



**Демократична
България**
ОБЕДИНЕНИЕ

**ДО
Г-Н ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ**

ДОКЛАД

ОТ

Владислав Панев—

общински съветници от „Демократична България“
в Столичния 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 № 51/05.04.2018 г., в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет)

**УВАЖАЕМИ Г-Н ГЕРДЖИКОВ,
УВАЖАЕМИ ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,**

По време на общественото обсъждане на доклад Доклад с рег. № СОА20-ВК66-4967/22.06.2020 г., с който също се предлага изменение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, внесох становище, третиращо нормативите за превоз на велосипеди и индивидуални електрически превозни средства, по смисъла на приетия Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози от 7.7.2020 г. Във връзка с действащата нормативна база (НАРЕДБА за провеждане на обществени консултации на територията на Столична община) и проведената дискусия на редовно заседание на Постоянната комисия по „транспорт и безопасност на движението“ към

Столичен общински съвет на 14/09/2020 г., преценил, че е юридически правилно неговото становище да бъде оформено като отделен доклад, който да се гледа успоредно с другия.

I. Причини (мотиви), налагащи приемането на наредба за изменение и допълнение на НРУПОГТТСО, съдържание на промените и поставени цели с приемането на акта (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 1 и т. 2 от Закона за нормативните актове).

- С настоящото предложение се цели да се стимулира комбинираният превоз метро + велосипед за всички, но по-специално за гражданите, които ползват личен автомобил, защото само една от точките им на пътуване е в достъпност до метро (начална или крайна). Целта е да се довозват/отвозват до/от метрото с велосипед.;

- Към настоящия момент велосипедистите са силно ограничени откъм безопасен и удобен достъп от крайградските райони на София към компактният град. Велосипедистите имат възможност за достъп само по съществуващата пътна мрежа, по която липсват обособени велосипедни ленти/алеи за придвижване. Такива са заложи за осъществяване, но според приетия „План за устойчива градска мобилност на Столична община“ (ПУГМ), това е планирано основно през периода 2026-2035 г., при това само към някои от крайградските територии. Същевременно съществуват орографски пречки (денivelация) за масово придвижване с велосипед към крайградските територии в южната част на Столична община.;

- Велосипедистите към настоящия момент не могат да ползват голяма част от обществения транспорт през никоя част от денонощието (с изключение на метрото – делник след 21 часа и празник – целодневно). Това се явява трудност при възникване на технически проблем с велосипеда. Той не може да се превозва като багаж. Съответно – при възникване на технически проблем (дори и само спукана гума) на велосипедистите често се налага да бутат велосипеда си километри до сервиз или до дома им, а тези от крайградските райони – десетки километри;

- Съобразно степента на натовареност на метрото и крайградските линии, приемаме, че не е оправдано в делник да е позволено придвижването в

час пик и затова предлагаме делник, между 7:00 и 9:00, както и между 17:00 и 19:00 часа да не е позволено превозването на велосипеди;

- Наблюденията ни са, че на наземния обществен транспорт, по много линии все още не достига превозната способност не само в час-пик, но и в други части на денонощието и затова на този етап не е оправдано да се разрешава превоза на велосипеди там;

- Въвеждаме изрично разрешение за превоз на индивидуални електрически превозни средства (съгласно Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози (ДВ, Бр. 82 От 1999 Г.), Обн. ДВ. бр.60 от 7 Юли 2020г.), тъй като получихме множество сигнали от граждани, че част от полицаите в метростанциите и контролорите в обществения транспорт ограничават достъпа на гражданите, поради спорно тълкуване на настоящата наредба (превозът не е забранен към момента, но органите не правят разлика между велосипед и тротинетка).

- Въвеждаме установени добри практики за комбинирани превози „обществен транспорт – велосипед“ от други европейски столици (<http://www.csdcs.org/index.php/en/guidelines-en/612-combining-cycling-with-public-transport>).

С оглед на гореизложеното предлагаме в НРУПОГТТСО да бъдат извършени следните промени:

1) Да се измени чл. 13, ал. 1, т.4 и да се създаде нова т.8 по следния начин:

4. Безплатно – велосипед в междинните вагони на метровлаковете и в крайградските автобусни линии, както и автобусна линия 314, по всяко време на денонощието, с изключение на делничните дни между 07:00 и 09:00 и между 17:00 и 19:00, при условие, че не замърсява превозното средство.

...

8. Безплатно – индивидуални електрически превозни средства, при условие, че не създават неудобство за другите пътници.

II. Финансови и други средства, необходими за прилагането на новата уредба (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 3 от ЗНА).

За прилагане на Наредбата за изменение и допълнение на НРУПОГТТСО не са необходими допълнителни финансови средства от бюджета на Столична община. Такива не са необходими и от страна на кмета на Столична община или оправомощени от него длъжностни лица от „Център за градска мобилност“ ЕАД, които осъществяват контрол върху редовността на пътниците в обществения градски транспорт.

За „Център за градска мобилност“ ЕАД не съществува риск от загуби, тъй като възможността за превозване на велосипед в обществения транспорт е силно ограничена – само в метрото, само делник след 21 часа или целодневно в празничните дни. „Център за градска мобилност“ ЕАД и „Метрополитен“ ЕАД не водят отделна статистика за това колко велосипеди се превозват с метрото в разрешения времеви промеждутък, тъй като броят им към настоящия момент е изключително малък.

Регламентирането на безплатното превозване на индивидуални електрически превозни средства цели да внесе яснота. По същество то е разрешено и безплатно в момента, но практиката показва, че липсата на нормативен текст води до двояко тълкуване от страна на проверяващите органи.

III. Очаквани резултати от прилагането на новата уредба, включително финансовите такива (чл. 28, ал. 2, т. 4 от ЗНА).

Услугата ще стане още по-достъпна, което ще способства да бъдат привлечени граждани, които в момента не ползват обществения транспорт или пътуват с личните си автомобили, а това съответства на политиките на Столична община за приоритизиране на обществения транспорт и комбинираните превози и намаляване на броя на използваните лични автомобили в градската среда, заложили в приетите от Столичен общински съвет стратегически документи. Предложението за въвеждане на безплатно превозване на велосипеди не създава никакъв риск за приходната част от бюджета на „Център за градска мобилност“ ЕАД, тъй като настоящият приход от това е изключително малък (липсва статистика), на фона на общите приходи от продадени превозни документи.

Насърчаването на превозите с велосипед като екологична и алтернативна форма на придвижване и комбинирането им с метрото като

нова, но вече утвърдена форма на придвижване в София, създава допълнителна възможност да се намали автомобилния трафик и да спомогне за утвърждаването на столицата като „зелен град“, с активни и здрави хора.

Въвеждането на ясно формулиран норматив, който регламентира възможността за превозване на индивидуални електрически превозни средства ще осигури ясно тълкуване от страна на контролиращите органи и ще намали спорните ситуации между тях и пътниците.

IV. Анализ за съответствие на проекта за подзаконов нормативен акт с националното право и с правото на Европейския съюз (чл. 28, ал. 2, т. 5 от ЗНА).

Не се установява предложените изменения и допълнения на НРУПОГТТСО да са в противоречие с действащи национални нормативни актове и с правото на ЕС. По същество се касае до създаване на възможност за облекчаване възможността за превоз на велосипед и индивидуални електрически превозни средства, което прави ползването на обществения градски транспорт още по-достъпно, което от своя страна създава реални възможности за намаляване на броя на използваните лични автомобили в градската среда със следващите се от това екологични ефекти. При това не се създава никакъв риск за приходната част на бюджета на общинското дружество „Център за градска мобилност“ ЕАД. От това следва по безспорен начин, че предложенията са в синхрон с европейските ценности и политики и водят до подобряване на възможностите на местната власт за осигуряване на достъпна градска среда за още по-голям кръг от хора.

V. Оценка на въздействието на проекта за подзаконов нормативен акт.

Приложение № 1 към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието* (Приложете към формуляра допълнителна информация/документи)	
Институция: Столична община	Нормативен акт: Проект за промяна на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община

Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община



За включване в законодателната/ оперативната програма на Министерския съвет за периода: не подлежи на включване	Дата:
Контакт за въпроси: Николай Игнатов – сътрудник на общинските съветници от Демократична България в СОС	Телефон: 0886554206
Електронна поща: nikolai.ignatov@abv.bg	
1. Дефиниране на проблема: Необходимост от разширяване възможностите за превоз на велосипеди в обществен транспорт, с цел извършване на комбинирани превози „обществен транспорт – велосипед“, съобразно наличните възможности и без да се оказва негативно влияние върху останалите пътници. Необходимост от прилагане на добри практики от други европейски големи градове. Необходимост от допълнително увеличаване привлекателността на обществен транспорт в Столична община, с оглед пускането в експлоатация на третия метродиаметър през 2020 г. Необходимост от задоволяване на обществени очаквания, във връзка с получени сигнали и предложения от граждани по методите за комуникация със Столична община, „Център за градска мобилност“ ЕАД и общински съветници. <i>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</i> Действащата „Наредба за реда и условията за пътуване с обществен транспорт на територията на Столична община“ силно ограничава възможностите за комбиниран превоз – „градски транспорт – велосипед“.. Целта на промяната е да се даде възможност на повече граждани да използват обществен транспорт и велосипедите си в много случаи, за сметка на употребата на лични автомобили и улесняване достъпа с велосипед от и към крайградските територии на Столична община. <i>1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).</i> Идентифицираните несъвършенства в нормативната база не могат да се отстранят чрез въвеждането на организационни мерки. Необходимо е изменение на законодателството чрез приемане на Проект за промяна на „Наредба за реда и условията за пътуване с обществен транспорт на територията на Столична община“. <i>1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?</i> До момента не е извършвана последваща оценка по реда и при условията на чл. 22 от Закона за нормативните актове на Наредба за реда и условията за пътуване с обществен транспорт на територията на Столична община	



транспорт на територията на Столична община.

2. Цели: Целта на промяната е да се даде възможност на повече граждани да използват обществения транспорт и велосипедите си в много случаи, за сметка на употребата на лични автомобили и улесняване достъпа с велосипед от и към крайградските територии на Столична община. По този начин ще се създаде допълнителен стимул за гражданите да ползват обществен транспорт, за сметка на лични превозни средства, съгласно общоевропейските екологични и транспортни политики, отразени в стратегическите документи на Столична община.

Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

Преки заинтересовани страни:

- Живеещи на територията на Столична община;
- Работещи на територията на Столична община;
- Бизнес, държавни и частни структури и организации, развиващи дейност на територията на Столична община.

Косвени заинтересовани страни:

- Кмет на СО и общинското дружество „Център за градска мобилност“ ЕАД като организация, на която е възложено изпълнението на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).

4. Варианти на действие:

Вариант 1 – Без промяна на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община :

Без промяната на нормативния акт няма как да бъде дадена възможност за комбинирани превози „Обществен транспорт – велосипед“, с цел да се създаде допълнителен стимул за гражданите да ползват обществен транспорт, за сметка на лични превозни средства, съгласно общоевропейските екологични и транспортни политики, отразени в стратегическите документи на Столична община.

Вариант 2 – Приемане на проект за промяна на Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община:

С промяната на нормативния акт ще се даде възможност за възможност за комбинирани превози „Обществен транспорт – велосипед“, което ще улесни преките заинтересовани страни, с което ще се постигне въвеждането на добри практики от други големи европейски градове и ще се създаде допълнителен стимул за гражданите да ползват обществен транспорт, за сметка

Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община



на лични превозни средства, съгласно общеевропейските екологични и транспортни политики, отразени в стратегическите документи на Столична община.

Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „Без действие“.

5. Негативни въздействия:

При Вариант 1 – Няма да има възможност за комбинирани превози „Обществен транспорт – велосипед“, с което ограничението ще се запази. Няма да могат да се въведат добри практики от други европейски големи градове. Няма да може да се създаде допълнителен стимул за гражданите да ползват обществен транспорт, за сметка на лични превозни средства, съгласно общеевропейските екологични и транспортни политики, отразени в стратегическите документи на Столична община.

При Вариант 2 – Не са идентифицирани негативни въздействия по отношение на всички заинтересовани страни.

Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.

6. Положителни въздействия:

При Вариант 1 – Икономически – не са идентифицирани. Ограничението се запазва.;

Социални – Не са идентифицирани. Не се очаква по-добра достъпност до услугата обществен транспорт; **Екологични** – Не са идентифицирани. Не се очаква намаление на ползването на лични автомобили, за сметка на ползването на обществен транспорт.

При Вариант 2 – Икономически – налични. Ограничението се намалява значително. То остава само в промеждутък от 4 часа дневно (7:00-9:00 и 17:00-19:00) делник. Дава се възможност комбинирани превози „Обществен транспорт – велосипед“, съобразно конкретните възможности на всички преки заинтересовани страни. **Социални** – налични. С осигуряването на възможност за комбинирани превози „Обществен транспорт – велосипед“ може да се предположи, че услугата ще стане по-достъпна за преките заинтересовани страни, с което ползването ѝ може да се увеличи. **Екологични** – С осигуряването на възможност за комбинирани превози „Обществен транспорт – велосипед“ може да се предположи, че услугата ще стане по-достъпна за преките заинтересовани страни, с което ползването ѝ може да се увеличи, за сметка на ползването на лични превозни средства, в синхрон с общеевропейските екологични и транспортни политики, отразени в стратегическите документи на Столична община.

Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете



как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.

7. Потенциални рискове: Не са идентифицирани потенциални рискове.

Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

☐ Ще се повиши

☐ Ще се намали

☒ Няма ефект

8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?

Да, засягат се съществуващи, чието въздействие се ограничава.

9. Създават ли се нови регистри?

Не се създават нови регистри.

Когато отговорът е „да“, посочете колко и кои са те

10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?

☒ Актът засяга пряко МСП

☐ Актът не засяга МСП

☐ Няма ефект

11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?

☐ Да

☒ Не

12. Обществени консултации: Проектът за промяна на НАРЕДБА за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община ще бъде публикуван за обществени консултации на Портала за обществени консултации (<https://www.sofia.bg/en/portal-public-consultations>) и на електронната страница на Столичен общински съвет (<https://council.sofia.bg/>).

Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултациялни процедури.

13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

☐ Да

☒ Не

.....

.....

Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:

Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община



Име и длъжност: Владислав Панев – общински съветник в СОС

Дата: 16.09.2020 г.

Подпис:

Приложения:

1. Проект за решение.
2. Проект 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 № 51/05.04.2018 г., в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет).

Вносители:

1. /Владислав Панев/

16.9.2020 г.

ПРОЕКТ

Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община



РЕШЕНИЕ

№.....

на Столичния общински съвет

от/...../2020 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 (приета с Решение № 178 по Протокол № 51/05.04.2018 г., в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет)

На основание чл. 8 от Закона за нормативните актове, чл. 21, ал. 1, т. 23 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация и чл. 76, ал. 3 и чл. 79 от АПК,

СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

РЕШИ:

1. Приема 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 № 51/05.04.2018 г., в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет), като в чл. 13, ал. 1 се изменя т.4 и се създава нова т.8 със следните формулировки:

4. Безплатно – велосипед в междинните вагони на метровлаковете и в крайградските автобусни линии, както и автобусна линия 314, по всяко време на денонощието, с изключение на делничните дни между 07:00 и 09:00 и между 17:00 и 19:00, при условие, че не замърсява превозното средство.

...

8. Безплатно – индивидуални електрически превозни средства, при условие, че не създават неудобство за другите пътници.

Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община



2. Възлага на кмета на Столична община и на „Център за градска мобилност“ ЕАД изпълнението на Наредбата.

Настоящото решение е прието на заседание на Столичния общински съвет, проведено на/...../2020 г. и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

Председател на Столичния общински съвет:
/Елен Герджиков/

Юрист от администрацията
на Столична община:

/...../
/...../...../2020 г./

ПРОЕКТ

Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община

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 № 51/05.04.2018 г., в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет)

§ 1. . Изменя чл. 13, ал. 1, т.4 и създава нова т.8:

4. Безплатно – велосипед в междинните вагони на метровлаковете и в крайградските автобусни линии, както и автобусна линия 314, по всяко време на денонощието, с изключение на делничните дни между 07:00 и 09:00 и между 17:00 и 19:00, при условие, че не замърсява превозното средство.

...

8. Безплатно – индивидуални електрически превозни средства, при условие, че не създават неудобство за другите пътници.

§ 2. Настоящата 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 № 51/05.04.2018 г., в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет) влиза в сила, считано от 01.11.2020 г.