**СПРАВКА ЗА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПУБЛИКУВАНИЯ ЗА ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА НАРЕДБА ЗА РЕДА ЗА ПРЕСТОЙ И ПАРКИРАНЕ НА ПЪТНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА НА ТЕРИТОРИЯТА НА ОБЩИНА ГАБРОВО:**

В законоустановения срок са постъпили предложения от заинтересовани лица както следа:

**1.** На 10 януари 2018 година от заинтересовано (физическо) лице със следните предложения:

*„- В „РАЗДЕЛ ІІІ - Право на преференциално паркиране на ППС на*

*живущите в зоните за почасово платено паркиране” предлагам следното:*

*1. „****Собственик*** *или наемател на обособени жилищни имоти, да се замени със* ***собственик/ползвател*** *или наемател на обособени жилищни имоти,  
2.„****ППС****” и „****автомобил****” да се замени с „****лек автомобил****”.*

*- В ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ предлагам да се включат точки, тълкуващи понятията „****ползвател”*** */според Закон за собствеността/ и* ***„лек автомобил*** */според Закон за движение по пътищата/, а именно:*

*1.„****Ползвател****” на жилищен имот е според смисъла на Раздел VІ ВЕЩНИ ПРАВА ВЪРХУ ЧУЖДА ВЕЩ, т.1 ПРАВО НА ПОЛЗУВАНЕ, чл. 56-62 от ЗАКОН ЗА СОБСТВЕНОСТТА*

*2.****"Лек автомобил"*** *е недвуколесно безрелсово моторно превозно средство, което се използва за превозване на пътници, в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 8, според смисъла на §6, т.12а от Преходни разпоредби на Закон за движение по пътищата.“*

Предложението да се даде дефиниция на понятията „Ползвател“ и „Лек автомобил“ не е прието, тъй като понятията имат своята легална дефиниция, която се използва трайно и недвусмислено. Приемането на приложението за дефиниране на двете понятия би довело до необходимост (с оглед системност и последователност) да се даде, т.е. препише от друг закон, дефиницията на всички други понятия и термини, които са използвани в проекта на наредбата.

**2.** На 10 януари 2018 година от заинтересовано (физическо) лице със следното съдържание:

*„бих искал да направя следното възражение относно Раздел III Право на преференциално паркиране на ППС на живущите в зоните за почасово платено паркиране, чл. 14 и 15, а именно:*

***Да отпадне изискването за постоянен адрес, идентичен с адреса на жилищния имот. Причината е, че след като съм собственик и притежавам нотариален акт за имота или съм наемател с договор за наем, това изискване е излишно и би повишило бюрократичните разходи (време и финанси) при преждевременно подновяване на документите за самоличност.“***

В резултат на така направеното предложение **е заменено изискването за постоянен адрес с изискването за адресна регистрация по настоящ адрес**. Мотивът за това е факта, че действително няма изискване да си адресно регистриран по постоянен адрес на адреса, който ползваш. Такова изискване обаче е налице относно настоящия адрес, като съгласно Закона за гражданската регистрация (чл.99, ал. 1) *„Всяко лице е длъжно в срок 30 дни да заяви промяната на настоящия си адрес“.* Правото на преференциално паркиране по чл. 14 и следващите се предоставя срещу заплатена такса и за срок съответно един месец или една година (което право може да се предоставя многократно). Собствеността, учредяването на правото на ползване и договорът за наем на жилищен имот, по изключение е за срок по-кратък от 1 месец.

**3.** На 12 януари 2018 година от заинтересовано (физическо) лице със следните предложения:

*„РАЗДЕЛ ІІІ Право на преференциално паркиране на ППС на живущите в зоните за почасово платено паркиране*

***Чл.14. ППС, чийто ползвател е от домакинството (по смисъла на § 1, т. 2 от ДР на ДОПК) на собственик или наемател на обособени жилищни имоти, попадащи в зоните за почасово платено паркиране, и са с постоянен адрес, идентичен с адреса на жилищния имот имат право на преференциално паркиране в зоните за платено паркиране при условията на настоящия раздел.***

*От написаното става ясно, че всеки наемател в този район трябва да си направи, на практика временния адрес в постоянен, за да се възползва от това право! Т.е. при смяна на жилището под наем, трябва да подменя и личните си документи?!*

*Следва момент:*

***Чл. 16. Правото на локално платено паркиране се установява със стикер, залепен на предното стъкло на превозното средство. Стикерите за преференциално паркиране на ППС на живущите в зоните за почасово платено паркиране съдържат следната задължителна информация: 1. Стикерът е с размери 80 мм на 55 мм, със защита от висок клас. 2. Стикерът е отпечатан с мастило, устойчиво минимум една година на UV лъчение. 3. Задължителната информация, която той съдържа е: а/ герба на ГО; б/ пореден номер; в/ холограмен знак; г/ надпис "Стикер за преференциално паркиране ".***

*Пример: аз желая да си платя абонамент за един автомобил, ще ползвам само един. Но имам два лични и един служебен. Има на разположение постоянен гараж за ползваните си автомобили. Но желая винаги един от тях да ми е на разположение. За всеки от тях ли ще изисквам, респективно купувам стикер?????!!!!!! Аз на практика ще ползвам /паркирам един пред жилището си в центъра!“*

По първото предложение, касаещо адресната регистрация на лицата е отговорно в становището, по т. 2. Като е възприето, че действително по-целесъобразно се явява изискването за адресна регистрация по настоящ адрес, на вместо такава по постоянен

По второто предложение в чл. 16 е направена следната промяна – думата „**залепен**“ е заменена от „**поставен на видно място**“ и е допълнен с нова б. **„д“ която е със следния текст: „регистрационния/регистрационните номера на лекя/ите автомобил/и, отоговарящи на изискванията на чл. 14 и 15.“**

**4.** На 13 януари 2018 година от заинтересовано (физическо) лице с предложение за допълване на чл. 5, т.8 със следния текст:

„*На автомобили без регистрационни номера , както и на такива с транзитни номера, независимо в коя държава са издадени на които срока на валидност  е изтекъл.“*

Предложението не е възприето в проекта на наредбата, тъй като автомобил без регистрационен номер/табела, с изтекла валидност на регистрационната табела, изоставен МПС, МПС на което  не е заверен знакът за технически преглед и други сходни хипотези се явява „Излязло от употреба моторно превозно средство“, като зискванията за събирането, транспортирането и третирането са уредени от норамтивен акт от по-висока степен -  **НАРЕДБА ЗА ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА (**В сила от 25.01.2013 г. Приета с ПМС № 11 от 15.01.2013 г.)

5. На 07 февруари 2018 година от заинтересовано (физическо) лице със следното съдържание:

1. Наредбата да бъде внесена заедно с пълен пакет от мерки и последици.
   1. с възможно най-голяма степен на точност да се очертае кои ще бъдат районите, улиците и зоните за платено паркиране;
   2. да се направи обоснован анализ и да се предложат цени: за Уг час, за 1 час, за по-дълъг престой, за месечен и за годишен абонамент, като по този начин едновременно се внесат предложения за допълнения в Наредбата за местните такси.
   3. същото и за отблокиране, принудителното преместване, времето на престой на наказателен паркинг;
   4. същото и за таксите за обработка на заявления, както и размерът на глобите с

фиш;

* 1. да се оповести къде ще бъде паркингът по чл. 35 (3) в самата наредба или приложение към нея;
  2. да се уточни как ще бъдат уведомявани за принудителното преместване на МПС техните собственици (конус, CMC, електронно съобщение, друго);
  3. да се съставят приложения към наредбата, с които да се установят: графична схема на синята зона, параметрите на хоризонталната и вертикалната маркировка (цветни изображения, размери и други характеристики), образци на документи (заявления, фишове, талони, карти и пр.);

След уточняване на горните параметри, проектонаредбата да се предложи за обсъждане на Общинския съвет анблок заедно с другите норми, подлежащи на изменения и допълнения, както и нови такива.

Ако това не се стори, то предлаганата Наредба би била приета „насляпо”. Така най- съществените елементи ще останат скрити от заинтересованата част от обществото. Те ще бъдат установени в последствие, в нарушение на чл. 31. (1) от Указ № 883 за прилагане на ЗНА, съгласно който Списъци, таблици, тарифи, схеми, формули и други се прилагат към нормативния акт, освен ако е необходимо да се включат към съответни негови подразделения.

1. По съдържанието.

Принципно е необходимо в цялата наредба да се съблюдава внимателно употребата на термините „ППС”, „МПС” и „автомобили”, изхождайки от легалните дефиниции в § 6 от ЗДвП. Там в т. 10 е записано: към ППС се приравняват трамваите, тракторите и самоходните машини, когато се придвижват по пътищата. Така собственик на трактор може да поиска на основание чл. 14 абонамент за синя зона, което очевидно не би било допустимо.

Т. е. - да се избягва объркването на термини и понятия, които са законоопределени.

* 1. Пълно преосмисляне на идеята за стикерите:
* с чл. 105 (1) от ЗДвП се забранява ограничаване на видимостта през челното и другите стъкла на автомобила - трайно прикрепен стикер с размери на кредитна карта може да доведе до санкции от КАТ във всяко друго населено място;
* на 15.01.2018 г. бе подписан договор за въвеждане на ТОЛ система в страната; в тази връзка плащанията, наблюдението и контролът предстои да станат изцяло електронизирани от 2019 г. Винетките за всички превозни средства под 3.5 т. ще са електронни. Проектонаредбата трябва да следва тази тенденция.
* във връзка с горното става необходимо да се създаде единна система КАТ-ГРАО- МДТ-Кадастър-АПИ ;
* всеки собственик на МПС да бъде задължен да представи пред Общината мобилен телефон и e-mail за обратна връзка, както и да ги и актуализира при промяна
  1. Краткосрочно паркиране.
* ако за Vi час и 1 час е разбираемо, то не е ясно с какъв мотив в чл. 10 (2) е избран третият вариант - 5 часа. Собственици и работещи в търговски обекти имат работно време 9-12 ч.
* може да бъде регламентиран разумен времеви толеранс преди пристъпване към принудителна мярка - от 2 до 5 минути закъснение да не са фатални;
  1. Безплатното паркиране. Инвалидите.
* трябва да се провери на колко лица с увреждания са издадени карти към момента. Нали не се заблуждаваме, че ще възникне бум от заявления за издаване на нови, с които ще се „легитимират” напълно здрави ползватели;
* процедура по издаване на карти не разписана и не е споменато къде и как ще бъде уредена; Необходимо е да се укаже кой/кои са органите, оправомощени да издават карти; кои лица и при какви условия имат право да заявят и получат карти, какви документи ще подават;
* в чл. 21 (2) пише: могат да престояват и паркират само автомобили, снабдени с карта. Това е недомислено. „Снабден с карта” не е автомобилът, а правоимащото лице. Това лице трябва да е водач или пътник. Отсъствието му ще е често явление. Внукът с колата на баща си ще паркира безплатно посредством картата на дядо си, на когото тя формално ще се „води”. Няма предвидена санкция в Административно-наказателните разпоредби за неправомерно ползване на инвалидна карта. Отделен е въпросът, че ще бъде изключително трудно за доказване къде е дядото.
* C:\Users\IZAHAR~1\AppData\Local\Temp\FineReader12.00\media\image1.jpegпредлагам да се влезе в контакт с ръководителите на най-големите търговски обекти, поддържащи частни паркинги в града - Лидл, Била и Кауфланд, за да се проучи дали могат да дадат съгласие принудителната мярка „ преместване ” да е приложима в

очертаните при тях с този знак

зони.

* 1. Освен за собствениците на електромобили е редно да се направи жест към тези с хибридни коли. Например: почасово да не плащат, а при месечен или годишен абонамент да дължат Vz спрямо цената за МПС с ДВГ;

Общо за двете категории: трябва да се регламентира как ще бъдат третирани електрическите и инвалидните коли, носещи съответни обозначения, издадени от други общини и държави от ЕС.

2.5. Преференциално паркиране. Каква е логиката да се даде това право единствено на живущите в синя зона? Голяма част от тях по презумпция напускат сутрин ЦГЧ, освен ако не работят на пешеходно разстояние от дома си. Би следвало да се даде възможност собственици или наематели на търговски обекти, а защо не и наемни служители, които от сутрин до вечер ползват магазини, аптеки, кантори, салони, офиси и пр. да имат право на дългосрочен абонамент.

Разговарях с много хора от изброените категории. Те заявяват, че буквално „живеят” в търговските си обекти, за които вече са платили завишен местен имотен данък и съответна такса смет. При съставяне на подписката всички те категорично настояват да попаднат в категорията субекти, които имат право на месечен или годишен абонамент.

1. Разумно е за втори и трети автомобш да се плаща абонамент с някакъв коефициент, не да се удвоява и утроява; примерно за втория х1.5, за третия - х 2, а 4-ти да не е допустим;

Предлагаме внимателен подход към товарни ППС, защото чл. 14 и чл. 15 говорят именно за ППС, а по-долу чл. 18 - за автомобили. Да се ползва единна терминология. Да се ограничи преференцията за ППС примерно над 3.5 т. (камиони, бусове, кемпери и пр.);

1. Принудителните мерки.

В чл. 36 (2) е предвидено разходите по преместването и отговорното пазене да бъдат за сметка на собственика на ППС: често нарушителят и собственика не съвпадат.

Трябва да се прецизира и да бъде категорично ясно кой носи отговорността, кой може да плати и кой може да прибере ППС от наказателния паркинг;

Да се създаде нова ал. 4, която да регламентира как се процедира, когато водача се яви на място в момент, в който се пристъпва към монтиране на скоби.

Не е предвидена хипотезата, при която никой не се яви да освободи кола от наказателния паркинг.

Редно е да има таван на наказателната такса.

1. При повредена или липсваща хоризонтална и вертикална маркировка, както и при други обективни условия, препятстващи възприятието на разчертаните линии по настилката и предупредителните табели, отговорност не следва да се търси (трайна снежна покривка, силно ограничена видимост, изтрита боя, обилен валеж и т. н.).
2. В чл. 37 (2) е изказано пожеланието, да не се нанасят повреди на ППС, което се премества и транспортира. Това пожелание няма да се спазва и от двете страни:

* контрольорите неминуемо ще нанасят щети, особено докато натрупат опит. В тази връзка е добре да се предвиди застраховка за увреждане на чуждо имущество;
* ще има множество случаи на твърдения за увреди. Липсващо огледало или тас, счупен фар, остъргана боя, спукана броня и т. н. трябва да се документират предварително. Може да се регламентира, че преди започване прилагането на принудителни мерки, контрольорите трябва да направят обстоен оглед и заснемане на ППС от поне 4 ъгъла, по отношение на което ще реализират съответната мярка.

1. Паякът съгласно неговите технически характеристики има параметри, които го поставят на границата на извънгабаритно превозно средство. Действието му, дори самото му придвижване по определени улици може да доведе до щети поради липсата на достатъчно широчина. В тази връзка следва да се уточни къде не е допустимо прилагането на принудително преместване.
2. Би следвало да се регламентира, че при принудително преместване на кола, задължително се уведомява МВР, а при наличие на възможност — собственикът. Именно затова предлагаме да се формира регистър на собствениците на коли с телефон и e-mail за обратна връзка.

Това ще е от полза също и в други ситуации: за освобождаване на улици при предстоящ ремонт или снегопочистване.

E-mail, заявен от гражданите може да се ползва за всякаква комуникация между тях и Общината, в т. ч. и за разпращане на данъчни съобщения.

1. Контрол. Административно-наказателни разпоредби.
   1. Следва да се установи часовият диапазон, в който се прилагат принудителните мерки, както и работното време на наказателния паркинг. Също и при какви условия ще бъдат освобождавани колите (къде, как, кому, колко и срещу какъв документ се заплаща; кой може да се яви и срещу каква легитимация му се предава колата; право на проверка и оглед за нанесени щети; протокол за щети и т. н.)
   2. В чл. 12 (1) е неуместно (при това двукратно) да се ползва условното наклонение „могат да”.
   3. Заглавието на раздел III Контролни органи не следва да бъде такова.

Съдържанието на чл. 38 (2), т. 1 не кореспондира с чл. 12, ако дейностите бъдат

възложени на външен изпълнител - глобяване с фиш и съставяне на акт са в правомощията на административнонаказващите органи по чл. 47 от ЗАНН, какъвто е Кметът. Той не може да възлага на частни лица подобна функция, затова в тази хипотеза терминът орган е неприложим.

Точки 2 и 5 са пълнеж, копиран от чл. 167 (2) ЗДвП. Например контролът по изправността на уличната настилка, маркировката и т. н. се реализира вече успешно посредством електронното приложение „Аз, Кметът”. Третирането на излезлите от употреба МПС ще стане реалистично при настъпване на две условия: гласуване на Наредба за УО и сключване на договор с лицензиран оператор по чл. 17 от Наредбата за ИУМПС.

Точка 6 гласи, че контролния орган събира от името на общината сумите, предвидени по тази наредба. От тази формулировка излиза, че събира всички суми - от фишове и глоби (това не е възможно), през такси за издаване на документи, цената на талони, освобождаване и т. н. Уместно е да се прецизира и да се обедини с т. 7.

От общо 7 точки има работещи две: т. 3 за принудителното задържане и т. 4 за принудителното преместване.

* 1. Би следвало да се обмислят и формулират санкционни разпоредби за различни възможни хипотези. Към момента, проекта на Наредбата предвижда глоби само в два случая: неправомерно отстраняване и повреждане на техническо средство за задържане. Във втория случай е редно да се търси имуществена отговорност за нанесената повреда.

Хипотезите могат да бъдат:

* неоторизирано ползване на инвалидна карта;
* служене с неистински/подправени удостоверителни документи;
* деклариране на неверни обстоятелства;

Санкциите могат да бъдат не само глоби. Във втората и третата хипотези ще има възпитателен ефект, ако се предвиди, че на лицата ще бъде отказвано издаване на заявени документи по тази наредба в продължение на 1, дори 2 години от установяването на деянието, а при съмнение за престъпление - да се предава на компетентните органи.

По мотивите.

Вместо дългите встъпителни изречения и обобщенията, би трябвало да се акцентира върху действителните причини: липсата на култура на паркиране, неспазване на ЗДвП и ППЗДвП и цялостно поведение на пътя от определени лица, които пречат на обществения реди сигурността.

Няма нито една друга сериозна причина за въвеждане на новата уредба, като разбира се може да бъдат изтъкнати две допълнителни:

насърчаване ползването на обществения транспорт и насърчаване ползването на велосипеди.

Никой, в т. ч. и вносителите на проекта не вярва в подобряване на екологичната обстановка, т. к. в пиковите часове сутрин и вечер винаги ще има интензивен трафик.

Лицемерно изглежда загрижеността за хората с увреждания. Този въпрос бе повдигнат по-горе т. 2.3. На обозначените за целта паркоместа за инвалиди в обществени и частни паркинги до момента е изключителна рядкост да се видят коли със знак „инвалид”. Знаем, че има обществена чувствителност на тази тема и безцеремонното заемане на места под сините табели от произволни шофьори все по-често е обект на гневни коментари в ТВ репортажи и социални мрежи.

Целите:

1. Да се ограничи ползването на част от централната улична мрежа като място за дълготраен престой на МПС на лица, които не ползват административни или търговски услуги;
2. Разтребване на изоставени МПС;
3. Дисциплиниране на водачите;
4. Стимулиране на двигателна активност;
5. Повишаване интереса към ползването на градския транспорт.
6. Санкциониране нарушаващите правата на лицата в неравностойно положение;

Финансовото обезпечаване:

1. Да се направи финансов анализ и да се каже ясно и с числа - как ще се оптимизират досегашни разходи; постижима ли е самоиздръжка чрез приходи от дейността и на каква цена ще се дотира ли със средства от общинския бюджет.
2. Чаканите резултати - облекчаване на трафика - това е оксиморон; по-скоро ще доведе до дисциплина на паркиране и престой по кръстовища и други забранени места; Осъществяване на контрол - контролът е способ за постигане на резултат, той дефинитивно не може да бъде цел.

Как ще се повишат безопасността на движението на автомобилите и пешеходците не е изяснено.

Изречението Финансови резултати не се очакват трудно може да бъде прието.

От разговорите с десетки хора мога да заключа, че в масовото съзнание е посято съмнението, че Синята зона е способ за „узаконено печалбарство” на Общината.

Има и такива, които пресмятат обратното - самоиздръжката ще е невъзможна, поради което таксите и глобите ще бъдат социално непоносими и ще възникне масово недоволство. Тук идва съмнението, че Общината ще смекчава този ефект със средства от бюджета си.

В заключение бих искал да отбележа, че ще продължа да водя индивидуални разговори с хора, проявяващи интерес към проблема;

Ще разпространявам в електронен или печатен формат проекта на наредбата и след срока по чл. 26 (4) от ЗНА - в случай, че бъде свален от сайта на Община Габрово;

Ще изказвам личното си мнение по въпроси свързани с тази тема гласно и писмено, в това число чрез печатни или електронни издания.

Ще бъда отворен да чуя и възприема всички аргументи, които бъдат противопоставени на изложените от мен.“

Изложеното във въпросното предложение представлява в голямата си част анализа на проекта на нормативния акт. Част от изложеното (което има отношение към проекта на наредбата е съобразено), като с наредбата ще бъде представен и първоначалния обхват на зоните за платено паркиране, изчистени са понятията, с оглед и на другите постъпили конкретни предложения, които по съществото си са възпроизведени и в това възражение/предложение. Голяма част от изложеното каса организацията по прилагането на наредбата и други актове, които се издават в зависимост от окончателния вариант на наредбата. Така мястото за репатриране на автомобилите подлежи на промяна в опреативния порядък и не е целесъобразно да бъде посочен в наредбата, същото се отнася и до начина на уведомяване на нарушителите, чиито ППС са репатрирани (възможностите за комуникация се развиват непрестанно, като с оглед най-ефективното и икономически изгодно решение уведмояването може да се извършва по един или повече начина, както и да се променя, ако се установи неефективност и причиняване на безпокойство на гражданите по-голямо от необходимото за целта.).