



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

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

ПРОЕКТ!

РЕШЕНИЕ № ____

на Столичния общински съвет

от ____ 20__ година

За приемане 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., посл. изм. и доп. - Решение № 411 по Протокол № 78 от 15.06.2023 г., в сила от 22.06.2023 г.

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“).

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, се посочва 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 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 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 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 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. 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.

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";

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.

Следва да се отбележи, че е направено и детайлно сравнително проучване в най-големите европейски градове и столици относно режима на индивидуалните електрически превозни средства. 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 и Лондон. 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 по-ниска 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.

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.

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.*).

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.

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 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.

Подробните мотиви за необходимостта от приемане на Наредбата за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община са описани в *Доклада* на вносителите.

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,

СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ РЕШИ:

Приема **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. Ш-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, ХХ 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. - 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 ѝ 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., **както следва:**

§ 1. Заглавието на Раздел V на Глава втора се изменя по следния начин:

„Раздел V. Особени правила за някои участници в движението.“

§ 2. Създават се нови чл. 24а-26а със следното съдържание:

„Чл. 24а. (1) Водачът на индивидуално електрическо превозно средство не може да развива скорост, по-висока от 25 km/h.

(2) 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.

(3) 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.

Чл. 25а. (1) Паркирането на индивидуални електрически превозни средства в паркове, градини, площи, 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) 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) 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) 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.

(5) Собствениците или операторите, които предоставят под наем индивидуално електрическо превозно средство, указват на потребителите в своите мобилни приложения форма за подаване на сигнали за неправилно паркирани индивидуални електрически превозни средства извън допустимите за това места съгласно ал. 2. Сигналите може да се подават и към органите за контрол по изпълнение на настоящата наредба.“

Чл. 26а. (1) Разпоредбите на чл. 80а от Закона за движението по пътищата се прилагат съответно.“

§ 3. Създава се нов чл. 132а със следното съдържание:

„Чл. 132а. (1) Наказва се с глоба от 50 лв. физическо лице, което извърши нарушение на чл. 24а, ал. 1 и ал. 2.

(2) Наказва се с глоба от 50 лв. физическо лице, което извърши нарушение на чл. 25а, ал. 1.

(3) За нарушенията на чл. 24а, ал. 3 имуществената санкция за юридически лица е в размер от 500 до 1 000 лв.“

§ 4. Създава се нов чл. 142а, както следва:

„Чл. 142а. (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.

(2) За нарушение на задължението по чл. 25а, ал. 5 имуществената санкция за юридическо лице е 500 лв. При повторно нарушение имуществената санкция за юридическото лице е в размер от 800 до 2 000 лв.

(3) За нарушение на задължението по чл. 25а, ал. 4 имуществената санкция е в размер на 300 лв., а при повторно извършване 500 лв.“

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ КЪМ НАРЕДБАТА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБАТА ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ТЕРИТОРИЯТА НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА, приета с Решение № ... на Столичния общински съвет по Протокол № ... от ... г.

§ 5. В едномесечен срок от влизането в сила на настоящата Наредба се определят местата за паркиране на индивидуални електрически превозни средства в паркове, градини и пешеходни пространства по чл. 25а, ал. 1.

§ 6. Настоящата Наредба е приета с Решение № ... по Протокол № ... от г. на Столичен общински съвет и влиза в сила в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет: (<https://council.sofia.bg>) на основание на чл.37, ал.3 от Закона за нормативните актове, чл.78, ал.3 от Административнопроцесуалния кодекс, чл.22, ал.2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация и чл.113, ал.1, във връзка с чл.12, ал.1 от Правилника за организацията и дейността на Столичния общински съвет.

§ 7. Тази Наредба се приема 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. 21, ал. 1, т. 13 във вр. с ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация.

Настоящото решение е прието на ___ заседание на Столичния общински съвет, проведено на _____ 20__ г., Протокол № _____ от _____ 20__ г. и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

**Председател на Столичния
общински съвет:** _____

[Георги Георгиев]