

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 – Доклад № СОА21-ВК66-10032-/20/20.01.2023 г.

<p>1. Симеон Ставрев – общински съветник от "Демократична България"</p>	<p>Според мен трябва да стимулираме гражданите да използват колкото се може повече градски транспорт. Има потвърждение от ЦГМ, че дружеството и тикет системата имат техническа готовност да пуснат режим „най-изгодна тарифа“ за пътуващите с банкова карта. Това означава, че системата сама може да изчислява най-изгодната тарифа за пътниците. За целта трябва решение на СОС и промяна в НАРЕДБА за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.</p> <p>Конкретното ми предложение е, при пътуване с банкова карта да се случва следното:</p> <ul style="list-style-type: none">• при пътуване с или без прекачване до 30 мин. - таксуването да бъде с билет 30+ за 1.60 лв.• при пътуване с прекачване до 60 мин - таксуването да бъде с билет 60+ за 2.20 лв.• при 2 пътувания над 60 мин. - таксуването да бъде с два билета 30+ по 1.60 лв. за общо 3.20 лв.• при 3 или повече пътувания над 60 мин. - таксуването да бъде с дневна карта за общо 4 лв. <p>Режимът „най-изгодна тарифа“ ще бъде много удобен за пътниците, защото те няма да се налага правят избор между билет 30+ или 60+, а системата ще го прави вместо тях и то в тяхна изгода.</p> <p>Затова, към проекта за решение, предлагам да добавите нова допълнителна точка със следната промяна в</p>	<p>Предложението не се приема, доколкото обхваща въпроси, които са част от доклад № СОА23-ВК66-771/19.01.2023 г. от ПГ „БСП за България“, по който няма формирано окончателно становище от постоянните комисии на Столичния общински съвет.</p>
---	--	---

	<p>наредбата:</p> <p>В глава Глава III. ИЗДАВАНЕ И ЗАРЕЖДАНЕ НА ПРЕВОЗНИ ДОКУМЕНТИ.</p> <p>Чл. 20. (2) Център за градска мобилност" ЕАД осигурява:</p> <p>9. Най-изгодната тарифа за таксуване на пътниците, която да се изчислява автоматично от системата за електронно таксуване.</p>	
<p>2.Живко Палачоров</p>	<p>Правя следните предложения, които са от вашия проект – доклад и проект – решение от 20.01.2023 г.</p> <p>1. Предлагам преференциалните „Младежки карти“ до 26 годишна възраст да отпаднат. Всяко нещо, за което се определя горна граница би било редно да има и такава долна. Липсва всякакъв убедителен мотив относно желанието за подкрепа на всички младежи до 26 годишна възраст и защо сте се спрели точно до 26, а не до 32 годишна възраст примерно!!!</p> <p>2.Предлагам за всички хора с трайни увреждания с 50% и над 50% месечната преференциална карта да е с единична цена от 6 / шест / лева.</p> <p>3.Предлагам за всички деца до навършването на 12 / дванадесет / годишна възраст ,които ползват градския наземен и подземен транспорт с придружител съгласно закона за закрила на детето - месечната и или годишна преференциална карта да е безплатна.</p> <p>4.Предлагам за всички деца до 18 годишна възраст и студенти в редовна форма на обучение</p> <p>- Едногодишна преференциална карта от 140 лв. с възможност да бъдат закупени на разсрочено плащане на по три равни вноски. И или месечна преференциална карта от 12 / дванадесет/лева. Това е начин да се</p>	<p>1.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.</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 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 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>инвестира и в младежите ,които продължават да се обучават и които са предпочели да инвестират чрез образованието – в собственото си бъдеще.</p>	<p>територията на Столична община, създаден с Решение № 349 от 24.06.2021 г. на Столичния общински съвет.</p> <p>4 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.</p>
<p>3. Диана Ковачева омбудсман на Република България</p>	<p>Подкрепям предложените изменения в Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, свързани с възстановяване на отпаднали превозни документи – месечна карта за една линия наземен транспорт, месечна карта за метро и месечна карта за една линия наземен транспорт (или метро) за ученици.</p> <p>В предвидените промени обаче не фигурира възстановяване на друг използван широко от гражданите превозен документ, а именно талонът за 10 пътувания. Той задоволява транспортните потребности на друга категория пътници – тези, които пътуват инцидентно с градския транспорт, както и гостите на столицата, поради което смятам, че той също трябва да бъде възстановен.</p> <p>Смятам, че билетът 30+ трябва да бъде преосмислен и да стане 45+, тъй като много от пътниците се оплакват, че времето за пътуване не им е достатъчно.</p>	<p>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.</p>

Новата цена от 10 лв. на картата за хората с увреждания не е съобразена със затрудненията на гражданите в условията на сериозна инфлация и влошена икономическа среда.

Постъпват също така жалби от пенсионери във връзка с изключването им от право на пътуване с дългосрочни персонализирани превозни документи за преференциални пътувания. Съгласно чл. 29, ал. 1, т. 1 от Наредбата, такова право имат само лицата, получаващи пенсия при условията на Глава VI от КСО, навършили възраст по чл. 68, ал. 1 – 3 от същия кодекс – общия принцип за пенсиониране (напр. жени на възраст 60г. и 10 м. и осигурителен стаж 35г. и 2 м.). По този начин са изключени лицата, пенсионирали се по:

- Чл. 68а КСО – една година по-рано от необходимата възраст, имащи необходимия осигурителен стаж;
- Чл. 69 КСО – военнослужещи (възраст 52г. и 10м. и осигурителен стаж 27 г.);
- Чл. 69б КСО – работещи при условията на първа и втора категория труд;
- Чл. 69в от КСО – учители и т.н.

Смятам за несправедливо и неоправдано да се предлагат преференциални условия за пътуване само за една група пенсионери. Затова предлагам в Глава IV от Наредбата да се включат всички пенсионери, независимо от начина на придобиване право на пенсия.

Предложението не се приема: липсва конкретно предложение съгласно изискването на чл. 26, ал. 5 от ЗНА.

Предложението не се приема, доколкото цитираната норма на чл. 29, ал. 1 от Наредбата не способства за осъществяването на пряка или непряка дискриминация по смисъла на чл. 4, ал. 2 и ал. 3 вр. с ал. 1 от Закона за защита от дискриминация по отношение на посочените категории лица, които са извън обхвата на Наредбата – лица, които се възползват от възможността за ранно пенсиониране (чл. 68а, чл. 69, чл. 69б и чл. 68в КСО). Някои от посочените категории лица в чл. 29, ал. 1 от Наредбата (хора с увреждания и пенсионери) са т.нар. „хора в неравностойно положение“, досежно имущественото си състояние. Както се посочва в Решение № 512 от 31.01.2022 г. по адм. д. № 4552/20218 г. на АССГ „социалните функции на държавата и местната власт по отношение на първата група (хора с увреждания и пенсионери) са свързани с „подпомагане на граждани, които без помощта на другите не могат да задоволяват своите основни жизнени потребности; укрепване и развитие на обществената солидарност в трудни житейски ситуации (арг. чл. 1, ал. 2 от Закона за социалното подпомагане).“ В този смисъл по дефиниция от разпоредбите на чл. 7, ал. 1, т. 10, 13, 14, 15 и т. 17 от Закона за защита от дискриминация различното третиране на тези лица не представлява дискриминация. По аргумент на противното лицата, които не са в цитираната по-горе категория, не следва да се считат за дискриминирани.