Излагаме следните аргументи в подкрепа на искането ни:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Мерките за алтернативно придвижване на гражданите е по-трудно да бъдат организирани на сезонен принцип и то само за 3 месеца. Краткият срок от 3 месеца, от една страна ще създаде трудности на гражданите, за намиране на решение за придвижване, а от друга не е достатъчен стимул за дългосрочна алтернатива на автомобила, тъй като независимо от замърсяването, превозното средство ще може да се използва в останалите 9 месеца от годината. - Има огромно разминаване между цел - намаляване на ФПЧ през 3 месеца, в които функционира ЗНЕ, и реално постижимото от нея в този период и обхват. По отношение на ФПЧ посочените в доклада ползи през тези 3 месеца в годината са минимални, като същевременно този период е избран заради високите концентрации на ФПЧ. Известно е, че през зимата друг основен източник на замърсяване е отоплението с твърдо гориво и реално ЗНЕ за транспорт през зимата едва ли може самостоятелно да постигне декларираните намерения на СО преди да влезе в сила пълната забрана за отопление на твърдо гориво. - В НППКАВ е отбелязано, че „Рентабилността на мярката за ЗНЕ по отношение само на намаляване на емисиите на ФПЧ 10 е ниска, въпреки че заключението вероятно ще е различно ако се вземе под внимание и намаляването на емисиите на NOx.“5. Замърсяването с азотен диоксид (което в горечитирания анализ на “За Земята” показахме, че е сериозно в София) не е характерно само за зимния период. Мярката ЗНЕ едва ли ще окаже значително намаляване на концентрациите за такъв кратък период, особено на места, които са извън нея. От изнесеното в доклада към Наредбата, 		<p>Изпълнението на мярката е във връзка с приложение №14 към „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“ (ПКАВ 2021-2026 г.), приетата с Решение № 204/22.04.2021г. на Столичния общински съвет, където е описано, че може да бъде въведена ЗНЕ за определен период от годината, когато се наблюдават най –вече превишения на СДН на ФПЧ 10</p> <p>Съгласно данните от официалните пунктове за измерване на ИАОС, Столична община няма регистрирани превишения на нормите за NO2.</p>
--	--	--	--	--

		<p>изглежда, че емисиите на азотни оксиди са взети предвид само в рамките на ЗНЕ, но не и какъв би бил ефекта от въвеждането ѝ върху околните територии, към които ще се насочат 70% от шофьорите, търсейки обходни маршрути.</p> <p>2.1.3 Засегнати категории автомобили Столична община е решила да следва естествения път на отпадане на старите автомобили, а не да стимулира по-скоростното обновяване на автопарка чрез предвидените зони. Според доклада на вносителите на ЗНЕ средната възраст на автомобилите в София е 18 г, а над половината са над 16 г. Обхванатите категории автомобили и етапността на въвеждане на ограничения за тях е такава, че винаги ще са засегнати само най-старите автомобили - за дизел такива над 18 г., а за бензин - между 19 и 30 г. Т.е. всеки, който кара дизел на под 18 години, няма да бъде обхванат от зоните, респективно за бензина още по-стари автомобили ще могат да се движат без ограничения. Важен е и въпросът, колко от тези стари автомобили наистина са в движение и дали се движат в територията на ЗНЕ. Дали по-новите категории автомобили, ако се движат повече, не замърсяват повече и не следва ли и те да попадат под ограниченията. Такива разчети не са предоставени от вносителите на наредбата, въпреки че следва да имат анализи в тази посока. Не е ясно защо ограниченията касаят само МПС в категория М1 и N1. В много градове, които успешно прилагат ЗНЕ за транспорт, категории М2 и М3 също са обхванати, това са микробуси и автобуси за превоз на пътници. По отношение на категория N препоръчваме обхвата да се разшири и до категория N2, което да обхване по-големите МПС за превоз на стоки и товари, както и строителни и други експлоатационни машини. Като минимум следва да се направи и представи анализ защо тези МПС в момента са изключени от ограниченията.</p>		<p>Чрез Наредбата се въвеждат правила и условия за създаване на зони с ниски емисии на територията на СО като по този начини се създават условия за ускорена подмяна на отоплителните устройства и автопарка. ЗНЕ от транспорта предлага както разширяване на обхвата на територията, така и разширяване на автомобилния парк, който ще бъде засегнат в сравнително кратък времеви период. Съгласно чл.9, ал.2 е предвидено създадените зони с ниски емисии на вредни вещества да подлежат на постоянен мониторинг и актуализация.</p>
--	--	--	--	--

		<p>Също така поетапната подмяна на автопарка на търговските и логистичните дружества би имала значително по-малка финансова тежест върху обществото в сравнение с подмяната на голям брой лични автомобили, особено ако е съпътствана с подходящи стимули за търговците. Трябва да се има предвид и факта, че възрастовата структура на товарните автомобили, регистрирани на територията на СО е значително по-добра от тази на леките автомобили - 50% от товарните са под 10 годишни към 2020 за сметка на едва 25% от леките.6 Автомобилите за доставки пропътуват и значително по-дълги разстояния в града, сравнено с личните автомобили, и съответно имат по-голям относителен принос за замърсяването. Всичко това би трябвало да предоставя силни</p> <p>6 (Софияплан, 2021) Програма за София. II1 Териториален обхват и анализ на състоянието., стр. 511. https://sofiaplan.bg/wp-content/uploads/2021/09/I.11_Териториален-обхват-и-анализ-на-състоянието-Приложение.pdf</p> <p>5 (МОСВ, Световна Банка, МС, 2019) Националната програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух 2018-2024, стр. xiii</p> <p>мотиви за Общината да ги включи приоритетно в категориите МПС ограничени от мерките за достъп в ЗНЕ при все, че обновяването им е по-лесно постижимо и би имало сравнително по-голям ефект.</p> <p>2.1.4. Етапи на въвеждане</p> <p>Предвидените три етапа - 2022 г., 2025 г. и 2028 г. - за ограничаване на автомобилите на пръв поглед създават усещане за предвидимост и ясен план. Планът обаче е неамбициозен, защото 18 годишни дизелови и по-стари бензинови МПС винаги ще се движат вътре в зоните дори и към 2030 г. В София явно не се предвижда зона с нулеви емисии, въпреки че това следва да е посоката, отчитайки опита на други европейски градове и предстоящите забрани на европейско ниво</p> <p>относно автомобили с двигатели с вътрешно горене и</p>		<p>Съгласно наредба Н-32 за МПС с двигатели с принудително възпламеняване на работната смес в екологична група 2 влизат и част от автомобилите с EURO 3, за МПС с двигатели със samozапалване чрез сгъстяване на работната смес още в екологична група първа са включени част от МПС с EURO 3. Отделно в „зона малък</p>
--	--	---	--	--

	<p>приоритизирането на електромобилността.</p> <p>Очакваните нови по-строги изисквания към качеството на въздуха след ревизия на съответното законодателство на ЕС през 2022 - 2023 г., както и очакванията на гражданите за повече пешеходни пространства и чист въздух са разминават сериозно с визията на СО.</p> <p>В Националния план за възстановяване и устойчивост се предвижда през 2025 г. София да въведе забранен достъп за автомобили ЕВРО 3 или по-нисък (екологична група „Първа“, „Втора“ и част от „Трета“) целогодишно на голяма площ от центъра. Автомобили от екологична група трета никога няма да бъдат засегнати от ЗНЕ в сегашния ѝ вид. Мнението ни е, че още на този етап ЗНЕ за транспорта трябва да се синхронизира с НПВУ, като се включат тези ограничения. Това ще даде възможност, както на администрацията, така и на гражданите да се адаптират по-добре към изискванията. Препоръчваме приемането на Наредбата да се отложи за есента на 2022 г., а през това време да бъдат проведени срещи с МОСВ за обмяна на информация и синхронизиране на разпоредбите на Наредбата със заложените реформи в тази сфера по НПВУ. Ако СО въпреки това реши да не съобрази Наредбата със заложеното в НПВУ, най-малкото следва да аргументира това свое решение.</p> <p>2.1.5 Изключения от обхвата на наредбата</p> <p>Съгласно чл. 4 от проекта “Наредбата не се прилага за МПС със специален режим на движение и за моторни превозни средства, предназначени за извършване на обществен превоз на пътници”. Тази норма на практика поставя общината, държавата и бизнеса, които оперират с амортизирани и силно замърсяващи превозни средства в привилегировано положение, като дерогира ограниченията за тях. Смятаме това за неприемливо и СО може да потърси компромис, като ЗНЕ за такива МПС влезе в сила с известно закъснение.</p> <p>Предлагаме лицата, за които е въведено изключението по чл. 3 (5) да заплащат специална такса</p>	<p>ринг“ е предвидено, считано от 01.12.2028 г. забраната за движение да се въвежда и по отношение на МПС от категории М1 и N1 с екологична група Трета, което означава, че Наредбата отчита НПВУ. Проектът на наредбата е изпратен до МОСВ с молба за становище с писмо с изх.рег. № СОА22-ВК66-4070-[2]/17.06.2022г. В рамките на периода за обществен достъп не е получен отговор или становище.</p> <p>Съгл наредбата , в чл.11. ал.1. В зона „Малък Ринг" считано от 01.12.2025 г. в същата зона се забранява движението и на МПС от категории М1 и N1 с екологична група Втора, а считано от 01.12.2028 г. забраната за движение се въвежда и по отношение на МПС от категории М1 и N1 с екологична група Трета.</p> <p>Съгласно ЗЧАВ, чл.28 а, ал. 5: „ (Нова - ДВ, бр. 18 от 2021 г., в сила от 01.01.2022 г.) Мерките по ал. 1, т. 3 не се прилагат за моторни превозни средства със специален режим на движение и за моторни превозни средства, предназначени за извършване на обществен превоз на пътници.“. Същото е съобразено и отразено с разпоредбата на чл. 4 от Наредбата. В този смисъл наредбата е съобразена с разпоредбите на ЗЧАВ.</p>
--	---	---

	<p>за възможността да се движат и преминават в ЗНЕ независимо от екологичната група на МПС по примера на живущите в Зелена и Синя зона. Основен мотив за това е, те също да бъдат стимулирани да преминат към по-екологичен транспорт. Не одобряваме предвидената в чл.7 от Наредбата възможност кметът да разрешава достъп за заявени частни или обществени мероприятия, без да има повече ясни критерии в кои случаи кметът дава разрешение и е кои - не. Това създава възможност за различно третиране на гражданите и корупционна среда.</p> <p>2.2. Коментари по ЗНЕ за битово отопление 2.2.1. Териториален обхват и засегнати домакинства</p> <p>Основната ни препоръка след направен още през 2018 г. преглед на международната практика, е че „от гледна точка на териториалния обхват ЗНЕ трябва да се избере така, че да е пропорционална на необходимото намаляване на емисиите, което да гарантира постигане на нормите за КАВ“.⁷ За съжаление настоящата Наредба не следва този подход.</p> <p>От 2025 г. се въвежда ограничение за използване на твърди горива само в централната част на град София, който включва 9 района, а за всички останали - чак през 2030 г. Водещи критерии са наличието на газова и топлопреносна система. Въпреки това са изключени райони в които има газопреносна система, но и допринасят съществено към емисиите на ФПЧ. Такива са например районите в близост до Витоша. Същественото за тези райони е, че това са от най-заможните квартали с висок брой отопляващи се на твърдо гориво, замърсяването от там се носи към центъра и северната част на града и потенциалът за намаление е по-висок от този в централна градска част, но те няма да бъдат ограничени преди 2030 г. Възможен подход е вместо отделни райони да се въвеждат поетапни ограничения в зависимост от възрастта и качеството на уредите</p>	<p>В наредбата не се предвиждат на този етап такси за преминаване на МПС.</p> <p>Коментарът не съдържа предложение по същество. Разпоредбата на чл.7 не е с императивен характер, а урежда една правна възможност кметът на СО да може със заповед, временно, да разрешава достъпа на МПС в зони с ниски емисии на вредни вещества.</p> <p>Териториалният обхват на въвеждането ЗНЕ за битово отопление е цялата територия на СО. Мерките за смяна на отоплителните устройства с алтернативни се извършват едновременно във всички райони и при спазване на принципа на пропорционално намалението на емисиите.</p> <p>В обхвата и на Етап -1 (9 района) и на Етап -2 (15 района) от въвеждането на ЗНЕ са включени както райони с налична инфраструктура за отопление предимно топлофикационна , така и в отсъствие на такава. Като приоритетни са очертават такива квартали или части от тях, в които приоритетно паралелно се прилагат мерки за смяна на УО, финансирани от</p>
--	--	---

	<p>и това да важи за цялата територия на столицата. Неясно е и защо забраната за използване на твърди горива за отопление от 01.01.2025 година засяга само сгради по улици или на места с изградена и функционираща централна топлофикационна и/или газоразпределителна мрежа. Критерият наличие на газоразпределителна мрежа по-скоро е ограничение, което ще става по-сериозно в бъдеще с оглед цените на газа, бавното разширение до момента и тенденцията за ограничаване на този тип отопление (Велиобритания, Холандия) във връзка и с климатичните промени. Подобен аргумент може да се изведе и за топлопреносната мрежа, с разликата, че източникът на енергия може да не бъде изкопаеми горива. В тази връзка считаме за сериозен недостатък, че не са включени местата с изградена и функционираща електропреносна мрежа, тъй като електричеството е напълно адекватен и напоследък все по-предпочитан източник на енергия за отопление. Предлагаме СО да добави тази възможност към текста. В противен случай едни домакинства ще бъдат третирани по-благоприятно за сметка на други. До 2025 г. се въвежда ограничение само за централната част на град София, където броят отопляващи се на твърдо гориво домакинства - 30398 - е несъразмерно по-малък в сравнение с останалите 51 572. При общо 54 611 домакинства, това са само 5,5% (СО използва данни на НСИ от 2011). Известно е, че останалите (периферни) части на града генерират основните количества емисии при отопление с твърди горива. Те се насочват от характерните ветрове към централната и по-ниска част на града и водят до наднормени концентрации. Всички тези емисии ще бъдат</p> <p>8 Неясно от мотивите и приложените материали е защо само в 2849 от тези 3039 домакинства ще бъдат сменени уредите. Дори да се отчете вече сменените уреди то числото е 2706.</p> <p>7 (За Земята, 2018) Зони с ниски емисии за битово отопление, стр. 15.</p>	<p>оперативна програма ОПОС 2014-2020, в която не е указано, че се сменят уреди в места , в които има електропреносна мрежа. На практика електропреносна мрежа има на цялата територия на СО. Критерият за наличие на функционираща централна топлофикационна и/или газоразпределителна мрежи се налага и поради факта, че има отказали се домакинства, които могат да бъдат върнати към предишния си начин на отопление, както и да се присъединят нови съсредоточия от сгради, които до този момент не са били присъединени.</p> <p>Електрическа енергия на база изкопаеми източници не се счита за екологичен начин на отопление, поради производството ѝ на други места, в които се генерират емисиите замърсяващи вещества. Повечето по-стари жилищни квартали са проектирани за централно топлоснабдяване и преминаването към отопление на ел. енергия ще доведе до аварийни ситуации. Също така, по-голямата част от едно-, дву- три еднофамилни сгради са с остаряла и неподмена електрическа инсталация.</p>
--	--	---

		<p>https://www.zazemiata.org/wp-content/uploads/2019/02/ZNE_bitovo_otoplenie_doklad.pdf</p> <p>ограничени едва през 2030 г. Ефектът от ЗНЕ в този вид според представените отговори в рамките на Програмния съвет ще бъде от едва 72 т/г намаление на емисиите на ФПЧ10, спрямо общото им количество от 2 262 т/г (според инвентаризацията в ПКАВ 2021-2026). В проценти намалението е с нищожните 3,18%.</p> <p>Станцията, в която продължава да се отчитат превишения на среднодневните норми за ФПЧ10 на повече от 35 дена/година, е АИС Надежда. Район Надежда обаче е изключен от ЗНЕ до 2030 година, въпреки че там има 1428 домакинства отопляващи се на твърдо гориво, както и почти 75 000 жители изложени на наднормено замърсяване.⁹ Така предлаганата зона засяга прекалено малка част от основните източници и ще има минимален ефект върху емисиите и оттам върху концентрациите и здравето на хората. Към наредбата няма предоставена количествена сметка какви са очакваните концентрации или намалени емисии от тази мярка до 2030 година и след това.</p> <p>2.2.2. Етапи на въвеждане</p> <p>Наредбата противоречи на заложените мерки и срокове в Националната програма за подобряване на КАВ (НППКАВ 2018-2024). Програмата е разписана така, че изпълнението на заложените в нея мерки да доведат до постигане на нормите през 2024 г. Същевременно СО въвежда мерки от НППКАВ чрез частично и минимално ограничение на емисиите от сектора битово отопление едва през 2025 г., засягайки 3039 домакинства и пълна забрана от 2030 г. В наредбата няма действия, които напълно да въведат нужните мерки и да постигнат резултат до 2024 г. В допълнение за периода 2025 - 2030 г. също няма предвидени мерки. СО разчита, че останалите над 51 000 домакинства ще си сменят уредите до 2030 така или иначе, при положение, че напредъкът до момента след повече от 3 години усилия е</p>	<p>Паралелни дейности по промяна на начина на отопление се извършват във всички райони на СО, както от етап 1, така и от етап 2. При анализирани сценарии за умерена и ускорена смяна на отоплителни устройства се гарантира намаление на емисиите в диапазона 800-1000т., емисии ФПЧ10 през 2025 само от битовото отопление.</p> <p>В район Надежда паралелно ще се извършва смяна на отоплението, ведно с всички останали райони.</p> <p>Поетапното въвеждане на ЗНЕ е свързано с паралелно намаление на емисиите във всички райони на СО. Смяната на уредите е съобразена с изпълняваните проекти за подмяна на отоплителните устройства и графичите към проектите, одобрени от ОПОС и ЕК, както и с планираните мерки за програмен период 2021-2027 г., в който също се предвижда смяна на горивната база на домакинствата. Очевидно Националната програма за подобряване на КАВ (НППКАВ 2018-2024 г. не отчита горечитираните обстоятелства относно подмяната на старите отоплителни устройства и периодите, заложен в ОПОС</p>
--	--	--	--

		<p>незадоволителен.</p> <p>Наредбата не предвижда и задължение за извеждане от употреба на печки и котли неотговарящи на Регламентите 2015/1185 и 2015/1189), въпреки че тази мярка е основна в (НППКАВ 2018-2024). В изготвената частична предварителна оценка на въздействието от новата наредба Столична община заявява по отношение само на единия регламент (2015/1185), че „[на] практика Европейската Комисия е въвела критериите, на които трябва да отговарят локалните отоплителни уреди, които да позволяват употребата им, те са приложими, считано от 1 януари 2022 г., поради което уреждането им с нормативен административен акт на общинско равнище не е необходимо.“¹⁰ От СО пропускат да отбележат, че Регламентите се отнасят за пускането на пазара на нови уреди, а не за тези, които вече са в употреба. НППКАВ въвежда изискването уредите, които се ползват, постепенно да отговорят и на двата Регламента. В нея е записано следното:</p> <p>„Очаква се задължителното поетапно извеждане от употреба в периода 2020-2024 г. на печки и котли на твърдо гориво, които не отговарят на изискванията на Регламентите за екодизайн и въвеждането на алтернативни мерки за отопление да допринесат с 78% от очакваното намаление на емисиите на ФПЧ10 от сектора на битовото отопление. Общините ще отговарят за всички други аспекти на прилагането на мярката за поетапно извеждане от употреба, която ще включва</p> <p>10 (Столична община, 16.06.2022) Частична предварителна оценка на въздействието, стр. 5 https://www.sofia.bg/documents/20182/16973596/%D0%A1%D0%9E%D0%9022-%D0%92%D0%9A66-4070-%D0%9E%D1%86%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%B0.pdf/</p> <p>9 (Столична община, 16.06.2022) Мотиви към ПРОЕКТ на Наредба за създаване на зони с ниски емисии , стр.15-16</p> <p>два етапа: (i) подготвителен етап до 2020 г. и (ii) разгръщане на програмата за изключване на</p>		2014-2020 и ПОС 2021-2027 г.
--	--	--	--	------------------------------

		<p>уредите и замяната им с алтернативни методи на отопление от 2020 до 2024 г.”¹¹ Де факто замяната според СО се отлага да се случи до 2030 г. - 6 години след заложения краен срок в НППКАВ.</p> <p>2.3 Контрол на спазването на ограниченията в ЗНЕ</p> <p>С предходно наше становище по проекта насочихме към необходимостта да бъде прецизирана правната рамка на контрола, уреден в Глава пета (от настоящия проект) и дали органите на МВР - Пътна полиция имат роля в него, и до колко може да бъде засилена тя. На този етап бихме отбелязали като неизяснени правомощията на органите на МВР съгласно чл. 16, ал. 1, т. 2 от проекта на наредбата свързани с контрола по прилагане на мерките и при какви условия оправомощените от кмета на СО длъжностни лица могат да търсят съдействие от тях. Видно от разпоредбата на чл. 15, контролът по прилагане на наредбата ще се осъществява от Кмета и оправомощени от него лица. Все пак не става ясно тези лица специално назначени за целта общински служители ли ще бъдат или лица от други служби и звена, които ще изпълняват и правомощията, разписани в наредбата. Остава неизяснено и естеството, функциите и методът на действие на т. нар. общински автоматизирани технически средства и система (ОАТСС), и доколко и как използването им ще взаимодейства с правната сфера на гражданите и със събирането, обработката и съхраняването на личните им данни. Същото е относимо и към правомощията на оправомощените от кмета длъжностни лица.</p> <p>2.4 Санкции при нарушения в ЗНЕ</p> <p>Чл. 23 и 24 от проекта на наредбата очертават кръга на административно отговорните лица в случай на нарушение на предвидените мерки. Прави впечатление и в двата текста възможността за освобождаване от отговорност на собственика, какъвто подход според нас е неправилен. На първо място, с възможността за “посочване” на друг нарушител без</p>		
--	--	---	--	--

		<p>представяне на доказателства за това, твърде лесно може да се прехвърли отговорност на друго лице с цел собственикът да избегне административно наказание. На второ място, считаме, че титулярът на правото на собственост по чл. 24 от наредбата, който е учредил вещно право на ползване, следва да бъде солидарно отговорен за нарушенията, извършвани в имота му, било то и от друго лице, като това би допринесло за по-стриктно спазване на мярката. Прави впечатление от тълкуването на тази разпоредба, че наемателите на недвижими имоти - частна собственост, не са административно отговорни лица във връзка с нарушаването на забраната за употреба на твърди горива за отопление, като нашето мнение е, че те също, като преки нарушители, следва да бъдат субект на административно наказание. С оглед големия брой жилища, отдадени под наем в столицата, това със сигурност би допринесло за по-стриктното спазване на мярката.</p> <p>2.5 Индикатори за успех</p> <p>В документацията, съпътстваща наредбата индикаторите за успех на мярката ЗНЕ са неясни и без количествени параметри. Предоставените данни за обхванатите автомобили или домакинства от ЗНЕ не са обвързани с ясен резултат, а общо с „подобряване на качеството на</p> <p>11 (МОСВ, Световна Банка, МС, 2019) Национална програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух 2018-2024, стр. xii</p> <p>атмосферния въздух, редуциране на източниците на замърсяване и опазване на човешкото здраве и чистотата на околната среда“.</p> <p>12 И за двете зони няма конкретни заявени количествата емисии, които ще се намалят, нито какво ще е отражението върху концентрациите и оттам върху постигането на нормите и намаляване на експозицията на населението. При въвеждането на ограничения чрез ЗНЕ следва ясно да се набележи какви резултати се очакват да бъдат постигнати, как са съобразени с нормите и очакванията на хората за</p>		
--	--	--	--	--

		<p>подобрена среда и удобни алтернативи, така щото да приемат временните неудобства и да имат възможност да се адаптират към новите условия и изисквания. Също така е важно да се упомене и осигури събирането на данни, за да се установят ефектите от мярката и редовно да се комуникират към гражданите.</p> <p>Община София има ангажимент за постигане на резултат и това е влизането в нормите за КАВ в най-кратък срок. Това означава, че СО следва ясно да назове очаквания ефект, да обясни как той се отнася към постигането на резултата и да оценява напредъка в хода на прилагането на мярката, с възможност за нейното подобряване.</p> <p>3. Коментари по мотивите на наредбата</p> <p>Безспорно обемът на мотивите към проекта на Наредбата е нараснал значително към етапа на общественото обсъждане спрямо представените версии на Програмния съвет. Не могат, обаче, да бъдат игнорирани някои съществени несъответствия между мотивите и текстовете на наредбата, които се изразяват в следното:</p> <p>3.1 Мотивите по отношение на двете обособени НЕЗ, касаещи навлизането и преминаването на моторни превозни средства съдържат анализ на потока на превозни средства през единия и през другия “ринг” на дневна база като дават информация за процентния състав на всяка екологична категория МПС, които навлизат в двете обособени територии. Въпреки това, отново не е налице обосновка въз основа на какво са избрани точно тези географски очертания, липсва сравнителен анализ със съседните територии, които няма да бъдат обособени като НЕЗ, не е налице информация какъв е потокът от автомобили в/към/от тях и каква е екологичната им категория. Също така не е направен опит да се изясни произходът, предназначението и целта на пътуванията на база на което да се направи оценка дали определени групи не са диспропорционално засегнати от предлаганите мерки и да бъде</p>		
--	--	--	--	--

		<p>предвидена стратегия за компенсирани. Въз основа на това не може да бъде направено никакво обосноваване</p> <p>предположение защо именно в зоните, наречени “Малък ринг” и “Голям ринг”, ще бъдат въведени ограниченията. Ние считаме, че тези територии са избрани относително произволно, създавайки внушението, че именно ЦГЧ е най-замърсена от автомобилния трафик, без обаче да се представят данни за другите части на СО. В този смисъл, още веднъж подчертаваме, че липсват мотиви във връзка с очертаванията на НЕЗ за МПС.</p> <p>3.2 Мотивите не съответстват със съдържанието на проекта на наредбата, касаещо битовото отопление.</p> <p>По отношение на него в мотивите се съдържа сравнителен анализ, който се отнася до потреблението на твърдо гориво за битово отопление по райони. Във връзка с този анализ, е</p> <p>12 (Столична община, 16.06.2022) Мотиви към ПРОЕКТ на Наредба за създаване на зони с ниски емисии</p> <p>....., стр. 21</p> <p>предвидено забраната за битово отопление на твърдо гориво да бъде приета на територията на СО на два етапа, като всеки етап включва определени столични райони. Подробно е описано кои райони ще приемат забраната на етап 1 от 01.01.2025 г., и кои райони ще приемат забраната, влизайки в етап 2 от 01.01.2030 г. По-напред в мотивите към Наредбата е зададен друг критерий:</p> <p>“Считано от 01.01.2025 г. се забранява използването на твърди горива за отопление в сгради, разположени по улици или на места, в които има изградена и функционираща топлофикационна и/или газоразпределителна мрежа, а от 01.01.2030 г. забраната обхваща цялата територия на Столична община”. На практика, в чл. 13 от проекта на Наредбата е възприет вторият подход за поэтапно въвеждане на забраната, който, обаче, не е съобразен с т. нар. “многофакторен анализ”, отразен в мотивите и въвежда коренно различен критерий. Това ни</p>		
--	--	---	--	--

		<p>дава основание да считаме, че в частта по прилагането на мярката по чл. 13, Наредбата е един немотивиран акт.</p> <p>3.3 Мотивите към проекта на наредбата отразяват по-скоро технически и статистически данни, посочени като причини за въвеждане на нискоемисионните зони в София, но отново пропускат обосновка за това как се прилага принципът на съразмерността съгласно чл.6 от Административно процесуалния кодекс. Както посочихме в предходното си становище, “мерките не трябва да отиват отвъд необходимото” и така сочи съдебната практика¹³ на Съда на Европейския Съюз (СЕС). СО изглежда не е взела под внимание мотивите на посочените от нас съдебни решения, откъси от които цитирахме. От мотивите към наредбата, както и от текстовете ѝ не може да се извърши преценка дали ползите от мерките ще бъдат балансирани спрямо въздействията от тях, дали са проучвани и обсъждани други по вид мерки, с различен интензитет от предложените. От мотивите към проекта на наредбата в този им вид не може да се направи заключение дали изобщо е приложен и как принципът на съразмерността на мерките, т.е. дали СО ще издаде подзаконов нормативен акт, който да не нарушава чл. 6 от АПК.</p> <p>3.4 Проектът на наредбата и мотивите към нея продължават да не отразяват и не съответстват в цялост на осъдителния диспозитив на Решение по гр. дело № 6614/2017 г. на СГС, а се ограничава единствено до вида на мерките, така както са описани в чл. 28а, ал. 1 от ЗЧАВ. Поради тази причина, с приемането на Наредбата в този ѝ вид, Столична община продължава да не изпълнява действията, на които е осъдена. Надяваме се коментарите ни да бъдат полезни за и взети предвид от СО, екипът изготвящ наредбата и общинските съветници, които ще гласуват.</p>		
--	--	--	--	--

Проф. д-р
Диана
Ковачева,
Омбудсман на
РБ



ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ДО
Г-Н ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

НА ВНИМАНИЕТО НА
Г-ЖА МАРТА ГЕОРГИЕВА
Г-Н БОРИС МИЛЧЕВ

СТАНОВИЩЕ

Относно: Обществена консултация по Проект на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЕОРГИЕВ,

Относно Проекта на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община (Наредба) изразявам следната позиция:

I. По отношение въвеждането на забрани за движение на МПС за определен период от време в зони с ниски емисии

Видно от Доклада и Мотивите към Проекта, с Наредбата се цели да се намалят източниците на замърсяване на атмосферния въздух в създадени на територията на Столична община зони с ниски емисии на вредни вещества, като за определен период от годината (от 1 декември на съответната календарна година до последния ден на февруари на следващата календарна година) се ограничи движението на МПС, категоризирани в определени екологични групи.

Становището ми, изразено и пред Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията е, че начинът на определяне на екологичните групи поражда съмнение доколко тази мярка ще доведе до очакваните резултати, тъй като:

София 1202, ул. „Джордж Вашингтон“ № 22; тел.: 02/980 95 10; 02/810 69 55; e-mail: priemna@ombudsman.bg

По ел. поща

(Публикувано
на 17.07.2022 г.)

7.

И.Съгласно Наредба Н-32 от 16
декември 2011 г. за



ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

- независимо че се измерва количеството отделяни вредни газове в атмосферата, определянето на екологичната група става главно въз основа на годината на регистрация и евростандарта на МПС;

- не е предвиден регламент за оценка на екологичната група на МПС с допълнително монтирани газови уредби, т.е. водещото да е именно съдържанието на въглероден оксид в отработените газове на МПС;

- извън обхвата остават превозните средства над 3.5 тона, в т.ч. тежкотоварните камиони и автобусите, за които няма ограничение на база замърсяване, независимо че са по-големи замърсители на атмосферния въздух и част от тях редовно преминават през централните градски части.

Освен това искам да подчертая резултатите от завършеното през 2020 г. едногодишно изследване на Националния институт по метеорология и хидрология по поръчка на Столична община за чистотата на въздуха в София. Според него, дялът на пътният трафик като замърсител на въздуха заема едва пето място с дял от 9%, след: почва и градски прах (25%); изгаряния на биомаса (23%); изгаряния на въглища (19%); замърсяване от територията извън София (16%).

В Мотивите към Проекта вносителите се позовават на резултатите от друга оценка на основните източници на замърсяване на територията на СО, според които основни източници на наднормено замърсяване на въздуха по отношение на фини прахови частици са: битово отопление (56%), почва и прах от града и периферията (31%), транспорт (11%). Видно е, че ролята на транспорта за замърсяването на въздуха не е толкова значителна. Затова не приемам констатацията в Мотивите, че „личните автомобили са отчетени като сериозен замърсител“.

С „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на СО за периода 2021-2026 г.“ се цели намаляване на замърсяването от транспорт да се постигне чрез :

- намаляване на средногодишния пробег и принудителния престой на МПС по улиците на София;

- повишаване на екологичния клас на автотранспорта и съответствието на емисиите от него;

- подобряване на състоянието на пътната настилка.

Според посочените в Мотивите очаквания, 70% от превозните средства, за които са активни ограниченията в зона „Малък ринг“, ще потърсят алтернативни маршрути. Така въвеждането на нискоемисионни зони, първоначално зона „Малък ринг“, а по-късно и зона „Голям ринг“, ще доведе до по-голямо натоварване на движението в съседните райони, а с това и до увеличаване на принудителния престой на МПС по улиците на София, до

София 1202, ул. „Джордж Вашингтон“ № 22; тел.: 02/980 95 10; 02/810 69 55; e-mail: priemna@ombudsman.bg

периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, в чл. 37а. (Нов - ДВ, бр. 80 от 2020 г., в сила от 12.07.2021 г.) (1) Моторните превозни средства от категории М1 и N1 се определят в пет екологични групи във връзка със степента на отрицателното им въздействие върху околната среда и качеството на атмосферния въздух, в зависимост от екологичната им категория (EURO) или датата на първата им регистрация, ако няма екологична категория (EURO), и съдържанието на въглероден оксид (СО) в отработилите газове на МПС с двигатели с принудително възпламеняване на работната смес или стойността на коефициента на поглъщане на светлината (димност) за МПС с двигатели със самозапалване чрез сгъстяване на работната смес, установени чрез измерване по чл. 31, ал. 8 в контролно-технически пункт.

Съгласно ПКАВ21-26, ресуспендираните прахови частици, причинени от движението на автомобилите, също допринасят за концентрациите на ФПЧ във въздуха. Такива частици се ресуспендират и от вятъра, като е трудно да се определи както



ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

увеличаване на средногодишния пробег на превозните средства, за които е предвидено ограничението и до повишаване на замърсяването извън зоните.

В Мотивите към Проекта вносителите се позовават на Решението на Софийски градски съд по гр. дело № 6614/2017 г., с което на СО е разпоредено да осигури достигането на нормативно допустимите нива на ФПЧ в атмосферния въздух чрез прилагането на редица мерки, в т.ч.: анализ на възможностите за изграждане на етажни паркинги в жилищните и търговски зони и увеличаване на наличните буферни паркинги; изграждане на цялостна свързана велосипедна мрежа; анализ на възможностите за изграждане на паркове в териториите с наднормено замърсяване и др.

За омбудсмана решаването на проблема с чистотата на атмосферния въздух е възможно само чрез прилагането на комплекс от мерки, а не на отделни такива.

Пример за подценяването на някои от мерките за повишаване на чистотата на въздуха, които са ангажимент на СО, за сметка на такива, с които да бъдат натоварени гражданите, е изискването за миене на улиците в гр. София.

Във връзка с дело срещу СО, свързано с чистотата на въздуха в гр. София, заведено от неформална група „Чист въздух“, включваща няколко неправителствени организации и граждани, през м. юли 2019 г. Софийският градски съд постанови СО да миене машинно основните улици два пъти месечно от май до септември, а ако времето позволява, улиците трябва да се мият веднъж месечно и от октомври до април. Определена е и площта, която следва да се измива средно. На сайта на общината трябва да се публикува график за миенето на улиците, както и справка за извършеното всеки месец. СО обаче не изпълнява това решение на съда.

Предвид изложеното, споделям упрека на гражданите, че държавата и общините не взимат необходимите мерки за неутрализиране на вредното въздействие на по-големите източници на замърсяване, а концентрират усилията си само към част от превозните средства, като така прехвърлят отговорността по опазване на чистотата на въздуха на гражданите и бизнеса.

За омбудсмана остава неясно също въз основа на какви критерии е определен обхвата на нискоемисионните зони. От приложените към цитираното гр. дело № 6614/2017 г. справки относно дните с превишено замърсяване на въздуха и показателите за това за отделни райони на гр. София е видно, че има квартали извън обособените зони с по-високо средногодишно замърсяване.

София 1202, ул. „Джордж Вашингтон“ № 22; тел.: 02/980 95 10; 02/810 69 55; e-mail: priemna@ombudsman.bg

общото им количество, така и делът на автотранспорта. Замърсители са изчислени като освен емисиите от работата на двигателите и изгарянето на горивото (бензин/дизел/газ) са прибавени и емисии от триене на гуми, спирачки и пътен унос, като по отношение на запрашеността на града и повишеното съдържание на фини прахови частици във въздуха съществено допринасят износените улични настилки, които увеличават уноса, недостатъчното прилагане на комунални дейности и недостига на средства за развитие на модерно и ефективно комунално стопанство.

Коментарите не представляват предложения по същество.

Столична община изпълнява заложените мерки в ПКАВ21-26 при съобразяване с бюджетните възможности и одобрения бюджет от Столичен общински съвет за съответните дейности за конкретните години по изброените източници и предоставена информация от съответните направления, имащи отношение по изпълнението на мерките.



ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Сериозен пропуск е и липсата на механизъм за оценка на ефективността на въведените зони с ниски емисии, като очакваните резултати са твърде общо формулирани в Мотивите.

Анализът на предложените текстове на Наредбата поражда и следните въпроси и възражения:

1/ Според чл. 3, ал. 5 от Наредбата, право за преминаване и движение в определените зони с ниски емисии, независимо от екологичната група на МПС, имат лицата с постоянен адрес в зоните.

Смятам, че така се ограничават правата на гражданите с настоящ адрес в зоните. Според ЗГР постоянен адрес е адресът в населеното място, което лицето избира да бъде вписано в регистъра на населението и е адрес за кореспонденция с органите на държавната власт и органите на местното самоуправление. Независимо че по дефиницията постоянният адрес служи и за упражняване или ползване на права или услуги в случаите, определени в закон или друг нормативен акт, то настоящ адрес е адресът, на който лицето живее. Във връзка с това предлагам на гражданите да се даде възможност за ползване на права по тази Наредба да избират между своя постоянен и настоящ адрес;

2/ Автомобилите с чуждестранна регистрация, които не са преминали преглед за техническа изправност по реда на Наредба № I-45 от 2000 г., са изключени от приложението на Наредбата;

3/ Утежнена е процедурата по чл. 3, ал. 7 за включване на лицата в електронната база данни, като се изискват документи, с които общинската администрация разполага и/или може да изиска по служебен път. Предлагам да се прецизират тези документи, както и да се даде възможност за предоставянето им по електронен път;

4/ Разпоредбата на чл. 3, ал. 9 от Проекта вменява задължение на хората с увреждания да подават нови заявления за вписване в електронната база данни.

В случая не се съобразява обстоятелството, че в зоните с ниски емисии е възможно вече да са обособени места за паркиране на хора с увреждания върху специално определено и сигнализирано за тази цел място, в близост до сградата по местоработата им.

Съгласно чл. 90а, т. 4, б. „д“ от Наредбата за организация на движението на територията на Столична община във връзка с чл. 90, за да могат правоимащите лица с трайни увреждания да упражняват правото си на безплатно паркиране, в близост до сградата по местоработата си, е необходимо да представят и свидетелство за регистрация на автомобила и договор за лизинг (ако е приложимо). От това следва, че СО е получила вече информацията и данните, изисквани в чл. 3, ал. 9 от Проекта на Наредба, поради което подаване на ново

София 1202, ул. „Джордж Вашингтон“ № 22; тел.: 02/980 95 10; 02/810 69 55; e-mail: priemna@ombudsman.bg

Информация за изпълнението на дейност „миене“ се публикува както на сайта на Столичен инспекторат, на следния линк,

<https://inspectorat-so.org/%D0%BA%D1%8A%D0%B4%D0%B5-%D1%89%D0%B5-%D1%81%D0%B5-%D0%BC%D0%B8%D0%B5-%D1%83%D1%82%D1%80%D0%B5>

а също така и на електронната страница на Столична община на следните линкове:

<https://air.sofia.bg/>
<https://air2.sofia.bg/airpublic/street/washing/>

Съгласно ПКAB21-26 направените анализи и оценка на основните източници на замърсяване от територията на Столична община показват, че основен източник за наднорменото замърсяване на въздуха по отношение на ФПЧ е битовото отопление: (почти 56%), следвано от ветрово ресуспендиране на праховите частици от „кални петна“, улици и тротоари, незалесени терени в периферията на София и др. (над 31%) и автотранспорта (11%). Промислеността и строителството са с много малък принос към наднорменото замърсяване по показателите ФПЧ10 и ФПЧ2,5



ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

заявление, отново с представяне на свидетелството за регистрация, се оказва излишно и допълнително натоварва уязвимите граждани, каквито са безспорно хората с увреждания. Още повече, данните за превозното средство е възможно да бъдат изискани и служебно от СО.

По сходен начин стои въпросът с хората с увреждания, които отговарят на условията за освобождаване от данък за притежавания от тях лек автомобил по чл. 58, ал. 1, т. 4 от Закона за местните данъци и такси и които имат карта за преференциално паркиране по чл. 91 от Наредбата за организация на движението на територията на Столична община. За тях също не е необходимо да бъде подавано заявление с представяне на свидетелството за регистрация, при положение че СО вече има нужните данни, а и може служебно да ги изиска.

5/ В чл. 11, ал. 1 от Наредбата се предвижда ограничението на движението на МПС от определени екологични групи да е за периода от 1 декември на съответната календарна година до последния ден на февруари на следващата календарна година.

Действително, чл. 28а от ЗЧАВ предвижда предприемането на определени мерки, но в случаите, когато видът и степента на замърсяване на атмосферния въздух увеличават значително риска за човешкото здраве и/или за околната среда или при непостигане на нормите по чл. 6, ал. 1 от закона, както и с наредбата по ал. 3 общинските съвети да определят условията и реда за прилагане на мерките по ал. 1.

В тази връзка смятам, че предварителното регламентиране на период от 3 месеца, в който ограничението да действа, независимо от показателите за замърсеност на въздуха, не е съобразено с изискванията на чл.28а от ЗЧАВ;

6/ Разпоредбата на чл. 22 от Наредбата относно административно-наказателната отговорност на гражданите препраща към предвидените в чл. 41а от ЗЧАВ санкции, а именно: Лице, което нарушава мерките, забраните и ограниченията, приети и/или наложени съгласно чл. 28а, се наказва с глоба в размер от 50 до 500 лв., съответно с имуществена санкция в размер от 200 до 1000 лв. (ал. 2).

Смятам, че за недопускане на произвол от страна на санкциониращите органи, следва да се разграничат нарушенията по Наредбата и конкретните санкции за тях, като се прецени тяхната тежест.

II. По отношение въвеждането на ограничения за употреба на твърди горива за битово отопление

Приветствам усилията на СО да ограничи вредните емисии в атмосферния въздух, но забраната за употреба на твърди горива е крайна мярка, която е

София 1202, ул. „Джордж Вашингтон“ № 22; тел.: 02/980 95 10; 02/810 69 55; e-mail: priemna@ombudsman.bg

и на практика нямат принос към емисиите на ПАВ.

Механизъм за оценка на ефективността на въведените зони не е предмет на наредбата. Съгласно чл. 8 ал.2 „Създадените по реда на тази наредба зони с ниски емисии на вредни вещества подлежат на постоянен мониторинг и актуализация.“.

Относно анализа на предложените текстове:

1. Избраният подход е насочен към получаване на разрешение за лица, които имат постоянен адрес, като по този начин се цели ограничаване на възможността от злоупотреба.

2. Автомобилите с чуждестранна регистрация са извън обхвата на наредбата до изтичането на срока, който е предвиден в документа, с който се удостоверява техническата им исправност. След изтичането на този срок те са длъжни да преминат такъв преглед пред български орган, което автоматично води до попадането им в обхвата на наредбата.

3. Изискванията за предоставяне на документи към заявлението бяха съобразени изцяло с разпоредбите на Закона за електронното управление.



ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

необходимо да се основава на реалистична прогноза, в противен случай крие големи рискове да не бъде приложена като императивна норма, която е допустимо да бъде установена само в обществен интерес.

Действително, по изпълняваните два проекта по Програмата LIFE на Европейския съюз - LIFE17 IPE/BG/000012 – LIFE IP CLEAN AIR „Българските общини работят заедно за подобряване на качеството на атмосферния въздух“ и ОПОС, се подменят стари отоплителни уреди с нови, съобразени с екологичните стандарти, но темповете на замяна са незадоволителни – към м. април 2022 г. са сменени общо 3 037 бр. отоплителни устройства при поставена цел 14 245 бр. до края на 2024 г. сред 54 183 бр. домакинства, използващи отопление на твърди горива, от които 30 051 се отопляват на дърва.

Искам да подчертая, че в хода на общественото обсъждане в края на 2020 г. на Комплексната програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух за периода 2020 – 2026 г. на СО се изгъкват и ниските темпове на увеличаване на новите абонати на „Топлофикация“ София, съответно ръст на отказалите се от услугата абонати и такива с непогасени задължения.

В този смисъл, предвидената в проекта за Наредба забрана за ползване на твърдо гориво поражда редица въпроси:

1/ Не са ясни критериите, по които са включени отделни столични райони в Приложение № 3 към Наредбата – не малко от изключените райони отговарят на изискването за топлофикация или газификация, а липсата на ясна аргументация би създавало дискриминационни условия;

2/ Не е обоснована ясна връзка между районното покритие на Проектите за подмяна на отоплителните уреди и включените в Приложение №3 столични райони;

3/ Наредбата не изяснява съществения въпрос какви са алтернативите за отопление на живеещите в столичните райони, включени в Приложение №3 след влизане в сила на забраната по чл. 13, т. 1, които нямат изградена връзка с топлоснабдителната или газоснабдителната мрежа. Преди предприемането на подобна стъпка е важно да бъде изработена пътна карта за поетапното осигуряване на живеещите в тези райони на достъп до електропреносната, топлоснабдителната или газоснабдителната мрежа като се отчетат и евентуални технически трудности на операторите да осигурят алтернативно топлоснабдяване в указания срок – 1.01.2025 г.

4/ Не малко граждани имат изградени камини на дърва, които не се ползват преимуществено за отопление. Такива камини не са рядко и смятам, че е важно, предвид предназначението им, за ползването им да бъде предвиден специален режим.

София 1202, ул. „Джордж Вашингтон“ № 22; тел.: 02980 95 10; 02/810 69 55; e-mail: priemna@ombudsman.bg

4. Хората с увреждания ползват често по-стари автомобили, поради което и за да се избегне възможността за злоупотреба с неравностойното им положение е предвидено изискването за подаване на заявление, като режима при тях е облекчен в сравнение с другите адресати на наредбата.

5. Трите месеца, през които е предвидено да се въведе ограничение за МПС са такива с най-често превишаване на допустимите норми, поради което вниманието е насочено към този период от годината. Въздействието на ограниченията върху допустимите параметри на замърсяване във въведените зони е под постоянно наблюдение и ако бъдат установено, че въведените мерки са излишни или ненужни това ще доведе до промяна в режима. Проведените до този момент изследвания обаче показват, че това е периодът от време, когато се надвишават въведените норми за допустимо замърсяване на атмосферния въздух.

В допълнение измерените концентрации от станциите на ИАОС, показват ясно изразена сезонност на завишени нива на ФПЧ през първо и четвърто тримесечие на годината, като преобладаващо високи нива се регистрират през периода м.




ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Според мотивите на Наредбата с нея се създава гратисен период за налагане на забрана за използване на твърди горива за битово отопление, предпоставяйки неизпълнение на доброволна фаза на задължение за подмяна на отоплителните уреди и използвани горива, каквато обаче не е регламентирана в предмета на проекта на наредба или друг нормативен акт. Налага се извод, че въведената по общ и безусловен начин забрана в глава четвърта от проекта е необходимо да бъде преразгледана, с оглед въвеждането на обуславящите налагането ѝ механизми за доброволно изпълнение.

Предвид изложеното се обръщам към Вас с препоръка - след анализ и оценка на въздействието на проекта, да се предприемат действия за неговото преработване, съответно за ново обсъждане на преработения проект, с оглед да не бъде допуснато прекомерно засягане на правата и законните интереси на гражданите.

С уважение,


ПРОФ. Д-Р ДИАНА КОВАЧЕВА
ОМБУДСМАН НА
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



София 1202, ул. „Джордж Вашингтон“ № 22; тел.: 02/980 95 10; 02/810 69 55; e-mail: priemna@ombudsman.bg

декември – м. февруари.

6. Законът за административните нарушения и наказания не позволява в подзаконов нормативен административен акт да бъдат уреждани допълнителни или различни състави за носене на административнонаказателна отговорност.

П.3а определяне на териториалния обхват на зоните с ниски емисии за битово отопление и етапността на въвеждане на регулацията е приложен многофакторен анализ на група критерии, чрез които са оценени брой жилища/домакинства, отопляващи се на твърдо гориво към настоящия момент; нива на емисии; риск от експониране на ФПЧ; наличие на достъп до изградена централна топлопреносна и газопреносна мрежа; анализ на сградния профил на районите и кварталите - дял на еднофамилните сгради и жилища, отопляващи се с твърдо гориво.

Съгласно чл.10, ал. 2 от Наредбата на гражданите, живеещи на територията на Столична община, които използват отоплителни уреди

				<p>на твърди горива за битово отопление, се предоставя възможност за подмяната им чрез програми, проекти и инициативи на Столична община.</p> <p>Наредбата предвижда конкретни срокове за въвеждане на съответните ограничения/забрани.</p>
8.	<p>Надежда Табакова – Асенова</p>	<p>Относно забраната за влизане на „най-замърсяващите“ автомобили в определени зони на града изразявам следното становище:</p> <p>1. Забранените зони за навлизане на най-замърсяващите автомобили не се припокриват с най-замърсените зони в София.</p> <p>2. Чл. 3, ал.7, т. 5 и т.6 дават възможност за много изключения – т. 5 дава възможност на всеки собственик на автомобил да сключи фиктивен договор за наем на автомобила с лице с подходящ адрес и така да използва автомобила си навсякъде; т. 6 дава възможност всеки служебен автомобил да бъде предоставен (поне по документи) за лично ползване на служител с адрес в Центъра, за да се избегне действието на тази Наредба.</p> <p>3. Чл. 3, ал. 10 изисква при промяна на обстоятелствата (за право на преминаване през двете зони), лицето да уведоми ЦГМ в едноседмичен срок, но няма санкции, ако това не се спази (освен по чл. 41а, ал.2 от Закона за чистотата на атмосферния въздух).</p> <p>4. Чл. 4 може да се тълкува и като дискриминационен по отношение на личните и товарни МПС – няма основателна причина наредбата да не се прилага за МПС за извършване на обществен превоз. По отношение на МПС със специален режим на движение на територията на Столична община, наредбата би могла да се прилага също след консултации със съответните ведомства, особено за МПС които непрекъснато се движат в града (напр. коли на МВР и НСО, линейки и др.).</p> <p>5. Добре е да има член от Наредбата, който да забранява на СО и районните администрации да сключват договори с фирми, които предполагат използване на автопарк под стандарт Euro 3 на територията на цялата СО.</p> <p>6. Известни са случаи на премахване или „преработване“ на филтри за твърди частици, катализатори и др. подобни устройства от по-нови</p>	<p>По ел. поща</p> <p>(Публикувано на 17.07.2022 г.)</p>	<p>1 Така определената зона съответства на определената от проучването на трафика през ЦГЧ от „Доклад по направление транспорт-транзитен трафик през централната градска част“ за Визия за София и на предложението в Плана за устойчива градска мобилност 2019-2035г. за значително намаляване на транзитния трафик през ЦГЧ, което да доведе и до намаляване и разсредоточаване на интензивния трафик по довеждащите пътни артерии към ЦГЧ и на вредните емисии в атмосферния въздух. Изпълнението на мярката е във връзка с приложение №14 към „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“ (ПКАВ 2021-2026 г.), приетата</p>

	<p>автомобили. Докато няма ефективен контрол върху изгорелите газове от МПС – на улиците, а не само по време на годишния технически преглед, тази наредба няма да донесе съществена промяна. В Наредбата не се споменава за такъв контрол – в реално време, в реална ситуация. А той е необходим, дори и ако трябва да се прилага в сътрудничество със СДВР.</p> <p>Относно пълната забрана на „твърди горива“:</p> <p>1. В наредбата, по мое мнение, е редно да става дума за забрана на изкопаеми горива, с изключение на природен газ. Тази наредба не ограничава по никакъв начин употребата на мазут, нафта, газьол и т.н за битови цели. Нещо повече – в забраната не са включени различни отпадъци – гуми, пластмаси, текстил, машинни масла, растителни и животински мазнини и т.н.</p> <p>3. Докато Европа се обръща към възобновяеми енергийни източници и доставките на газ са проблемни, наредбата забранява използването на дърва за огрев (без да ограничава използването на брикети и пелети). Вместо да предложи ефективен начин за контрол върху използването на суха дървесина за огрев, се налага пълна забрана на дървата за огрев и пълна свобода на използване – за брикетите и пелетите от биомаса, без посочени стандарти, на които да отговарят брикетите и пелетите.</p> <p>4. В наредбата, макар да е цитиран Регламент (ЕС) 2015/1185 на Комисията, не става дума за стандарти и изисквания към котли, печки, камини и др. отоплителни уреди. И за неспециалист е ясно, че камина с добра горивна камера при изгаряне на сухи дърва ще замърсява значително по-малко, в сравнение с „пернишка печка“, изгаряща мокри брикети с неизвестен произход и състав.</p> <p>5. Така представения проект за наредба може да доведе до неправилен извод, че се толерира безконтролната употреба на пелети и брикети, като едновременно напълно и безусловно забранява дървесината, докато в повечето регламенти на ЕС различните видове биомаса (дървесина, брикети и пелети) се третират по еднакъв или подобен начин. В тази връзка, Наредбата не съответства на духа на Регламент (ЕС) 2015/1185 на Комисията и противоречи на равнопоставеността на условията на конкуренция на пазара.</p> <p>Обвързването на забраната на дървесината за огрев с наличие на газопреносна мрежа или на „Топлофикация“ в района противоречи на принципите на свободния пазар и на ценовата достъпност.</p> <p>6. В наредбата няма посочен обективен показател, който да определя допустимите норми на съдържание на замърсители във въздуха за отоплителните уреди. Не е посочен механизъм за контрол върху</p>	<p>с Решение № 204/22.04.2021г. на Столичния общински съвет.</p> <p>2. и 3. Създаденият ред гарантира упражняването на контрол при подаване на заявление за получаване на разрешение. Изискването за постоянен адрес, допълнително ограничава възможността за заобикаляне на разпоредбите на наредбата. Предвидената възможност за служебните автомобили също предполага заявяване и удостоверяване на правото да се ползва предвидения в наредбата режим, поради което считаме, че възможността за заобикаляне на разпоредбите ѝ е максимално ограничена. Налагането на санкция може да бъде само такава предвидена в ЗЧАВ.</p> <p>4. Съгласно ЗЧАВ, чл.28 а, ал. 5: <i>„ (Нова - ДВ, бр. 18 от 2021 г., в сила от 01.01.2022 г.) Мерките по ал. 1, т. 3 не се прилагат за моторни превозни средства със специален режим на движение и за моторни превозни средства, предназначени за извършване на обществен превоз на пътници.“.</i> Същото е съобразено и отразено с разпоредбата на чл. 4 от Наредбата.</p> <p>5. Същото не е предмет на</p>
--	---	--

		<p>отоплението, нито процедура за контрол върху димните газове от уреди за горене на брикети и пелети. Не е разписана и процедура как се установява какъв вид гориво се използва от собствениците или ползвателите на имоти.</p> <p>7. Вместо пълна забрана на дървесината, в Наредбата може да влезе забрана на територията на СО за пренос и търговия с дървесина за огрев, ако не отговаря на Наредба №6 от 07.10.2019 г. за изискванията и контрола върху дървесината, която се използва за битово отопление. Контролът върху дървесината за огрев би бил много важен и навременен – още през тази зима, в която са възможни проблеми с доставките на газ.</p> <p>При всички случаи подобна наредба е необходима, но този проекто-документ не дава възможност за реален контрол върху замърсяващите въздуха – независимо дали чрез двигатели с вътрешно горене или чрез битово отопление. Без точно определен механизъм за контрол на замърсяванията, документът по-скоро има декларативен характер.</p> <p>Контролът би могъл да се осъществява при взаимодействие на Столична община със СДВР и ИАОС.</p> <p>Възможностите за заобикаляне на Наредбата са толкова много, че административните усилия по прилагането ѝ ще бъдат значителни, а резултатът по-скоро ще е незадоволителен, което ще компрометира подобни забрани в бъдеще.</p> <p>Освен забрани и ограничения за данъкоплатците, в Наредбата би следвало изрично да се регламентират и задължения за многобройните държавни и общински институции на територията на града.</p> <p>15.07.2022</p>	<p>наредбата. Още с предходната „Програма за управление на качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2015 – 2020 година“ са били заложили и са изпълнявани следните мерки:</p> <p>„Sf_r_14 PM <i>При закупуване на нова транспортна техника за нуждите на Столична община, да се прилагат изискванията на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства 2017 г. Дирекцията възложител на обществената поръчка и Дирекция „Обществени поръчки и концесии“ на Столична община“</i></p> <p>„Sf_r_15 PM <i>При обявяване на обществени поръчки/концесии за сключване на нови договори, за чието изпълнение е необходимо</i></p>
--	--	--	---

				<p><i>използването на транспортна техника, да се включва условие към изпълнителите за покриване на изискванията на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства“</i></p> <p><i>б. Съгласно Глава пета</i></p> <p><i>Контрол за спазване на въведените ограничения и забрани, контролът относно прилагането на настоящата наредба се осъществява от кмета на Столична община или от оправомощени от него лица, с помощта на общински автоматизирани технически средства и системи, които могат да бъдат стационарни и мобилни.</i></p> <p><i>Относно пълната забрана на „твърди горива“:</i></p> <p><i>1. Наредбата касае използването на твърди горива за битово отопление.</i></p> <p><i>Нерегламентирано изгаряне на отпадъци е забранено със закон- чл. 133, ал. 4, т. 1 от Закона за управление на отпадъците. Контролира се от служителите на Столичен инспекторат.</i></p>
--	--	--	--	---

			<p>3. Контролът за използването на суха дървесина за огрев е регламентиран в Наредба № 6 от 7 октомври 2019 г. за изискванията и контрола върху дървесината, която се използва за битово отопление; Съгласно Закон за енергията от възобновяеми източници биомасата представлява ВЕИ.</p> <p>4. и 5. текстът не съдържа коментари по същество.</p> <p>6. Целта на наредбата е да се уредят <u>правилата и условията за създаване на зони с ниски емисии</u> на вредни вещества на територията на Столична община и въвеждане на ограничения и забрани за движението на моторни превозни средства (МПС) в такива зони и за въвеждане на ограничения и забрани за употребата на твърди горива за битово отопление на цялата територия на Столична община или на части от нея.</p> <p>7. Не е в правомощията на СО да въвежда забрана за търговия. Контролът е регламентиран в Наредба № 6 от 7 октомври 2019 г. за изискванията и контрола върху дървесината, която се използва за битово отопление;</p> <p>Създаденият ред гарантира упражняването на контрол при подаване на заявление за получаване на разрешение. Изискването за постоянен</p>
--	--	--	--

				адрес, допълнително ограничава възможността за заобикаляне на разпоредбите на наредбата. Предвидената възможност за служебните автомобили също предполага заявяване и удостоверяване на правото да се ползва предвидения в наредбата режим, поради което считаме, че възможността за заобикаляне на разпоредбите ѝ е максимално ограничена. Налагането на санкция може да бъде само такава предвидена в ЗЧАВ.
9.	Йордан Червенков	Бих желал да отправя предложението си за изключване от обхвата на ограничението на екологичните зони на “исторически превозни средства”(ретро автомобили) по смисъла на чл. 140 ал.8 ЗДвП, а именно - механично задвижвани пътни превозни средства, които са минимум 30-годишни, не се използват за ежедневен транспорт, запазени и поддържани в исторически коректно състояние, част са от световното техническо и културно наследство и за които има издадена идентификационна карта от Международната федерация за старинни автомобили или от друга упълномощена от нея организация на територията на държава - членка на Европейския съюз. Изключването на подобни превозни средства от екологичните зони в централните части на градовете, е практика залегнала в общинската политика на голяма част от градовете в Западна Европа.	По ел. поща (Публикувано на 17.07.2022 г.)	Съгласно разпоредбата на Чл. 7. от Наредбата: „ <i>В случай на провеждане на заявени по съответен ред мероприятия от частен или обществен характер, кметът на Столична община може със заповед, временно, да разрешава достъпа на МПС в зони с ниски емисии на вредни вещества.</i> “
10.	гл. ас. урб. д-р Ангел Буров, Градоустройств о при Архитектурен факултет, УАСГ	Предприетите действия от страна на Столична община във връзка с въвеждането на зона с ниски емисии, както по отношение на транспорта, така и на битовото отопление са стъпки в правилната посока относно продължаващия и труден за разрешаване проблем свързан с качеството на атмосферния въздух в Столична община и град София. Изпълнението на мярката 53-Sf-r-St-Mt „Изготвяне на план за зона с ниски емисии за транспорт, обществено обсъждане на плана и въвеждане на зона с ниски емисии за транспорт ...“ заложена в „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“,	По ел. поща (Публикувано на 17.07.2022 г.)	Текстът представя разсъждения на автора по темата без

		<p>предполага въвеждане на общинска нормативна уредба в съответствие и с чл. 28а от Закона за чистотата на атмосферния въздух.</p> <p>Успешното въвеждане на такава комплексна мярка от гледна точка на постигане на съществен принос чрез нея за значително и своевременно намаляване на степента на замърсяване на атмосферния въздух и съответно значително намаляване на риска за човешкото здраве и постигане на нормите за вредни вещества в атмосферния въздух е свързано с внимателна предварителна преценка на обхвата на ограничения, подкрепа и изключения – от пространствена, времева, техническа и икономическа гледна точка. Водещият екологичен аспект на намаляване на замърсяването и опазване на здравето в случая е съпътстван от социални, икономически и управленски въпроси на справедливите, ефективни и уравновесени решения на основата на подходящо знание за причините за проблема и подходите за решаването му.</p> <p>В проекта на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община са предложени конкретни решения, които не са вписани в по-общо проучване и мотивиране на избора сред набор от алтернативи. Решенията са предварително обусловени от съображения, които изглежда са свързани повече с технологично и политически удобното, отколкото с излизането извън зоната на комфорт и изследването и внедряването на най-доброто за здравето на гражданите и посетителите на Столичната община. Подходът на внедряване следва да бъде цялостен и включващ, а не изключващ, чрез съразмерни на здравните разходи от замърсяването обществени и частни инвестиции насочени към основната и съпътстващи мерки свързани с чисти и евтини алтернативи на придвижване.</p> <p>По-конкретно, съсредоточаването върху т.нар. малък и голям ринг изглежда се дължи на предварително подбрани пръстени от по-добре оборудвани кръстовища, чието по-цялостно окомплектоване като контролни точки по границата на зоните с ниски емисии ще може да се осъществи относително бързо и в последен момент от политическия мандат, с което да може да се отчете внедряването на мярката. Проблемът тук се състои в липсата на гъвкавост на едно решение изглеждащо като прагматично, но все още не подложено на по-обща проверка за това дали би изпълнявало не по някакъв, а по най-добър начин основната цел, описана и в ЗЧАВ. Рискът от половинчато</p>		<p>конкретни предложения.</p>
--	--	--	--	-------------------------------

въздействие на зоната с ниски емисии е голям от липсата на такава гъвкавост и прекалената предпазливост в пространствения обхват, която се наблюдава още от първите опити за напипване на почвата от страна на Столична община покрай т. нар. „Механизъм с оперативни мерки за обособяване на зони с ниски емисии на вредни вещества чрез ограничаване на движението на МПС на територията на Столична община, в случай на прогноза за висока степен на замърсяване на атмосферния въздух“, който не даде необходимия резултат поради твърде плахия си характер, определен да бъде достатъчно отдалечен от ежедневните, както и от реално наблюдаваните критични нива на замърсяване над нормите за София. Това в съчетание с липсата на официални измервания на замърсяването покрай най-натоварените транспортни участъци размива един значителен риск за здравето, който постепенно излиза на яве, но междуременно взема жертви и оказва постоянна тежест върху заболяемостта, при това в условията на пандемия.

От друга страна ограничаването на времевия обхват на зоната с ниски емисии за транспорта до периода декември-февруари не кореспондира на наблюдаваните трайни нива на замърсяване от МПС с набор от вредни вещества, които до тук са по-активно и подробно проучвани като измервания от граждански мрежи и организации, отколкото от консултантите на Столична община относно качеството на въздуха, получили значителни средства през последните години, но оставащи в комфорта на оскъдните официални данни. За съжаление тази картина не се е променила след близо 10 години, откакто темата за замърсяването на въздуха, включително от транспорта е по-сериозно застъпена в обществен план на място тук в София и е добре познат проблем навсякъде по Света. Надяваме се, че причините са свързани с липсата на капацитет, а не с корисни подбуди, въпросът да остане пренебрегван, но това не отменя нуждата от надеждни измервания, моделиране и оценка с фокус върху транспорта, каквито все още не са публикувани като основа за вземане на решения от страна на Столична община.

От трета страна техническият обхват на ограниченията е спорен в лицето на т. нар. екологични групи, които са определени на основата на комбинацията от екологична категория (EURO), дата на първа регистрация и въглероден оксид или димност в зависимост от вида на двигателя, което няма пряка връзка с реалните емисии отделяни от МПС, най-вредни за здравето. Заедно с това предвиденото внедряване на ограниченията в зоните по години, освен че започва много късно спрямо други градове в Европа при една още по-влошена ситуация на

		<p>състоянието на МПС, е със скорост, която се доближава до скоростта на естествено заместване на превозните средства, а не задава ускоряване на този процес. Тук вероятно съображенията са свързани с влошената ситуация от макроикономическа, популателна и производствена гледна точка, но по този начин здравната страна на въпроса остава на заден план. Ако при заместването на подвижния състав липсва амбиция, то тогава Столична община би следвало да заяви това откровено и успоредно с експерименталното въвеждане на зоните с ниски емисии за транспорта да подкрепи безусловно чистите и устойчиви средства за придвижване с много по-амбициозни съпътстващи мерки по т. нар. обърната пирамида на мобилността. Това ще бъде начин за по-цялостно намаляване на дела на придвижването с лични и служебни МПС с двигатели с вътрешно горене, но при запазване, а дори и подобряване на свързаността и достъпността на (още по-) ниска цена, сходно (или по-кратко) време за пътуване и гарантирана безопасност и удобство, включително и намалена енергийна зависимост от горива. Синергията между въвеждането на зони с ниски емисии и подобряването на алтернативните начини за придвижване е част от принципно необходимото интегрирано прилагане на градските политики чрез синхронното изпълнение на приети планове и програми, както и техни бъдещи актуализации. Описаните ограничения на дотук доведените решения за обхвата на регулациите предполагат много своевременно и последователно преосмисляне, което следва да започне още преди предвиденото въвеждане на зоните. Макар и то да изглежда вече до голяма степен предопределено, а експертната представена до тук разпокъсана и винаги със значителни методически и технически недостатъци, както и такива свързани с достъпа до първичните данни и възможността за проверка на получените резултати, това действие е осъществимо при един подход на по-широко сътрудничество. Съответните ограничения са повлияли и върху качеството на мотивите и оценката на въздействието на наредбата, които са компилация от извадки от различни документи, както и много общи данни, част от които вероятно събрани и произведени за случая. Но по-качествената обосновка и предварителна оценка предполага научно-приложни доказателства, които могат да бъдат единствено под формата на комплексни, надеждни и верифицирани проучвания, включващи изчислителни модели и симулации в обхвата на град София и/или Столична община. Те следва да представят изходно положение стъпващо на също така верифициран транспортен модел, задълбочена</p>		
--	--	---	--	--

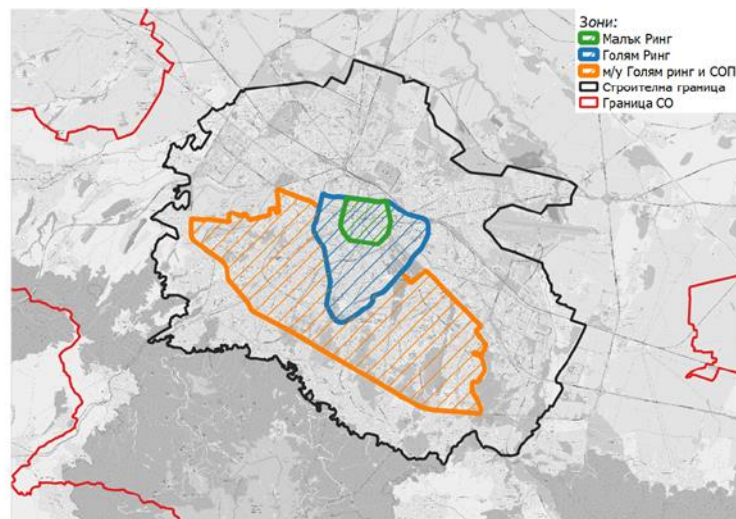
	<p>инвентаризация на емисиите от транспорта, по-плътни измервания на замърсяването допълващи официалните данни, както и ясно описани сценарии с техните по-изчерпателни допускания, широк набор от променливи и прецизно изведени параметри на сравнение, в т.ч. странични разходи асоциирани със здравето и загубата на живот. В тази връзка е належащо създаването на своеобразен център за върхови постижения в сферата на моделирането и оценката на качеството на въздуха с подкрепата на Столична община и с максимално оползотворяване на научно-експертния потенциал в София и България, а не демонстрирания до тук подход на поръчване на проучванията на доверени и безкритични консорциуми, отчасти анонимни и с ограничен опит. Въпросът предполага действие отвъд политическата конюнктура и обединяване на всички сили за решаването му.</p> <p>Конкретните предложения към така представения проект на наредба, мотивирани от горното включват:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Въвеждане на зона – град София в рамките на строителната граница на града; <input type="checkbox"/> Доразвитие на условията и разпоредбите в чл. 9, ал. 2, включително отговорностите в Столична община относно изходни данни, периодичност на актуализация, основания за промени в пространствения, времеви и технологичен обхват, подход и показатели за мониторинг и оценка, с допълнително приложение, което да обхване описанието на по-специфичните методи и показатели за мониторинг и оценка; <input type="checkbox"/> Ускоряване на ограниченията в чл. 11, ал.1, т 1 и 2, но и упоменаване в отделна алинея на задължението за разработване на план за действие от страна на Столична община за съпътстващите въвеждането на зоните мерки и стимули насочени към различни засегнати страни, като примерно ускоряване може да представлява следното: о За зона „Малък Ринг“ – вместо 2025 и 2028 година за Втора и Трета екологична група, ограниченията за тях да бъдат съответно към 2023 и 2025 година, а за 	<p>-Съгласно чл. 8, ал.2 от Наредбата „Създадените по реда на тази наредба зони с ниски емисии на вредни вещества подлежат на постоянен мониторинг и актуализация.“</p> <p>-Считаме, че предложението е предмет на оперативна работна организация от страна на СО и съответните направления и не е необходимо изрично да се урежда с разпоредбите на Наредбата.</p> <p>Съгласно чл. 8, ал.2 от Наредбата „Създадените по реда на тази наредба зони с ниски емисии на вредни вещества подлежат на постоянен мониторинг и</p>
--	--	---

		<p>Четвърта група към 2028 година о За зона „Голям Ринг“ – вместо 2025 и 2028 година за Първа и Втора екологична група, ограниченията за тях да бъдат съответно към 2023 и 2025 година, за Трета група към 2028 година и за Четвърта група към 2030 година о За зона „Град София“ – 2025 година да бъде начална за ограничаване на Първа екологична група, 2028 година за Втора екологична група, 2030 година за Трета екологична група, а 2032 за Четвърта екологична група.</p>		актуализация.“
11.	<p>Любо Георгиев, Председател на УС на Сдружение за градски политики</p>	<p>Качеството на атмосферния въздух (КАВ) е един от големите обществени проблеми на съвременните градове и София не е изключение. Въвеждането на зона с ниски емисии безспорно е действие насочено към подобряване на качеството на живота в града. Това разбира се е само един инструмент за въздействие върху КАВ, който трябва да се разглежда в комплект заедно с редица други цели и мерки - преминаване към чисти източници на енергия, повишаване на енергийната ефективност на редица градски системи, адаптиране към измененията в климата, насърчаване на физическата активност на гражданите и др.</p> <p>1. Публичност на процеса Процесът на създаване на наредба за зони за ниски емисии е от ключово значение, защото предопределя, както вида и качеството на самото съдържание, така и приемането на ограничителните мерки от обществото. Темата за качеството на въздуха и инструментите за влияние върху това качество трябваше да са предмет на публичен дебат, който да предхожда официалната публичната консултация по наредбата. Пътят с най-малко обществено съпротивление за въвеждане на НЕЗ минава именно през постигане</p>	<p>По ел. поща (Публикувано на 17.07.2022 г.)</p>	<p>С Решение №204/22.04.2021г. на Столичен общински съвет е приета „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026г.“ Приет е и ПДУЕК, които съдържат комплекс от мерки, изпълнението на които целят до подобряване на средата, условията и качеството на живот.</p> <p>1.Още на най- ранен етап при представянето на проекта на ПКАВ 21-26 г., заедно с всички приложения от №№1-15 е предоставено за обществен достъп и приложение № 14 “Мярка „Зони с ниски емисии по отношение на ФПЧ10, ФПЧ2.5 и NOx от транспорта, като се включат и емисиите на</p>

		<p>на висока степен на консенсус сред гражданите относно параметрите на зоната. Под публичност следва да се разбира не формирането и провеждането на експертни консултации, какъвто е форматът на Програмния съвет към Програмата за КАВ на СО, а целенасочена и професионално изработена информационна кампания, която включва реклама, ангажиране на разпознаваеми публични лица, въвличане на медии, различни по формат представяния и други. Такъв разговор и процес не се състоя, въпреки опитите на редица граждански организации и това увеличава риска от трудното прилагане на Наредбата, увеличаване на отпора и негативните реакции сред гражданите, както и потенциално протести срещу самата наредба.</p> <p>2. Аналитична част</p> <p>Със съжаление заключаваме, че аналитичният процес, водещ до определянето на обхвата и параметрите на зоните, също е съпроводстван от порочни практики. Що се отнася до ограничаването на замърсяващите автомобили обхватът на зоните е предварително определен единствено на база географски и пространствени характеристики без да се вземе предвид начина и динамиката на придвижване на гражданите. Оценката на Сдружение за градски политики, становище относно проект за наредба за НЕЗ 1 въздействието включва единствено потенциалната подмяна на автопарка, но не взема предвид страничното въздействие върху навиците на ползвателите на лични автомобили</p> <p>- промяна на маршрути, подбор на дестинации и др. Практиката показва, че тази изменена динамика на придвижването е много вероятно да доведе до нови места на концентрация на емисии особено в периферията на зоните. От анкета на СО, представена в мотивите към Наредбата, става ясно, че 60% от пътуванията в София са трудови,</p>	<p>ФПЧ от битово отопление“ в Столична община“, с което е зададена концептуалната рамка за обособяване на НЕЗ на територията на Столична община.</p> <p>В допълнение на гореизложеното проекта на Наредба беше предоставен за преглед, препоръки и коментари също още на най-ранен етап на членовете на постоянно действащ Програмен съвет към програми за управление на качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община, назначен със Заповед на Кмета на Столична община, както и на членовете на Постоянно действащ научен съвет, назначен със Заповед на Кмета на Столична община. На 20.05.2022 г. беше проведено заседание на програмния съвет, на което беше представен коригиран проект на Наредба в резултат получените становища и коментари до този момент, същият беше предоставен отново за преглед. В резултат постъпиха 15 броя становища. На следващо място, в изпълнение на чл. 26, ал. 3 и ал. 4 от ЗНА и разпоредбите на Наредбата за провеждане на обществени консултации на територията на Столична община, проектът на Наредба, заедно с Мотивите към нея, Доклад и Частична</p>
--	--	---	---

		<p>„осъществявани“ най-вече чрез автомобил, същевременно 60% от анкетираните отговарят, че ще търсят обходни маршрути с колата си, а други 16% няма да бъдат ограничени от НЕЗ. Заключение, че 76% смятат да продължат да ползват по един или друг начин същите автомобили, както и в момента.</p> <p>Тъй като зоните заемат относително малък дял от територията на града съществува опасност общият обем емисии да остане непроменен, но за сметка на това да се наблюдава концентриране в нови „горещи“ точки, основно за сметка на живущите и работещите в периферните на НЕЗ територии. Понеже ефектът върху трафика извън предложените зони не е изследван, няма как да се оцени дали това преразпределяне на емисиите би имало нетно позитивен или негативен ефект. Прогнозното население към 2030 в предложените малък и голям ринг представлява съответно 3,5% и 14,5% от населението на града, докато в зоната южно между предложението голям ринг и софийския околоръстен път живее 38,8% от населението. Имайки предвид, че това е и зоната с най-гъста улична мрежа след центъра на София и факта, че голяма част от инвестициите в улична инфраструктура са насочени именно там (напр. бул. Т.Каблешков, бул. Ф.Кутев), може да се очаква, че голяма част от пътуванията, избягващи НЕЗ, ще се концентрират именно в тази зона.</p>	<p>предварителна оценка на въздействието (приложения към Доклада до СОС), беше публикуван за обществен достъп на портала за обществени консултации на СО за периода от 16.06.20220 г; до 16.07.2022 г., включително.</p> <p>В резултат постъпиха общо 12 броя писмени мнения/предложения/коментар и от заинтересовани страни. Същите бяха публикувани на Единния портал за обществени консултации на СО във вида, в който са постъпили.</p> <p>2. Така определената зона съответства на определената от проучването на трафика през ЦГЧ от „Доклад по направление транспорт-транзитен трафик през централната градска част“ за Визия за София и на предложението в Плана за устойчива градска мобилност 2019-2035г. за значително намаляване на транзитния трафик през ЦГЧ, което да доведе и до намаляване и разсредоточаване на интензивния трафик по довеждащите пътни артерии към ЦГЧ и на вредните емисии в атмосферния въздух. Изпълнението на мярката е във връзка с приложение №14 към „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична</p>
--	--	---	--

зона	площ			население (прогноза 2030) ¹			улична мрежа		
	km ²	дял София	дял СО	брой	дял София	дял СО	km	дял София	дял СО
малък ринг	3,45	1,6%	0,3%	45985	3,5%	3,2%	96,32	3,1%	1,6%
голям ринг	17,14	8,2%	1,3%	192 251	14,5%	13,5%	438,77	14,3%	7,1%
м/у голям ринг и СОП	50,14	23,9%	3,7%	513652	38,8%	36,0%	840,14	27,3%	13,6%
София (строителна граница)	209,55	100,0%	15,6%	1 324 270	100,0%	92,9%	3072,16	100,0%	49,8%
Столична община	1341,59	-	100,0%	142 5740	-	100,0%	6167,48	-	100,0%



Като заключение от горните наблюдения може да се каже, че цялостният ефект не е оценен пълноценно и не е предвидено да бъде оценяван, така че да се прецени дали НЕЗ функционира ефективно. Няма и база за оценка на обема спестени емисии и общото въздействие върху локалното и фоновото замърсяване и здравните ефекти върху гражданите.

3. Синхронизация с други мерки
 Както споменахме и по-горе, въвеждането на ЗНЕ е един от многото

община за периода 2021-2026“ (ПКАВ 2021-2026 г.), приетата с Решение № 204/22.04.2021г. на Столичния общински съвет. Съгласно чл. 8 ал.2 „Създадените по реда на тази наредба зони с ниски емисии на вредни вещества подлежат на постоянен мониторинг и актуализация.“.

3. Не съдържа конкретни предложения във връзка с разпоредбите на Наредбата.

Мярката въвеждане на зони с ниски емисии не следва да се разглежда изолирано, тъй като тя е част от плана за действие с мерки (Приложение №15) към ПКАВ 2021-2026 г.

		<p>инструменти, влияещи върху качеството на живота в града и е важно той да бъде разглеждан в контекста на други действия, които предприемат общината, държавата, или големи инвеститори. Следва да се обърне внимание на оптимизацията на градския транспорт, за да има възможност да се даде удобна алтернатива на шофьорите, които избера да намалят ползването на автомобили. Трябва да се включат мерките свързани с активно придвижване особено за кратки пътувания (под 3км), споделено пътуване, училищни автобуси, такива каквито са заложи в Плана за устойчива градска мобилност, приет преди вече няколко години. Логично е етапите на въвеждане на ограниченията да бъдат синхронизирани със инвестиционната програма не само на общината, но и на експлоатационните дружества и големите строителни проекти, така че необходимите алтернативи да бъдат осигурени своевременно. За тази цел е нужно да бъдат изяснени Сдружение за градски политики, становище относно проект за наредба за НЕЗ 3 основните потоци на придвижване в града като обем, характер и съответно потенциал за прехвърляне към по-устойчиви форми на транспорт - анализ, който не е проведен преди предлагането на наредбата. Вероятно поради тази липса на познание към момента СО не се ангажира с промяна на транспортните схеми на градския транспорт в НЕЗ, а това би била една от най-логичните първи стъпки, които общината би предприела при въвеждането на НЕЗ. Обръщаме внимание и на факта, че зоната за ниски емисии не адресира директно друг съществен проблем - завишеното време за пътуване и прекомерното обсебване на пространството в центъра с площи, единствено предназначени за</p>		
--	--	--	--	--

	<p>движение и съхранение на автомобили. Влошеното качество на градската среда е тежест за обществото - освен неизмеримата щета, свързана с загуба на човешки животи, може да бъде изразено и в чисто финансовото бреме, което създава за здравната система. По същия начин ежедневната загуба на време в задръствания коства време, което иначе може да бъде инвестирано в продуктивна дейност, а препълнените с коли улици и обществени пространства ограничават икономическия потенциал на съответните зони. В този ред на мисли съществуват и други инструменти, които макар и косвено биха адресирали тези проблеми заедно с проблема с емисиите от автомобилния трафик. Пример за такива са:</p> <ul style="list-style-type: none"> • въвеждане на такса задръстване в най-натоварените зони и часове; • обособяване и контрол на товаро-разтоварни места за доставки; • регулиране на пространството, отделено за паркиране / редуциране на уличното паркиране за сметка на други дейност; • въвеждане на адаптивна цена за паркиране, съобразена с нивото на търсене на паркоместа и др. <p>В заключение смятаме, че въвеждането на НЕЗ е стъпка в правилната посока, но тя остава малка и изолирана. Отчитаме поредица от пропуски по няколко аспекта:</p> <ul style="list-style-type: none"> • подхода за определяне на НЕЗ; • измерването на очаквания ефект от въвеждането на НЕЗ; • обвързването с други мерки; • въвличането и информирането на обществото; • засягането на други проблеми, свързани с изключително високата моторизация на населението в София. <p>Очакваме въвеждането на НЕЗ като изолирана мярка да има частичен положителен ефект, но предвид горните аргументи виждаме и потенциални негативни ефекти. Смятаме, че СО следва да осъществява много по-решителна транспортна политика,</p>		
--	--	--	--

		<p>която не засяга само въпроса с въздуха, а цели да пренесе цената на страничните ефекти от ползването на личен автомобил (шум, мръсен въздух, заето пространство, загубено време в задръстване, риск от произшествия) върху тези, които ги причиняват. Както и при политиката за управление на отпадъците, и при тази за транспорта трябва да важи правилото, че замърсителят следва да плаща. Предложените в наредбата за НЕЗ действия работят единствено в посока на ограничаването на колите в пикови и/или критични Сдружение за градски политики, становище относно проект за наредба за НЕЗ 4 моменти и това решава само една от крайностите - силно замърсения въздух. За съжаление не виждаме системно решение. Такова би било въвеждането на такса за ползване на автомобил в града (някаква форма на congestion charge), с която се цели решаването по интегриран начин на поредица от проблеми - КАВ, шума, липсата на места за паркиране, както и безразборното и нерегламентирано паркине, неефективното използване на уличното пространство, ниското ниво на пътна безопасност, ниската ефективност на придвижване и други. Текстът е подготвен от Цветан Колев и редактиран от членове на екипа на Сдружение за градски политики.</p>		
12.	<p>Иво Делин, председател на УС на Сдружение „Велоеволюция“</p>	<p>Сдружение „Велоеволюция“ изразява становище ПРОТИВ приемането на Наредба за създаване на зони с ниски емисии в предложения вид поради следните съображения:</p> <p>1. Липсват съпътстващи подробни анализи към публикуваните доклад и мотиви сред документите по обществената консултация. Липсват разработени сценарии с различни подходи, етапи и т.н. за въвеждане на ЗНЕ. Гражданите не могат да си съставят обективно мнение за</p>	<p>По ел. поща</p> <p>(Публикувано на 18.07.2022 г.)</p>	<p>1.В изпълнение на чл. 26, ал. 3 и ал. 4 от ЗНА и разпоредбите на Наредбата за провеждане на обществени консултации на територията на Столична община, проектът на Наредба,</p>

	<p>целите и очакваните ефекти от ЗНЕ, като напр. колко и какви емисии се цели да бъдат спестени, какъв ще е очакваният ефект върху трафика във и извън ЗНЕ, и др.</p> <p>2. Липсва информация за съпътстващи политики и мерки, които Столична община следва да приложи при прилагането на предложената наредба, в това число: стимулиране избора на алтернативни на автомобилите средства за транспорт, контрол на неправомерно паркиране на автомобили в съседните квартали на зоната с ниски емисии (ЗНЕ), активна комуникационна кампания и др. Нито в мотивите, нито в доклада има информация за ясни инвестиционни планове за такива мерки в засегнатите зони и отвъд тях относно пешеходен, велосипеден, градски транспорт, споделено пътуване и т.н. Гражданите не биха могли да си съставят мнение за влиянието на ЗНЕ в засегнатите зони и съседните им квартали, като например твърде вероятен недостатъчен контрол върху неправомерно паркиране и негативите от него водещи до блокиране на тротоари, спирки на градския транспорт и велосипедна инфраструктура, разрушаване на настилките на тротоари и велосипедна инфраструктура, конфликти и произшествия поради стремежа на засегнати граждани да оставят автомобилите си близо до ЗНЕ.</p> <p>1</p> <p>3. Твърде кратък е предвиденият срок на действие на ЗНЕ - период от едва 3 месеца от началото на месец декември до края на месец февруари. При липса на допълнителни стимули и мерки, това не би довело до трайна промяна нагласите и навиците за придвижване на гражданите към по-малко използване на замърсяващи автомобили. Пропусък е и липсата на амбиция за постепенно увеличаване на срока на действие, за да бъде ЗНЕ целогодишна. Това допълнително ще води до объркване на гражданите кога е в сила действието на ЗНЕ и в крайна</p>	<p>заедно с Мотивите към нея, Доклад и Частична предварителна оценка на въздействието (приложения към Доклада до СОС), беше публикуван за обществен достъп на портала за обществени консултации на СО.</p> <p>2. съпътстващите политики и мерки, както и информация за инвестиционни планове за такива мерки не са предмет на Наредбата.</p> <p>3. Трите месеца, през които е предвидено да се въведе ограничение за МПС са такива с най-често превишаване на допустимите норми, поради което вниманието е насочено към този период от годината. Въздействието на ограниченията върху допустимите параметри на замърсяване във въведените зони е под постоянно наблюдение и ако бъдат установени, че въведените мерки са излишни или ненужни това ще доведе до промяна в режима. Проведените до този момент изследвания обаче показват, че това е периодът от време, когато се надвишават въведените норми за допустимо замърсяване на атмосферния въздух. В допълнение измерените концентрации от станциите на</p>
--	--	---

		<p>сметка може да се засили неблагоприятно въздействие върху граничните квартали на ЗНЕ с натиск върху паркирането по площи предназначени за велосипедисти и пешеходци. С това очакваме обезкуражаване на велосипедното и пешеходно придвижване, което е точно обратното на целите на ЗНЕ и добрите практики в Европа.</p> <p>4. Твърде малък обхват предвиден в наредбата за ЗНЕ относно транспорта само в центъра на града. Тя се предвижда да обхваща две зони – малък и голям ринг – разположени в централната част на града. Липсват обосновка и мотиви защо и как е определен този обхват, не са публикувани анализи за това. Пропуск е липсата на амбиция за постепенно увеличаване на териториалния обхват на действие, за да бъде ЗНЕ приложима и за други места със значимо замърсяване на въздуха заради автомобилен трафик. При липса на достатъчно мерки и действия за контрол върху неправомерното паркиране в съседни на ЗНЕ квартали, това само би довело до още замърсяване и неблагоприятни ефекти върху периферията на центъра на София и самата централна зона.</p> <p>5. Пропуснатата е възможността за широка публична дискусия преди приемането на наредбата. Гражданите на столицата не са добре запознати с предстоящото въвеждане на ЗНЕ – защо, с какви цели, с какви мерки, колко и кои граждани биха били засегнати. Възможността за гражданско участие при определяне на параметрите на ЗНЕ е ограничена само до настоящата обществена консултация. Този подход не е достатъчен и може да доведе до гражданска съпротива за иначе необходима мярка като ЗНЕ.</p>	<p>ИАОС, показват ясно изразена сезонност на завишени нива на ФПЧ през първо и четвърто тримесечие на годината, като преобладаващо високи нива се регистрират през периода м. декември – м. февруари.</p> <p>4. Така определената зона съответства на определената от проучването на трафика през ЦГЧ от „Доклад по направление транспорт-транзитен трафик през централната градска част“ за Визия за София и на предложението в Плана за устойчива градска мобилност 2019-2035г. за значително намаляване на транзитния трафик през ЦГЧ, което да доведе и до намаляване и разсредоточаване на интензивния трафик по довеждащите пътни артерии към ЦГЧ и на вредните емисии в атмосферния въздух. Изпълнението на мярката е във връзка с приложение №14 към „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“ (ПКАВ 2021-2026 г.), приетата с Решение № 204/22.04.2021г. на Столичния общински съвет. Съгласно чл. 8 ал.2 „Създадените по реда на тази наредба зони с ниски емисии на вредни вещества подлежат на</p>
--	--	--	---

			<p>постоянен мониторинг и актуализация.“.</p> <p>5. 1.Още на най- ранен етап при представянето на проекта на ПКАВ 21-26 г., заедно с всички приложения от №№1-15 е предоставено за обществен достъп и приложение № 14 “Мярка „Зони с ниски емисии по отношение на ФПЧ10, ФПЧ2.5 и NOx от транспорта, като се включат и емисиите на ФПЧ от битово отопление“ в Столична община“, с което е зададена концептуалната рамка за обособяване на НЕЗ на територията на Столична община.</p> <p>В допълнение на гореизложеното проекта на Наредба беше предоставен за преглед, препоръки и коментари също още на най-ранен етап на членовете на постоянно действащ Програмен съвет към програми за управление на качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община, назначен със Заповед на Кмета на Столична община, както и на членовете на Постоянно действащ научен съвет, назначен със Заповед на Кмета на Столична община. На 20.05.2022 г. беше проведено заседание на програмния съвет, на което беше представен коригиран проект на Наредба в резултат получените становища</p>
--	--	--	---

			<p>и коментари до този момент, същият беше предоставен отново за преглед. В резултат постъпиха 15 броя становища.</p> <p>На следващо място, в изпълнение на чл. 26, ал. 3 и ал. 4 от ЗНА и разпоредбите на Наредбата за провеждане на обществени консултации на територията на Столична община, проектът на Наредба, заедно с Мотивите към нея, Доклад и Частична предварителна оценка на въздействието (приложения към Доклада до СОС), беше публикуван за обществен достъп на портала за обществени консултации на СО за периода от 16.06.20220 г; до 16.07.2022 г., включително.</p> <p>В резултат постъпиха общо 12 броя писмени мнения/предложения/коментар и от заинтересовани страни. Същите бяха публикувани на Единния портал за обществени консултации на СО във вида, в който са постъпили.</p>
--	--	--	--

19.07.2022 г.