

## ПЕТИЦИЯ ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

### РЕЗЮМЕ

Уважаеми г-н Президент,

Настоящата петиция се подава от (...) лица – български граждани, включително лица с физически увреждания и членове на Център за независим живот (ЦНЖ) – българска неправителствена организация на лица с увреждания. Петицията касае недостъпността на автобусния и железопътен транспорт в България за лица с увреждания и/или лица с намалена подвижност по смисъла на европейското анти-дискриминационно законодателство и член 9 от Конвенцията на ООН за правата на хората с увреждания, ратифицирана както от България, така и от Европейския съюз (ЕС).

#### **I. Железопътен транспорт**

Пътническият железопътен транспорт в България е собственост на и се управлява от държавната компания Български държавни железници (БДЖ) ЕАД. Подвижните състави на БДЖ са остарели, инфраструктурата е в лошо състояние, щатът е раздут, а значителните средства, отпуснати от държавата, не се използват ефективно.

На ниво ЕС пътническите железопътни превози са регулирани чрез Регламент No 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците (наричан по-нататък Регламента). В съответствие с членове 19 и 20 (1) от Регламента БДЖ е публикувала на интернет страницата си информация относно обслужването на лица с увреждания и/или с намалена подвижност. Според публикуваната информация превоз на лица с увреждания се извършва с експресните влакове „Слънчев бряг“ (пътуващ по направление София-Пловдив-Бургас), „Златни пясъци“ (пътуващ по направление София – Горна Оряховица – Варна) и „Чайка“ (пътуващ по направление София – Карлово – Бургас). Обявените линии покриват едва два региона от страната – Североизточна и Югоизточна България. Така на практика, хората с увреждания, живеещи в Северозападна или Югозападна България, са лишени от възможността да използват железопътен транспорт наравно с останалите и без да бъдат подлагани на дискриминация. Тези хора са лишени от възможността да използват какъвто и да е обществен междуградски транспорт, доколкото единствената публично достъпна алтернатива на железопътния транспорт е автобусният, който също е недостъпен. Следва да се отбележи също така, че и обявените за достъпни линии на БДЖ са на практика недостъпни. През 2011 г. беше съобщено за случай, в който човек в инвалидна количка е бил принуден да пропътува разстоянието между София и Варна (около 480 км.) в пощенския вагон между колетните пратки, тъй като коридорите в пътническите вагони се оказали твърде тесни за количката му.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Репортажът е достъпен на: [http://btvnews.bg/1606540551-S\\_vlak\\_i\\_invalidna\\_kolichka\\_iz\\_Bulgaria\\_misiya\\_nevazmojna.html](http://btvnews.bg/1606540551-S_vlak_i_invalidna_kolichka_iz_Bulgaria_misiya_nevazmojna.html).

## II. Автобусен транспорт

Автобусният транспорт на пътници в България е регулиран от Закона за автомобилните превози, Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортните схеми и за осъществяване на обществените превози на пътници с автобуси (наричана по-нататък Наредба за утвърждаване на транспортни схеми) и Наредба № 33 от 03.11.1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република (наричана по-нататък Наредба за обществен превоз). Според последната общественият транспорт на пътници се осъществява от физически и юридически лица, регистрирани като търговци и притежаващи лиценз и други сертификати по Наредбата. На европейско ниво пътническият автобусен транспорт се регулира от Директива 2001/85/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 20 ноември 2001 година относно специални изисквания по отношение използваните за превоз на пътници превозни средства с повече от осем места за сядане без мястото на водача (наричана по-нататък Директивата).

Според член 3.2.1. от Приложение VII към Директивата „[м]инималният брой на седалките за ползване с предимство трябва да бъде четири за клас I, две за клас II и клас III, и една за класове A и B. Като седалки за ползване с предимство не трябва да се избират онези седалки, които се прибират когато същите не се ползват.“

В българското национално законодателство липсват разпоредби, отнасящи се до пътническият автобусен транспорт, които да гарантират, че лицензираните автобусни превозвачи (особено такива, опериращи по междуградски и междуселски линии) са длъжни да осигурят поне минимален брой превозни средства, които могат да превозват лица с увреждания и/или лица с намалена подвижност. Член 37 от Наредбата за утвърждаване на транспортни схеми гласи, че автобусите, пътуващи на разстояния до 30 км, могат да са от всеки клас, а тези, пътуващи над 30 км. следва да са единствено клас „B“ (според Приложение VII към Директивата такива автобуси следва да притежават едно място, пригодено за лица с увреждания). Долуподписаните граждани и организации твърдят, че пропусъкът на българските власти да въведат изисквания към автобусните превозвачи да поддържат разумен минимален брой превозни средства от такъв клас, който да позволява на хора с намалена подвижност да използват обществения междуселищен транспорт свободно и при равни условия, е дискриминационен. Те поддържат също така, че изискването да се използват автобуси от клас „B“ не представлява разумно пригаждане и не е достатъчно, за да осигури на хората с увреждания и/или с намалена подвижност равно третиране при достъпа до обществен транспорт. Авторите на петицията твърдят, че държавата упражнява контрол единствено по отношение техническата изправност на превозните средства, пътуващи на дълги разстояния, но не и по отношение на съответствието им със стандартите за достъпност, установени с Директивата.

В действителност, тъй като нито железопътният, нито автобусният транспорт са достъпни, хората с увреждания нямат реален достъп до обществен транспорт и следователно срещу тях се извършва дискриминация по признак увреждане по

отношение достъпа им до публични услуги, каквато услуга е и общественият транспорт.

Особено фрапиращ пример за negliжиране както на националните, така и на международните изисквания за достъпност е изграждането на метрото в София. Въпреки значителните средства за проекта, предоставени от ЕС, и изявленията на българските власти, че строителството на метрото следва най-високите стандарти, на практика софийското метро не е достъпно за лица с увреждания. Мотрисите, макар и голяма част от тях чисто нови, са напълно недостъпни за лица, използващи инвалидни колички без чужда помощ. Това се дължи на значителното разстояние (хоризонтално и вертикално) между вагоните и перона. Част от самите метростанции в София също са недостъпни, въпреки че общият брой на станциите на метрото не е голям. Недостъпността на част от станциите на метрото вече беше обявена за дискриминация по признак увреждане с окончателно решение на Върховния административен съд, с което се потвърди решение на Комисията за защита от дискриминация.<sup>2</sup>

### **III. Искания**

Ние, долуподписаните, с оглед гореизложеното призоваваме Комитета по петиции към Европейския парламент (ЕП), след като обяви петицията за допустима, да:

1. поиска от Европейската комисия да проведе предварително проучване и да предостави информация за съответствието на българското законодателство и реалното състояние на място с релевантното право на ЕС и особено с член 9 от Конвенцията на ООН за правата на хората с увреждания;
2. да изготви и представи пълен доклад пред ЕП, който да бъде гласуван или, ако прецени за по-целесъобразно – да извърши посещение на място в страната и да изготви доклад, съдържащ наблюдения и препоръки на Комитета;
3. да насочи петицията към други комитети в ЕП за информация и предприемане на последващи действия;
4. да предприеме всякакви други действия, които сметне за подходящи с оглед решаването на проблема или да предостави подходящ отговор на авторите на петицията.

[...]

---

<sup>2</sup> Решението е достъпно на <http://www.sac.government.bg/court22.nsf/d038edcf49190344c2256b7600367606/cfcd016b996b63fdc2257ae90043dafb?OpenDocument>.