

ОБЩЕСТВЕН ПОСРЕДНИК

на територията на Столична община

София 1000, ул. "11 Август" № 4, ет. 3, тел. 02/9873449, 02/9871341, факс: 02/9862785
ombudsman@sofia.bg, www.sofiaombudsman.bg

ДО

Изх. № И-14/24.01.2023 г.

ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
Е-поща: desislava.mileva@sofia.bg

Относно: Обществени консултации по Доклад с рег. № СОА21-ВК66-10032-[18]/12.01.2023 г. за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЕОРГИЕВ,

От началото на 2023 година постъпиха жалби с предложения и петиция (<https://www.peticia.com/ednalinia>), подкрепена от над 1700 граждани (под наши рег. № 1-Е/09.01.2023 г., № 4-Е/09.01.2023 г. и № 5-Е/09.01.2023 г.), свързани с новите превозни документи, приети с Решение № 539 от 21.07.2022 г. на Столичния общински съвет за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредба за реда и условията за пътуване в обществения градски транспорт на територията на Столична община (Наредбата). На основание чл. 3 от Правилника за организацията и дейността на обществения посредник на територията на Столична община, поставям на Вашето внимание изложените в тях предложения, преценени като основателни, в рамките на провежданите обществени консултации както по Доклад с рег. № СОА21-ВК66-10032-(18) от 12.01.2023 г. относно приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредба за реда и условията за пътуване в обществения градски транспорт на територията на Столична община (Доклада), така и по внесените впоследствие доклади от общински съветници, предлагащи изменения и допълнения на същата наредба.

1. Подкрепям въвеждането на нова тарифна политика в градския транспорт, която да стимулира гражданите да ползват повече тази обществена услуга. Споделям мнението, че валидирането на превозния документ в превозното средство е начин да се събира, анализира и обобщава информация за всекидневния поток от пътници, което ще подпомогне получаването на точни и реални данни, въз основа на които да се прогнозира евентуални изменения в маршрутните линии, техните графици и да се оптимизира градската транспортна система. Смятам, че предложението в Доклада за отпадане налагането на глоба за невалидиран превозен документ ще подпомогне възприемането на валидирането като необходимо условие за подобряване на транспортната услуга. Същевременно предлагам да се преразгледа задължението за валидация и то да бъде отложено до пълно изясняване на механизма за прилагането му, а междувременно валидирането да се насърчава чрез подходяща кампания. Предлагам

също пътниците да имат право да валидират превозния си документ в удобен за тях момент, а не веднага след качването.

Мотиви: Спорна е позицията, че валидирането на превозните документи е условие за възникване и ползване на правата на застраховани пътници при евентуално настъпване на застрахователно събитие. Ако „валидираната“ карта доказва, че пострадалият е застраховано лице като пътник в конкретно превозно средство в точно определено време (което логически означава, че притежателят на невалидиран превозен документ няма това качество), следва първо да се отговори на въпроса: Системата за валидиране разполага ли с техническа възможност за съхраняване на информацията за всеки конкретен валидиран документ, за мястото и точното време на валидирането му? В случай, че такава информация не се генерира и не се съхранява, валидирането не би следвало да е задължително, а информационната кампания да се насочи към мотивиране на гражданите да допринесат за осъществяване на целите за събиране на информация за пътничкопотока и оптимизиране на графици, маршрутните линии и др.

Съгласно чл. 39, ал. 1, т. 2 от Наредба № 49 от 16.10.2014 г. за задължителното застраховане по застраховки „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и „Злополука“ на пътниците в средствата за обществен превоз, издадена от Комисията за финансов надзор, за изплащане на застрахователната сума или на съответна част от нея, на застрахователя се представят „билет, карта или друг документ в оригинал, доказващ, че пострадалият е бил пътник“, тоест няма изискване за валидиране на билет, карта или друг документ. Такова изискване не следва и от чл. 471 от Кодекса за застраховането, в който се въвежда общо задължение за превозвачите, които извършват обществен превоз на пътници, когато началната и крайната точка на пътуването са на територията на Република България, да сключат и поддържат задължителна застраховка „Злополука“ на пътниците. От посочените норми не следва задължение за валидиране на превозни документи. Тези норми са уредени в общинската Наредба, като в чл. 10, ал. 1 е посочено, че „Пътник с редовен превозен документ е застрахован по застраховка „Злополука на пътниците“ в обществения градски транспорт“.

Задължението за валидиране веднага след качване затруднява редица пътници, особено по-възрастните, трудно подвижните, родителите с малки деца и др. Ако имат възможност да потърсят място за сядане или за стабилизиране на стоежа си и след това спокойно да валидират превозния си документ, това изискване би станало лесно за изпълнение.

2. От началото на годината се наблюдава, че част от измененията, приети в Наредбата, не водят до заложените цели. Напротив: преминаването изключително към дигитализация на системата поставя многобройни ползватели в неравнопоставеност; измененията в броя и видовете превозни документи намаляват възможностите за избор на най-изгодните за пътниците начини за ползване на транспортната услуга. Декларираната цел за стимулиране към използване на дългосрочни превозни документи се възприема от редица потребители като принуда към определен избор. Годишната карта за всички линии действително е най-евтиният и практичен начин за целогодишно придвижване, но всъщност представлява предложение за предплатен годишен абонамент за транспортната услуга, каквато практика няма при предоставянето на други обществени услуги – здравни, водо-, газо-, топлоснабдителни, канализационни, телекомуникационни, затова не се възприема от редица пътници като удобна алтернатива. Оказа се, че обществото не е подготвено за част от нововъведенията, не е

достатъчно и своевременно информирано за всички нови варианти на превозните документи, което доведе до оправдани въпроси и възражения, свързани със задължителното валидиране на превозния документ при качване в превозното средство и с отпадането на съществували до този момент и широко използвани продукти. В подадените до обществения посредник жалби гражданите искат връщането на месечната карта за една линия в наземния транспорт и на картата с талони за 10 пътувания.

С горепосочения Доклад се предлага само отпадане на продажбата на „билет за невалидирано пътуване (продаван от контролор по редовността на пътниците) на стойност 3 лева“. Междувременно на 21 януари за обществени консултации са публикувани още два доклада на общински съветници за приемане на Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община: рег. № СОА21-ВК66-10032-(20)/20.01.2023 г. и с рег. № СОА23-ВК66-771/19.01.2023 г. Тъй като предложенията в тях са свързани с предмета на горепосочените жалби до обществения посредник, излагам становището си и по останалите въпроси:

2.1. Относно спирането на картата с талони за 10 пътувания на цена 12,00 лева: Предлагам да се преразгледа и прецени възстановяването на това право.

Мотиви: Спонтанните еднократни пътувания с обществения градски транспорт са житейска практика с постоянен характер. Граждани основателно възражават, че така се намалява възможността за ценови избор при пътуване, това ги ощетява и не отговаря на нуждите им.

2.2. Относно отпадналите месечни карти за една линия за наземен транспорт и за метро: Подкрепям предложенията за възстановяване на тези превозни документи, съществували и наложили се до 01.01.2023 г.

Мотиви: Възможността за закупуване на месечен превозен документ само за една линия за наземен транспорт или за метро отразява конкретни нужди на голям брой ползватели на услугата и има неоспоримо финансово отражение за тях. Преценката за икономически най-изгодния начин за пътуване следва да бъде оставена на ползвателите, а не ограничавана по административен ред.

Действително някои нови превозни документи предоставят възможност за по-евтино еднократно пътуване. Но отпадането на талоните за 10 пътувания на преференциална цена и на месечните карти за една линия и за метро е отнемане на предоставени вече права, от които много граждани са се възползвали активно.

3. Тъй като предстоят обсъждания за изменения и допълнения в Наредбата, поставям на Вашето внимание и следните предложения:

3.1. Относно продавания билет от водача: Предлагам предоставяната на гражданите информация чрез различни канали и възможности да бъде уеднаквена, прецизирана и да не се допускат варианти при тълкуването на определени норми.

Мотиви: На електронната страница <https://eset.sofiatraffic.bg/about/traveling>, която дава информация за интегрираната автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение, е пояснено, че тази карта се продава „при неепидемични условия“. На електронната страница на ЦГМ ЕАД се предлага билет от водача <https://www.sofiatraffic.bg/bg/common/1402/bilet>. В Наредбата в различни текстове се срещат понятията „билет за еднократно пътуване, продаван от водача“ (чл. 11, ал. 1, т. 3), „карта за еднократно пътуване за наземен транспорт/еднократна превалидирана хартиена карта за наземен транспорт, издавана от водача (чл. 18, ал. 1, т. 4), „карта за еднократно пътуване за наземен транспорт, продавана от водача“ (точки 1.2 от

Приложение № 8 и от Приложение № 9). Това налага изясняване на терминологията – билет или карта и „неепидемични условия“, както и евентуално въвеждане на текст в Наредбата относно тези условия, с оглед честото обявяване на грипни, а потенциално и на други епидемии.

3.2. Относно изписването в Наредбата на някои продукти с латински букви: Предлагам текстовете да се прецизират и да бъдат съобразени с ползването на българския език.

Мотиви: Съгласно чл. 3 от Конституцията на Република България официален език в републиката е българският. Съгласно чл. 9, ал. 1 от Закона за нормативните актове, „Разпоредбите на нормативните актове се формулират на общоупотребимия български език, кратко, точно и ясно“. Текстовете в Наредбата, изписани с латински букви, не кореспондират с тези норми. Например: в чл. 11, ал. 5, 7, 8, 9, 12; в чл. 20, ал. 2, т. 1, т. 6; Приложение 1 за безконтактните електронни носители и др. Необосновано е да се приема, че всички ползватели на транспортната услуга знаят какво е PAYG носител, нито е редно хартиеният и пластичният носител да се именуват с английски думи.

В заключение смятам, че обществото трябва да бъде активно информирано както за текущите обществени консултации по изменения и допълнения в Наредбата, така и след въвеждането им, по всякакви възможни канали, включително и на място сред хората – във всеки столичен район, кметство, квартал, и чрез широко разпространяване на разяснителни материали на български и на английски език, с лесни за възприемане информация и указания.

С УВАЖЕНИЕ:

ЛИЛИЯ ХРИСТОВА

**ОБЩЕСТВЕН ПОСРЕДНИК
НА ТЕРИТОРИЯТА НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА**

