

## Обобщена справка

за постъпилите предложения и становища по публикуван проект

на Наредба за реда и условията за пътуване с обществен градски транспорт на територията на Столична община

Вносител	Становище	Приема се /не се приема
<p>1. Становище с вх. № СОА18-ВК66-1370/3/16.03.18г. от Любомир Симеонов Секулов</p>	<p>1. В Наредбата в ДР да се дефинира ново понятие „Електрически автотранспорт“</p> <p>2. В член 1 от съществуващата Наредба да бъде изменен и допълнен по следния начин: „Настоящата Наредба определя правилата , условията и цените за пътуване с превозни средства на обществения градски транспорт на територията на Столична община ( електробусен, трамваен , тролейбусен, автобусен и метрополитен), както и цените за ползване на паркингите и гаражите.“</p>	<p>1. Предложението не се приема.</p> <p>Наредбата е подзаконов нормативен акт, който няма за цел да дефинира изчерпателно видовете обществен транспорт. В наредбата е въведено понятието „превозно средство“, в което попада и електробусът като вид автобус.</p> <p>2. Предложението се приема частично и не се приема в частта за електробусния транспорт</p> <p>Предложението в частта за електробусния транспорт не се приема по изложените в т.1 по-горе съображения.</p> <p>Прецизира се редакцията на чл. 1, като не се приема изброяването на паркинги и гаражите, наред с паркингите, доколкото наредбата касае подземните наземни паркинги при спирките по маршрутните линии на обществения</p>

	<p>3. Транспортната задача да бъде определяна на основата на пътничкопотока, а не на изминатите км, както досега.</p>	<p>транспорт. Добавя се нов текст, с който се посочва изрично, че наредбата се прилага за стопанисваните от двете общински дружества паркинги. Текстът придобива следната окончателна редакция: „Настоящата наредба определя правилата, условията и цените за пътуване с превозните средства на обществения градски транспорт на територията на Столична община (трамваен, тролейбусен, автобусен транспорт и метрополитен), както и цените за ползване на паркингите, стопанисвани от „Метрополитен“ ЕАД и „Център за градска мобилност“ ЕАД.</p> <p>3. Предложението не се приема със следните мотиви:</p> <p>Редът и начинът за определяне на транспортната задача, нейното съдържание и показателите, които се вземат предвид от общинския съвет при ежегодното ѝ приемане, не са предмет на регулиране в наредбата.</p>
--	---	--

<p>2. Становище от 20.03.18г. от Найдено Зеленогорски</p>	<p>1. „В приложеният файл съм маркирал коментарите по чл. 10, ал. (1), а именно че съгласно този член се определя кой превозен документ е редовен и в т.3, 4 и 5 се казва, че само издадени от ЦГМ или Метрополитен, а в наредбата се казва и в чл. 23, че също търговците могат ограничен вид превозни да издават.”</p>	<p>1. Предложението се приема изцяло и чл. 10, ал.1 придобива следната окончателна редакция:</p> <p>Чл. 10. (1) Картата или електронната карта за еднократно пътуване е редовен превозен документ след:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. валидиране в превозното средство на най-близко разположените перфоратори/валидатори, веднага след качване, или на отдалечен валидатор посредством безконтактна технология;</li> <li>2. издаването ѝ от автомат в трамваите и тролейбусите, като се валидира в момента на издаване и не е необходимо допълнително валидиране;</li> <li>3. като се валидира на валидаторите, разположени на бариерите за вход за метрото. Картата за еднократно пътуване може да бъде използвана за вход в метрото до 30 минути след момента на издаването ѝ;</li> <li>4. таксуване на пътуването от електронна карта за десет еднократни пътувания на валидаторите, разположени в близост до вратите на тролейбусите и трамваите веднага след качване, или на отдалечен валидатор</li> </ol>
---	--	---

	<p>2. „Отделно в Приложение №2, позиции 1.6, 1.7 и 1.9, както и еквивалентните им в приложението за цени.“</p> <p>3. „въпросът е има ли разлика между трите т.1.6, 1.7 и 1.9 или може да остане само 1.9 със следната формулировка: "Еднократна превалидирана карта за метро, издадена от каса или автомат на входовете на метрото".</p>	<p>посредством безконтактна технология;</p> <p>5. таксуване на пътуването от електронна карта за десет еднократни пътувания на валидаторите, разположени на бариерите за вход на метрото;</p> <p>6. издаване от стационарен автомат извън превозно средство на наземен транспорт, като се валидира в момента на издаване и не е необходимо допълнително валидиране.</p> <p>2. Предложението не се приема:</p> <p>Изброяването по т. 1.6, 1.7 и 1.9 има за цел казуистично изброяване с цел установяване по безспорен и недвусмислен начин на видовете превозни документи, включително и разликите между тях, в зависимост от начин на издаване.</p> <p>3. Предложението не се приема:</p> <p>Важат изложените по т.2 съображения.</p>
--	--	---

<p>3.Становище от 21.03.18г. от Инициативен комитет за подобряване на общественя транспорт във Владая и Княжево.</p>	<p>1. В чл. 13, ал.1 да бъде добавена следната седма точка: “7. бесплатно - велосипед, превозван на велобагажник в автобус, трамвай, тролейбус или електробус, както и във всеки един вагон на метрополитена, само когато са оборудвани за целта и не замърсява превозното средство”</p>	<p>1. Предложението се приема, с изключение на текста, касаещ „всеки един вагон на метрополитена“, поради противоречието му с текста на наредбата, уреждащ начина на превоз на велосипеди във вагоните на метрото. Добавя се нова т.7 със следното съдържание: 7. бесплатно - велосипед, превозван на велобагажник в автобус, трамвай, тролейбус или електробус, само когато са оборудвани за целта и не се замърсява превозното средство.</p>
<p>4.Становище от 21.03.18г. от Алексей Борисов Фикинчев.</p>	<p>1. чл. 11, ал. 2 да бъде променен по следния начин: (2) С абонаментна карта или абонаментна електронна карта, издадена за определена линия, може да се пътува с всички превозни средства само в участъците на линиите, в които маршрутите им съвпадат, както и при временна организация на движението по заместващите линии.</p> <p>2. текстът на чл. 13, ал. 1, т. 5 да бъде променен по следния начин: 5. домашен любимец, ако не създава опасност от причиняване на травма, увреждане и съответно не представлява заплаха за останалите пътници и не се поставя на седалките на превозното средство: а) бесплатно – малък бозайник, поставен в подходяща кутия или клетка; б) куче (което не се превозва при условията, посочени в буква „а“), регистрирано съгласно изискванията на <u>Наредба за придобиване, притежаване и отглеждане на животни – домашни любимци (кучета и котки) на територията на Столична община, при следните условия:.....(остава посоченият в проекта текст).</u></p>	<p>1. Предложението се приема изцяло.</p> <p>2. Предложението не се приема.</p> <p>Предложените промени не се приемат, защото водят до казуистика и необходимост от преценка за приложението на всяка от двете алтернативни хипотези, без това да е</p>

	<p>3. необходимо да бъдат направени корекции в текстовете на чл. 29, ал. 1, т. 9 и т. 10 и на чл. 29, ал. 2, като дирекция „Социални дейности” бъде заменена с дирекция „Интеграция на хора с увреждания, програми и проекти”.</p> <p>4. предлагам текстът на чл. 32 да бъде променен по следния начин: „Преотстъпени превозни документи за преференциални пътувания се изземват за периода на валидност, освен в случаите, при които притежателят на картата заплати сума, съответстваща на цената на картата за еднократно пътуване, продавана от контролър по редовността на пътниците. На лицето, ползвател на преотстъпената персонализирана електронна карта за многократна употреба по преференциална тарифа по време на пътуването, се съставя акт за установяване на административно нарушение по реда на <u>Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН), съобразно</u> чл. 47, ал. 1 от наредбата”.</p>	<p>нужно – текстът е ясен и очевидно буква „б“ касае хипотеза, различна от буква „а“.</p> <p>3. Предложението се приема. В тази връзка е и писмо от зам. – кмета на СО Албена Атанасова с рег. индекс СОА18-ВК66-2060 от 20.03.2018 г.</p> <p>4. Предложението се приема, като в първото изречение терминът „притежател“ се заменя с „ползвател“, доколкото се касае за преотстъпена от притежателя на трето лице карта и на последното се съставя АУАН, а не на притежателя. Текстът придобива следното окончателно съдържание, с оглед необходимостта от прецизиране на предложението и избягване на повторения: Преотстъпени превозни документи за преференциални пътувания се блокират за периода на валидност и на ползвателя им се съставя акт за установяване на административно нарушение по реда на Закона за административните нарушения и наказания, съобразно чл. 47, ал. 1 от наредбата, освен в случаите, при които</p>
--	--	---

	<p>5. предлагам Приложение № 6 от действащата в момента наредба (Заявление за блокиране на електронна карта) да бъде включено в Проекта на новата наредба отново като Приложение 6, а Приложение 6 от Проекта (Правила за образуване на цената на еднократно пътуване и на превозните документи за обществен градски транспорт на територията на Столична община) да стане Приложение 7.</p> <p>6. Предлагам в чл. 38. (1) Дубликат на превозен документ на хартиен носител не се издава, освен в случай на повреда с възможност за установяване валидностния му период.</p> <p>(2) Дубликат на абонаментна карта за преференциални пътувания на хартиен носител се издава еднократно в рамките на валидностния период, до 1 (един) работен ден от датата на постъпване на молбата.</p> <p>(3) Дубликат на персонализирана електронна карта по чл. 24, ал. 1 или по чл. 25, ал. 1, както и неперсонализирана електронна карта по чл. 24, ал. 2, изр. 1 се издава след блокирането ѝ. Периодът или остатъчният баланс, заредени в блокираната карта, се зареждат в нов носител до 1 (един) работен ден от датата на подаване на заявлението. Заплаща се стойността на носителя, съгласно Приложение № 4 към наредбата.</p> <p>(4) Дубликат на фактура, се издава в рамките на три работни дни от постъпването на молбата, като за услугата лицето заплаща 2.00 лв.</p>	<p>ползвателят на картата заплати сума, съответстваща на цената на картата за еднократно пътуване, продавана от контролор по редовността на пътниците.</p> <p>5. Предложението се приема.</p> <p>Допусната е техническа грешка в проекта, окончателната редакция отразява предложението за изменение. Съответно Правилата стават приложение №7.</p> <p>6. Предложението се приема.</p>
--	---	--

	<p>7. В чл. 47, ал. 2 “Пътник, на когото е съставен акт за установяване на административно нарушение, има право на възражение срещу акта в тридневен срок от съставянето му.”</p> <p>8. Предлагам в чл. 47, ал. 3 да бъде обособен текстът на чл. 35, ал. 4 от действащата в момента Наредба, а именно:</p> <p>(3) В тридневен срок от съставянето на акта нарушителят има право да заплати сума, съответстваща на цената на картата за еднократно пътуване, продавана от контролър по редовността на пътниците. При заплащане на сумата не се образува административнонаказателно производство.</p> <p>(4) При констатиран от длъжностно лице - контролър по редовността на пътниците случай на пътуване с нередовен превозен документ на електронен носител и последвал от страна на нарушителя отказ за представяне на документ за самоличност за съставяне на акт за установяване на административно нарушение, нередовният превозен документ се блокира до заплащането на стойността на карта за еднократно пътуване, продавана от контролър по редовността на пътниците.</p> <p>(5) При констатиран от длъжностно лице - контролър по редовността на пътниците случай на пътуване с блокиран превозен документ на електронен носител и последвал от страна на нарушителя отказ за представяне на документ за самоличност за съставяне на акт за установяване на административно нарушение, нередовният превозен документ се изземва, предава се в „Център за градска мобилност“ ЕАД и се отблокира след заплащане на сума, два пъти по-висока от цената на картата за еднократно пътуване, продавана от контролър по редовността на пътниците.</p> <p>9. „Предлагам цената на картата за еднократно пътуване, продавана от контролър по редовността на пътниците, също да бъде намалена от 40,00 лв. на 30,00 лв.“ В тази връзка следва да бъде направена корекция в Приложение 4 към Проекта на Наредбата:</p> <p>т. 1.13 Карта за еднократно пътуване, продавана от контролър по редовността на пътниците – 30,00 лв.</p>	<p>7. Предложението се приема.</p> <p>8. Предложението се приема само за ал. 3, като възможността за блокиране по ал. 4 се урежда в чл. 32 от наредбата – в изменената ѝ редакция. Хипотезата, предвидена в ал. 5, е идентична с тази по ал. 1 – пътуващия с блокирана карта е лице без редовен превозен документ, поради което няма нужда да се повтаря частната хипотеза в ал. 5. Наред с това, заплащането на сума в двукратен размер, както се предлага, противоречи на максималния законоустановен размер на глобата за нередовен пътник.</p> <p>9. Предложението се приема.</p> <p>Чрез коригиране на размера на санкцията ще се постигне превантивния ефект, целен с въвеждането ѝ, като се стимулират гражданите да закупуват редовни превозни документи, включително да избегнат налагането на по-високата глоба с наказателно постановление по</p>
--	---	--



	<p><b>10.</b> Предлагам в VIII. ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ, т. 11 да бъде променена, както следва: 11. „Блокиране” е забрана за ползване на превозен документ на електронен носител.</p> <p><b>11.</b> В IX. ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ: В параграф 7 е допусната техническа грешка и текстът на посочения параграф следва да бъде изписан по следния начин: § 7. Не се допуска едновременното прилагане на отстъпките по § 5 и § 6.</p>	<p>реда на ЗАНН чрез закупуване на продаваната от контрольор по редовността на пътниците карта за еднократно пътуване за цена от 30 лева.</p> <p>10. Предложението не се приема.</p> <p>Предложената промяна касае техническо действие по преустановяване на валидността на превозния документ (възможността за използването му по предназначение), а не административна мярка „забрана за ползване“, както се предлага.</p> <p>11. Предложението се приема.</p>
--	---	--

<p>5. Становище с вх. № СОА18-ВК66-2060/ 20.03.18г. от Албена Атанасова-зам. кмет на СО</p>	<p>1. „ навсякъде в текстовете на Наредбата думите „ Социални дейности“ да бъдат заменени с думите Дирекция „Интеграция на хора с увреждания, програми и проекти“.</p>	<p>1. Предложението се приема</p>		
<p>6.Становище СОА18- ВК66-1370/4/22.03.18г. от Прошко Прошков-общински съветник.</p>	<p>1. В приложение №1 да отпадне последният ред – с цена за почасово паркиране от 1 лева на час, а именно -</p> <table border="1" data-bbox="392 1090 1610 1134"> <tr> <td data-bbox="392 1090 1043 1134">Цена за паркиране без пътуване с метро</td> <td data-bbox="1043 1090 1610 1134">1.00 лв. на час</td> </tr> </table> <p>С оглед отпадането на този текст, да се измени по следния начин и последния параграф от Приложение №1:</p> <p>Цените за почасово паркиране на ППС без ползване на общественя транспорт от</p>	Цена за паркиране без пътуване с метро	1.00 лв. на час	<p>1. Предложението се приема.</p>
Цена за паркиране без пътуване с метро	1.00 лв. на час			

	<p>водачите на ППС, 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>7. СТАНОВИЩЕ ОТ ГРАЖДАНСКА ИНИЦИАТИВА ЗА ОБЩЕСТВЕН И РЕЛСОВ ТРАНСПОРТ</p>	<p>„Считаме, че процедурата по приемане на нова <i>Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община</i> трябва да <b>бъде прекратена до произнасяне на Върховния административен съд (ВАС)</b> относно промените в сега действащата <i>наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.</i>”</p>	<p>1.Предложението не се приема</p> <p>Изразената позиция не касае проекта на нормативен акт, а има за цел прекратяване на процедурата по приемането му без каквито и да било мотиви. Съжденията, касаещи висящото административно производство, нито изключват, нито оборват изложените в мотивите на наредбата аргументи. Касае се за промяна в обществените отношения, каквато не е била регулирана до момента – въвеждане на електронна система за таксуване, мерки за борба със замърсяването на въздуха чрез безплатен градски транспорт, въвеждане на нощен транспорт, изменения в законодателството, касаещи максималния размер на глобите за нередовни пътници и много други. Поради това и изходът от делото, което има за предмет единствено цената на картата за еднократно пътуване, не може да бъде причина за преустановяване на усилията на СОС за подобряване на градската среда и усъвършенстване на нормативната уредба, касаеща не само цените на превозните</p>

		документи, а качествено нови решения за обществения транспорт на територията на Столична община.
8. Предложение от Любомир Костадинов от 23.03.2018 г.	<p>„Във връзка с провеждане на обществена консултация по Проект на нова Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, изразявам следното становище, което моля да бъде взето под внимание:</p> <p>1. Като жалбоподател във връзка с предишното изменение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община в частта, касаеща цената на билета и финансовата рамка, смятам че предложеното изменение не се отличава по дух и мотивация от предишното, което намирам за незаконосъобразно. Предвид факта, че наскоро бе въведен така нареченият „зелен билет“ и с оглед на нуждата да се стимулира ползването на обществен транспорт смятам, че провежданата политика, утвърждаване и чрез предложената от Вас промяна, е грешна и контрапродуктивна, като същата води точно в противоположна на нужната посока.</p> <p>2. С оглед на висящия процес по упражняване на съдебен контрол относно предишно изменение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, смятам че не е уместно отново да се процедира изменение в същата материя, преди окончателното произнасяне на съда. Обръщам внимание, че на първа инстанция Столична община загуби и е много вероятно и втората съдебна инстанция да отсъди в полза на гражданите и против административния произвол на общината.</p> <p>3. Намирам за крайно лицемерно цялото поведение на СО по отношение на градския транспорт. Хем се увеличава необосновано и немотивирано цената, хем няколко месеца буквално същия вносител предлага т.тар. „зелен билет“, който реално не решава проблемите, породени от използването на градски транспорт и частни МПС. Ясно е, че трябва да се върви към нова транспортна политика, приоритизираща използването на обществения за сметка на личен транспорт, която политика да води до трайна промяна във възприетията и поведението на хората. Вижда се, че облекчаването на цените на билетите (опитът от използването на „зеления билет“) води до повишен интерес у хората, тъй като транспортната мрежа е такава, че трудно може да се обслужат транспортните нужди само с една линия и винаги се налага прекачване, а билет за време не се продава. Всичко това за мен показва неадекватността на политиката. През цялото време се отлага електронната система за таксуване, която става все по-сложна и безмислена, а от друга страна не се върви към постоянно присъствие на контролър във всяко превозно средство като</p>	<p>По същество, касае се да не се приема нова наредба, а не се дават предложения за изменения на проекта на нормативен акт. Изложеното относно висящото съдебно производство по т.7 следва да се вземе предвид и при обсъждане на това предложение – в т.1 и 2.</p> <p>Изразената позиция не касае проекта на нормативен акт, а има за цел прекратяване на процедурата по приемането му без каквито и да било мотиви. Съжденията, касаещи висящото административно производство, нито изключват, нито оборват изложените в мотивите на наредбата аргументи. Касае се за промяна в обществените отношения, каквато не е била регулирана до момента – въвеждане на електронна система за таксуване, мерки за борба със замърсяването на въздуха чрез безплатен градски транспорт, въвеждане на нощен транспорт, изменения в законодателството, касаещи максималния размер на глобите за нередовни пътници и много други. Поради това и изходът от делото, което има за предмет единствено</p>

	<p>политика по сигурността, а не като такава, насочена към повишаване събираемостта.</p> <p>4. В заключение бих посочил един примен, който поне символично показва, колко неадекватна е политиката на СО. От една страна цената на годишната винетка за паркиране в зелена зона е малко над 100 лв, а цената на годишната карта за градски транспорт е три пъти повече. Очевидно се дава приоритет на автомобилния транспорт с частни МПС“.</p>	<p>цената на картата за еднократно пътуване, не може да бъде причина за преустановяване на усилията на СОС за подобряване на градската среда и усъвършенстване на нормативната уредба, касаеща не само цените на превозните документи, а качествено нови решения за общественя транспорт на територията на Столична община.</p> <p>На следващо място, липсва идентичност между финансовия модел, предлаган в настоящия проект и този, утвърден с обжалваната част от действащата наредба. Видно от приложенията към проекта, вкл. мотивите на вносителите, извършен е задълбочен анализ на финансовите и икономически показатели, касаещи дейността на общественя транспорт и се предлагат правила за ценообразуване, които са съобразени с транспортната задача, предвиждания и необходими пробег за осигуряване на основно право на гражданите за придвижване в градската среда, налице са мотиви за ценообразуването, които обуславят предлаганите крайни цени за гражданите.</p> <p>По т.3 и 4 се правят оценъчни квалификации, които не касаят проекта на нормативен акт. Напротив, в мотивите подробно са описани причините, налагащи приемането на изцяло нова наредба, а не изменение на действащата наредба – включително цялостно регулиране на системата за таксуване чрез въвеждане на</p>
--	---	--

		електронна единна такава и т.н.
--	--	---------------------------------