

**Справка за постъпилите предложения по чл. 26, ал. 5 от Закона за нормативните актове
към публикуван проект
на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община по Доклад № СОА23-
ВК66-5319/01.06.2023 г.**

ПРЕДЛОЖЕНИЕ	СТАНОВИЩЕ	МОТИВИ
<p>I. Георги Георгиев – Председател на СОС, и Прошко Прошков – общински съветник (получено на хартиен носител, публикувано на 07.06.2023 г.)</p>		
<p>1.1. В проекта на решение към Доклад № СОА23-ВК66-5319/01.06.2023 г. § 2. относно създаването на нов чл. 25а – същият да бъде допълнен с нова ал. 5 със следното съдържание:</p> <p>„(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.“</p>	<p><u>Предложението се приема.</u></p>	<p>Допълненията са отразени в коригиран проект на решение съгласно Доклада на вносителите.</p>
<p>1.2. В проекта на решение § 4. относно създаването на нов чл. 142а – същият да придобие следната редакция:</p> <p>„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.</p> <p>(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.</p> <p>(3) За нарушение на задължението по чл. 25а, ал. 4 имуществената санкция е в размер на 300 лв., а при повторно извършване 500 лв.“</p> <p>Като мотиви се посочва, че в мобилните приложения за предоставяне под наем на индивидуални електрически превозни средства липсва механизъм за подаване на сигнали за нередности спрямо режима на паркиране на подобен вид ППС.</p>	<p><u>Предложението се приема.</u></p>	<p>Допълнението е отразено в коригиран проект на решение съгласно Доклада на вносителите.</p>

<p>Предложените допълнения на проекта на решение целят преодоляване на тази празнота чрез въвеждане на задължение за операторите да указват изрично на потребителите в своите мобилни приложения за отдаване под наем на електрически тротинетки форма за подаване на сигнали. По този начин вносителите считат, че биха се намалили до голяма степен неправилно паркираните електрически тротинетки извън определените за това места чрез предлагане на възможност на самите водачи на този вид ИПС по своя воля да подават сигнали към оператора и към контролните органи съгласно Наредбата за организация на движението на територията на Столична община за неправилно паркирани индивидуални електрически превозни средства.</p>		
--	--	--

2. Николай Стоянов (получено по е-поща, публикувано на 09.06.2023 г.)		
<p>2.1. Предлага се вместо да бъде забранено движението в паркове, градини и площи или „пешеходни зони“, то да бъдат изградени вело пътища или така наречените „алеи“.</p>	<p><u>Не се приема.</u></p>	<p>2.1. Не се съдържат конкретни предложения за изменения и допълнения на предложението проект на нормативен акт. Апелира се към подобряване на велосипедната инфраструктура, което не е в предмета на действие на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община видно от чл. 1 от същата.</p>
<p>2.2. Счита за приемливо всички велосипеди и тротинетки да имат правото да се движат в пешеходни зони със скорост от 10-15 км/ч. По този начин движението не би създавало смут и реални опасности, но ще облекчи трафика по пътно платно, ще намали инцидентите и опасностите с велосипедисти и хора с други електрически превозни средства.</p>	<p><u>Не се приема.</u></p>	<p>2.2. Приемането на подобно приложение би влезло в противоречие с разпоредбата на чл. 80а, ал. 2, т. 2 и т. 10 от Закона за движението по пътищата (ЗДВП), съгласно която на водача на индивидуалното електрическо превозно средство е забранено да се движи в зони, обозначени с пътен знак В9 - "Забранено е влизането на велосипеди".</p>
3. Ивайло Милчев – председател на „Електро-мобилна асоциация“ (получено по е-поща, публикувано на 09.06.2023 г.)		
<p>3.1. Счита, че част от идеите за промени са дискриминационни с мотива, че се планира забрана за придвижване в паркове и градини за ИЕПС, но без да включват и цитират велосипеди/ел.велосипеди, моносайкъли, лонгборди, ел. мотори.</p>	<p><u>Не се приема</u></p>	<p>3.1. В практиката си ВАС приема, че от значение при установяването на дискриминация е обективно съществуващият недопустим противоположен резултат при упражняване на дейността, проявен в която и да е от очертаните в ЗЗДискр. форми на нежелано или по-неблагоприятно третиране, независимо дали при осъществяването на тази дейност са спазени съответните нормативни изисквания (<i>Решение № 3 от 22.07.2013 г. на ВАС по гр. д. № 534/2012 г., IV г.о., Решение № 153 от 13.05.2010 г. на ВКС по гр. д. 1207.2009 г., IV г.о., Решение № 231 от 31.03.2010 г. на ВКС по гр. д. 204/2009 г., IV г.о. и др.</i>). В този смисъл предложените допълнения в НОДТСО не са дискриминационни, доколкото електрическите</p>

		велосипеди, моносайкли, ел. могири и др. подобни са обхванати от понятието „индивидуални електрически превозни средства“ съгласно легалната дефиниция на термина в § 6, т. 18б ЗДвП. От обхвата на термина са изключени единствено инвалидните колички, обслужващи хора с увреждания.
3.2. счита, че част от предложенията за промени са неефективни поради липсата на мащабна инфраструктура за придвижване с тротинетки, велосипеди и др. ППС. Смята, че планирайки забрана за придвижване в паркове с разширяване на забраната, която не е регламентирана в ЗДвП. Предлага отпадането на забраната за придвижване с ИЕПС в паркове и градини. Предлага извършването на задълбочен анализ на произхода на проблемите при придвижването в градска среда с алтернативни средства на транспорт и намиране на ефективни решения; Фокус и изграждане на ясна и във времето дефинирана стратегия за ефективна и безопасна инфраструктура за придвижване с екологични/алтернативни превозни средства, която да сведе до минимум рисковете за участниците в движението и потенциални конфликти; Определяне и дългосрочни политики свързани с културата на придвижване в градска среда, спазване на правилата за движение и за повече толерантност и разум на пътя; Политики за ефективен контрол на придвижване в градска среда.	<u>Не се приема.</u>	3.2. условията и реда за изграждане на велосипедна инфраструктура не е в предметния обхват на уредба на НОДТСО съгласно чл. 1 от същата. Нещо повече – понастоящем съгласно чл. 80а, ал. 2, т. 2 ЗДвП на водача на ИЕПС е забранено движението в зони, обозначени с пътен знак В9 като парковете и градини несъмнено попадат в тази категория места. На водача на ИЕПС е забранено управлението на превозното средство по площите, предназначени само за пешеходни – чл. 80а, ал. 2, т. 10 ЗДвП. В този смисъл предложенията не влизат в колизия с нормата на чл. 80а, ал. 4 ЗДвП.
3.3. счита, че са пропуснати от обхвата на предложените промени частните ползватели на ИЕПС.	<u>Не се приема.</u>	3.3. частните ползватели не пропуснати от предметния обхват на предложените промени в НОДТСО, доколкото съгласно § 2 относно чл. 24а, ал. 2 от предложения проект на НИДНОДТСО движението е ИЕПС в широки обществени пространства, предназначени само за пешеходни, е забранено независимо от характера на собствеността на ИЕПС.
4. Ивайло Милчев – председател на „Смарт Електрик Пойнт“ ООД (получено по е-поща. публикувано на 09.06.2023 г.)		
4.1. Счита, че част от идеите за промени са дискриминационни с мотива, че се планира забрана за придвижване в паркове и градини за ИЕПС, но без да включват и цитират велосипеди/ел.велосипеди, моносайкли, лонгборди, ел. мотори.	<u>Не се приема.</u>	Доколкото предложението е идентично по съдържание и характер с това на „Електро-мобилна асоциация“, то мотивите неприемането им са относими, поради което

		максимално допустимата скорост съгласно чл. 80а, ал. 2, т. 4 ЗДвП, а именно – 25 км/ч.
5.4. Предлага се движението в паркове и градини, където има изградена обособена велосипедна инфраструктура да бъде със скорост до 8 км/ч като това ограничение да важи за всички ИЕПС, независимо от тяхната собственост – частни или отдавани под наем.	<u>Не се приема.</u>	Мотиви по сходно предложение са изложени в т. 5.3, към което се препраща.
5.5. преди мерките да влязат в сила, задължително да се обособи велосипедна инфраструктура, пресичаща парковете „Борисова градина“ и „Южен парк“, както и други зелени площи, по която да е позволено движението на ИЕПС със скорост до 18 км/ч.	<u>Не се приема.</u>	Изграждането на велосипедна инфраструктура не е част от предметния обхват на НОДТСО.
5.6. На входовете и изходите на парковете да се поставят табели с информация за правилата за движение с ИЕПС с призив да се кара внимателно, както и телефон за връзка с контактния център на СО.	<u>Не се приема.</u>	Редът и условията за управление и движение на ИЕПС са уредени в чл. 80а и сл. ЗДвП. С предложените допълнения от страна на г-н Г. Георгиев и Пр. Прошков се предлага указание в мобилните приложения на операторите, отдаващи под наем ИЕПС да указват начин за подаване на сигнали за неправилно паркирани ИЕПС.
5.7. СО да наложи контрол върху моделите тротинетки, които се отдават под наем чрез приложения.	<u>Не се приема.</u>	Предложението е извън обхвата на уредба на НОДТСО.
6. Борис Кумпиков – управител на Гражданско Сдружение „Граждани за пътен контрол“ (получено по е-поща, публикувано на 13.06.2023 г.)		
6.1. Предлага се пълноценно завършване и свързване на велосипедните трасета там където са започнати донякъде; така например в Западен парк, чиито фамозен ремонт неотдавна приключи с фанфари около половината дължина на алеите е неасфалтирана, насипана с чакъл и крайно неподходяща за ИЕПС – детски и за възрастни. Маркировката пак там е на синкопи, което според новата наредба ще бъде тръгни-слез.	<u>Не се приема.</u>	Както бе отбелязано и по-горе изграждането на велоалеи не е в предметния обхват на НОДТСО.
6.2. Ако е възможно да се налагат санкции във всички случаи следва да се насочат към нарушителите, които в малка част са ползвателите на ИЕПС /каране по тротоари, с висока скорост/ и в много по-голяма степен са пешеходците, които имат опасните навици да стоят, да раз-/из-/хождат кучета и деца точно на маркираните велоалеи; преди санкциите разбира се е най-рационално да се ползва така или иначе платения ресурс на общинска полиция и охранителните фирми в парковете да указват на място правилата за движение на пешеходците.	<u>Не се приема.</u>	Контролът по изпълнение на предложените промени в НОДТСО е съгласно чл. 130 и сл. от същата. Санкциите са съгласно границите в чл. 183, ал. 4 ЗДвП.
7. Б. Киров (получено по е-поща, публикувано на 15.06.2023 г.)		
7. Предлага скоростта на движение на ИЕПС в паркове и градини да бъде 15 км/ч.	<u>Не се приема.</u>	Становище по аналогично предложение е

		изразено в т. 5.3.
8. Евани Поцдончева – оперативен сътрудник „Лайм Технологджи“ ЕООД, Тихомир Стоилов – регионален мениджър „БинБин България“ ЕООД и Теодор Рачев – изпълнителен директор „Хобо България“ ООД (получено по е-поща, публикувано на 27.06.2023 г.)		
8.1. Предлагат скоростта в зоните с намалена скорост да бъде ограничена до ок. 8км/ч, а не с предложените 4 км/ч. – колкото е скоростта а бързо бягащ или спокойно бягащ възрастен човек, с цел да се гарантира безопасността на водачите и да се повиши безопасността на пешеходците, както и да се избегнат възможни ПТП-та.	Не се приема.	Становище по сходни предложения относно увеличаване на предложената максимална скорост на движение в широки обществени пространства е изложена вече в т. 5.3 от справката. В допълнение предложената скорост в предложения проект на нормативен акт е 5 км/ч.
8.2. Предлагат дружествата, продаващи и/или предоставящи електрически тротинетки, да бъдат ангажирани и редовно да съобщават на своите потребители, че карането по тротоара е забранено. Биха насърчили съвместни усилия с полицията за обучение и напомняне на жителите, които карат ИЕПС, да ги карат на платното по посока на движението в близост до тротоара.	Не се приема.	Не се съдържа конкретно предложение за изменение, респ. допълнение на проекта на нормативен акт, а общо изразена воля за бъдещи действия.
8.3. предлага се забраната за паркиране на ИЕПС по тротоари и други обществени градски пространства съгласно чл. 25а, ал. 1 от проекта на нормативен акт да важи само тогава, когато паркирането на подобен вид ППС пренятства пешеходния поток.		Забраната за паркиране по тротоари и други обществени пространства не може да бъде поставена под условие да не пренятства пешеходното движение, доколкото това са зони, предназначени само за пешеходци по смисъла на чл. 80а, ал. 2, т. 10 ЗДвП. В този смисъл е и правомощието на общинските съвет да определят задължителни зони за паркиране извън пространствата, предвидени за движение на пешеходци съгласно чл. 80а, ал. 4, т. 2 ЗДвП.
9. Димитър Венциславов (получено по е-поща, публикувано на 30.06.2023 г.)		
9. Предлага ограничението на скоростта в широки обществени пространства да бъде 12-15 км/ч., вместо предложената от 5 км/ч. Изказват се принципни съображения и препоръки.	Не се приема.	Становище по предложението е изразено в т. 5.3. от справката.
10. Енрико Маринов – изпълнителен директор на „Съркъл Мобилити“ ООД (получено по е-поща, публикувано на 03.07.2023 г.)		
В становището са изказани принципни съображения и препоръки. Конкретни предложения:		Както бе посочено и други аналогични предложения движението по тротоари на

<ul style="list-style-type: none"> - въвеждането на забрана за движение на ИЕПС в паркове и градини би била по-смислена и ефективна само при наличие на цялостна, добре свързана и безопасна инфраструктура, както и забраната да важи и за обществени пространства извън вече посочените; - счита, че забраната за движение по тротоари на ИЕПС би била ефективна само при наличие на цялостна, добре свързана и безопасна инфраструктура; - предлага скоростта в зоните с намалена скорост да бъде 12 км/ч вместо предвидените 5 км/ч. Като аргумент се посочва обстоятелството, че времето за реакция и спиране с тази скорост (12 км/ч) е напълно сравнимо с това при 5 км/ч. Изказва опасения, че не е възможно софтуерно ограничение за движение по тротоари с оглед технологичните възможности; - предлага се забраната за паркиране на ИЕПС по тротоари и други обществени градски пространства съгласно чл. 25а, ал. 1 от проекта на нормативен акт да важи само тогава, когато паркирането на подобен вид ППС пречатства пешеходния поток. 		<p>ИЕПС и понастоящем не е позволено от законодателя съгласно чл. 80а, ал. 2, т. 2, т. 10 във вр. с ал. 1, т. 2 ЗДвП. ИЕПС, както и велосипедите следва да се движат по изградената велосипедна инфраструктура, а при липса на такава - възможно най-близо до дясната граница на платното за движение. Изграждането на велосипедна инфраструктура и нейните елементи не е предмет на уредба на проекта на нормативен акт, както и на НОДТСО. Забраната за паркиране по тротоари и други обществени пространства не може да бъде поставена под условие да не пречатства пешеходното движение, доколкото това са зони, предназначени само за пешеходци по смисъла на чл. 80а, ал. 2, т. 10 ЗДвП. В този смисъл е и правомощието на общинските съвет да определят задължителни зони за паркиране извън пространствата, предвидени за движение на пешеходци съгласно чл. 80а, ал. 4, т. 2 ЗДвП.</p>
<p>11. Владислав Стоицов – Българска асоциация по електромобилност (получено по е-поща, публикувано на 03.07.2023 г.)</p>		
<p>11.1. Изказват се притеснения относно движението на ИЕПС в паркове и градини, без да се предложат алтернативни варианти за преминаването през тези региони; невъзможността водачите на ИЕПС да преминават през парковете, ще ги принуди да се влеят в трафика, което ще застраши допълнително тях самите, а оттам и увеличаване на задръстванията и броя на катастрофите.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Липсват конкретни предложения. Становище по сходни предложения за намаляване дълбочината на почвения слой е изразено в т. 4.6 от справката.</p>
<p>11.2. Предлага се да се започне обществено обсъждане за изграждане на стратегия за градска мобилност и достигане на поне 500 км велосипедна инфраструктура до 2030 г.; изграждане на велосипедни трасета през големите паркове до края на 2024 г.; развитие на велосипедните паркинги; разрешената скорост в парковете да стане 15 км/ч.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Становище по сходни предложения е изразено в т. 2.1, т. 5.5, т. 7.2 от справката.</p>

12. Венета Георгиева (получено по е-поща, публикувано на 03.07.2023 г.)		
<p>12. Изразява опасение, че избраната скорост за движение в паркове от 5 км/ч е прекалено ниска като предлага същата да стане 10 км/ч. Предлага да отпадне забраната за движение в паркове, доколкото същото е несправедливо спрямо хората, закупили ИЕПС; предлага се скоростта за движение в паркове да важи и за електрическите велосипеди, както и да се поставят информационни табели.</p> <p>Отбелязва, че някои ИЕПС нямат кормило, в резултат на което водачите им няма как да се държат за него докато карат.</p> <p>Предлага в големите паркове да се обозначат скоростни алеи за велосипеди и ИЕПС, на които може да се кара и по-бързо от нормативно разрешената скорост съгласно Наредбата.</p>	Не се приема.	<p>Понастоящем движението на ИЕПС в площи, предназначени само за пешеходни е забранено – чл. 80а, ал. 2, т. 10 ЗДвП, с оглед на което предложението за отпадане на забраната за движение в паркове и градини би била в противоречие със ЗДвП като нормативен акт от по-висока степен. На следващо място, уредбата на движението на ИЕПС е прилага за всички ППС от този вид, които отговарят на условията съгласно § 6, т. 186 от Допълнителните разпоредби на ЗДвП, в който смисъл електрическите велосипеди и ИЕПС, които нямат кормило за управление не са изключени от тази категория, доколкото липсата на кормило за управление не е посочена като признак, по който тези ППС да не се считат за ИЕПС. Единствено инвалидните колички, обслужващи лица с увреждания са изключени от обхвата на понятието „индивидуално електрическо превозно средство“ с оглед на останалите признаци в легалната дефиниция.</p>

Становище, получено след срока за провеждане на обществени консултации (01.06.2023-03.07.2023 г.)

<p>13. Комисар Николай Крушарски – началник на отдел „Пътна полиция“-СДВР, получено след срока.</p> <p>Посочва, че в отдел „Пътна полиция“ при СДВР са разгледани предложенията, направени в Доклад № СОА23-ВК66-5319/01.06.2023 г. за приемане на проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, както и са обсъдени мотивите към тях. Отбелязва се, че с оглед повишаване на безопасността на движението на територията на Столична община счита, че няма пречки за приемането на решението към настоящия момент.</p>		
---	--	--