



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

ПРИЛАГАНЕТО НА ПРАВИЛАТА

Ключов фактор за успеха на стратегията за паркиране



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

Относно

Настоящата публикация е разработена в рамките на проекта Park4SUMP, финансиран по програмата на Европейския съюз за научни изследвания и иновации „Хоризонт 2020“ съгласно споразумение за отпускане на безвъзмездна помощ № 769072

Park4SUMP е проект по инициативата CIVITAS. За повече информация – www.civitas.eu

Заглавие

Прилагането на правилата

Ключов фактор за успеха на стратегията за паркиране

Автор(и)

Ivo Cré, POLIS

Благодарности

Тази публикация стана възможна благодарение на приноса на организациите, участващи в проекта Park4SUMP, на всички, които допринесоха за неговото осъществяване.

Специални благодарности и на Европейската асоциация по паркирането (EPA) за това, че отличи най-добрите практики при прилагането на правилата за паркиране по улиците чрез двугодишните си награди за улично паркиране.

Рецензенти:

Сюзън Тъли, научен сътрудник Единбург, Шотландия, Великобритания.

Робърт Пресл, ръководител проект, Австрийско изследване на мобилността FGM-AMOR.

Отказ от отговорност

За представените в настоящата публикация мнения отговорност носят само посочените автори и те не отразяват непременно становището на Европейската комисия.

Авторско право

Всички изображения в настоящата публикация са собственост на упоменатите организации или физически лица. Съдържанието на тази публикация може да бъде възпроизведено и доразвивано.



СЪДЪРЖАНИЕ

1. Относно настоящата брошура	5
1.1 Обобщение и навигация	5
1.2 Фокус на настоящата брошура: прилагане на правилата за регулирано и платено паркиране	5
2. Ключов фактор за успеха – балансиран подход.....	6
2.1 Улично регулиране	7
2.2 Предоставяне на услуги	7
2.3 Повишаване на приходите.....	7
3. Определяне на процеса по прилагане на правилата за паркиране.....	9
Отправна точка: Справедливи и ефикасни, както за местните власти, така и за водачите	9
3.1 Принудителното изпълнение във връзка с нарушения при паркиране е процес, залегнал в ПУГМ.....	9
3.2 Основни етапи в процеса на прилагане на правилата.....	10
4. Принципи при прилагане на правилата.....	12
Принцип 1: Проектирайте системи за паркиране, които водачите да могат лесно да спазват.....	13
Принцип 2: Насърчавайте хората да спазват правилата.....	13
Принцип 3: Следвайте във възможно най-голяма степен гражданско-административните процедури	14
Принцип 4: Санкциите следва да бъдат пропорционални.....	14
Принцип 5: Процедурите по прилагане на правилата следва да бъдат прозрачни.....	14
Принцип 6: Справедливо и равно третиране на различните паркиращи клиенти.....	15
Принцип 7: Ценете вашите изпълнителни органи	15
5. Инструменти за прилагане на правилата	17
5.1 Елементи на дизайна на улиците, за да се осигури възможност за прилагане на правилата	17
5.2 Поставяне на скоби и принудително преместване.....	17
5.3 Дигитално прилагане на правилата за паркиране.....	17
5.4 Използване на данните от прилагането на правилата за информиране е основа за вземането на решения относно политиките	19
6. Специфичен въпрос, свързан с прилагането на правилата.....	21
6.1 Неправомерно използване на европейската карта за паркиране за хора с увреждания	21
6.2 Нови предизвикателства	22
7. Списък на използваните материали	24



Сканиращ автомобил за контрол на паркирането в зоните за платено почасово паркиране в гр. Трондхайм, Норвегия.
Източник: © Трондхайм паркинг



1. Относно настоящата брошура

1.1 ОБОБЩЕНИЕ И НАВИГАЦИЯ

В тази брошура се споделя опитът от прилагането на правилата за паркиране, придобит в рамките на проекта PARK4SUMP. След определяне на фокуса на публикацията – прилагане на правилата за регулирано и платено паркиране (вж. Раздел 1.2), се предлага балансиран подход за постигането на три цели на прилаганите правила (улична регулация, предоставяне на услуги и повишаване на приходите) (Глава 2: Ключов фактор за успеха – балансиран подход). Втрета глава прилагането на правилата за паркиране се определя като процес, който е залегнал в плановете за устойчива градска мобилност (ПУГМ) (Глава 3: Определяне на процеса по прилагане на правилата за паркиране). В глава 4 (Принципи при прилагане на правилата) се определят 7 принципа, към които следва да се придържат стабилните политики за прилагане на правилата за паркиране. В глава 5 се представят основните инструменти за прилагане на правилата, а в глава 6 се разглеждат конкретни въпроси, свързани с прилагането на правилата за паркиране, включително някои нови предизвикателства.

1.2 ФОКУС НА НАСТОЯЩАТА БРОШУРА: ПРИЛАГАНЕ НА ПРАВИЛАТА ЗА РЕГУЛИРАНО И ПЛАТЕНО ПАРКИРАНЕ

Местата за паркиране се предлагат под различни форми и с много удобства.

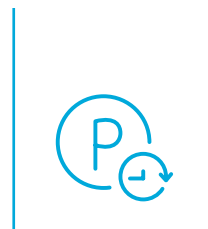
Паркирането извън улиците предлага на водачите възможността да съхраняват превозните средства в публично достъпни, полуобществени (напр. супермаркетите в работно време) или частни паркинги (напр. офис паркинги). Тези пространства могат да бъдат защитени с (виртуална) преграда или да не бъдат защитени. Въпреки че в някои случаи органите на публичната власт изпълняват ролята за отстраняване

на превозните средства от частни инфраструктури или парцели, това не попада в обхвата на публикацията.

Уличното паркиране представлява осигуряване на регулирана зона за паркиране, където въз основа на местоположението се прилагат правила за допустимите лица (разрешително, вид превозно средство) и допустимата продължителност, но не се изисква плащане на място. Това също така може да се отнася за платените режими на паркиране. Режимите както за регулирано, така и за платено паркиране предвиждат право на паркиране въз основа на приложимите (изискващи плащане) правила за паркиране, които са от изключително значение при прилагане на политиките за паркиране. Това право на паркиране се основава на местоположението и времето, като се дава възможност да се паркира на определено място в определено време.

И на последно място, съществува и нерегулирано паркиране – паркиране на места, които не са определени или подходящи за паркиране, като тротоари, пътища и т. н. Това често пъти е свързано с последици за безопасността за другите участници в пътното движение.

Ще се съсредоточим върху прилагането на политиките и мерките относно паркирането на улиците и по-специално върху регулираното и платеното паркиране. В глава 7 „Нови предизвикателства“ представяме някои нови и предстоящи предизвикателства пред прилагането на правилата, които излизат извън обхвата на настоящата брошура.



2. Ключов фактор за успеха – балансиран подход

Преди да започнем да обсъждаме в подробности различните аспекти на прилагането на правилата за паркиране, е добре да се запознаем с причината, поради която местните власти извършват тази дейност. Какво би се случило, ако правилата не се прилагаха или се прилагаха непропорционално? По улиците щеше да цари хаос, гражданите щяха да се чувстват пренебрегнати (както водачите, търсещи места за паркиране, така и другите участници в пътното движение), а приходите от паркиране щяха рязко да намалеят. Поради това една адекватна политика за прилагане на правилата за паркиране би осигурила балансиран подход за различните цели: улично регулиране, предоставяне на услуги и повишаване на приходите.



Контрольор платено паркиране в гр. Трондхайм, Норвегия.
Източник: © Трондхайм паркинг



2.1 УЛИЧНО РЕГУЛИРАНЕ

Ключовата цел на стратегиите за прилагане на правилата за паркиране на улиците, в основни линии, е опростена, но съществена: градските управи искат да предотвратят хаоса по улиците. За да се установи реда за ползване на наличното градско пространство, се прилага улично регулиране. Това е свързано с „20-тия принцип на паркирането“ на PARK4SUMP¹: винаги оставяйте известен брой свободни места за паркиране. Освен това уличното регулиране може да доведе до подобряване на обществените пространства, при което може да се осигури повече пространство за ходене пеш, колоездене и други форми на активност на улиците. Уличното регулиране може да осигури възможност за приоритизиране на уличното пространство за различни групи потребители, напр. жители, посетители или превозни средства за доставка, като по този начин паркирането се управлява не само от гледна точка на местоположение и време, но и с оглед на функционалното използване на капацитета на улиците.

2.2 ПРЕДОСТАВЯНЕ НА УСЛУГИ

Страгиите за прилагане на правилата повишават осведомеността на гражданите и посетителите относно високата стойност на паркирането в централната градска зона. Тази стойност може да бъде финансова (заплащане на такса за паркиране или пропуск за живущите) или психологическа (ограничение във времето и пространството). Стойността трябва да бъде отразена в качеството на услугата за паркиране. Използването на тази услуга (осигуряване на паркоместа на улиците) ще бъде за сметка на паркиращия клиент. В повечето случаи прилагането на правилата за паркиране е видимата форма на услугата за паркиране, предоставяна на жителите и посетителите. Тази стойност може да бъде компенсирана с предоставянето на услуги. Най-

очевидната услуга за паркиращия клиент е фактът, че той може да използва публичното пространство за лични цели. Прилагането на разпоредбите относно паркирането запазва тази услуга на разположение за водачите, спазващи правилата. Предоставянето на услугата може да включва лесни варианти за плащане – например, последващо заплащане. Последващото заплащане заменя незабавната глоба, като на водача се дава гратисен период за покриване на разходите за паркиране. Вторичната услуга (за всички граждани) е, че схемата за управление на уличното паркиране повишава качеството на градската среда.

2.3 ПОВИШАВАНЕ НА ПРИХОДИТЕ

Както и при таксите за ползване на пътищата, повишаването на приходите от паркиране е средство за постигане на определена цел. Начислената такса води до промяна в поведението, която има за цел да подобри работата на системата. Получените плащания след това създават стабилен поток от приходи. Приходи могат да бъдат генерирани от разрешителни за паркиране за живущите или от такси за паркиране. Неспазването на правилата, съчетано с принудително изпълнение, може да доведе до добавяне към приходите на глоби от паркиране. Втори източник на приходи е фактът, че по-стриктното управление на паркирането по улиците може да спомогне за увеличаване на приходите от извънулични съоръжения.

Ако тези три елемента не са балансирани, политиката за паркиране няма да бъде ефективна (напр. поради неспазване), справедлива или ефикасна. Ще бъде твърде скъпа за организационния орган и/или за паркиращия клиент.

¹ CIVITAS Park4SUMP, „Добри аргументи и принципи за управление на паркирането“ достъпно на: https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf



© Rupprecht Consult 2019



3. Определяне на процеса по прилагане на правилата за паркиране

ОТПРАВНА ТОЧКА:

Справедливи и ефикасни както за местните власти, така и за водачите

Първо, правилата и прилагането им трябва да бъдат справедливи и ефикасни. Например: налагайте по-висока глоба, когато нарушението възпрепятства останалия трафик, и гарантирайте, че всички, които нарушават правилата, са изправени пред един и същ риск от санкции. По време на етапа на въвеждане на правилата не налагайте глоба за първото или второто нарушение, просто отправете предупреждение. Уведомете хората къде и как се изразходват събраните средства.

3.1 ПРИНУДИТЕЛНОТО ИЗПЪЛНЕНИЕ ВЪВ ВРЪЗКА С НАРУШЕНИЯ ПРИ ПАРКИРАНЕ Е ПРОЦЕС, ЗАЛЕГНАЛ В ПУГМ

Една добре разработената политика за паркиране обслужва целите, дефинирани в ПУГМ. Тя се превръща в местни разпоредби за паркирането, които се реализират от пътни знаци, проектиране на улиците, улично оборудване (паркинг автомати, сензори и др.) и услуги (платежни системи, схеми за разрешителни др.).

Прилагането на правилата за паркиране има за цел да потвърди спазването или неспазването на местните разпоредби относно паркирането и предприемането на действия при тяхното неспазване. Но не само: генерираните приходи от налагането на глоби и такси не само могат да бъдат използвани за общественото благо (за предпочитане за изпълнението на ПУГМ!), но и данните, събрани чрез прилагането на правилата за паркиране, могат да помогнат за оценка и адаптиране на политиките и мерките за ПУГМ.

Представата на гражданите за прилагане на правилата за паркиране е за лице, което издава талон. Това е само едната страна на нещата. Прилагането на правилата за паркиране е и процес, който следва да бъде разгледан и планиран от компетентния местен орган. Процесът на прилагане на тези правила е неразделна част от Плана за устойчива градска мобилност (ПУГМ).



Автомобили, паркирани на тротоарите в гр. Краков.
© Robert Pressl.

3.2 ОСНОВНИ ЕТАПИ В ПРОЦЕСА НА ПРИЛАГАНЕ НА ПРАВИЛАТА

Процесът на прилагане на правилата за паркиране включва два основни етапа. Първият етап е да се провери дали дадено превозно средство има право да бъде паркирано на съответното място, а вторият етап - да се предприемат действия при несъответствие. Тези етапи са едни и същи при ръчното и дигиталното прилагане на правилата за паркиране.

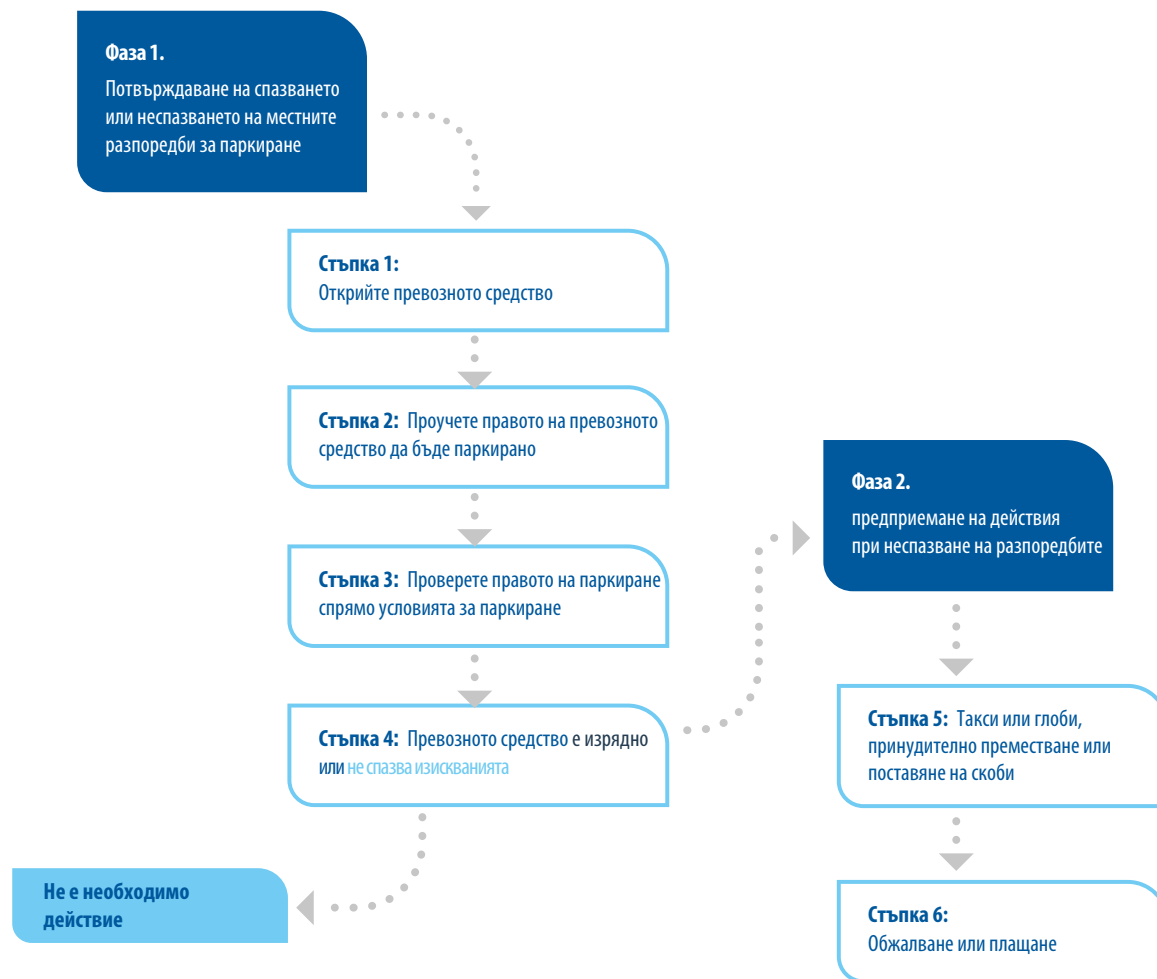
1. Потвърждаване на спазването или неспазването на местните разпоредби за паркиране:

Първата стъпка е откриване на превозно средство. Лице (контрольор по паркирането) или устройство (камера) идентифицира превозното средство. След това контрольорът трябва да провери правото на превозното средство да бъде паркирано спрямо приложимите условия от гледна точка на мястото и времето, когато

е открито превозното средство. Правото на паркиране може да се изразява в разрешително (жител, карта за паркиране за лица с увреждания, електрическо превозно средство, служебни превозни средства и др.), времеви индикатор (индикатор за времето на паркиране под каквато и да е форма) или платежен документ (хартиен талон или облачно приложение).

Проверката за съответствие с условията за паркиране и правото на паркиране може да се извършва ръчно (напр. контрольорът вижда талона или разрешителното) или дигитално (напр. автоматизирана система за разпознаване на регистрационните номера, оборудвана с камера, препраща регистрационния номер обратно към регистър, в който се съхраняват всички права за паркиране – вж. по-долу за повече информация).

Тази част от процеса на прилагане на правилата приключва или чрез освобождаване на превозното средство (превозното средство има право да паркира на даденото място в дадения момент от деня), или чрез идентифициране на превозното средство като неспазващо изискванията, като се преминава към следващия етап.



Графикон 1: Предприемане на действия при неспазване на разпоредбите

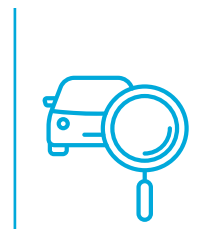
2. Предприемане на действия при неспазване на разпоредбите

В зависимост от националните и местните разпоредби, неспазването на правилата може да бъде преодоляно по няколко начина: наличие на наказателен или ненаказателен режим (вж. графика 2 по-долу), налагани глоби или, понякога – административни санкции. В някои градове се извършва принудително преместване и поставяне на скоби на неспазващите правилата автомобили, понякога прилагано спрямо чуждестранни водачи, за да се гарантира плащането на глобата. Процесът по налагане на глоби на водачите трябва да бъде придружен от възможността за обжалване на решението на местния орган.

Важен аспект на този процес е да се идентифицира самоличността и да се отбележи адреса на собственика на превозното средство. Този аспект предизвиква проблеми при чуждестранните водачи, тъй като

градските управи нямат достъп до националните бази данни за регистрация на превозни средства на други държави. В повечето държави от ЕС собствениците на превозните средства (или най-честите ползватели в случай на договори за лизинг) са лицата, на които се налага глобата или санкцията. Към настоящия момент няма съгласувани и уникални европейски решения за решаване на проблема с достъпа до данните за регистрацията на превозни средства между органите.

Посочените по-горе стъпки могат да бъдат извършвани от градската управа или да бъдат възложени на трета страна. Такъв е примерът с Прага, която постепенно подобри процеса на правоприлагане и санкциониране. Превозните средства за наблюдение, оборудвани с камери, са собственост на трета страна, но централизираната информационна система на града (централната информационна система CIS) събира всички данни, необходими за функционирането на нормативната уредба.



4. Принципи при прилагане на правилата

Опитът на PARK4SUMP показва, че в градовете постепенно се използват все повече дигитални инструменти за управление на паркирането.

	Правилата се прилагат изцяло ръчно	Служителите на прилагашите органи използват камери и/или машини за електронно таксуване	Служителите на прилагашите правила органи използват всички налични технологии, както и автомобили или мотоциклети с технология за разчитане на регистрационните номера
Брой градове	5	9	5

	СПРАВЕДЛИВО	ЕФЕКТИВНО
Отговорен орган по паркирането	<p>В националната нормативна уредба</p> <p>Чуждестранните превозни средства се подчиняват на същия режим на прилагане на правилата</p> <p>Да се отговори на специфични потребности от паркиране (напр. места за паркиране за хора с увреждания)</p> <p>Приходите се връщат към услугите</p>	<p>Ефективност на разходите</p> <p>Ефективност от гледна точка на времето</p> <p>Ще бъдат събирани глоби</p> <p>Щастливи служители</p>
Водач	<p>Всички се подчиняват на един и същ режим на прилагане на правилата</p> <p>Разбиране, че всеки плаща за паркирането.</p> <p>Използване на приходите в полза на града</p> <p>Прозрачни процедури и възможност за обжалване</p>	<p>Ясно разбиране за начина и мястото на плащане</p> <p>Достъпна на различни езици информация</p> <p>Без въздействие върху превозното средство (поставяне на скоби, принудително преместване), „опростен“ паричен превод за приключване на процеса по прилагане на правилата</p>

Освен това, в градовете се наблюдава преход от чисто полицейското прилагане на правилата към административно санкциониране на нарушенията при паркиране, като специфични задачи по прилагането им често пъти се възлагат на частни субекти. Тези две тенденции: дигитализация и „ориентиране на услугите към бизнеса“ могат да представляват предизвикателство за местните власти. В тази връзка е от ключово значение да се следват някои принципи при прилагането на правилата.

ПРИНЦИП 1:

Проектирайте системи за паркиране, които водачите да могат лесно да спазват

Не е изненадващо, че степента на спазване на законовите разпоредби се увеличава с по-ефективното прилагане на правилата. Прилагането на правилата не е самоцел: то е средство за постигане на съответствие с разпоредбите за паркиране. Една добре разработена схема ще подобри спазването на правилата. Има и други начини, които градските управи могат да използват за повишаване на съответствието, като например уличен дизайн, пътна сигнализация, информация за потребителите, възможности за плащане и дигитални средства.

Тези елементи могат да улеснят водачите да спазват правилата, но водачите също така следва да бъдат мотивирани да ги спазват. Това изисква нормативната уредба да бъде справедлива: мерките по контрол следва да бъдат необходими и пропорционални. Това изисква също така нормативната уредба да бъде ясно разяснена и „опростена“.

ПРИНЦИП 2:

Насърчавайте хората да спазват правилата

Гражданите трябва да разбират връзката между своето поведение и качеството на градската среда. Градската управа може да прояви подход на прозрачност относно начина, по който се използват приходите от глоби/санкции – особено от гледна точка на заделянето на тези приходи за изпълнението на публичните политики или мерки за ПУГМ на града.

Отговорният орган по паркирането може да създаде положителна „нагласа“ относно плащанията при паркиране. Чрез маркетингови кампании потребителите

могат да бъдат по-добре осведомени за необходимостта от регулирано паркиране. Съответните плащания за паркиране могат да бъдат съчетани със схеми за лоялност. Това не се случва често и, ако бъде приложено, може да способства за прехода към по-устойчиво поведение на мобилност. Могат да бъдат предвидени награди чрез ценови стимули и предлагане на алтернативни решения за пътуване.

Лисабон и неговото „меко“ прилагане на правилата

В миналото санкционирането при нерегулирано паркиране в Португалия се е възприемало много лошо. Полицията не била склонна да налага санкции на нарушителите, ето защо приходите от платени паркоместа намалели. Частно дружество се заело с прилагането на правилата. То намалило санкциите за неплатено паркиране, премахнало непопулярните мерки като скоби, а на системните нарушители били наложени по-високи глоби. Тези промени били приветствани, а доказателство за успеха на новата система бил ограниченият брой получени жалби. След прилагането през 2005 г. приходите се удвоили за по-малко от три месеца.

ПРИНЦИП 3:

Следвайте във възможно най-голяма степен гражданско-административните процедури

Нарушенията на правилата за регулирано и платено паркиране на определените за целта места се санкционират най-добре, когато не се квалифицират като престъпление. За предпочитане е процедурите при нарушения да се уреждат от гражданско-административното право, а не от криминалното/наказателното право. По този начин управлението на паркирането може да генерира общински приходи, които да се използват за насърчаване на устойчивата мобилност!

Какво твърди PARK4SUMP:

Дори когато на хартия има режим за прилагане на правилата, е възможно той да се прилага само частично, тъй като задачата може да е възложена на грешния персонал. Прилагането на правилата често пъти е споделена отговорност между различни институции. Докато за нарушенията при паркиране обикновено отговаря полицията, платеното паркиране се контролира от общински или частни субекти. Последните работят предимно ефективно, но полицията често пъти не разполага с време и има по-важни задачи от това да контролира нарушенията при паркиране. Често използвано решение в тази ситуация е отговорността за дейностите по прилагане на правилата да се прехвърли от полицията към общински или частни субекти. Те следят за евентуални нарушения при паркиране и ги препращат на полицията, която налага действителните глоби.

Още една стъпка напред е тези нарушения да се декриминализират напълно, така че неполицейски служители да могат да извършват целия процес по правоприлагане. Едно от основните предимства на това решение е, че приходите от предишните глоби вече ще бъдат доходи за града, а не за държавата.

Това, разбира се, зависи от националното законодателство.

Още една стъпка напред е тези нарушения да се декриминализират напълно, така че неполицейски служители да могат да извършват целия процес по правоприлагане. Едно от основните предимства на това решение е, че приходите от предишните глоби вече ще бъдат доходи за града, а не за държавата.

ПРИНЦИП 4:

Санкциите следва да бъдат пропорционални

Предприетите след установяване на несъответствие действия следва да бъдат достатъчен възпиращ фактор за постигане на целта на нормативната уредба относно паркирането (напр. ротация на паркирането до 15% от наличните места), но също така да бъдат разумни и приемливи. Те следва да накарат водача да преразгледа собственото си поведение и да не го настройват срещу градската управа и нейните политики. Една от препоръките би могла да бъде въвеждането на съпоставима стойност на глобите за паркиране и за нередовни пътници в обществения транспорт.

Следва да се избягва физическо вмешателство по отношение на превозното средство. Практиките като принудително преместване и поставяне на скоби следва да се прилагат само когато са налице основания, свързани с безопасността и сигурността, или има сериозен риск от несъбирането на значителни по размер приходи от паркиране или глоби.

ПРИНЦИП 5:

Процедурите по прилагане на правилата следва да бъдат прозрачни

Компетентният орган следва да осигури разбирането от страна на водачите на пълната процедура по прилагане на правилата. Наред с уведомлението за плащане следва да бъде предвидено звено за контакт за допълнителна информация. Основните етапи в процедурата по прилагане на правилата следва да бъдат публично достъпни. Може да се разработи адекватен подход за решение на въпросите, свързани с многоезичието, а обжалването на решенията, свързани с прилагането на правилата, следва да бъде възможно при минимални прагове.



София: преместване на неправилно паркиран автомобил със специализиран автомобил за принудително преместване тип "паяк"
© Robert Pressl

ПРИНЦИП 6:

Справедливо и равно третиране на различните паркиращи клиенти

Публичната подкрепа на политиките за паркиране може да бъде поставена под въпрос, ако не всички категории превозни средства се третират по подобен начин. Следва да се осигури справедливо и равно третиране на различните категории потребители (напр. чуждестранни превозни средства, градски товарни логистични и обслужващи превозни средства, превозни средства, обслужващи Дипломатическия корпус и др.).

Това не пречи усилията за прилагане на правилата да се съсредоточат върху конкретни области (силен натиск, слабо спазване на изискванията, уведомяване за изтекло време за паркиране чрез дигитални платежни системи) или върху специфични случаи на ползване (напр. места за паркиране за хора с увреждания, места за краткосрочно паркиране и места за доставка).

ПРИНЦИП 7:

Ценете вашите изпълнителни органи

Изпълнителните органи или контролорите по паркирането са най-важната брънка в процеса на прилагане на правилата. Те не само се изправят директно пред водачите, но са и хората, които вземат ежедневните практически и оперативни решения, за

да постигнат успех в прилагането на правилата. Те следва да получат пълна подкрепа при изпълнението на задълженията си.

Подходящото и редовно обучение на контролорите е важно, за да могат те да помагат на хората при паркиране и други дейности, а не просто да налагат глоби. Езиковото обучение и комуникационните умения са важни. Наборът от отговорности на контролорите може да надхвърля самото паркиране. Те могат да участват в обществени дейности и да бъдат „наблюдатели на улиците“ или да се съсредоточат върху подпомагането на туристи. На практика те стават посланиците на града. В този случай в техния график следва да се предвиди време за поемането на тези допълнителни задачи.

Технологиите имат важна подкрепяща роля. Лесни за използване и работа преносими контролни уреди, лесни за проследяване схеми за вземане на решения, насочващи към правилните решения, отворени линии за комуникация с оперативния офис за подкрепа... Всичко това допринася за професионалното благосъстояние на контролорите.

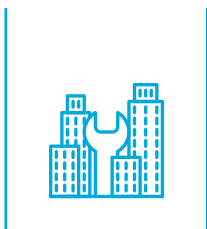
Обединено кралство/Норвегия: Промяна към повече професионализъм.

Британската асоциация по паркирането (БАП) е начало в разработването на нови квалификации и обучения за сектора на уличното паркиране. Приблизително 80 000 души във Великобритания работят в сектора на паркирането, включително 15 000 служители по гражданското правоприлагане. БАП е въвела система за незадължителна акредитация за своите членове, която определя стандарти за обучение и професионални квалификации за сектора.

Град Тронхайм, партньор по проекта PARK4SUMP, отчита, че неговият начин на обучение на правоприлагания персонал води до по-малък брой болнични и по-малко текучество на персонала. Повече информация за това можете да откриете във [видео доклада за Тронхайм](#).



Сканиращ автомобил за контрол на паркирането в зоните за платено почасово паркиране в гр. Ротердам, Кралство Нидерландия.
© FGM / Harry Schiffer.



5. Инструменти за прилагане на правилата

5.1 ЕЛЕМЕНТИ НА ДИЗАЙНА НА УЛИЦИТЕ, ЗА ДА СЕ ОСИГУРИ ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ПРАВИЛАТА

Както бе посочено в „Принцип 1: Проектирайте системи за паркиране, които водачите да могат лесно да спазват“, проектирането на градската среда, съобразено с разпоредбите относно паркирането, допринася за спазването на изискванията от страна на водачите. Градската управа следва да монтира ясни и общоразбираеми обозначения, които определят границите на регламентираните зони и поясняват приложимите улични разпоредби. Местата за паркиране могат да бъдат ясно описани и разграничени от останалата част на общественото пространство, за да се посочи къде може да се паркира. Съществуват няколко начина, по които това може да се случи, с цветни кодове в боята или използването на различни материали за повърхността. По този начин дори може да се обозначат различните случаи на използване на паркоместата (напр. места за хора с увреждания, логистика, живущи, места за пазаруване).

5.2 ПОСТАВЯНЕ НА СКОБИ И ПРИНУДИТЕЛНО ПРЕМЕСТВАНЕ

Скобата на гумата, наричана още и блокировка при неправилно паркиране е устройство, което е предназначено да блокира придвижването на моторното превозно средство. В най-разпространения си вид се състои от скоба, която обгражда колелото на превозното средство и е предназначена да предотврати отстраняването, както на самата скоба, така и на колелото. Поставянето на скоби на превозните средства е разпространено в някои региони, но се възприема нееднозначно. Същото се отнася и за преместването

на превозните средства: местните органи често пъти имат право да откарат превозните средства, които са изоставени или нерегламентирано паркирани на обществен път.

Превозните средства се преместват на централно място, където трябва да се плати значителна такса за освобождаването им (в комбинация с разходите по преместването).

5.3 ДИГИТАЛНО ПРИЛАГАНЕ НА ПРАВИЛАТА ЗА ПАРКИРАНЕ

Градските управи могат да прилагат само процедурите и технологиите, които са необходими/разрешени съгласно националното законодателство.

В повечето случаи съществува и дигитален компонент към прилагането на правилата за паркиране, дори ако това е обикновена база данни за проследяване на глобите. Въпреки че технологиите са добре развити, регулаторните въпроси могат да усложнят ефективното им въвеждане. Тези регулаторни въпроси биха могли да приемат различни форми: необходимост от физическа повторна проверка на установените по дигитален начин нарушения при паркиране, трудности при достъпа до националния регистър на регистрационните номера поради съображения за защита на данните и т. н.

Общ регламент относно защитата на данните: не пренебрегвайте!

За дигиталните процеси и процесите с физическо присъствие: неприкосновеността на данните е от ключово значение и се прилага Общият регламент за защита на данните (ОРЗД). Градската управа следва да разработи съобразени с ОРЗД процедури и да отговаря за спазването на ОРЗД от страна на нейните изпълнители. Местната власт следва да популяризира своята политика за защита на данните и да определи администратор на личните данни. Информацията за

водачите, спазващи изискванията, следва да бъде изтрита от системата, освен ако те не изберат да участват в основана на профили система.

Дигиталните инструменти могат да се използват на различни етапи от процеса по прилагане на правилата за паркиране:

Откриване на превозни средства:

- Случайно и интелигентно насочване на контролорите: справедливото и ефективно прилагане отчасти се основава на устройства, които насочват служителите, отговарящи за прилагането на правилата за паркиране, по случайни маршрути, но също така и пренасочват контролорите към места с очаквано слабо спазване на правилата за заплащане. В един по-напреднал етап може да се използва автоматизирано откриване от сканиращи автомобили и роботи.
- Автоматизирано разпознаване на регистрационни номера (АРН): камерите могат да бъдат монтирани на сканиращи автомобили или мотопеди.
- Определяне на заетостта в реално време: освен съществуващите данни за извънличните паркинги, все повече информация за паркоместата на улиците постъпва от датчици и камери. Това позволява по-добро насочване и анализ на заетостта. Изискват се обаче точни ГИС карти на съществуващите места за паркиране в рамките на града, включително чести актуализации (т. е. когато има временна промяна на правилата).

Установяване на несъответствие

- Преносими устройства за проверка на правото на паркиране. Те могат да бъдат оборудвани с камери, геолокатори и принтери.
- Дигитален регистър на правата за паркиране: повечето дигитални схеми за паркиране използват за основа дигитален регистър (сървър), на който се съхраняват правата за паркиране, предоставени на превозните средства (чрез регистрационните номера). Тези права могат да бъдат временни (срещу заплащане) или постоянни (паркиране на живущи, паркиране на хора с увреждания). Те винаги са ориентирани спрямо местоположението (напр. правото на паркиране като жител ще бъде ограничено до вашия квартал), но местоположенията могат да варират по размер (улица, зона, широк център). Тази база данни служи

като отправна точка за прилагане на правилата и ще функционира като център за данни за управление на паркирането.

- Национална база данни за регистрираните превозни средства
- Двустранни споразумения между градове, държави.

Действия при неспазване: глоби и санкции

- Издаване на платежни инструкции без използването на хартиен носител
- Онлайн обжалване

Показанията на дигиталните инструменти могат да бъдат представени на табло за управление на паркирането в града — няколко участника на пазара предлагат табла, които обобщават информацията, генерирана от посочените по-горе дигитални инструменти, събират данни от различни източници, интегрират ги и ги анализират; данните за заетост, финансова възвращаемост и т. н. са достъпни с един поглед.

Нидерландския национален регистър за паркиране

Дигитално съхраняваните данни на нидерландския национален регистър за паркиране са от ключово предимство за безпроблемното прилагане на правилата за паркиране. Регистрационните номера на паркираните автомобили могат да бъдат проверявани в реално време с помощта на сканиращи автомобили. Регистрационният номер се проверява в национален регистър на пространствено определени права за паркиране, които се съхраняват в регистъра за паркиране под формата на такси или разрешителни. Този подход е увеличил значително готовността за плащане.

Ротердам, партньор по проекта PARK4SUMP, дава чудесен пример за дигитално прилагане на правилата за паркиране. [Вижте този видеоматериал.](#)



Изцяло дигитален процес на прилагане на правилата	Подход с физическо присъствие
<p>Потенциал за въвеждане на повече места за паркиране.</p> <p>Справедливостта на системата нараства с въвеждането на повече места за паркиране.</p> <p>След първоначалната инвестиция пределните разходи за допълнително правоприлагане са ниски. Това повишаване на ефективността може да бъде разпределено на друго място.</p> <p>Изпълнителните органи го харесват, техният трудов статус се повишава.</p> <p>Паркирането става част от общия преход към електронно управление.</p>	<p>Националната правна уредба не позволява автоматизирано разпознаване на регистрационните номера (АРРН).</p> <p>Липса на дигитална култура и инфраструктура в града.</p> <p>Липса на централизиран и лесен достъп до регистъра на регистрационните номера.</p> <p>Дигитализацията може да бъде твърде голяма задача за едно малко звено по прилагане на правилата за паркиране.</p> <p>Позволява „правоприлагане в общността“ – наблюдатели по улиците и допълнителни задачи като предоставяне на информация на туристи.</p> <p>По-висока натовареност, повече работни места за хората.</p>

Основания за дигитален подход или подход с физическо присъствие към прилагането на правилата за паркиране

Дигиталните инструменти могат също така да се използват за повече от една цел. Тази „двойна употреба“ може да спести разходи, но има и правни ограничения. Дигиталните инструменти за прилагане на правилата могат да се използват за други (престъпни) деяния: информацията, постъпваща от системата за автоматизирано разпознаване на регистрационните номера (АРРН), може да се използва за проверка на откраднати или незастраховани превозни средства.

5.4 ИЗПОЛЗВАНЕ НА ДАННИТЕ ОТ ПРИЛАГАНЕТО НА ПРАВИЛАТА ЗА ИНФОРМИРАНЕ Е ОСНОВА ЗА ВЗЕМАНЕТО НА РЕШЕНИЯ ОТНОСНО ПОЛИТИКИТЕ

Дигиталните процеси и процесите с физическо присъствие за прилагане на правилата генерират интересна информация за начина, по който

функционират градовете. Компетентните органи за интелигентното паркиране и отделите по мобилността ще използват по най-добрия начин тези данни за информационна безопасност на своите дейности и стратегии (напр. ПУГМ).

Това е свързано също така с 23-тия принцип за паркирането на PARK4SUMP — изчакайте, за да определите действителните потребности, преди да започнете да строите в отговор на прогнозните потребности². Обобщените данни от прилагането на правилата спомагат за картографиране на действителните потребности и натиска от паркирането. Те, също така, предоставят информация относно процента на плащанията, автоматите за продажба на талони за паркиране, които генерират най-много/най-малко приходи, неизправните автомати за продажба на талони, улиците с най-много или най-малко нарушения при паркиране.

Тази информация може да насочи дейностите по поддръжка и контрол. Неизправните паркинг автомати, обезобразените указателни обозначения и др. могат да бъдат поправени по-бързо, ако информацията е отправена по структуриран начин.

² CIVITAS Park4SUMP, “Добри аргументи и принципи за управление на паркирането” достъпно на: https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf

ПРИЛАГАНЕТО НА ПРАВИЛАТА
СПЕЦИФИЧЕН ВЪПРОС, СВЪРЗАН
С ПРИЛАГАНЕТО НА ПРАВИЛАТА



Сивият автомобил, е спрял на тротоара неправомерно, въпреки, че в близост има паркинг.
© shutterstock.com

6. Специфичен въпрос, свързан с прилагането на правилата

6.1 НЕПРАВОМЕРНО ИЗПОЛЗВАНЕ НА ЕВРОПЕЙСКАТА КАРТА ЗА ПАРКИРАНЕ ЗА ХОРА С УВРЕЖДЕНИЯ

От решаващо значение за стратегиите по прилагане на правилата е наличието на общо разбиране за правата за паркиране на хората с увреждания. Съществува стандартизиран модел на карта за паркиране за хора с увреждания, която се признава във всички страни от ЕС. Тази карта за паркиране позволява на едно лице с увреждания, което има право да използва определени места за паркиране в своята държава на пребиваване в ЕС, да се придвижва по-лесно на територията на друга държава от ЕС и да се възползва от всички места за паркиране, предоставени на лицата с увреждания в тази държава от ЕС.

Тази препоръка предвижда стандартизирано оформление на картите за паркиране за хора с увреждания и тяхното признаване от държавите от ЕС, за да се улесни свободното придвижване на тези хора с автомобил. Приложението, озаглавено „Разпоредби относно модела на Общността на карта за паркиране за хора с увреждания“, съдържа много специфични разпоредби за това как следва да изглежда стандартната европейска карта, определя нейната височина, широчина, цвят, материал (ламинирана), съдържание и място и начин на показване на специфичната за държавите от ЕС информация. Държавите от ЕС носят отговорността за издаването на картата.

В тази връзка, страните от ЕС използват свое собствено определение за увреждане и определят процедурите за издаване на картата. Препоръката няма за цел да промени начина, по който картата за паркиране за хора с увреждания се прилага на национално равнище. Въпреки това, европейското

измерение оказва значително въздействие върху свободното придвижване и самостоятелния начин на живот на европейските граждани с увреждания. Много държави членки са добавили елементи, които не са предвидени в препоръката: възпрепятстваща копирането хартия; холограма; баркод или QR код; NFC чип за безжично разпознаване на картата.

Активна операция

През 2017 г. полицията в Дъблин започна „активна операция“ по наблюдение на използването на паркинги и разрешителни за паркиране на хора с увреждания. Разрешителните, които се използват неправомерно, се изземваха и връщаха на издаващия орган. Нарушителите станаха обект на съдебно преследване. Операцията беше съпроводена от онлайн кампания в социалните медии с отразяване по телевизията и радиото. Кампанията бе повторена и извън Дъблин

³Моделът на Общността бе въведен с Препоръка № 98/376/ЕО на Съвета



Важно е да се отбележи, че с увеличаването на ползите от картата за паркиране се увеличава и тенденцията към измами чрез незаконното подправяне или търговия с такива карти. Хармонизирането на картите доведе до тяхното изключително опростяване, което позволи те да бъдат подправяни по-лесно. Следователно трябва да се обмислят допълнителни защитни елементи, за да се предотврати фалшифицирането и подправянето.

Измамите с карти за паркиране за хора с увреждания са три основни вида:

1. Използване на картата от лица, различни от притежателя: често пъти това са членове на семейството или лица, които полагат грижи за притежателя;
2. Използване на картата на починало лице: членовете на семейството не връщат картата след смъртта на притежателя;
3. Използване на дубликати: притежателят на картата или лица, действащи от негово име, искат дубликат на картата, макар да разполагат с оригинала (забранена практика).

6.2 НОВИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА

От прилагане на правилата за паркиране до управление на обществените пространства

В градове като Барселона органите, прилагащи правилата за паркиране, започнаха да контролират автобусните ленти, автобусните спирки, пешеходните пътеки, паркирането в забранени зони и на местата за товарене и разтоварване, за да спомогнат за подобряване на потока/безопасността на движението. Освен това, задълженията им можеха да включват и наблюдението и докладването на състоянието на всички елементи на градския ландшафт, които попадат под отговорността на местното самоуправление, в това число техническото оборудване (ескалатори и асансьори, фонтани, пътна сигнализация и светлини, улични съоръжения (контейнери и кошове), както и зелени пространства.

Подходящо използване на паркоместата с електрическа инфраструктура за зареждане

Новите функции на местата за паркиране на улицата, като например достъпът до инфраструктурата за зареждане на електрически превозни средства, увеличават предизвикателствата, свързани с прилагането на правилата. Ако има запазени специални места за електрически превозни средства, могат ли контролорите да проверяват дали превозното средство е електрическо и дали се зарежда (дори при свързани кабели)?

Прилагане на правилата за паркиране на велосипеди

Град Льовен (Белгия), изправен пред голям брой велосипеди по улиците, управлява активно тяхното паркиране. На някои улици има обозначени зони за паркиране на велосипеди, където можете да паркирате велосипеда си за кратък период от време. Като основен инструмент за прилагане на правилата, полицията може да премества велосипедите, които след това се отнасят в централно складово съоръжение, откъдето могат да бъдат взети. Това се случва, ако е налице постоянно ограничение за паркирането за велосипеди, временно ограничение за конкретни събития, ако даден велосипед е етикетирани и е спряни от движение за 3 седмици или ако велосипедът блокира достъпа.

Прилагане на правилата за паркоместа в сградите

Стандартите за паркиране са строителните разпоредби, които определят количеството на паркоместата, които новите сгради следва да осигурят. Регион Брюксел прилага със задна дата своите стандарти за паркиране за офис сгради към съществуващия сграден фонд. Тази политика се прилага чрез екологичните разрешителни, които работодателите трябва да придобият, за да извършват дейността си. При докладване по въпросите на околната среда трябва да се докладва и броя паркоместа на място.

Излишните паркоместа от гледна точка на установените стандарти трябва постепенно да бъдат премахнати или на дружествата се налага глоба/такса. Предимството на тази политика е, че няма конкурентно предимство при забавяне на обновяването на сградния фонд или при наемането на сгради, които не отговарят на настоящите стандарти. Регионалните служби по околната среда в



Автомобил паркиран неправомерно върху тротоара.
© shutterstock.com

Брюксел проверяват годишните декларации относно капацитета за паркиране, който е наличен в работните пространства.

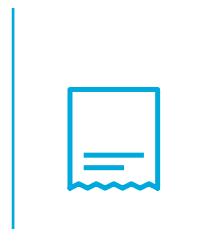
Прилагане на правилата спрямо злонамерени разработчици на приложения

Не само водачите могат да нарушават правилата за паркиране. Доставчиците на приложения могат

също така да възпрепятстват местните политики и разпоредби. Спорните практики като частната търговия с обществени места или препродажбата на частни паркоместа, без да се спазват местните или общите разпоредби за безопасност, не могат да бъдат толерирани. Прилагането на правилата в този случай приема формата на съдебно преследване.

Нидерландия: Забрана на приложението за паркиране „Parkeerwkker“

През февруари 2021 г. нидерландски съд забрани приложението „Parkeerwkker“ („аларма за паркиране“). Приложението информира водачите, които не са платили за паркиране, за приближаващи се сканиращи автомобили. Решението се основава на факта, че приложението приканва потребителите да „извършат правонарушение“. Град Амстердам се обърна към съда, след като първоначалните контакти между градската управа и разработчика на приложението не доведоха до очаквания резултат. Приложението се основаваше на набавянето на данни от видеорегистраторите на потребителите, като по този начин се картографираше движението на сканиращите автомобили. Съдът постанови, че общественият интерес по това дело превъзхожда търговските интереси.



7. Списък на използваните материали

1. Park4SUMP (2020 г.), Добри аргументи и принципи за управление на паркирането. Достъпно на адрес: <https://park4sump.eu/resources-tools/publications>
2. Брошура на „Polis“ относно паркирането, 2012 г., Flow? Destination! Towards standardised solutions for urban parking (Поток? Местоназначение! Към стандартизирани решения за паркиране в градовете)
3. Брошура на „Polis“ относно паркирането, 2013 г., How can we make on-street parking a success? (Как можем да постигнем успех с паркирането по улиците?)
4. Брошура на „Polis“ относно паркирането, 2018 г., Local Opportunities for Digital Parking (Местни възможности за дигитално паркиране)
5. Брошура на „Polis“ относно паркирането, 2019 г., Parking and urban development (Паркиране и градоустройство)
6. Видеоматериали на Park4SUMP относно прилагането на правилата за паркиране. Достъпно на адрес: <https://park4sump.eu/index.php/resources-tools/videos>
7. www.europeanparking.eu/en/awards/ с ценна информация за схемите за паркиране на улиците и свързаните с тях аспекти на прилагането на правилата



www.Park4SUMP.eu



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Отговорността за съдържанието на тази брошура е на авторите. Не е задължително да отразява мнението на Европейския съюз. Агенцията и Европейската комисия не носят отговорност за използването на информацията, съдържаща се в нея. Всички изображения се предоставят от съответните им партньори (с изключение, където е посочено друго) и са одобрени за възпроизвеждане в тази публикация.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Park4SUMP е проект по инициативата CIVITAS.
Прочетете повече - civitas.eu

Този проект получи финансиране от програмата на Европейския съюз за научни изследвания и иновации „Хоризонт 2020“ по споразумение за отпускане на безвъзмездна помощ № 769072.