

ДО
ЗАФИР ЗАРКОВ,
ПРОШКО ПРОШКОВ,
КАРЛОС КОНТРЕРА,
БОРИС БОНЕВ –
общински съветници
СОС

НА ВНИМАНИЕТО НА:
ИВАНКА БЛАНОВА –
старши експерт в
дирекция „Секретариат на СОС“

СТАНОВИЩЕ

От: Симеон Ставрев и Михаил Паргов – общински съветници от КП „Демократична България – обединение“ в Столичен общински съвет и **Виктор Чаушев –** експерт в Постоянната комисия по „транспорт и пътна безопасност“ в Столичен общински съвет

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

УВАЖАЕМИ ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

Предлагаме на Вашето внимание становището на общинските съветници от политическа група "Демократична България – обединение" по така обсъждания проект на Наредба. Постарали сме се да обосновем всяка една предложена от нас промяна и се надяваме, че по този начин ще подобрим проекта.

1. § 15. В чл. 20 се правят следните изменения и допълнения:

ПРОЕКТ НА ТЕКСТ ОТ ВНОСИТЕЛИТЕ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ПРОМЯНА
Чл. 20. (1) "Център за градска мобилност" ЕАД има изключителните права да издава, зарежда и продава превозни документи за пътуване с обществения градски транспорт в Столична община.	Чл. 20. (1) "Център за градска мобилност" ЕАД има изключителните права да издава, зарежда и продава превозни документи за пътуване с обществения градски транспорт в Столична община. Издаването,



	валидирането и отчитането на превозен документ се удостоверява чрез предоставянето от страна на „ЦГМ“ ЕАД на уникален идентификатор на превозен документ, издаден от Системата за електронно таксуване на „ЦГМ“ ЕАД.
--	---

Мотиви:

Понастоящем липсва изрична гаранция, че ЦГМ има изключителните права да издава, зарежда и продава превозни документи, тъй като не е посочен начинът за техническо осигуряване на тази гаранция. При липсата на такъв пояснителен текст от техническо естество остават възможни следните хипотези:

А. Без такъв уникален идентификатор, всеки търговец може да издава превозни документи, за които ЦГМ да не знае или да издава превозни документи, за които ЦГМ да разбира чак когато те бъдат валидирани на валидатор от тикет системата на „ЦГМ“ ЕАД, и ЦГМ няма контрол колко превозни документа действително се издават и продават, както и на каква цена. Трябва да се има предвид, че „ЦГМ“ ЕАД е законово отговорен за точното отчитане на продажбите пред НАП и евентуалното наличие на превозни документи, за които не се знае или се узнава чак в момента на тяхната валидация, прави „ЦГМ“ ЕАД потенциален закононарушител. Ще илюстрираме със следния пример:

Организатор на концерт на известен изпълнител е пропуснал да номерира билетите за вход. Билетите са без места, защото концертът е на стадион. Освен това е позволил на дистрибутори-търговци да продават билети за концерта, срещу комисионна, като е позволил те да издават самите ценни образци (билети). Освен това, организаторът е позволил 40 % от входовете на зрителите да се контролират от тези дистрибутори и да проверяват кой влиза. Дали по този начин финансовият интерес на организатор е защитен? Като се добави това, че в настоящия случай „ЦГМ“ ЕАД оперира с обществени средства, контролът на приходите става още по-важно да е точен. Към настоящия момент съществуват и други издатели и търговци на превозни документи – „Метрополитен“ ЕАД и MPASS („Тикси“ АД), които не използват уникален идентификатор на „ЦГМ“ ЕАД и съответно, няма автоматичен неманипулируем контрол в момента на издаване, валидиране и отчитане на превозните документи.

Липсата на такъв технически конкретен текст води до опасност за злоупотреби от съществуване на паралелни системи, за които „ЦГМ“ ЕАД не знае. Дори и в момента, без „ЦГМ“ ЕАД да е издал и продал тридневни карти „Sofia Pass“, през март, април, и май 2022 се наблюдават отчетени от „Метрополитен“ ЕАД влизания с карти „Sofia Pass“.

Б. Възможни остават злоупотреби от дистрибутори-търговци, които неправомерно издават превозни документи и получават плащания, а не отчитат извършване на продажби на превозни документи, или в обратния случай - да предоставят информация за продаден превозен документ, за да може да бъде



валидиран, когато всъщност продажба няма. Всичко това води до слаб контрол на “гратиса” и корупция на системно ниво. Това донякъде обезсмисля въвеждането на единна билетна система.

2. § 5. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения:

ПРОЕКТ НА ТЕКСТ ОТ ВНОСИТЕЛИТЕ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ПРОМЯНА
“Чл. 7. (3) Краткосрочните превозни документи на хартиен носител – ценен образец, се отпечатват съгласно Наредба за условията и реда за отпечатване и контрол върху ценни книжа (Приета с ПМС № 289 от 30.11.1994 г.)”	“ Чл. 7. (3) Краткосрочните превозни документи на хартиен носител – ценен образец, се отпечатват съгласно Наредба за условията и реда за отпечатване и контрол върху ценни книжа (Приета с ПМС № 289 от 30.11.1994 г.)”. Краткосрочните превозни документи - ценен образец, подлежат на задължителна активация в системата за електронно таксуване на “Център за градска мобилност” ЕАД при продажба.

Мотиви:

Текстът се прецизира допълнително, като се указва, че тези документи подлежат на активиране в системата за електронно таксуване на „ЦГМ“ ЕАД, съгласно мотивираното в предходната точка. Така и съществуващите автомати за билети в метрото ще бъдат изцяло интегрирани в системата и продажбите от тях ще се отчитат. В момента няма данни за продажбите от тях в системата за електронно таксуване на „ЦГМ“ ЕАД. Незаписването на този текст оставя възможност тези автомати отново да останат извън системата.

3. § 9. В чл. 11 се правят следните изменения и допълнения:

Нова ал. 16

ПРОЕКТ НА ТЕКСТ ОТ ВНОСИТЕЛИТЕ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ПРОМЯНА
(16) Билет за еднократно пътуване без прекачване е превозен документ на хартиен носител – фискален документ, който се издава от каси извън превозно средство или извън метростанция и следва да бъде валидиран в срок до 60 минути от неговото отпечатване. Билетът съдържа информация за час и дата на отпечатване, цена и системен уникален идентификационен номер.	(16) Билет за еднократно пътуване без прекачване е превозен документ на хартиен носител – фискален документ или ценен образец , който се издава от каси извън превозно средство или извън метростанция и следва да бъде валидиран в срок до 60 минути от неговата продажба . Билетът-ценен образец и билетът-фискален документ



съдържат минимум цена и системен
уникален идентификационен номер.

Мотиви:

Текстът се прецизира така, че да се отнася както за билетът-фискален документ, така и за билетът-ценен образец. Не е необходимо задължително отпечатването на час и дата, тъй като тази информация се съдържа в уникалния идентификационен номер, а от друга страна – отпечатването ѝ върху ценните образци не е технически възможно към момента. Ако текстът остане по този начин, ще е необходимо изразходването на допълнителен финансов ресурс за подмяна на хардуерно оборудване-принтери в „ЦГМ“ ЕАД. С оглед на това, че ползването на ценни образци ще намалява все повече, не смятаме, че е оправдано изхарчването на допълнителни средства за нови принтери само за да може да се печата допълнително дата и час.

4. § 9. В чл. 11 се правят следните изменения и допълнения:

Нови ал. 7 и 8

ПРОЕКТ НА ТЕКСТ ОТ ВНОСИТЕЛИТЕ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ПРОМЯНА
<p>(7) Билет 30 плюс е краткосрочен превозен документ на електронен носител или PAYG, при условията на тази наредба, за пътуване с прекачвания, позволяващ неограничен брой прекачвания в рамките на 30 минути след неговата първоначална валидация. Последната извършена валидация в рамките на 30 минути предоставя възможност пътникът да завърши своето валидирано пътуване без ограничение във времето. Билетът не може да се комбинира на един и същ електронен носител с билет 60 плюс.</p> <p>(8) Билет 60 плюс е краткосрочен превозен документ на електронен или PAYG носител, при условията на тази наредба, за пътуване с прекачвания, позволяващ неограничен брой прекачвания в рамките на 60 минути след неговата първоначална валидация. Последната извършена валидация в рамките на 60 минути предоставя възможност пътникът да завърши своето валидирано пътуване</p>	<p>(7) Билет 30 плюс е краткосрочен превозен документ на електронен носител или PAYG, при условията на тази наредба, за пътуване с прекачвания, позволяващ неограничен брой прекачвания в рамките на 30 минути след неговата първоначална валидация. Последната извършена валидация в рамките на 30 минути предоставя възможност пътникът да завърши своето валидирано пътуване без ограничение във времето. Билетът не може да се комбинира на един и същ електронен носител с билет 60 плюс. Билетът се отнася за преносителя му и важи само за един пътник.</p> <p>(8) Билет 60 плюс е краткосрочен превозен документ на електронен или PAYG носител, при условията на тази наредба, за пътуване с прекачвания, позволяващ неограничен брой прекачвания в рамките на 60 минути след неговата първоначална валидация. Последната извършена валидация в рамките на 60 минути</p>



без ограничение във времето. Билетът не може да се комбинира на един и същ електронен носител с билет 30 плюс. Билет 60 плюс, издаден на PAYG важи само за зелен транспорт при поискване.	предоставя възможност пътникът да завърши своето валидирано пътуване без ограничение във времето. Билетът не може да се комбинира на един и същ електронен носител с билет 30 плюс. Билет 60 плюс, издаден на PAYG важи само за зелен транспорт при поискване. Билетът се отнася за преносителя му и важи само за един пътник.
---	---

Мотиви:

Пояснение на текста и улеснение за пътниците. Това е упоменато по-нататък, чак в чл. 20.

5. § 5. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения:

Нова ал. (4)

ПРОЕКТ НА ТЕКСТ ОТ ВНОСИТЕЛИТЕ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ПРОМЯНА
“(4) Превозни документи на хартиен носител – фискален документ, се издават от устройства за отпечатване на хартиени превозни документи или от автоматите за продажба на превозни документи, управлявани от издателите на превозни документи при условия, определени в настоящата наредба, като същите са документ, доказващ продажбата им, съгласно фискалната нормативна уредба.”	“(4) Превозни документи на хартиен носител – фискален документ, се издават от устройства за отпечатване на хартиени превозни документи или от автоматите за продажба на превозни документи, управлявани от издателите издателя на превозни документи при условия, определени в настоящата наредба, като същите са документ, доказващ продажбата им, съгласно фискалната нормативна уредба.”

Мотиви:

Издателят е само един в проекта на Наредба – „Център за градска мобилност“ ЕАД.

6. § 44, ал. (2)

ПРОЕКТ НА ТЕКСТ ОТ ВНОСИТЕЛИТЕ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ПРОМЯНА
„(2) Съществуващата електронна карта за еднократно пътуване по т. 1.10 от Приложение № 2, актуално към последна редакция в сила от 30.07.2021	„(2) Съществуващата електронна карта за еднократно пътуване по т. 1.10 от Приложение № 2, актуално към последна редакция в сила от 30.07.2021 г. на Наредбата се трансформира в



г. на Наредбата се трансформира в Билет 30 плюс или Билет 60 плюс.“

Билет 30 плюс от 01.01.2023 г. или **Билет 60 плюс.**“

Мотиви:

Става въпрос за „Електронна карта за еднократно пътуване“ (т. 1.10 от Приложение № 2). Към настоящия момент „ЦГМ“ ЕАД не е издател на такава електронна карта. Издател е единствено „Тикси“ АД през приложението MPASS. В приложението има 2 опции – „Карта за еднократно пътуване с метро“ и „Карта за еднократно пътуване с наземен транспорт“. И двете се продават на цена от 1,60 лева, съгласно действащата тарифа. В проекта на нова тарифа се предвижда срещу 1,60 лева да се закупува билет 30 плюс. Посоченият срок – 01.01.2023 г. произтича от записаното в предходния параграф 43.

7. § 9. В чл. 11 се правят следните изменения и допълнения:

ПРОЕКТ НА ТЕКСТ ОТ ВНОСИТЕЛИТЕ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ПРОМЯНА
<p>“(1) Превозният документ е редовен след:</p> <ol style="list-style-type: none">валидация в наземно превозно средство на най-близко разположените валидатори, веднага след качване или на валидаторите, разположени на бариерите за вход към платената зона на метростанцията;издаването на превозен документ на хартиен носител – фискален документ, като не е необходимо допълнително валидиране (валидира се в момента на отпечатването му).”	<p>„(1) Превозният документ е редовен след:</p> <ol style="list-style-type: none">валидация от пътника в наземно превозно средство, веднага след качване, на най-близко разположените валидатори, или отдалечено за дългосрочни превозни документи, чрез системата за електронно таксуване на “Център за градска мобилност” ЕАД.валидация от пътника на валидаторите, разположени на бариерите за вход към платената зона на метростанцията;без допълнително валидиране (валидира се в момента на издаването му), за превозен документ “билет за еднократно пътуване, продаван от водача, на хартиен носител - фискален документ”.

Мотиви:

Посочва се изрично, че валидирането е отговорност на пътника (липсва такъв текст в наредбата).

Въвежда се опция за бъдеща валидация през приложение, като целта е да не е необходимо задължително да се достъпва физически валидатор когато пътникът пътува с валиден дългосрочен превозен документ. Беше коментирано на



заседанията при изготвянето на проектните текстове, че отдалеченото валидиране е възможно и удачно да се приложи за дългосрочни превозни документи в случаите, когато пътникът е заредил своя дългосрочен превозен документ на приложение, а не на пластика. Съответно – не е необходимо физически да се достъпва валидатор от този пътник, за да се валидира. Приложението ще идентифицира пътника, че се е качил в конкретно превозно средство през конкретен маршрут, чрез функциите на неговия смартфон. Така пътникът с едно докосване ще потвърждава, че се намира в градския транспорт и съответно – валидира своя дългосрочен превозен документ. Мярката е насочена към притежателите на смартфони.

Останалите предложения са направени с цел да се прецизират текстовете.

8. § 9. В чл. 11 се правят следните изменения и допълнения:

Нова ал. 9

ПРОЕКТ НА ТЕКСТ ОТ ВНОСИТЕЛИТЕ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ПРОМЯНА
<p>(9) Дневна карта с агрегация е превозен документ, валиден само за един пътник, ползващ един и същ PAYG носител до 24:00 ч. на съответния календарен ден. Превозният документ се издава автоматично без предварителна регистрация при пътувания и успешни валидации на носителя, осъществени след таксувани 2 билета 30 плюс със същия носител и е валидна за всяко следващо пътуване, регистрирано с успешна валидация в рамките на календарния ден, при условията на настоящата наредба. Дневната карта с агрегация не предоставя възможност за пътуване с нощния транспорт.</p>	<p>(9) Дневна карта с агрегация е превозен документ, валиден само за един пътник, ползващ един и същ PAYG носител до 24:00 ч. на съответния календарен ден. Превозният документ се издава автоматично без предварителна регистрация при пътувания и успешни валидации на носителя, осъществени след таксувани 2 билета 30 плюс със същия носител и е валидна за всяко следващо пътуване, регистрирано с успешна валидация в рамките на календарния ден, при условията на настоящата наредба. При пътуване със зелен транспорт при поискване, таксуваният билет 60 плюс влиза в сумата за дневна агрегация без да увеличава цената на Дневната карта с агрегация. Дневната карта с агрегация не предоставя възможност за пътуване с нощния транспорт.</p>

Мотиви:

Прецизира се текста, във връзка с пускането на зеления транспорт при поискване.

9. § 59 Приложение № 2 „ЦЕНИ ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ПАРКИНГИ, ПРЕДЛАГАЩИ УСЛУГАТА „ПАРКИРАЙ И ПЪТУВАЙ“



ПРОЕКТ НА ТЕКСТ ОТ ВНОСИТЕЛИТЕ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ПРОМЯНА
<p>В таблицата в най-дясна колона: Тарифа 1: „0,50 лв. на час за всеки следващ час до ХХ часа...“</p> <p>Тарифа 2: „безплатно, от ХХ до УУ часа...“</p> <p>„0,50 лв. на час за всеки следващ час след ХХХ часа..“</p> <p>„безплатно в рамките на работното време на метрото.“</p>	<p>„0,50 лв. на час за всеки следващ час до края на работното време на паркинга“</p> <p>„безплатно, в рамките на работното време на паркинга“</p> <p>„0,50 лв. на час за всеки следващ час след края на работното време на паркинга“</p> <p>„безплатно в рамките на работното време на паркинга.“</p>

Мотиви:

Прецизира се текста, във връзка с технически пропуски на Вносителите.

10. § 59 Приложение № 2 „ЦЕНИ ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ПАРКИНГИ, ПРЕДЛАГАЩИ УСЛУГАТА „ПАРКИРАЙ И ПЪТУВАЙ“

ПРОЕКТ НА ТЕКСТ ОТ ВНОСИТЕЛИТЕ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ПРОМЯНА
<p>Цените за почасово паркиране на МПС без ползване на обществения транспорт от водачите на МПС, както и цените на абонаментно паркиране (седмично, месечно, шестмесечно и годишно) на паркингите - собственост на „Център за градска мобилност“ ЕАД или за които паркинги в полза на дружеството е учредено вещно право, се определят от дружеството.</p> <p>Цените за почасово паркиране на МПС без ползване на обществения транспорт от водачите на МПС, както и цените на абонаментно паркиране (седмично, месечно, шестмесечно и годишно) на паркингите - собственост на „Център за градска мобилност“ ЕАД</p>	<p>Цените за почасово паркиране на МПС без ползване на обществения транспорт от водачите на МПС, както и цените на абонаментно паркиране (седмично, месечно, шестмесечно и годишно) на паркингите - собственост на „Център за градска мобилност“ ЕАД или за които паркинги в полза на дружеството е учредено вещно право, се определят от дружеството.</p> <p>Цените за почасово паркиране на МПС без ползване на обществения транспорт от водачите на МПС, както и цените на абонаментно паркиране (седмично, месечно, шестмесечно и годишно) на паркингите - собственост на „Център за градска</p>



или за които паркинги в полза на дружеството е учредено вещно право, се определят от дружеството.

~~мобилност“ ЕАД или за които паркинги в полза на дружеството е учредено вещно право, се определят от дружеството.~~

Мотиви:

Текстът е повторен два пъти еднакво. Техническа грешка.

11. В проекта на решение, Приложение 1 липсва (§ 57). Погрешно таблицата от него вероятно е поставена като Приложение 2. Приложение 2 „ОБРАЗЦИ НА ПРЕВОЗНИТЕ ДОКУМЕНТИ ЗА ПЪТУВАНЕ С ОБЩЕСТВЕНИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА ТЕРИТОРИЯТА НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА“ липсва в проекта на решение.

12. В посочените III. ФИНАНСОВИ И ДРУГИ СРЕДСТВА, НЕОБХОДИМИ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА НОВАТА УРЕДБА съществува таблица „АБОНАМЕНТНИ КАРТИ ПО РЕДОВНА ТАРИФА (на електронен носител)“, която трябва да намери отражение в несъществуващото Приложение 2. В нея предлагаме прецизиране:

ПРОЕКТ НА ТЕКСТ ОТ ВНОСИТЕЛИТЕ	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ПРОМЯНА
Годишна /дванадесет месеца/ карта за всички линии на вноски (вкл. нощен транспорт): <ul style="list-style-type: none">• 1-ва вноска (3 месеца);• 2-ра вноска (3 месеца);• 3-та вноска (6 месеца).	Годишна /дванадесет месеца/ карта за всички линии на вноски (вкл. нощен транспорт): <ul style="list-style-type: none">• 1-ва вноска (първоначална, с валидност от 3 месеца);• 2-ра вноска (до 3 месеца след първоначалната, с валидност от 3 месеца);• 3-та вноска (до 6 месеца след първоначалната, с валидност от 6 месеца).

Мотиви:

Прецизиране на текстовете, с цел – максимална яснота за пътниците.

В заключение:

Вярваме, че предложените промени ще изяснят и подобрят така предложените нови текстове на Наредбата. Заявяваме, че при пълното им отразяване, бихме подкрепили така предложенния проект на Наредба.

София

24.06.2022 г.



**Демократична
България**

ОБЕДИНЕНИЕ

С уважение,
Симеон Ставрев,
Михаил Паргов,
Виктор Чаушев