

Национална мрежа на велосипедни организации в България

Правна консултация

По проект “Национална велосипедна мрежа” изпълняван от сдружение “Велоеволюция”, съфинансиран от Фонд за НПО в рамките на ФМ на ЕИП

I. “Правила за работа”

1. Институционализиране на Национална мрежа на велосипедни организации в България или Националната велосипедна мрежа (НВМ)

Преди да пристъпим към обсъждането на Правилата за работа на НВМ, следва да се отговори на въпросът има ли нужда от институционализиране на тази организация и ако да, какви са изискванията и необходимите действия, които следва да се предприемат за постигане на тази цел?

Предвиден от законодателя начин за обединяване усилията на сдружения с нестопанска цел е общо учредяване на сдружение с нестопанска цел. С оглед самия характер на целите, които си поставя НВМ, правилният подход би бил материализирането ѝ в сдружение с нестопанска цел в обществена полза съгласно чл. 2 от Закона за юридическите лица с нестопанска цел (ЗЮЛНЦ), като учредители и членове на сдружението НВМ да бъдат велоорганизации от цялата страна.

На първо място, необходимо е да са налице поне седем велоорганизации, които сами по себе си са юридически лица с нестопанска цел (ЮЛНЦ) и желаят да участват в учредяването на НВМ като сдружение с нестопанска цел в обществена полза, представляващо обединение на велоорганизациите в България. За попълване на бройката от необходими лица за учредяване на сдружение с нестопанска цел в обществена полза може да бъдат привлечени и физически лица, но заявената готовност дава да се направи извода, че това няма да е необходимо, а и няма да отговаря реално на идеята НВМ. Вземането на това важно решение ще отвори вратите за същинска работа на национално ниво и ще даде лостове за въздействие, които ще способстват за реализиране целите на проекта НВМ.

Материализирането на НВМ в сдружение с нестопанска цел в обществена полза ще даде рамката, въз основа на която да бъдат разработени Правилата за работа на организацията. Тази рамка е предварително заложена в ЗЮЛНЦ, и по-конкретно в глава трета на закона. Конкретизиране и развитие може да бъде извършено от Учредителното събрание при регистрирането на НВМ в Устава ѝ. Възможно е и утвърждаване на максимално подробни и разширени Правила за работа, които да бъдат одобрени от Управителния съвет на НВМ и да се прилагат в работата ѝ като цяло, а не само при вземането на решения от Общото събрание на НВМ.

В случай, че се отстъпи от гореописаното решение и не се предприеме регистриране на НВМ съгласно ЗЮЛНЦ, изработването на Правила за работа също е възможно. Прилагането им обаче зависи от действието и задължителния характер, който биха имали за отделните велоорганизации. Съблюдаването на каквито и да е правила е обвързано с волята и желанието на тези, спрямо които се прилагат, да ги спазват. Отделно от това, за да е гарантирано спазването на правилата, е необходимо да има възможност за някакъв вид санкция за неспазването им. Приемането на Правила за работа извън рамките на една обща организация ще бъде само пожелателно, а спазването им лесно може да бъде дерогирано от

моментни желания, възможности или ситуации, обусловени от липсата на задължителен характер.

2. Определяне на вида мнозинство при вземане на решения

Във връзка с горното, като база за определяне на начините за вземане на решения, може да бъдат използвани или зададените в закона или да се определят различни, съобразени с вижданията на членовете на НВМ. Практиката показва, че е целесъобразно всяка организация самостоятелно да определи различен приоритет на групите решения, с които се сблъсква в своята дейност. В зависимост от определения приоритет се определя и мнозинството, което следва да бъде прилагано при вземането на решение, принадлежащо към съответната група.

Обикновеното мнозинство (50 % + 1) се прилага за основната група от стандартни решения, с малка до средна степен на важност, свързани с текущата работа на НВМ.

Квалифицирано мнозинство (2/3, 3/4 или друго) се прилага за групи от решения с по-висока от средната степен на важност за НВМ, които имат значение за нейното развитие и за нейните членове.

Единодушие се прилага за групата решения с максимална степен на важност, които са от екзистенциално значение за съществуването на НВМ и за нейното бъдеще. Макар на практика да съществува такава възможност, използването на единодушието е рядко приложимо.

Трябва да се има предвид и начинът на определяне на мнозинството. Съществуват два основни начина – мнозинство от **присъстващите** членове и мнозинство от **всички** членове. Диференцирането отново зависи от възгледите и целите на организацията и нейните членове. Интензитетът на важност на решенията от ниска към висока степен на важност обуславя приемане на решения от обикновено мнозинство от **присъстващите** членове за решения с ниска степен на важност до единодушие от **всички** членове за решенията с най-висока степен на важност.

За някои от решенията, при институционализиране на НВМ, може да се въведе и междинен праг – например единодушно решение на Управителния съвет за внасяне на съответното предложение за разглеждане от Общото събрание. Макар това ограничение да има възможност да бъде заобиколено с решение на Общото събрание, представлява допълнителен коректив.

Възможностите за гласуване не могат да бъдат ограничени само до За и Против. Винаги се дава възможност да има и Въздържали се.

3. Присъствие при вземане на решения. Кворум.

Що се отнася до осигуряването на възможност за дистанционно присъствие на членовете на НВМ при вземане на решения чрез технически средства (вкл. интернет), следва да се има предвид, че законодателят е предвидил на този етап такава възможност само относно заседанията на Управителните съвети на сдруженията в чл. 32, ал. 3 от ЗЮЛНЦ.

Сходна е и разпоредбата на чл. 139, ал. 2 от Търговския закон, даваща възможност за вземане

на неприсъствени решения от Общото събрание на дружествата с ограничена отговорност при условие, че всички съдружници са заявили писмено съгласието си за решението. На първо място обаче, тази разпоредба не може да намери приложение спрямо ЮЛНЦ. Второ, дори подобна разпоредба да бъде включена в Устава (или Правилата за работа) на НВМ, тя би имала приложение само в случаите на единодушие.

Връщайки се към разпоредбата на чл. 32, ал. 3 от ЗЮЛНЦ, в Устава или Правилата за работа на НВМ може да се предвиди тя да има приложение по отношение заседанията на Общото събрание. Тук изниква въпросът дали съдът би допуснал вписване на такава разпоредба в Устава. Тълкувайки законодателството в тази насока, което предоставя голяма доза свобода при изготвянето на Уставите на ЮЛНЦ, може да се предположи, че такава разпоредба не би била в противоречие с целите на закона. Основно следва да се съобрази текстът на чл. 27 ЗЮЛНЦ, който дава свобода на ЮЛНЦ да предвиди в Устава си свой начин за определяне на кворум при проверждането на Общи събрания.

За да бъде обхванат в цялост въпросът с присъствието на членовете на НВМ при вземане на решения, трябва да се има предвид и възможността, посочена в чл. 28, ал. 3 ЗЮЛНЦ, по силата на която възпрепятствани да присъстват членове могат да бъдат представлявани по силата на пълномощно. Съществено тук обаче е ограничението за представителство на максимум трима членове от едно и също лице. Описаната възможност може да бъде комбинирана с евентуалното въвеждане на разпоредба за дистанционно присъствие.

В заключение, всички разпоредби на Правилата за работа могат да бъдат инкорпорирани в Устав на НВМ, при регистрация като сдружение с нестопанска цел в обществена полза съгласно ЗЮЛНЦ, което аз пропоръчвам. Реално, дори да се вземе решение НВМ да остане неформална организация, Правилата за работа ще изглеждат като Устав на ЮЛНЦ, с всички съществени в него разпоредби, с тази разлика, че приложимостта им ще бъде под въпрос с оглед незадължителния им характер.

II. Казуси от дейността на вело-организациите

За да бъде обхванат целия спектър от възможни действия, които могат да предприемат велоорганизациите, следва първо да се отговори на два основни въпроса:

Какво е велосипедна инфраструктура (ВИ)?

Кои са собствениците и компетентните органи, които имат отношение към изграждането, поддържането и ремонта на велосипедната инфраструктура?

1. Що е велосипедна инфраструктура?

Няма законова дефиниция на това понятие. Веднага следва да се отбележи и фактът, че стеснителното тълкуване на понятието велосипедна инфраструктура е крайно неправилно и то не следва да се ограничава само до изградената мрежа от велоалеи или части от транспортната инфраструктура, обособени и предназначени само за велосипеди. Този извод следва от две основни причини.

На първо място, велосипедната мрежа в България е толкова оскъдна, че ограничаването на понятието ВИ само до нея би намалило значително възможностите за въздействие на велоорганизациите.

Второ, налице са някои основни разпоредби на ЗДВП, които пряко касаят велосипедистите и използваните от тях части от пътното платно. Например:

Чл. 15, ал. 5: Когато няма специално предназначена за тях пътна лента или алея, водачите на ... велосипеди ... може да използват за движение разположения отдясно по посоката на движението им пътен банкет, ако той е годен за това и ако това не пречи на другите участници в движението.

Чл. 80. Водачът на велосипед е длъжен:

...

2. да се движи възможно най-близо до дясната граница на платното за движение.

Тези текстове автоматично превръщат посочената в тях част от пътно-транспортната инфраструктура в участък, предназначен за придвижване и на велосипеди, поради което същият може да се тълкува и като част от велосипедната инфраструктура, или най-малкото като част от транспортната инфраструктура, пряко свързана с велосипедистите.

Във връзка с горното, понятието ВИ може да бъде разделено на две основни части:

- Велосипедна мрежа и съоръжения, предназначени изключително за ползване от велосипеди;
- Частта от пътно-транспортната инфраструктура, която велосипедистите имат право да използват при липса на специално изградена велосипедна мрежа и съоръжения.

2. Разполагайки с дефинирано понятие ВИ, на ред идва да отговорим на въпросите: **кой е собственик на съответната част от ВИ и кои са компетентните органи, които имат отношение към изграждането, поддържането и ремонта на велосипедната инфраструктура?**

За да получим точен отговор какви действия могат да бъдат предприети, предварително трябва да сме наясно със собствеността върху всяка конкретна част от ВИ.

В най-честия случай говорим за два вида собственост – общинска и държавна. Респективно, управлението и поддръжката на тази собственост най-често е поверена на специално създадени за целта общински/държавни предприятия, а контролът по състоянието ѝ на общински/държавни органи.

Съществуват обаче и случаи, в които части от ВИ се експлоатират от частни търговски дружества. Най-често това са експлоатационни дружества и оператори за пренос и продажба на електроенергия, топлоенергия, природен газ, телекомуникации, водоснабдяване и канализация.

Редица са законовите разпоредби, които уреждат, макар и не винаги пряко, отношенията, свързани с поддържането на ВИ – общи и специални. Ето и основните от тях:

В Закона за задълженията и договорите:

Според Чл. 49 този, който е възложил на друго лице някаква работа, отговаря за вредите, причинени от него при или по повод изпълнението на тази работа.

Чл. 50 от същия закон гласи, че за вредите, произлезли от каквито и да са вещи, отговарят солидарно собственикът и лицето, под чийто надзор те се намират.

В Закона за устройство на територията:

Чл. 64, ал. 3, според който проводите и съоръженията на техническата инфраструктура се изграждат, поддържат и ремонтират от и за сметка на държавата, общините или съответните експлоатационни дружества.

Чл. 195. (1) Собствениците на строежи са длъжни да ги поддържат в техническо състояние, отговарящо на съществените изисквания по чл. 169, ал. 1 - 3, да не извършват и да не допускат извършването на промени в тях, които водят или могат да доведат до влошаване на проектните нива на съответствие с изискванията за целия строеж или за отделни негови характеристики.

(3) При аварии или други обстоятелства, застрашаващи обект по ал. 1 с увреждане или разрушаване, собственикът на обекта е длъжен да предприеме незабавни действия за тяхното предотвратяване или за отстраняване на причинените увреждания, възстановяване на обекта и да уведоми общината.

В Закона за движение по пътищата:

Чл. 167. (1) Лицата, които стопанисват пътя, го поддържат в изправно състояние, сигнализират незабавно препятствията по него и ги отстраняват във възможно най-кратък срок. Те не могат да предоставят на трети лица ползването на част от обхвата на пътя, когато това ще затруднява участниците в движението. В населените места тротоарите могат да се използват за търговски и други цели само ако е запазена площ за преминаване на пешеходците с ширина не по-малка от 2 метра.

(2) Служби за контрол, определени от кметовете на общините:

1. (доп. - ДВ, бр. 51 от 2007 г., доп. - ДВ, бр. 54 от 2010 г.) контролират в населените места изправността и състоянието на пътната настилка, пътните съоръжения, пътната маркировка, средствата за организация и регулиране ...;

Чл. 170а. (1) Лицата или администрацията, управляващи пътя, са длъжни:

1. да поддържат в изправност пътя, пътните съоръжения и средствата за организация и регулиране на движението;

Ето защо, трябва да сме наясно, че всяко едно препятствие, появило се в рамките на ВИ (път, съоръжение или друга вещ), е грижа на собственика, администратора, ползвателя или оправомощено от тях лице.

В тази връзка, следва да се направи поредното разграничение. От една страна, следва да е ясно кой е собственик, администрира или ползва съответната част от ВИ. От друга, да знаем кой е външният (най-често държавен) и вътрешният контролен орган (най-често общински), които следят за спазването на разпоредбите, свързани с изграждането, поддържането и ремонта на ВИ. На тази база, имайки предвид и възможността за съдебна защита, може да се изведе следната схема:

Направление "ИНВЕСТИЦИИ И СТРОИТЕЛСТВО"

Дирекция "ИНЖЕНЕРНА ИНФРАСТРУКТУРА"

Контролира основните ремонти на инженерните системи и новото им изграждане

Контролира дейността на инвеститорския контрол и строителния надзор на обектите

Изготвя становища и отговори на жалби от граждани и фирми, относно нуждите на инженерната инфраструктура на столицата

Направление "ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНИ КОМУНИКАЦИИ"

Дирекция "ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

Отдел "Организация и безопасност на движението"

Подаване на информация за организацията и безопасността на движение, отговаряне на предложения, молби и жалби

Отговори на молби, жалби и предложения на държавни институции, предприятия, организации и граждани в областта на пътната инфраструктура.

Анализиране състоянието и проблемите на пътната инфраструктура и даване на предложения

Отдел "Изграждане и ремонт на пътната инфраструктура"

Реализация на обектите за изграждане и ремонт на пътната инфраструктура, включени в инвестиционната програма на общината за съответната календарна година

Отговори на молби, жалби и предложения на държавни институции, предприятия, организации и граждани в областта на пътната инфраструктура

Дирекция „ТРАНСПОРТ“

Отдел "Транспортна дейност, междуселищни и таксиметрови превози"

Извършва обмен на информация с ОО „КД-ДАИ" и „Пътна полиция" – КАТ към ДП

Изготвя становища и прави предложения по законовата и подзаконовата нормативна уредба в областта на транспорта

Отдел "Масов градски транспорт, корабоплавателен и технически надзор"

Разработва стратегия за политиката при осъществяването на градския транспорт, съвместно със структурите на администратора

Изготвя становища и прави предложения по законовата и подзаконовата нормативна уредба в областта на транспорта

Направление "АРХИТЕКТУРА И ГРАДОУСТРОЙСТВО"

Дирекция "ОБЩИНСКИ СТРОИТЕЛЕН КОНТРОЛ"

Отдел "Правно обслужване на строителния контрол"

Отговаря на запитвания и жалби на граждани, юридически лица, организации и ведомства във връзка с извършващо се незаконно строителство на територията на общината

Отдел "Контрол в инвестиционното проектиране, координация и строителство"

Извършва проверки на строежи, отговаря на запитвания и жалби на граждани, юридически лица, организации и ведомства, във връзка с дейността на отдела и по отношение извършващо се незаконно строителство на територията на общината

Дирекция "ТЕРИТОРИАЛНО ПЛАНИРАНЕ"

Отдел „Общ устройствен план“

Проучва молби, жалби и предложения, отнасящи се до промени на Общия устройствен план на общината и подготвяне на становища относно целесъобразността им

Отдел „Подробни устройствени планове“

Проучва молби, жалби, възражения, предложения по протоколи от проведени обществени обсъждания във връзка с изработването на нови подробни устройствени планове и на техни изменения и дава предложения за решения по тях на Общинския експертен съвет по устройство на територията

ИНСПЕКТОРАТ

На основание Правилника за организацията и дейността на Инспектората към Общината, Инспекторатът осъществява контрол по спазване от страна на всички юридически и физически лица на територията на общината на нормативните актове на Общинския съвет, на законите и подзаконовите нормативни актове, както и на договори, по които страна е общината, когато такива функции са му възложени от Кмета или от Общинския съвет. Инспекторатът е длъжен да съдейства в рамките на правомощията си на всички лица на територията на общината при предотвратяване на нарушения или преодоляване на последиците от нарушения на нормативно установения ред на територията на общината, като извършва превантивен и последващ контрол, дава писмени предписания и следи за изпълнението им и осъществява административнонаказателна дейност по предвидения законов ред.

Инспекторатът контролира например изпълнението:

По **Наредба за изграждане на елементите на техническата инфраструктура и гаранциите при строителството им на територията на общината** – контрол при подмяна на елементи на техническата инфраструктура в тротоари, улици, площади, включително и при аварийни ремонти.

По **Наредба за изграждане, поддържане и опазване на зелената система на общината** – контролира опазването на зелената система на общината, включително действия или бездействия, които водят до увреждане или унищожаване на зелените площи и настилките, както и преминаването и паркирането на МПС в зелените площи.

По **Наредба за организация на движението на територията на общината** – контрол по спазване правилата, ограниченията и забраните, свързани с организацията на движението на пътни превозни средства /ППС/ на територията на общината.

По **Наредба за преместваемите обекти, за рекламните, информационни и монументално-декоративни елементи и за рекламната дейност на територията на общината** контрол по спазване на условията и реда за поставяне, регистриране и премахване на преместваеми обекти и на рекламни, информационни и монументално-декоративни елементи на територията на общината.

Като контролен орган Инспекторатът е длъжен да регистрира наличието, целостта или нередностите на елементите на съоръженията в обхвата на пътя, зелените площи, парковете и градините на територията на общината, като например: пътна и тротоарна настилка, тревни площи, капаци на шахти по тротоарите и пътните платна, решетки на дъждоприемни шахти, антипаркинг съоръжения, колчета, скоби и бариери, пътни знаци, пътна маркировка,

сфетофарна уредба, еластични предпазни огради, тръбно-решетъчни парапети, метални съоръжения на мостове, улично осветление и др.

Съгласно Правилника за организацията и дейността на Инспектората към Общината, при установяване на нередности служителите на Инспектората дават предписания със срокове и отговорници за изпълнението, контролират изпълнението, налагат глоби с квитанции или фишове, когато това се допуска от съответния нормативен акт, или съставят актове за установяване на административни нарушения, които изпращат по реда и условията на ЗАНН на административнонаказващия орган, на чиято територия е извършено нарушението, за произнасяне по образуваната административнонаказателна преписка.

Въшни контролни органи.

Външни са контролни органи извън общинските такива, които имат отношение към изграждането, експлоатацията, поддържането и ремонта на ВИ.

По отношение изграждането и ремонта на ВИ, като част от строителните процеси, са приложими разпоредбите на ЗУТ, както и на някои подзаконовни нормативни актове. Освен общинските органи, за които стана въпрос по-горе, те оправомощават и различни държавни органи.

В чл. 137 ЗУТ са посочени различните категории строежи. В зависимост от това, се определят и правомощията на различните органи. Глава Двадесета от ЗУТ урежда Административния контрол по устройство на територията и строителството, като дава правомощия в тази област на Министъра на регионалното развитие, Министъра на вътрешните работи, Дирекцията за национален строителен контрол (ДНСК) за обекти от първа, втора и трета категория, кметът на общината (района) или упълномощено от него длъжностно лице за строежите от четвърта, пета и шеста категория. Законът предвижда и административно-наказателни разпоредби в Глава Двадесет и трета.

Във връзка с експлоатацията и поддържането правомощията имат органите на МВР, които са уредени в ЗДвП, Глава Пета „Права и задължения на службите за контрол”. Конкретни са разпоредбите на чл. 165, ал. 1, т. 3, 9 и 12. Съществуват и предвидени административни наказания за неизпълнение на задължения, свързани с експлоатацията и поддържането на ВИ – чл. 177, ал. 1, т. 10, чл. 178, ал. 1, т. 7 и 9 ЗДвП.

С оглед безопасността на пътя, съществуват и:

§ 1 от Допълнителните разпоредби на ЗДвП – „Към Министерския съвет се създава "Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата"

§ 1а от Допълнителните разпоредби на ЗДвП

...

(2) Към областните управители и кметовете на общини се създават областни и общински комисии по безопасност на движението по пътищата.

(3) (Нова - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) Областните и общинските комисии по безопасност на движението по пътищата координират и контролират проблемите по безопасността на движението, изготвят ежегоден доклад за състоянието на безопасността на движението и приемат мерки за нейното подобряване

Съдебният контрол по отношение устройство на територията е уреден в глава Девнадесета на ЗУТ. Той се отнася най-вече до планирането, проектирането, изграждането и ремонта на ВИ. Както за него, така и за други действия на различните административни органи, свързани с ВИ, приложение намира Дял Трети от АПК. Общият съдебен контрол на административните актове, действия и бездействия от своя страна е уреден в АПК.

Като заключение, неизпълнението на служебни задължения от което и да е от длъжностните лица в административните органи, представлява престъпление съгласно Глава Осма, Раздел II от Наказателния кодекс, в частност чл. 282 НК.

След запознаване с изготвения обзор на правно-нормативната уредба на обществените отношения, свързани с планиране, проектиране, изграждане, експлоатация, поддържане и ремонт на ВИ, велоорганизациите ще могат и сами да определят достатъчно добре своите стъпки в защита на интересите на членовете си. В продължение и потвърждение на изложеното, следват отговорите на поставените въпроси:

1. Какви са възможностите за правни действия спрямо общините относно опасни елементи от съществуваща велосипедна инфраструктура? Кои са основните стъпки които следва да се предприемат пред различните органи?

От особено значение са разпоредбите на Глава Тринадесета, Раздел III от ЗУТ, Глава Осма от АПК, както и посочените по-горе други нормативни актове и разпоредби. При констатиране на опасни елементи, представляващи част от или засягащи ВИ, възможните стъпки са няколко:

- Определяне на администратора/ползвателя на съответната част от ВИ;
- Сигнал до администратора/ползвателя на съответната част от ВИ;
- Сигнал до компетентния общински орган (инспекторат, дирекция, отдел);
- Сигнал до самата община в общо деловодство;
- Сигнал до Отдел Пътна полиция при съответната ОДМВР;
- Сигнал до съответната Районна прокуратура при неизпълнение на служебни задължения.
- Искане по чл. 256 или 257 от АПК.

2. Какви са възможностите за правни действия спрямо общините относно некачествено изпълнение на велосипедна инфраструктура след приключил инвестиционен проект?

Приложима конкретно в случая е Глава Двадесет и първа от ЗУТ. По отношение на извършваните на територията на Република България строежи, приложение намира и Наредба № 2 от 31 юли 2003 г. за въвеждане в експлоатация на строежите в Република България и минимални гаранционни срокове за изпълнени строителни и монтажни работи, съоръжения и строителни обекти. Във връзка с това и в зависимост от момента на установяване на некачественото изпълнение, съществуват редица възможности, които отново могат да бъдат систематизирани в поредица от стъпки:

- Определяне на несъответствието с проекта – различни материали, разполагане, сигнализиране или други недостатъци;
- Определяне на фазата, в която се намира проекта към момента на откриване на недостатъците – преди или след въвеждане в експлоатация;

➤ Ако е преди въвеждане в експлоатация – сигнал до ДНСК/кмета на общината, имащи роля в контрола на незаконосъобразно извършваните строежи, както и за да бъдат взети предвид недостатъците от Държавната приемателна комисия, която следва да откаже издаване на разрешение за ползване до отстраняването им;

➤ Ако е след въвеждане в експлоатация – сигнал до ДНСК/кмета на общината за въведен в експлоатация обект, който е изпълнен в съществено отклонение от одобрените проекти за отстраняване на несъответствията, забрана на ползването или дори премахване;

➤ Ако некачественото изпълнение представлява само „козметични” недостатъци, които подлежат на отстраняване от изпълнителя, приложими са възможностите, посочени в отговора на въпрос 1 по-горе;

3. Как да процедираме спрямо процеси и процедури на некачествено планиране – в различните фази на приемане и изпълнение на ПУП, ОУП, ИПРЗ, технически и/или инвестиционни проекти при реконструкция или рехабилитация на пътища? Какви са възможностите за спиране или забавяне на подобни процедури на общините?

По посочените въпроси приложение намират най-вече разпоредбите на Глави Четвърта, Шеста, както и на Глава Седма, раздел III от ЗУТ. **Особено важна е разпоредбата на чл. 79 ЗУТ: „Устройствените планове следва да осигуряват ... условия за провеждане ... на велосипедното движение – чрез велосипедни алеи, провеждани самостоятелно или в напречния профил на улицата.”** Тази именно разпоредба задължава при разработването на всеки ОУП или ПУП да бъдат включвани условия за велосипедно движение. С изключение на ОУП на София, ОУП и ПУП се одобряват от съответния общински съвет или кмет.

От своя страна, строежите, включително тяхното проектиране, трябва да отговарят на всички законови изисквания. По синтезирано те са изведени в Глава Девета, Раздел III от ЗУТ. Отново следва да се има предвид от коя категория е съответния строеж (ВИ или част от нея) за определяне на компетентния орган, който следи за законосъобразността по проектиране, извършване и поддържане.

Важна е и разпоредбата на чл. 213. ЗУТ: Съдилищата осъществяват контрол по законосъобразността на административните актове по устройство на територията при условията и по реда на този закон, а по въпроси, които не са уредени в него - по Административнопроцесуалния кодекс. Съгласно чл. 215, ал. 6 обаче, ОУП и техните изменения не подлежат на обжалване.

Ето и възможните стъпки:

➤ Участие в общественото обсъждане при изработването на ОУП и ПУП, даване на писмени възражения, предложения и искания;

➤ Оспорване актовете на Общинския съвет/кмета за одобряване на ПУП от заинтересуваните лица.

➤ Сигнал до ДНСК/кмета на общината за нарушения при изготвяне, одобряване и изпълнение на проекти (както беше посочено в отговора на въпрос 2 по-горе);

➤ Сигнал до финансиращия орган с посочване на некачественото планиране и проектиране;

4. Какви са възможностите за изискване на становище по въпроси касаещи велосипедна инфраструктура, прилагане на закони и нормативи и др. от отговорни институции –

КАТ, общини, фирми с държавно или общинско участие?

Основанието за изискване на информация от посочените организации и институции е ЗДОИ. Изискването на становище само по себе си не може да бъде самоцел, а резултат от обосновано искане или заявление, с маркиране на конкретния въпрос, свързан с ВИ. В отговор, съответната институция ще представи и своето становище по този въпрос. Задължително в случая е правилно да се определи адресатът, към който да се изпрати сигнал, питане, заявление, искане за становище в зависимост от отношението му към съответната част от ВИ или свързан с нея проблем. В тази насока обаче по-важно е велоорганизациите, особено обединявайки се в НВМ, да имат свое общо изградено становище, което да защитават и отстояват с дадените им от закона възможности.

5. Как да реагират велоорганизациите при отказ по реда на ЗДОИ от страна на съответните административни органи?

Решенията за предоставяне на достъп до обществена информация или за отказ за предоставяне на достъп до обществена информация се обжалват пред административните съдилища или пред Върховния административен съд в зависимост от органа, който е издал акта, по реда на АПК. Приложение намират чл. 40 и 41 ЗДОИ, както и процедурите по АПК.

За целта се изготвя жалба, която посочва в какво се състои незаконосъобразността на отказа. Ако установи незаконосъобразност, съдът отменя изцяло или частично или изменя обжалваното решение, като задължава органа да предостави достъп до исканата обществена информация.

6. Какви са задължителните изисквания за започване на строителство на големи инфраструктурни проекти, за които можем да следим дали са налични, и ако не са да атакуваме проектите в съда?

За определяне задължителните изисквания към разрешаването на строежите приложение намират най-вече разпоредбите на Глава Осма от ЗУТ. Що се отнася до изготвянето на екологични оценки и ОВОС, приложими са Закона за опазване на околната среда и Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда.

В закона изрично е записано кои са заинтересуваните лица. Единствено и само те имат право да обжалват актовете, с които се одобряват проекти и издадат разрешения за строеж. В този смисъл, тези проекти, сами по себе си, не могат да бъде обжалвани от трети на производството лица. Трябва да се има предвид, че големите инфраструктурни проекти подлежат на особен режим на одобрение. Възможностите най-често са на ниво административен контрол чрез подаване на сигнали за извършени противозаконни действия, като например някои от стъпките, посочени в отговора на въпроси 2 и 3 по-горе:

- Сигнал до ДНСК за нарушения при изготвяне, одобряване и изпълнение на проекти с оглед извършване на текущ контрол в инвестиционните процеси, както и за да бъдат взети предвид недостатъците от Държавната приемателна комисия, която трябва да откаже издаване на разрешение за ползване до отстраняването им;

- Сигнал до финансиращия орган с посочване на незаконосъобразните действия при изготвяне, одобряване, разрешаване, изпълнение и въвеждане в експлоатация на проекти;

7. Кои са основните стъпки които да предприемаме и какви са важните срокове при подаване на жалба в съда? Кои основни закони и нормативи да се следят за справка в случай, че велосипедна организация от страната реши да води дело без помощта на адвокат?

➤ Първата и основна стъпка е да се прецени дали действието, бездействието или актът, срещу който ще се подава жалба, действително подлежат на обжалване.

➤ Установяване на срока за обжалване – в общия случай е 14 дневен. Важен е началният момент, от който започва да тече срока – моментът на уведомяване. В някои от случаите уведомяването е чрез обнародване в Държавен вестник, което означава, че информираността е от особено значение;

➤ Изготвяне на адекватна от правна и фактологична гледна точка жалба с необходимите приложения;

➤ Стриктно спазване на указанията на съда;

➤ Основните нормативни актове, които имат отношение към производствата в тази насока са: Административнопроцесуален Кодекс, Закон за устройство на територията, Закон за местното самоуправление и местната администрация, Закон за движението по пътищата и в Правилниците и наредбите по прилагането им, където има такива издадени, както и нормативните актове, към които препращат.

8. Кои са основните съвети за поведение на велосипедист претърпял ПТП с оглед последваща адекватна правна защита на интересите му?

Основните разпоредби се намират в Глава Втора, Раздел XXIII от ЗДвП. В най-голяма степен за велосипедистите се отнася текста на чл. 123 ЗДвП.

Задължителни са няколко основни действия от правна гледна точка:

➤ Да се уведомят органите на реда на тел. 112

➤ Да се установят, по възможност да се документират със снимка, и да се запишат данните на другите участници в ПТП;

➤ Да се намерят поне двама свидетели на ПТП и да се запишат техните данни;

➤ Да се оказва пълно съдействие на органите на реда;

➤ В случай, че велосипедистът е пострадал, освен лекарска помощ да се потърси и освидетелстване със заключение на съдебен лекар с оглед последващо предявяване на претенции срещу причинителя на нараняванията и пред застрахователна компания;

III. Инициативи за законодателни промени

1. Какви са възможностите, процедурите и редът за предлагане на законодателни промени? Какви са законовите възможности за активно лобиране в интерес на велосипедистите в България?

За да има възможност да предлага законодателни промени, НВМ задължително трябва да се институционализира. Представлявайки сдружение в обществена полза, което официално

обединява голям брой велоорганизации, радващо се на сериозна обществена подкрепа, НВМ ще бъде разпознавана като сериозен, надежден и представителен обществен партньор и коректив в законотворческата дейност в областта на велосипедния транспорт и туризъм. Лобирането и предлагането на законодателни промени от своя страна вървят ръка за ръка. Осъществяването и поддържането на връзка с парламентарно представени партии и най-вече с техни представители в законодателната и транспортната комисии на Народното събрание ще улесни достъпа до заседания на съответните комисии, в чиито правомощия е обсъждането на релевантни законопроекти. Използването на тези позиции ще даде възможност и за представяне на разработени от НВМ предложения за промени в целените закони.

Един от основните нормативни актове, който дава възможност на НПО да участват в законодателния процес, е Законът за пряко участие на гражданите в държавната власт и местното самоуправление. Глава Трета дава възможност за провеждане на национални и местни граждански инициативи. В допълнение на тези разпоредби Правилникът за организацията и дейността на Народното събрание урежда работата на Народното събрание и на парламентарните комисии. Особено важна е Глава Шеста, касаеща Взаимодействието с граждански организации и движения. По силата на чл. 39 „Представители на гражданските организации и движения по тяхна инициатива имат право да присъстват на заседанията на комисииите, да представят свои писмени становища и да вземат участие в разисквания по разглежданите проекти за актове на Народното събрание, отнасящи се до предмета им на дейност, при спазване на реда, установен в комисииите.”

Предложенията за промени на нормативни актове следва да съдържат мотиви и проект за промяна. В мотивите се обективират обстоятелствата, налагащи предложените промени в съответния нормативен акт. В тях може да се дадат примери за това как са уредени тези въпроси в законодателството на държави с добре развит велосипеден транспорт. Самият проект за промяна съдържа точно посочване на разпоредбите, които следва да бъдат промените с конкретно посочване на промяната и съдържанието на новата или променена разпоредба.

2. Какви са възможностите, процедурите и реда за внасяне на промени в подзаконовни нормативни актове?

В голяма степен възможностите, процедурите и реда за внасяне на промени в подзаконовни нормативни актове са идентични с тези за законовите нормативни актове, обсъдени в предходната точка. Разликата е в нивото, на което се извършва обсъждането и приемането им. Както и Народното събрание, общинските съвети също имат Правилници за организацията и дейността си. Пример е чл. 166, ал. 2, изречение второ от Правилника за организацията и дейността на СОС. Налице е и Комисия за граждански права, молби и жалби към СОС. За работа на това ниво е необходимо НВМ да осъществи и поддържа връзка със съответните дирекции и отдели на общините, общински съветници, както и на ресорните министерства – Министерство на вътрешните работи, Министерство на регионалното развитие и Министерство на транспорта, като предлага промени, участва в обществени обсъждания и консултации при изготвяне на проекти.

3. Кои са публично достъпните инструменти за информация и проследяване на процеси свързани с промяна на закони, наредби, стратегически документи?

Достъпът до информация се осъществява основно по два начина: чрез публикуването ѝ в официалните сайтове на съответната държавна институция (например <http://www.strategy.bg/>) или по друг начин, или чрез поискване съгласно дадената от Закона за достъп до обществена информация възможност. Публикуването на проектите за нормативни актове дава

възможност за запознаване с тях и изрязване в последствие на становище. За да се реализира достъпът до информация, касаеща дейността на организацията, е необходимо да се полагат усилия за поддържане на информираността по тези въпроси. Бидейки информирани за предстоящи промени или изготвени проекти, организацията има възможност да изготвя становища и да дава предложения по тях. Практика напоследък е създаването на работни групи и провеждането на обществени обсъждания, но те не винаги се създават по желание на съответния държавен орган, така че в тази насока е необходима инициативност от страна на организацията.

Ето защо, поддържането на постоянна информираност относно свързаното с велосипедистите актуално законодателство, бъдещи промени, изготвени законопроекта, евентуални предстоящи обсъждания и работни групи е от особена важност. Тази информираност задължително трябва да се комбинира с активна обществена позиция, реализиране на проекти за информиране на обществото с предимствата на велосипедния транспорт, ангажиране на общественото мнение в подкрепа на идеите и исканите промени в законодателството.