

Обобщена справка

за постъпилите предложения и становища по публикуван проект

на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община по Доклад № СОА21-ВК66-10032/18/12.01.2023 г.

Вносител	Становище	Приема се /не се приема.
1. Оля Стоилова (получено по е-поща, публикувано на 13.01.2023 г.)	Категорично против съм налагането на глоба на редовен, но невалидиран пътник. Увеличението на броя на валидираните пътници се дължи точно на това, а не на осъзнаването на важността от това задължение. Недопустимо, неетично и неморално е да се наказват с глоба и да се дебнат от контролорите пътниците с РЕДОВНИ документи. При положение, че хората притежават валиден и редовен документ, който е тяхна застраховка, тормозът с валидирането би следвало да отпадне. Накрая се надявам, че безумието "глоба на редовен пътник" ще отпадне и ще се вземат реални мерки, за да стане градският транспорт наистина по-привлекателен.	Текстът представлява разсъждения на автора по темата без конкретни предложения с оглед изискването на чл. 26, ал. 5 ЗНА. Самото становище представлява подкрепа спрямо предмета на доклада, а именно отмяната на превозния документ „билет за невалидирано пътуване“, продаван от контролор по редовността на пътниците съгласно действащата редакция на т. 1.1.6 от Приложение № 1 на Наредбата за условията и реда за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.
2. Живко Палачоров (получено по е-поща, публикувано на 16.01.2023 г.)	Във връзка с промяна на наредбата за реда и условията за ползване на общественият транспорт правя следните предложения: 1. Предлагам абонаментните карти за ученици до 12 годишна възраст да станат безплатни. Мотиви: Съгласно чл.8,ал.8 от закона за закрила на детето ,който ясно казва, че дете до 12 годишна възраст не може да бъде оставено без надзор само по себе си означава, че това дете само не би било редно да ползва и обществения транспорт. Това би стимулирало и същите тези родители вместо да водят децата си до и от учебните заведения с автомобилите си за по една	Предложението не се приема , със следните мотиви: Приемането на предложението по т. 1 би влязло в противоречие с Постановление № 10 от 25.01.2023 г. на Министерския съвет, което предвижда в пар. 2, че за времето от 01.02.2023 г. до 31.12.2023 г. децата до 10 навършени години пътуват безплатно по вътрешноградския транспорт на общините.

спирка – да ползват услугите на ЦГМ.

2.Годишната абонаментна карта за ученици до 18 годишна възраст, но не повече от 20 години да се замени числото 200 лв. на 140 лв.

Мотиви: Средният брой дни в които тази възрастова група би се възползвала от услугите на градският транспорт е 140 учебни дни. Като се вземе предвид ,че годишната карта за пълнолетно лице е 365 лв. на година ,което означава по един лев на ден би било справедливо и учениците да заплащат същата стойност от един лев на ден. С възрастта до 20 годишна възраст се прави синхрон с чл. 7 от закона за семейните помощи за деца и ученици.

3. Да се въведе единна ценова политика за хората с увреждания от 50% и над 50% и за всички хора с валидни решения на ТЕЛК / НЕЛК цената за месечната преференциална ,абонаментна карта да е в размер на 6 / шест /лева.

Мотиви: Всяко лице в неравностойно положение и независимо от процента на степента на увреждане ползва по един и същи начин услугите на градският транспорт. Ще подсиля своето предложение със следните примери:

- Данъчното облекчение за лица заети по трудово и или извън трудово правоотношение с трайни увреждания от и над 50% е с един и същи годишен размер.

- Право на безплатни винетки имат лица с трайни увреждания от и над 50%. Мога и още примери да представя, но тези два които съм описал показват ясно ,че не делят хората с трайни увреждания на малко, на много и на още по- много хора с увреждания.

2. **Предложението не се приема**, доколкото цените на превозните документи са приети единодушно с решение на Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на Столична община, създаден с Решение № 349 от 24.06.2021 г. на Столичния общински съвет.

3. **Предложението не се приема** със следните мотиви:

Цените на превозните документи, в т.ч. за лица с трайно намалена работоспособност от 50% до 70,99%, са приети единодушно с решение на представители на всички политически групи в Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на Столична община, създаден с Решение № 349 от 24.06.2021 г. на Столичния общински съвет.

4. Преференциалните карти за градският транспорт и картите за паркиране за хора с трайни увреждания да са валидни до деня на преосвидетелстването и издаването на ново решение от ТЕЛК/НЕЛК . За целта всяко лице с увреждане ,което е с изтекла преференциална карта и или син талон да има право тогава ,когато не е по негова вина забавянето да поиска чрез заявление – декларация да му бъде удължен срока на картата за градският транспорт и или да му бъде подменен синият талон за паркиране ,които да важат до преосвидетелстване на лицето и получаване на новото експертно решение.

Мотиви: По този начин наредбата ще съответства на новоприетите законови поправки за хората с увреждане, чиято основна цел е дългият срок за явяване за освидетелстване и или преосвидетелстване, който се получава и не е по вина на хората с увреждания да не оставят без подкрепа от НОИ и или всички видове целеви помощи за хората с увреждания.

5. Цената за месечна преференциална карта за лица до 26 годишна възраст да отпадне и да се уеднакви с цената на редовните месечни и или годишни карти за пътуване за всички пълнолетни лица.

Мотиви: На лице е дискриминация по възрастова граница .Не изпълнява никакви социални функции. Правата и задълженията на всички пълнолетни лица са еднакви освен ако не са налице особени обстоятелства.

6. Нововъведената глоба за всеки пътник, който не е извършил самостоятелно чекиране – Да не отпада.

Мотиви: Желанието да се премахне е популистско. Когато това се прави в повечето европейски държави и никой пътник не протестира, че самочекирането е

4. Предложението не се приема, доколкото е невъзможно зареждането на посочения вид превозни документи за срок по-дълъг от посочения в наредбата – месец или година.

5. **Предложението не се приема**, доколкото цените на превозните документи са приети единодушно с решение на Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на Столична община, създаден с Решение № 349 от 24.06.2021 г. на Столичния общински съвет.

6. **Предложението не се приема**, доколкото, както е посочено в Доклада на вносителите, валидираната карта доказва в случай на застрахователно събитие, че пострадалият е застраховано лице и пътник в превозното средство по смисъла на Наредба № 49 от

начин, който удостоверява редовността на пътника в съответното превозно средство в това число и при възникване на ПТП.

Вярвам, че пропуските по отношение на ценовата политика за хората с увреждания и за децата в пред – училищна и училищна възраст ще намерят своите разумни корекции в предстоящата промяна на наредбата за движение, защото всички дължим заслуженото от децата и хората с трайни увреждания и никоя институция или оператор на обществена услуга не би загубил или фалирал само защото прилага адекватна социална политика.

Правя следното предложение по отношение реда и условията за издаване на преференциална абонаментна карта за лица с трайни увреждания от 50% и над 50% с валидни ЕР издадени от ТЕЛК или НЕЛК.

- Да отпадне изискването при кандидатстване за издаване на преференциална карта за пътуване в градския транспорт и или друг вид превозен документ;
- ЛИЦЕТО, КОЕТО КАНДИДАСТВА ДА ПРЕДСТАВЯ ВАЛИДНО ПЕНСИОННО РЕШЕНИЕ;
- Мотиви: Едно лице, което е с установено трайно увреждане и е на 18 години и независимо дали все още е в ученическа възраст или не, е невъзможно да представи каквото и да е било валидно пенсионно решение, защото ако същото лице няма минимум една

16.10.2014 г. на Комисията за финансов надзор, така и валидирането особено в наземния градски транспорт позволява в реално време посредством интегрирана автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в градския транспорт в Столична община, „Център за градска мобилност“ ЕАД да следи пътничкопотока, както и за начина на пътуване, смяна на превозните средства и т.н., и при необходимост да пристъпи към оптимизация, респ. въвеждане на нови маршрутни линии и/или допълнителни превозни средства по съответната линия. В допълнение към изложеното, валидирането на превозните документи е практика в почти всички европейски градове. В тази връзка считаме, че достатъчно необходимата кампания към популяризирането на валидирането, както и посочването на ползите от това биха допринесли до повишаването на броя на валидираните пътувания вместо налагането на глоба.

Липсват конкретни предложения за изменения, респ. допълнение, на проекта на нормативен акт с оглед изискването на чл. 26, ал. 5 ЗНА.

година действителен трудов стаж – няма как на същото лице да му бъде изплащано каквото и да е било обезщетение за временна нетрудоспособност. Тогава същото това лице, което законово заради недомислиците е останало без подкрепа от държавата има само една единствена възможност, която му се полага по чл.9 от ЗСП и месечната сума за това лице е приблизително около размера на социалната пенсия или това лице с трайно увреждане остава да живее с около 100 лева на месец. Този пример и допълва предложението ми за определяне на единна ценова политика за всички хора с трайни уврежданията от 6 лева на месец независимо степента на увреждане и от определеният им процент на трудоспособност и нетрудоспособност.

- Вярвам, че предложението ми ще намери своето място при предстоящите промени, които предстоят да бъдат разгледани и гласувани от СОС и нека когато се обсъждат се вземе предвид че хората с по – нисък процент на инвалидност живеят с доход – значително по – нисък от размера на прага на бедността при условията на висока инфлация в това число и на цените на лекарствата от които имат ежедневна нужда и като се теглят чертата на месечният бюджет в това число и на хора с прекратени пенсии заради голямото забавяне от страна на ТЕЛК са на лице и случаи при които има хора, които нямат и 6 лева за карта, а камо ли да могат да отделят сумата от 20 лева.

3. Васка Инова

Като редовен пътник използващ вече макар и доста рядко автобус, тролейбус или трамвай, изказвам моето недоволство от Вашето решение/преброяване на зайците/да валидирам картата си за пътуване на всяко

Становището е взето предвид при изработването на проекта на нормативен акт, доколкото изцяло съвпада с неговия предмет, а именно – отпадането на превозния документ „билет за невалидирано

	<p>качване. Това за застраховката никак не важи, защото ако аз съм се валидирала, никой не знае къде съм слязла, и ако веднага след моята спирка трамваят катастрофира, то аз мога да имам претенция за обезщетение! Аз предпочитам да вървя пеш и ползвам транспорт най-вече, когато съм натоварена с покупки и за това винаги имам карта за цялата градска мрежа: за УДОБСТВО!!! АЗ НЯМА ДА ДОКАЗВАМ НА ВСЯКО ПЪТУВАНЕ, ЧЕ ИМАМ КАРТА!!! За тази цел има контрольори, които получават заплати, както и Вие с парите от всички нас, които си купуваме редовно карти и билети!</p>	<p>пътуване (продаван от контрольор по редовността на пътниците“ съгласно действащата редакция на т. 1.1.6 от Приложение № 1 към Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.</p>
<p>4. Асен Асенов</p>	<p>Липсата на талоните за 10 пътувания ми създават неудобство.</p> <p>1. Моля, за съдействие за връщането на старите цени за превозни документи за ученици и пенсионери.</p> <p>2. Моля, за съдействие за връщането на абонаментната карта за една линия за метро и метро+надземен транспорт в София.</p> <p>3. Моля, за съдействие за връщането на ползване на талоните за 10 пътувания на цена от 1.20лв.</p> <p>4. Моля, за съдействие за отпадане на глобата за редовни пътници които не са се чекирали.</p> <p>5. Моля, за съдействие за изграждане на центрове на всяка от горе изброените спирки с възможности за купуване на превозни документи, и едва тога да се изисква от пътниците да бъдат изрядни и да заплашат превозни документи .</p>	<p>Становището не се приема със следните мотиви:</p> <p>Концепцията на новата тарифна политика на Столична община е за опростяване на съществуващата тарифна политика и превозни документи, като се цели гражданите да се стимулират към ползването на превозни документи за повече транспортни средства, като например месечна карта за всички линии или годишна карта, които са най-добрите превозни документи от гледна точка на икономическа целесъобразност. В същото време се цели и оптимизиране на не толкова популярни превозни документи. По този начин може да се реализира социален ефект за пътниците, свързан с икономии на разходи и време, както и икономически ефект за транспортните оператори. С отпадането на талоните за 10 пътувания се цели пренасочване на преобладаващата част от ползващите този превозен документ към билет „60 плюс“ и привличане на повече хора, използващи личния си автомобил като основно средство за придвижване в столицата.</p>
<p>5. Иван Винаров</p>	<p>Желая да входирам официална жалба срещу решението на Столичния общински съвет за премахване на</p>	<p>Становището не се приема със следните мотиви:</p>

	<p>хартините талони за десет еднократни пътувания за един пътник за автобус, трамвай и тролейбус, както и на възможността за зареждане на 10 еднократни пътувания на електронните карти за "Метрополитен" ЕАД. За мен това беше (и продължава да е) най-удобният вариант, защото не пътувам ежедневно с градския транспорт, но в същото време ми се налага да го правя относително често. Само една линия не ми върши работа, а закупуването на едномесечна или годишна карта за всички линии е тотално финансово неизгоден вариант за мен (каквото е и този с билетите за еднократно пътуване).</p> <p>По мое мнение премахването на визираните по-горе варианти за закупуване на талони и зареждане на електронните карти е дискриминационно спрямо определена група граждани на столицата.</p>	<p>Концепцията на новата тарифна политика на Столична община е да опростяване на съществуващата тарифна политика и превозни документи, с което да се стимулират гражданите към използването на превозни документи, с които да ползват повече транспортни средства като например месечна карта за всички линии или годишна карта, които са най-добрите превозни документи от гледна точка на икономическа целесъобразност. В същото време се цели и оптимизиране на не толкова популярни превозни документи. По този начин може да се реализира социален ефект за пътниците, свързан с икономии на разходи и време, както и икономически ефект за транспортните оператори. С отпадането на талоните за 10 пътувания се цели пренасочване на преобладаващата част от ползващите този превозен документ към билет „60 плюс“. И привличане на повече хора, използващи личния си автомобил като основно средство за придвижване в столицата.</p>
<p>6. Здравка Стоилова</p>	<p>1. Подкрепям предложението да се премахне глобата за невалидиран превозен документ. Закупеният документ за пътуване е валиден още в момента, в който се заплати. Предлагам вместо да се наказват с глоба редовните пътници, да се вземат крути мерки за тези, които пътуват гратис. И нека тези, които дават примери с това как е в европейските градове, да напишат дали има глоба за редовен, но невалидиран документ, а също и да напишат коментари по редовността и чистотата на транспортните средства.</p> <p>2. Предлагам да отпадне ПРЕФЕРЕНЦИАЛНАТА ТАРИФА за младежи до 26 г. Ако тези младежи не учат, не виждам причина да не работят и да не си плащат като всички останали работещи, пълната тарифа за превозен документ. Това, че са млади, е още по-добра причина да си заплащат пълната такса.</p>	<p>1. Предложението е взето предвид при изработването на проекта на нормативен акт.</p> <p>2. Предложението не се приема, доколкото цените на превозните документи са приети единодушно с решение на Комитета за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на</p>

	<p>3. Предлагам да отпаднат следните Професионалните превозни документи с тарифа 0,00 лв. за служители, споменати в точки от 3.5.3. до 3.5.7 във въпросната Наредба. Защо всички тези „държавни“ служители, които по никакъв начин не помагат на бюджета с плащането на данъци, да не си плащат превозните документи???? Срамота!!! Предлагам да се даде справка/статистика, колко на брой служители ползват такива карти и дали те наистина се ползват от служителите или от техни близки.</p>	<p>територията на Столична община, създаден с Решение № 349 от 24.06.2021 г. на Столичния общински съвет.</p> <p>3. Предложението не се приема, доколкото въвеждането на т. нар. „професионални документи“ в Приложение № 1 на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община е последователна политика на Столична община.</p>
<p>7. Мая Манолова, председател на гражданска платформа Изправи се.БГ</p>	<p>Правим следните предложения за изменения в реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Настояваме за връщане на талоните за 10 пътувания на цена от 1,20лв. Това може да стане чрез възможността при зареждане на 10 и повече билета от един и същи вид да се ползва 25% отстъпка от цената. В противен случай резултатът е скрито поскъпване на билетите за градски транспорт чрез отпадане на най-евтината и популярна опция за еднократно пътуване. 	<p>1. Предложението не се приема, тъй като концепцията на новата тарифна политика на Столична община е да опростяване на съществуващата тарифна политика и превозни документи, с което да се стимулират гражданите към използването на превозни документи, с които да ползват повече транспортни средства като например месечна карта за всички линии или годишна карта, които са най-добрите превозни документи от гледна точка на икономическа целесъобразност. В същото време се цели и оптимизиране на не толкова популярни превозни документи. По този начин може да се реализира социален ефект за пътниците, свързан с икономии на разходи и време, както и икономически ефект за транспортните оператори. С отпадането на талоните за 10 пътувания се цели пренасочване на преобладаващата част от ползващите този превозен документ към билет „60 плюс“ и привличане на повече хора, използващи личния си автомобил като основно средство за</p>

	<p>2. Предлагаме да бъдат възстановени месечните карти за една линия, за метро и за метро и допълнителна линия. Те се доказаха като популярни сред използващите градски транспорт като опции, създаващи гъвкавост при възможностите за тарифиране и избиране на най-подходящата опция за използване на обществения транспорт от всеки потребител. Въвеждането на електронната система за таксуване не бива да се противопоставя на гъвкавостта на системата на градския транспорт, напротив, следва да я надгражда и разширява. Използването на месечни карти за една линия, метро или метро+ не ограничават приходите на ЦГМ, тъй като в дългосрочен план не представляват по-евтина алтернатива от годишната карта за всички линии, като вместо това предоставя възможност за задържане на клиенти на градския транспорт. Това е възможност за избягване на допълнителни загуби за ЦГМ, който страда от намалени приходи от продажбата на превозни документи през последните години.</p> <p>3. Настояваме за отпадане на глобата при невалидиране на редовна месечна или годишна карта за градския транспорт. Притежанието на такава карта представлява наличие на валиден превозен документ и глобяването на редовни пътници е не просто нередно, считаме, че то може да се счита и за незаконно.</p> <p>4. Настояваме за повече възможности за гражданите да закупуват и зареждат картите си</p>	<p>придвижване в столицата.</p> <p>2. Предложението съвпада с предмета на Доклад № СОА21-ВК66-10032/20/20.01.2023 г. Това предложение е подкрепено от представители на всички политически групи в общинския съвет.</p> <p>3. Предложението е взето под внимание при изработването на проекта на нормативен акт, доколкото съвпада изцяло с неговия предмет.</p> <p>4. Предложението не се приема, доколкото направеното</p>
--	--	---

	<p>(абонаментни или с билети) за пътуване в градския транспорт. Това може да се реализира като се увеличат броят на централите на ЦГМ, даде се възможност всички карти да се закупуват и зареждат и на станциите на метрото, позволи се зареждане и използване на карти чрез приложение или интернет страницата на ЦГМ. Удобството при закупуване на превозни документи е първо, задължително условие за справяне с нередовността на пътниците и за насърчаване използването на обществения транспорт. Вместо това се създава твърде сложна система, която затруднява гражданите, намалява гъвкавостта при определяне опциите на пътуване и повишава цената на билета за градския транспорт.</p>	<p>предложение не е предмет на уредба на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, а е предмет на дейност на „Център за градска мобилност“ ЕАД като самостоятелен правен и икономически субект.</p>
<p>8. Проф. д-р Диана Ковачева - омбудсман на Република България</p>	<p>Подкрепям промените, които касаят изключване от задължението за валидация, като условие за редовност, на дългосрочните превозни документи /чл. 11, ал. 1/, както и отпадане на глобата за невалидиран превозен документ /чл. 46, ал. 3/.</p> <p>Чл. 18, ал. 1 от Наредбата следва да придобие следното съдържание: „При пътуване с превозните средства на обществения градски транспорт пътниците са длъжни да валидират превозните си документи, да спазват разпоредбите на настоящата наредба, както и:“. Този текст противоречи на чл. 11, ал. 1, затова следва да бъде конкретизирано, че става въпрос за краткосрочните превозни документи. Това се отнася и за допълнението на чл. 15, ал.1, т. 1 – преди думата „пътувания“ се записва „валидирани“.</p> <p>Относно валидацията искам да подчертая, че освен да</p>	<p>1. Предложението за изменение на посочения текст на чл. 18 не се приема, доколкото с направената редакция на изрично се подчертава в кой случай краткосрочният превозен документ е редовен, а именно – след неговата валидация от пътника. В противен случай превозният документ е нередовен, за което пътникът е длъжен да закупи билет за еднократно пътуване, продаван от контролор по реда на чл. 46 и сл. от Наредбата. Още повече, че дългосрочните превозни документи са редовни ако са в срока си на използване, както и ако отговарят на условията според вида на превозния документ съгласно Наредбата – чл. 11, ал. 2 от Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.</p>

се вменяват задължения на пътуващите, следва да се подобри качеството, достъпността и ефективността на въведената тикет система. Имам предвид следните проблеми, за които гражданите сигнализират в жалбите си до омбудсмана:

- Неработещи валидатори в превозните средства

След като една от причините за валидацията в Доклада се посочва застраховката за злополука на пътници, какво се случва при настъпване на застрахователно събитие в тези случаи – когато билет не е валидиран поради неработещ уред;

- Затруднения с валидирането на хартиения, по-скъп билет, продаван от шофьора на превозното средство. Стана ясно, че същият трябва да се постави под определен ъгъл спрямо валидиращото устройство, в противен случай не може да се валидира. Поставя се въпросът има ли указания за това в превозното средство – отговорът е не. Не всеки знае и може да изгледа специалния клип на ЦГМ за това;
- Източване на суми от електронни портфейли и банкови карти

Потърпевши сигнализират, че от банкови карти, които се намират в чантите им, са изтеглени пари за билет, минавайки само пред валидиращото устройство. За това те разбират от последващ СМС на обслужващата ги банка, което пък означава, че ако нямат заявена такава банкова услуга, може и никога да не разберат за изтеглените суми. Т.е. има нужда от защита на гражданите срещу това неправомерно източване на средства, да се предприемат незабавни действия за подобряване на техническата изправност на електронната система за таксуване.

2. Предложението не се приема, доколкото същото не е предмет на регулация на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, а касае дейността на „Център за градска мобилност“ ЕАД като самостоятелен правен субект.

<p>9. Мл. лейтенант инж. Петър Велчев, председател на Съюза на военнопострадалите и военнопострадалите</p>	<p>Съгласно чл. 17, т. 3 от Закона за военнопострадалите и военнопострадалите, военнопострадалите и военнопострадалите имат право на безплатно пътуване с превозните средства за обществен превоз на пътници по вътрешноградския транспорт, включително метрополитена, в цялата страна с изключение на допълнителните автобусни линии. Придружител на военнопострадал с увреждане над 90 на сто с определена чужда помощ може да пътува във вътрешноградския транспорт с превозния документ на правоимащия, включително и когато не го придружава.</p> <p>По силата на чл. 28 от Наредбата е въведено изискването освен съответния превозен документ /хартиена карта/, да притежават и електронния носител на същата. Ал. 1, т. 2 на чл. 17 от ЗВВП касае не само територията на гр. София, а на страната като цяло. Точка 3, ал. 1 е по-всеобхватна и дава право на всички членове на Съюза, притежаващи такива карти, да пътуват, включително и в София и в метрополитена. Освен тази книжна карта, както е по закона, членовете на Съюза вече е необходимо да притежават и носител от вида смарт карта и да се чекират.</p> <p>С Наредбата се въвежда административно задължение, с което се дублират превозни документи. Това изискване не е предвидено в ЗВВП. Промяната в наредбата на СОС дискриминира военнопострадалите и</p>	<p>1. Предложението не се приема: уточняването на вида на превозния документ в наредбата не лишава правоимащите от установеното в чл. 17 от ЗВВП право на безплатно пътуване, а е свързано с надлежно легитимиране на лицата, както и с осигуряване на достъпа им до превозните средства, и на застраховка „Злополука на пътниците“ в обществения транспорт.</p>

	<p>военнопострадалите.</p> <p>Членовете на Съюза и техните придружители идват в София предимно в болници и с пристигането си са задължени да отидат до пункта за издаване на карта на електронен носител. Това са болни хора с множество увреждания и придвижването им в София за дублиращи електронни карти е неуместно, неправилно и незаконосъобразно. С промяната в Наредбата е въведено изискване, за което няма делегация в закона.</p> <p>Необходимо е да бъде дадена възможност/задължение на кмета на Столична община със заповед, адресирана до Центъра за градска мобилност да обхваща подобни казуси – военноинвалиди и военнопострадали с постоянен адрес не само на територията на Столична община, но и за пристигащите от други населени места в страната военноинвалиди и военнопострадали да могат да се ползват само от хартиения носител и да не бъдат затормозявани да се чекират.</p> <p>Съгласно Статистически бюлетин „Пенсии“, издаван от НОИ, към 30.09.2022г. военноинвалидите и военнопострадалите, ползващи се от правата за пътуване, са 3 700 души. Има и неголяма бройка военноинвалиди и военнопострадали с намалена работоспособност под 50%, които не се водят в НОИ, а в Централния регистър на военноинвалидите и военнопострадалите към Министерство на отбраната, като и те имат права по закона, в т.ч. пътуване по вътрешноградския транспорт по чл. 17 от него.</p>	
<p>10. Лилия Христова, обществен посредник на територията на Столична община</p>	<p>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</p>	<p>1. Предложението е взето под внимание при изработването на проекта на нормативен акт, доколкото съвпада изцяло с неговия предмет.</p>

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 да се възприеме валидирането като необходимо условие за подобряването 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 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 превозни 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, 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 пътникопотока и оптимизиране на графичите, маршрутните линии и др.

Съгласно чл. 39, ал. 1, т. 2 от Наредба 49 от 16.10.2014г.

за задължителното застраховане по застраховки „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и „Злополука“ на пътниците в средствата за обществен превоз, издадена от Комисията по финансов надзор, за изплащане на застрахователна сума или на съответна част от нея, на застрахователя се представя „билет, карта или друг документ в оригинал, доказващ, че пострадалият е бил пътник“, т.е. 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 на 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 на 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 транспортна услуга, каквато практика няма за други обществени услуги.

В подадените до обществения посредник жалби се иска връщането на месечната карта за една линия в наземния транспорт и на картата с талони за 10 пътувания.

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 са практика с постоянен характер. Така се намалява възможността за ценови избор при пътуване, това ощетява гражданите 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 01.01.2023г.

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 и има неоспоримо финансово отражение върху тях.

3. Поставям и следните предложения за изменение в Наредбата:

3.1. Относно продавания билет от водача: Предлагам

2. 1. Предложението не се приема, тъй като концепцията на новата тарифна политика на Столична община е да опростяване на съществуващата тарифна политика и превозни документи, с което да се стимулират гражданите към използването на превозни документи, с които да ползват повече транспортни средства като например месечна карта за всички линии или годишна карта, които са най-добрите превозни документи от гледна точка на икономическа целесъобразност. В същото време се цели и оптимизиране на не толкова популярни превозни документи. По този начин може да се реализира социален ефект за пътниците, свързан с икономии на разходи и време, както и икономически ефект за транспортните оператори. С отпадането на талоните за 10 пътувания се цели пренасочване на преобладаващата част от ползващите този превозен документ към билет „60 плюс“ и привличане на повече хора, използващи личния си автомобил като основно средство за придвижване в столицата.

2.2. Предложението е взето под внимание при изработването на

предоставяната на гражданите информация чрез различни канали и възможности да бъде уеднаквена, прецизирана и да не е допускат варианти при тълкуването на определени норми.

Мотиви: на електронната страница <https://eset.sofiatraffic.bg/about/travelling>, 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. 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“ (т. 1.2 от Приложение №8 и от Приложение № 9). Това налага изясняване на терминологията – билет или карта и „неепидемични условия“, както и въвеждане на текст в Наредбата относно тези условия.

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 българския. Съгласно чл. 3, ал. 1 от ЗНА, „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, а. 5, 7, 8, 9, 12; в чл. 20, ал. 2, т. 1, т. 6; Приложение

проекта на нормативен акт, доколкото съвпада изцяло с неговия предмет.

3.1. Предложението е въпрос на организация на ЦГМ, не е предмет на нормативния акт.

3.2. **Предложението не се приема**, доколкото чл. 36, ал. 2 от Указ № 883 от 24.04.1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове изрично предвижда, че „чужди думи и изрази се използват само ако са станали трайна съставка на българския език или не могат да бъдат заменени с български“.

	<p>I 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 именува с английски думи.</p>	
--	--	--