



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, e-mail: info@sofiacouncil.bg, http://www.sofiacouncil.bg

ДО

СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

ДОКЛАД

ОТНОСНО: проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, приета с Решение № 332 по Протокол № 48 от 19.05.2005 г., изм. с Решение № 3 по Протокол № 67 от 12.01.2006 г., доп. с Решение № 515 по Протокол № 83 от 13.07.2006 г., изм. и доп. с Решение № 709 по Протокол № 88 от 28.09.2006 г., изм. и доп. с Решение № 250 по Протокол № 105 от 12.04.2007 г., Решение № 364 по Протокол № 107 от 26.04.2007 г., Решение № 502 по Протокол № 110 от 31.05.2007 г., доп. с Решение № 645 по Протокол № 113 от 12.07.2007 г., изм. - Решение № 76 от 12.06.2007 г. на СГС по адм. д. № 4013/2005 г., адм. отд. III-ж състав, влязло в сила на 15.08.2007 г., изм. и доп. с Решение № 82 по Протокол № 7 от 28.02.2008 г. (отменено с Решение № 378 по Протокол № 16 от 10.07.2008 г.), Решение № 301 по Протокол № 14 от 12.06.2008 г., Решение № 378 по Протокол № 16 от 10.07.2008 г., Решение № 460 по Протокол № 17 от 24.07.2008 г., Решение № 630 по Протокол № 23 от 23.10.2008 г., чието прилагане е спряно с Решение № 153 по Протокол № 35 от 12.03.2009 г., доп. с Наредба № 1 за обществения ред на територията на Столична община - приета с Решение № 152 по Протокол № 35 от 12.03.2009 г., изм. и доп. - Решение № 494 по Протокол № 45 от 29.07.2009 г., Решение № 419 по Протокол № 70 от 22.07.2010 г., Решение № 108 по Протокол № 84 от 24.02.2011 г., Решение № 148 по Протокол № 12 от 22.03.2012 г., Решение № 320 по Протокол № 19 от 28.06.2012 г., Решение № 457 по Протокол № 22 от 13.09.2012 г., Решение № 480 по Протокол № 24 от 20.09.2012 г., Решение № 634 по Протокол № 32 от 20.12.2012 г., Решение № 521 по Протокол № 48 от 26.09.2013 г., изм. - Решение № 4224 от 24.06.2014 г. на Адм. съд София-град, изм. - Наредба за преместваемите обекти, за рекламните, информационните и монументално-декоративните елементи и за рекламната дейност на територията на Столична община, приета с Решение № 717 по Протокол № 71 от 6.11.2014 г., изм. - Решение № 7976 от 18.12.2014 г. на АдмС - София по адм. д. № 6596/2014 г., изм. - Решение № 9045 от 24.07.2015 г. на ВАС по адм. дело № 11689/2014 г., изм. - Решение № 12473 от 23.11.2015 г. на ВАС по адм. дело № 4919/2015 г., изм. и доп. - Решение № 440 по Протокол № 37 от 20.07.2017 г., в сила от 1.10.2017 г., изм. и доп. - Решение № 8 по Протокол № 46 от 25.01.2018 г., изм. - Решение № 4924 от 19.07.2018 г. на АССГ, XX троен състав по адм. дело № 8523 от 2017 г., Решение № 511 по Протокол № 58 от 26.07.2018 г., изм. - Решение № 2559 от 12.04.2019 г. на АССГ по адм. д. № 10531/2018 г., XVIII тричленен състав, частично потвърдено с Решение № 6174 от 27.05.2020 г. на ВАС по адм. дело № 12737/2019 г., седмо отделение, изм. и доп. - Решение № 522 по Протокол № 23 от 12.11.2020 г. и Решение № 523 по Протокол № 23 от 12.11.2020 г., в сила от 19.11.2020 г., изм. - Решение № 3513 от 2.07.2020 г. на АССГ по адм. д. № 1194/2020 г., IV тричленен състав, оставено в сила с Решение № 4730 от 14.04.2021 г. на ВАС по адм. д. № 13025/2020 г., седмо отделение, изм. и доп. - Решение № 704 по Протокол № 42 от 28.10.2021 г., в сила от 1.12.2021 г., изм. и доп. - Решение № 808 по Протокол № 44 от 16.12.2021 г., изм. и доп.

*Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.
На адресата се насочва и чрез АИССО/АИССОС.
Приложенията се сканират.*

- Решение № 73 по Протокол № 47 от 10.02.2022 г., в сила от 1.06.2022 г., изм. - Решение № 1867 от 28.02.2022 г. на ВАС по адм. дело № 10567/2021, което отменя Решение № 5604 от 19.10.2020 г. на АдмС - София по адм. д. № 9207/2019 г., поправено с Решение № 2626 от 20.04.2021 г. на АдмС - София по адм. дело № 9207/2019 г., изм. - Решение № 476 по Протокол № 59 от 7.07.2022 г., в сила в шестмесечен срок, считано от деня на разгласяването и чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет, изм. - Решение № 1252 от 28.02.2022 г. на АдмС - София по адм. дело № 9657/2021 г., XV тричленен състав, потвърдено с Решение № 11933 от 21.12.2022 г. на ВАС, постановено по адм. дело № 3626/2022 г., седмо отделение, изм. и доп. - Решение № 117 по Протокол № 71 от 23.02.2023 г., в сила от 2.03.2023 г., изм. - Решение № 171 по Протокол № 72 от 9.03.2023 г., в сила от 1.04.2023 г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

На основание чл. 33, ал. 1, т. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА) и чл. 68, ал. 1 от Правилника за организацията и дейността на Столичния общински съвет *представяме на Вашето внимание изменения и допълнения в действащата нормативна уредба на Столична община по отношение на движението на индивидуалните електрически превозни средства (т.нар. „електрически тротинетки“) на територията на Столична община.*

I. ПРИЧИНИТЕ, КОИТО НАЛАГАТ ПРИЕМАНЕТО (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 1 от Закона за нормативните актове – ЗНА):

С § 58 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози – ЗАвТП (Обн., ДВ 60 от 07.07.2020 г.) е допълнен Законът за движението по пътищата (ЗДвП), като е създадена уредба, която да осигури безопасното придвижване на лицата с електрически превозни средства (т.нар. „електрически тротинетки“). Тези превозни средства попадат в категорията на т.нар. микромобилност, към която спадат велосипедите, електрически велосипеди, електрическите скутери, ховърбордовете, едноколките и другите електрически и неелектрически устройства за лична мобилност, които следва по подходящ начин да бъдат представени и разгледани в градската мобилност.

В мотивите към Законопроекта за изменение и допълнение на ЗАвТП със сигнатура 002-01-2/08.01.2020 г., внесен от Министерския съвет на Република България, четем следното: „Действащото законодателство в тази област не съдържа уредба, която да осигури безопасното придвижване на лицата с индивидуални електрически превозни средства (електрически тротинетки). Липсата на ясни правила при използването на индивидуални електрически превозни средства е съществен фактор и предпоставка за настъпването на пътнотранспортни произшествия, застрашаващи здравето и живота на уязвимите участници в движението. С направените предложения се цели преодоляване на тази празнота. Предвид големия брой индивидуални електрически превозни средства, които навлизат на вътрешния пазар на Европейския съюз (ЕС), Европейската комисия в момента предприема действия по събиране на

*Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.
На адресата се насочва и чрез АИССО/АИССОС.
Приложенията се сканират.*

информация от държавите членки, която да послужи за последващ анализ и подготовка на законодателен акт, с който да бъде преодоляна установената празнота в действащата към момента нормативна уредба. До приемането на съответния европейски нормативен акт, с който да бъдат регулирани този кръг от обществени отношения, следва на национално ниво в краткосрочен план да бъдат уредени най-неотложните въпроси във връзка с: легалната дефиниция на понятието „индивидуални електрически превозни средства“; определянето на изискванията за предпазните средства при тяхната употреба; местата, на които е разрешено придвижването им; максимално допустимата скорост на движение и минималната възраст за техните водачи.“ На 21.03.2023 г. е приета Нова рамка на ЕС за градската мобилност от страна на Комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент. В същата се посочва, че Европейската комисия в тясно сътрудничество с държавите членки следва да изготви минимални общи препоръки за пътна безопасност и в градовете, включително безопасното използване на електрически и неелектрически устройства за лична мобилност, специализирани обучения, ограничения на скоростта и възрастта, изисквания за каски и други предпазни средства, както и правила за носене и превозване на деца, забрана за шофиране по въздействието на вещества, водещи до пристрастяване и др.

На следващо място, бързата поява на микромобилността, като например велосипедите, електрически велосипеди, електрическите скутери, ховърбордовете, едноколките и другите електрически и неелектрически устройства за лична мобилност са важен фактор за намаляване на замърсяването на въздуха, въглеродните емисии и автомобилните задръствания. До голяма степен те са по-безопасни за придвижване в сравнение с автомобилите като сериозните инциденти с тях са единици, докато колите причиняват смъртта на приблизително 700-800 човека годишно и трайно увреждат хиляди. Двуколесните електрически превозни средства до голяма степен предотвратяват настъпването на тежки пътно-транспортни произшествия с тежко пострадали и починали, в която връзка предложените с настоящия Доклад промени са с цел предимно този нов начин на придвижване в града да бъде направен още по-безопасен. Приблизително 80% от ползващите електрически превозни средства (тротинетки и други електрически двуколесни ППС) са доскоро ползващи автомобили като основен начин на придвижване, с което до значителна степен са намалени и задръстванията в града.

Съгласно § 6, т. 18б от Допълнителните разпоредби на ЗДвП "Индивидуално електрическо превозно средство" е пътно превозно средство, оборудвано с електрически двигател/и и максимална конструктивна скорост, надвишаваща 6 km/h, без или със място за сядане с височина на точка R (референтна точка на седене), ненадвишаваща 540 mm, когато превозното средство е с не повече от две колела или с височина на точка R, ненадвишаваща 400 mm, когато превозното средство е с три или повече колела, със собствена маса до 50 kg. Не са индивидуални електрически превозни средства инвалидните колички, обслужващи лица с увреждания.

Уредбата на индивидуалните електрически превозни средства се намира в Раздел XVIII на ЗДвП – „Особени правила за някои участници в движението“. Съгласно чл. 79, т. 1, 2 и 4 ЗДвП за

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва и чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се сканират.

да участва в движението по пътищата, отворени за обществено ползване, всяко индивидуално електрическо превозно средство трябва да има изправни:

- спирачки;
- механичен или електронен звънец и да няма друг звуков сигнал;
- устройство за излъчване на бяла или жълта добре различима светлина отпред и устройство за излъчване на червена светлина отзад.

Водачът на индивидуалното електрическо превозно средство при движение съгласно чл. 80а, ал. 1 ЗДвП е длъжен:

1. да ползва в тъмните часове на денонощието и/или при намалена видимост светлоотразителни елементи върху видимата част на облеклото, позволяващи да бъде лесно забелязан;

2. да се движи по изградената велосипедна инфраструктура, а при липса на такава - възможно най-близо до дясната граница на платното за движение;

3. в тъмните часове на денонощието и/или при намалена видимост да управлява индивидуалното електрическо превозно средство с включени светлини;

4. да се движи с изправна спирачна система на управляваното индивидуално електрическо превозно средство;

5. да ползва каска, ако е на възраст до 18 години.

Законодателят в разпоредбата на чл. 80а, ал. 2 ЗДвП въвежда следните забрани по отношение на водачите на индивидуални електрически превозни средства, а именно:

1. да се движат по пътища и улици, на които максимално разрешената скорост за движение е над 50 km/h; ограничението не се прилага за улици с изградена велосипедна инфраструктура;

2. да се движат в зони, обозначени с пътен знак В9 - "Забранено е влизането на велосипеди";

3. да се движат по улици, обозначени с пътен знак Г13 - "Пътна лента или платно за движение само на превозни средства от редовните линии";

4. да развиват скорост, по-висока от 25 km/h;

5. да превозват други лица;

6. да се движат успоредно до друго индивидуално електрическо превозно средство или двуколесно пътно превозно средство;

7. да управлява превозното средство, без да държи кормилото с ръка;

8. да се движат в непосредствена близост до друго пътно превозно средство или да се държат за него;

9. да превозват, теглят или тласкат предмети, които пречат на управлението на превозното средство или създават опасност за другите участници в движението;

10. да управляват превозното средство по площите, предназначени само за пешеходци;

11. да използват мобилен телефон при управлението на индивидуално електрическо превозно средство.

Минималната възраст на водача за управление на индивидуално електрическо превозно средство е шестнадесет години – по велосипедна инфраструктура и по пътища и улици с

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва и чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се сканират.

максимално разрешена скорост до 50 km/h; четиринадесет години – само по велосипедни алеи – чл. 80а, ал. 3 ЗДвП.

Законодателят предоставя изрична компетентност на общинските съвети с нормата на чл. 80а, ал. 4 ЗДвП с наредба да определят:

1. по-ниски максимално допустими скорости от 25 km/h, както и
2. редът за определяне на задължителните зони за паркиране на индивидуалните електрически превозни средства, включително и максимално допустимия брой, както и условията и реда за тяхното предоставяне и ползване.

Извън населените места, при липса на банкет или тротоар или при невъзможност те да бъдат използвани, лицата, бутачи индивидуално електрическо превозно средство, са длъжни да се движат по платното за движение, като се придържат възможно най-близо до дясната му граница – чл. 110 ЗДвП.

Електрическите тротинетки се превърнаха във феномен в много градове по света като алтернатива на автомобилния трафик. Напоследък станахме свидетели на зачестяване на инцидентите, причинени в резултат от управлението на тротинетки. В социалните мрежи се появиха нови кадри с хора, които карат с неразумно висока скорост между колите. През последните две години в значителна степен са се увеличили инцидентите с електрическите скутери и тротинетки. **Така например в рамките на две години – от 07.07.2020 г. до 16.06.2022 г. МВР са регистрирали 1 604 нарушения с електрически тротинетки. За тях са издадени 1 342 фиша за глоби и 262 наказателни постановления по реда на ЗДвП.** Необходимо е да се отбележи, че велосипедистите и пешеходците са сред уязвимите участници в пътното движение и представляват общо 70% от всички 22 700 души, които ежегодно губят живота си по пътищата на Европейския съюз.

В тази връзка законодателят в чл. 183, ал. 1, т. 6 ЗДвП е предвидил наказание глоба в размер от 10 лв. на водач, който управлява електрическо превозно средство в нарушение на чл. 80а, ал. 1, т. 1 и 5:

1. неизползване в тъмните часове на денонощието и/или при намалена видимост светлоотразителни елементи върху видимата част от облеклото, позволяващо да бъде лесно забелязан;

2. неизползването на каска, ако е на възраст до 18 г.

Съгласно чл. 183, ал. 4 ЗДвП наказва се глоба в размер от 50 лв. на водач, който управлява индивидуално електрическо превозно средство в нарушение на чл. 80а, ал. 1, т. 2-4 и ал. 2 и 3 ЗДвП, а именно:

1. движение не по изградената велосипедна инфраструктура, а при липса на такава – възможно най-близо до дясната граница на платното за движение;

2. без включени светлини в тъмните часове на денонощието и/или при намалена видимост;

3. движение с неизправна спирачна система;

4. при движение по пътища и улици, на които максимално разрешената скорост за движение е над 50 km/h;

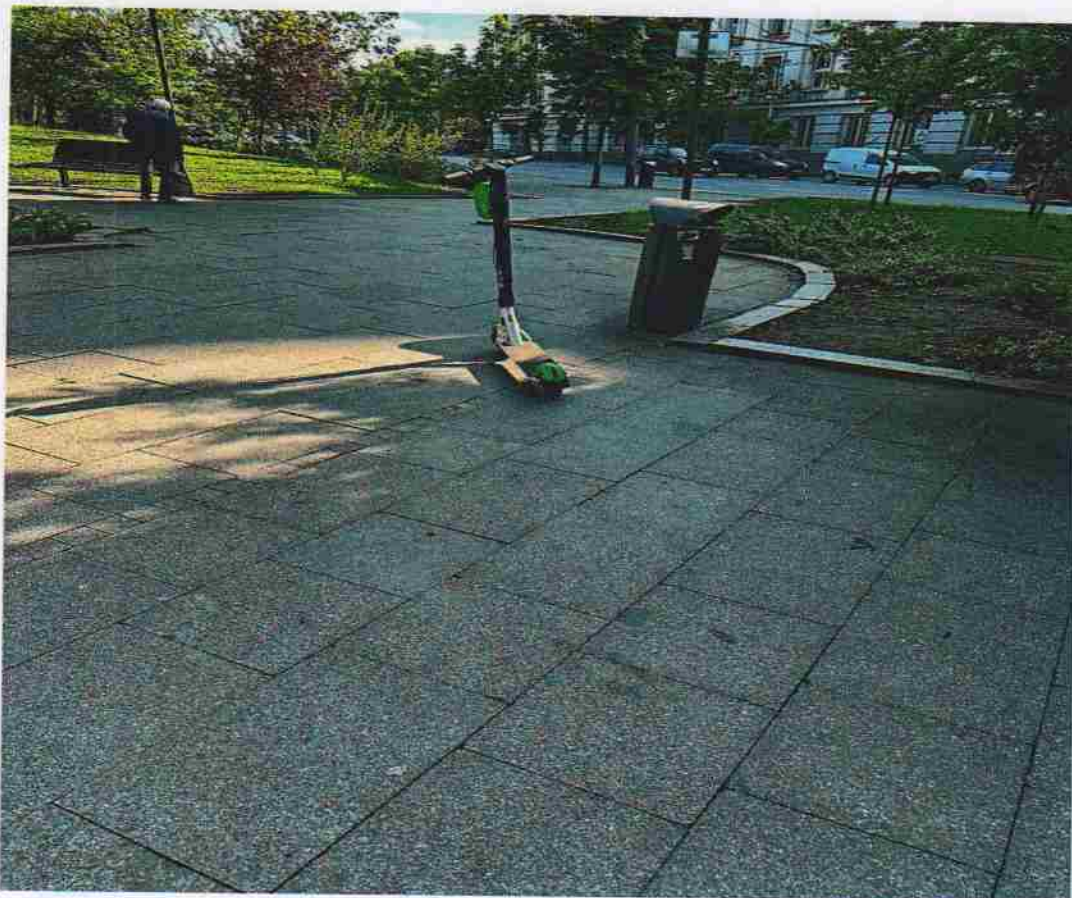
5. при движение в зони, обозначени с пътен знак В9 - "Забранено е влизането на велосипеди";

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва и чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се сканират.

6. при движение по улици, обозначени с пътен знак Г13 – „Пътна лента или платно за движение само на превозни средства от редовните линии“;
 7. при движение със скорост, по-висока от 25 km/h;
 8. при превозване на други лица;
 9. при движение успоредно на друго индивидуално електрическо превозно средство или двуколесно пътно превозно средство;
 10. при управление на превозното средство, без да държи кормилото с ръка;
 11. при движение с непосредствена близост до друго пътно превозно средство или да се държи за него;
 12. при превозване, теглене или тласкане на предмети по площите, предназначени само за пешеходци;
 13. при използването на мобилен телефон при управлението на индивидуалното електрическо превозно средство;
 14. на водач, който управлява индивидуално електрическо превозно средство при ненавършени шестнадесет години – по велосипедна инфраструктура и по пътища и улици с максимално разрешена скорост до 50 km/h;
 15. на водач, който управлява индивидуално електрическо превозно средство при ненавършени четиринадесет години – само по велосипедните алеи;
 16. при нарушение на съответните наредби на общинските издадени, издадени по приложението на чл. 80а, ал. 4 ЗДвП.
- Ежедневни са случаите, в които забелязваме неправилно паркирани електрически тротинетки из улиците на града, в т.ч. на спирки на масовия градски транспорт, входове на гради, както и подстъпи към метростанции:



Следва да се отбележи, че сме направили и детайлно проучване на материята, касаеща движението и управлението на електрическите тротинетки в други европейски градове като в тази връзка следва да се отбележи следното:

➤ **Будапеща, Унгария:**

Максималната допустима скорост на движение е 25 km/h. като е необходимо свидетелство за управление на мотопед. Забранено е управлението с използването на мобилен телефон или под въздействието на алкохол или наркотични вещества и техните аналози, а носенето на каска е задължително.

Там пилотно са предвидени 6 бр. места, наречени *Micromobility points*, на които те могат да се паркират:



➤ **Лондон, Великобритания:**

Забранено е използването на лични електрически тротинетки, т.е. единственият законен начин са тротинетките под наем. Ограничението е 20 km/h. Въведени са също т.нар. *slow zones*, където ограничението на скоростта е 13 км/ч. Забранено е карането по тротоарите. Управляващата електрическа тротинетка трябва да бъде лице над 18 г. и да има свидетелство за управление на моторно превозно средство. В момента е предмет на обсъждане нова наредба, която да разреши управлението на тротинетките по велоалеите.

➤ **Виена, Австрия:**

На 19.05.2023 г. влезнаха в сила строги правила спрямо електрическите тротинетки – паркирането по тротоари е забранено, а е допустимо само на 200 специално обособени места. Във централната градска част е допустимо движението само на ок. 500 електрически тротинетки. Не е позволено движението им в зоните ок. болници, пазари и други зони с тежък трафик. Ако тротинетка навлезе в тези зони скоростта автоматично ще се намали чрез софтуер – т.нар. *slow zones*. В период на тестване е и програма, с която в реално време чрез GPS технология ще се проследява къде се намира дадена тротинетка в целия град. Забранено е паркирането върху тротоара като трябва да се използват определените места за паркиране на скутери или скутерите да се паркират в лентата за паркиране, за да се спести място. Неправилно паркираните скутери трябва да бъдат отстранени възможно най-бързо от операторите, а в противен случай могат да бъдат наложени санкции.

➤ **Париж, Франция:**

Максималната скорост на движение, която могат да развият електрическите тротинетки във френската столица е до 25 км/ч, като могат да се движат само по велоалеи или пътища с ограничение на скоростта до 50 км/ч. По тротоари могат само да се бутат, но не и за се движат.

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва и чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се сканират.

Минималната възраст за управление на електрическите тротинетки е 8 г., а ако водачът е до 12 г. е задължително носенето на предпазна каска. Глобите са в следните размери:

- за управление над максимално позволената скорост за движение (25 км/ч.) е в размер на 1 500 евро.;
- за управление по тротоари – 135 евро;
- 35 евро ако нарушава някое от останалите правила за движение.

➤ **Копенхаген, Дания:**

В столицата на Дания през 2020 г. са забранени за движение електрическите тротинетки, но през 2021 г. се завръщат, но с много ограничения – не могат да се наемат от централните градски места и се паркират само на определени зони (ок. 240 на брой). Само през 2019 г. са настъпили ок. 300 произшествия с участието на тротинетки. Минималната възраст за управление е 15 г. и задължително с предпазна каска. Максималната скорост за движение е до 20 км/ч. като са приравнени на велосипед по отношение на правилата за движение. Забранено е управлението им по тротоари.

➤ **Берлин, Германия:**

Позволената скорост на движение е между 6 до 20 km/h. Не е допустимо управлението на електрическа тротинетка под въздействието на алкохол или наркотични вещества и техните аналози. Забранено е управлението с употребата на мобилен телефон освен чрез устройство, позволяващо използването на телефона без участие на ръцете му. По начало движението на тротинетки е допустимо само по изградена инфраструктура за движение на велосипеди, а ако такава липсва – възможно най-дясно на платното за движение. Не е допустимо движението по BUS ленти, тротоари или пешеходни пространства. Интересен момент е, че е задължително на предната част на тротинетката да бъде залепен стикер за валидна застраховка, а управлението без валидна застраховка се счита за престъпление.

➤ **София, България:**

Понастоящем на територията на Столична община се отдават под наем ок. 2 000 бр. електрически тротинетки от страна на 3-ма оператори въз основа на Меморандум за сътрудничество за изграждането на публична система за споделено използване на електрически тротинетки на територията на Столична община от 04.09.2019 г., сключен между звеното „Зелена София“ към Асоциация за развитие на София и „Хобо България“ ООД. Съществуват ок. 200 на брой места за паркиране на двуколесни ППС, като за двуколесните ППС се определя 1 /едно/ паркомясто на сто от общия брой на местата за паркиране в зоните за почасово платено паркиране. Общият брой на тротинетките, в т.ч. личните такива е ок. 10 000 бр.

От направения анализ може да се заключи, че т. нар. електрически тротинетки до голяма степен са приравнени на велосипеди като могат да се движат само на места, където съществува изградена велосипедна инфраструктура, но не и по тротоарната мрежа (така е например в Лондон, Виена, Париж, Копенхаген). В някои градове максималната скорост е ограничена до 20 km/h – Копенхаген, Лондон, Лисабон, Истанбул и Берлин. В градовете Виена, Париж, Прага, Скопие, Мадрид, Будапеща и Букурещ максималната скорост на движение на индивидуалните електрически превозни средства е до 25 km/h.

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва и чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се сканират.

Например в Париж по троарите електрическите тротинетки могат само да се бутат, а в Лондон са предвидени т.нар *slow zones*, където скоростта на движение е ограничена до 13 km/h. В няколко градове е ограничен и максималният брой на тротинетките – така например в Виена те могат да са до 2 000 бр. общо за града, от които в центъра имат право да се движат до 500 бр.; в Париж общото ограничение е до 20 000 бр., а в Копенхаген – до 3 000 бр. Глобите за нарушение на правилата за движение на индивидуалните електрически превозни средства са сравнително големи – така например в Париж е 135 евро за движение по пешеходни зони и 1 500 евро за движение над максимално допустимата скорост от 25 km/h.

С оглед на гореизложеното, предлагаме Раздел V „Движение на велосипедисти“ на Глава втора „Движение на пътни превозни средства“ на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община да бъде допълнена съобразно правомощията, които законодателят е предоставил на общинските съвети съгласно чл. 80а, ал. 4 ЗДвП, а именно пониска максимално допустима скорост от 25 km/h, както и редът за определяне на задължителните зони за паркиране на индивидуалните електрически превозни средства, включително максимално допустимия брой, както и условията и редът за тяхното предоставяне и ползване:

НАСТОЯЩ ТЕКСТ	✘	ПРЕДЛОЖЕНА ПРОМЯНА	✓
<p style="text-align: center;">Раздел V Движение на велосипедисти</p> <p>Чл. 24. (1) Велосипедисти могат да се движат по уличните платна, а по тротоари и в пешеходни зони - само при наличие на велосипедни алеи или ленти, означени по съответния начин.</p> <p>(2) Велосипедистите следва да спазват изискванията на Закона за движение по пътищата.</p>		<p style="text-align: center;">Раздел V Особени правила за някои участници в движението</p> <p>Чл. 24. (1) Велосипедисти могат да се движат по уличните платна, а по тротоари и в пешеходни зони - само при наличие на велосипедни алеи или ленти, означени по съответния начин.</p> <p>(2) Велосипедистите следва да спазват изискванията на Закона за движение по пътищата.</p>	
<p>Чл. 24а. (1) /нов/ Водачът на индивидуално електрическо превозно средство не може да развива скорост, по-висока от 25 km/h.</p> <p>(2) /нов/ Движението с индивидуално електрическо превозно средство в паркове, градини, площи, детски площадки, площи, предназначени само за пешеходци, зоните по чл. 28, ал. 1, т. 5, тротоари на територията на Столична община, както и в рамките на кръстовищата с пресичания на пешеходни зони, е забранено. Ограничението не се прилага за пешеходци при движение чрез бутане на индивидуално електрическо превозно средство.</p> <p>(3) /нов/ Собствениците или операторите, които предоставят под наем индивидуално електрическо превозно средство, ограничават софтуерно скоростта му в зоните по ал. 2 до 5 km/h, а в останалите зони – съобразно максимално допустимите скорости в настоящата наредба.</p>			

Чл. 25а. (1) **/нов/** Паркирането на индивидуални електрически превозни средства в паркове, градини, площади, детски и спортни площадки, зелени площи, площи, предназначени само за пешеходци, тротоари, както и на входовете към метростанции или сгради, спирки на наземния транспорт, пътеки за преминаване и пред рампи за достъп на хора с увреждания на територията на Столична община, е забранено, освен на определените за това от Столична община места в паркове, градини и пешеходни пространства.

(2) **/нов/** Собствениците или операторите, които предоставят под наем индивидуално електрическо превозно средство, указват на потребителите в своите мобилни приложения допустимите за паркиране места, както и използват софтуерна технология за предотвратяване на паркирането на индивидуални електрически превозни средства извън определените места за паркиране, на база на възможностите на достъпните GPS технологии.

(3) **/нов/** Собствениците или операторите, които предоставят под наем индивидуално електрическо превозно средство, указват на потребителите в своите мобилни приложения, че е забранено управлението на индивидуално електрическо превозно средство под въздействието на алкохол и/или след употреба на наркотични вещества или техни аналози.

(4) **/нов/** Собствениците или операторите, които предоставят под наем индивидуално електрическо превозно средство, премахват неправилно паркираните индивидуални електрически превозни средства не по-късно от 4 часа в работни дни и 6 часа в почивни дни след констатиране на нарушението и уведомяване на собственика, респ. оператора, в периода от 08.00 ч. до 18.00 ч. За неправилно паркираните индивидуални електрически превозни средства между 18.01 ч. и 08.00 ч. премахването се извършва между 08.00 ч. и 12.00 ч.

Чл. 26а. **/нов/** (1) Разпоредбите на чл. 80а от Закона за движение по пътищата се прилагат съответно.

НАСТОЯЩ ТЕКСТ	X	ПРЕДЛОЖЕНА ПРОМЯНА	✓
<p>Глава пета КОНТРОЛ И САНКЦИИ</p> <p>Раздел I Общи положения</p> <p>Чл. 132. (Нов - Решение № 521 по Протокол № 48 от 26.09.2013 г., изм. - Решение № 2559 от 12.04.2019 г. на АССГ по адм. д. № 10531/2018 г., XVIII тричленен състав, частично потвърдено с Решение № 6174 от 27.05.2020 г. на ВАС по адм. дело № 12737/2019 г., седмо отделение, промяната е отразена на 5.06.2020 г.) За</p>	X	<p>Глава пета КОНТРОЛ И САНКЦИИ</p> <p>Раздел I Общи положения</p> <p>Чл. 132а /нов/ (1) Наказва се с глоба от 50 лв. физическо лице, което извърши нарушение на чл. 24а, ал. 1 и ал. 2.</p>	✓

*Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.
На адресата се насочва и чрез АИССО/АИССОС.
Приложенията се сканират.*

<p>установените нарушения на тази наредба, лицата извършили нарушението се наказват с глоба в размер до 500 /петстотин/ лева, ако за констатираното нарушение не е предвидено друго наказание.</p>	<p>(2) Наказва се с глоба от 50 лв. физическо лице, което извърши нарушение на чл. 25а, ал. 1.</p> <p>(3) За нарушенията на чл. 24а, ал. 3 имуществената санкция за юридически лица е в размер от 500 до 1 000 лв.</p> <p style="text-align: center;">Раздел II Санкции при неправилно паркиране</p> <p>Чл. 142а. /нов/ (1) За нарушение на задължението по чл. 25а, ал. 2 имуществената санкция за юридическо лице е 500 лв. При повторно нарушение имуществената санкция за юридическо лице е в размер от 800 до 2 000 лв.</p> <p>(2) За нарушение на задължението по чл. 25а, ал. 4 имуществената санкция е в размер на 300 лв., а при повторно извършване 500 лв.</p>
--	--

Видно от гореизложеното се предвиждат места, където ще бъде позволено единствено бутането на електрически тротинетки до 5 km/h като това са предимно пешеходни и други градски пространства за обществено ползване. Тези места ще бъдат забранени за паркиране, както и ще бъдат обозначени софтуерно като „Зони с невъзможност за заключване“. Собствениците или операторите, които предоставят под наем електрически тротинетки са длъжни да указват на потребителите в своите мобилни приложения допустимите за паркиране места, както и софтуерно да ограничават паркирането в забранените за това места.

На следващо място, предвижда се изрично задължение за собствениците или операторите, които предоставят под наем електрически тротинетки да премахват неправилно паркираните електрически тротинетки не по-късно от 4 часа в работни дни и 6 часа в почивни дни след констатиране на нарушението, в периода от 08:00 ч. до 18.00 ч. За неправилно паркираните индивидуални електрически превозни средства между 18.01 ч. и 08:00 ч. премахването се извършва между 08.00 ч. и 12.00 ч. Това задължение е скрепено със санкция – имуществена санкция в размер на 300 лв., а при повторно нарушение – 500 лв.

Размерите за административните наказания за нарушаване на режимите за движение и паркиране съгласно чл. 24а и чл. 25а са съобразени с размерите, предвидени от законодателя в нормата на чл. 183, ал. 4 ЗДвП.

II. ЦЕЛИТЕ, КОИТО СЕ ПОСТАВЯТ (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 2 от Закона за нормативните актове):

Основните цели на измененията могат да се обобщят в няколко основни групи, а именно:

1. привеждане в съответствие на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община с измененията и допълненията на Закона за движението по пътищата съгласно § 58 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози (обн., ДВ 60 от 07.07.2020 г.);
2. увеличаване на дела на придвижващите се с електрически тротинетки в рамките на Столична община;
3. подобряване на свързаността на мрежата на споделена мобилност с мрежата на обществения градски транспорт;
4. подобряване на обществената осведоменост в областта на безопасното поведение на пътя при управление на електрически тротинетки;
5. подобряване на качеството на атмосферния въздух чрез алтернативни начини за придвижване в рамките на града чрез електрически тротинетки;
6. осигуряване на услуги за обществена мобилност.

III. ФИНАНСОВИ И ДРУГИ СРЕДСТВА, НЕОБХОДИМИ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА НОВАТА УРЕДБА (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 3 от Закона за нормативните актове):

Представеният проект на нормативен акт няма да изисква допълнителни финансови средства.

IV. ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРИЛАГАНЕТО, ВКЛЮЧИТЕЛНО ФИНАНСОВИТЕ, АКО ИМА ТАКИВА (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 4 от Закона за нормативните актове):

Очакваните резултати от приемането на предложения проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, наред с вече изложените са, както следва:

1. подобряване на пътната безопасност на територията на Столична община в частта на движението на индивидуални електрически превозни средства;
2. подобряване на качеството на атмосферния въздух чрез алтернативни начини за придвижване в рамките на града чрез индивидуални електрически превозни средства;
3. увеличаване на дела на придвижващите се с индивидуални електрически превозни средства в рамките на Столична община като алтернативен начин на придвижване, посредством който се избягват задръстванията и се намалява автомобилният трафик.

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва и чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се сканират.

V. АНАЛИЗ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО С НАЦИОНАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И С ПРАВОТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ И С НАЦИОНАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО (съгласно чл. 28, ал. 2, т. 5 от Закона за нормативните актове):

Предлаганите промени в Наредбата за организация на движението на територията на Столична община са съобразени с националното законодателство, относимата съдебна практика, както и с правото на Европейския съюз. В тази връзка е необходимо да бъде посочено следното:

Съдебната практика приема, че разпоредбата на чл. 8 ЗНА ясно посочва, че „наличието на уредба на законово ниво не е пречка за създаването на норми на подзаконово ниво в същата област на обществените отношения“ (*Решение № 8600 от 15.07.2021 г. на ВАС по адм. д. № 7729/2020 г., III отд.*).

При изготвянето на проекта на нормативен акт, касаещ организацията на движението на територията на Столична община са съобразени основните правомощия на общинските съвети по приемането на наредби съобразно чл. 8 от Закона за нормативните актове. Съгласно чл. 80а, 4, т. 1-2 ЗДвП законодателят предоставя изрично правомощие на общинските съвет с наредба да определят по-ниски от максимално допустимите скорости на движение на индивидуални електрически превозни средства (25 km/h), както и редът за определяне на задължителните зони за паркиране на индивидуални електрически превозни средства, включително и максимално допустимия брой, както и условията и реда за тяхното предоставяне и ползване.

Целите на предложения проект на нормативен акт са в съответствие с целите на Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 година за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства – в съображение 15 от същата се посочва, че „за да се подобри качеството на въздуха в общините от решаващо значение автомобилният парк да бъде обновен с чисти превозни средства“.

Предложенията в проекта на нормативен акт са в съответствие и с приетата на 21.03.2023 г. Нова рамка на ЕС за градската мобилност от Комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент. В същата се посочва, че Европейската комисия в тясно сътрудничество с държавите членки следва да изготви минимални общи препоръки за пътна безопасност и в градовете, включително безопасното използване на електрически и неелектрически устройства за лична мобилност, специализирани обучения, ограничения на скоростта и възрастта, изисквания за каски и други предпазни средства, както и правила за носене и превозване на деца, забрана за шофиране по въздействието на вещества, водещи до пристрастяване и др.

В връзка с гореизложеното, изготвеният проект на нормативен акт е в съответствие с в съответствие с разпоредбите на приложимото българско право, както и с първичните и

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва и чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се сканират.

производни източници по чл. 288 от Договора за функциониране на Европейския съюз и с неписаните вътрешни и външни източници на правото на Европейския съюз и най-вече с Европейската харта за местно самоуправление.

УВАЖАЕМИ ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

С оглед на гореизложеното, както и на основание чл. 75, ал. 1 вр. с чл. 76, ал. 3 от Административнопроцесуалния кодекс, чл. 8, ал. 1 от Закона за нормативните актове, чл. 80а, ал. 4 от Закона за движението по пътищата, чл. чл. 21, ал. 1, т. 13 във вр. с ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, Ви предлагаме да приемете решение съгласно приложения към настоящия Доклад проект.


ПРИЛОЖЕНИЯ:

1. формуляр за частична предварителна оценка на въздействието;
2. проект на решение на Столичния общински съвет с мотиви.

ВНОСИТЕЛИ:



.....
/ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ/



.....
/ПРОШКО ПРОШКОВ/


.....
/ДИМИТЪР ВУЧЕВ/


.....
/ЗАФИР ЗАРКОВ/


.....
/КАРЛОС КОНТРЕРА/


Радослав Влахов


Силван М. Колев