
Становище от Райд Шеър България ЕАД относно промяна в наредба

1 съобщение

Dimitar Stoyanov

17 юни 2025 г. в 15:13

До: "parkirane@spasisofia.org" <parkirane@spasisofia.org>

Як: Lyuben Gudev , Victoria Velkova

Уважаеми, господа вносители,

Във връзка с публикуван Доклад относно промяна на Наредба за организация на движението на територията на Столична община с Вх. Номер СОА25-ВК66-4589 от 06.06.2025 г., като заинтересовано лице - представители на единствената кар-шеринг (услуга за споделено използване на автомобили) компания в град София, която използва в автопарка си изцяло електрически автомобили - "Райд Шеър България" ЕАД , в законоустановения срок, Ви изпращам настоящото Становище.

Надявам се мотивите и предложенията ни да бъдат взети предвид, за да не бъде застрашено развитието и съществуването на услугата, като междувременно се осигури предвидима и устойчива среда за развитие, която би имала дългосрочно позитивен ефект, включително и що се отнася до бюджета на Столична община.

Поздрави

--

Dimitar Stoyanov

Country Manager | SPARK

**Официално становище - Райд Шеър България ЕАД.pdf**

944K

ДО: Вносителите на Доклада –

Общински съветници от

Политическа партия „СПАСИ СОФИЯ“

гр. София, ул. „Люлин планина“ №33, вх. А, ет. 5,
офис № 10

КОПИЕ ДО:

КМЕТА НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

гр. София, п.к. 1000, ул. „Московска“ № 33

КОПИЕ ДО:

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА

СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

гр. София, п.к. 1000, ул. „Московска“ № 33

КОПИЕ ДО:

ВСИЧКИ ЧЛЕНОВЕ НА СТОЛИЧЕН

ОБЩИНСКИЯ СЪВЕТ

гр. София, п.к. 1000, ул. „Московска“ № 33

СТАНОВИЩЕ

ОТ „РАЙД ШЕЪР БЪЛГАРИЯ“ ЕАД, вписано

в Търговския регистър при Агенция по
вписванията под ЕИК 204787918, представлявано

Изпълнителния директор **Димитър**

Стоянов, със седалище и адрес на управление в
град София,

ОТНОСНО: *Доклад относно проект за
изменение на Наредба за организация на*

*движението на територията на Столична
община с Вх. Номер СОА25-ВК66-4589 от
06.06.2025 г.,*

Правно основание: чл. 26, ал. 4 от Закона за
нормативните актове.

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА ВНОСИТЕЛИ,

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ТЕРЗИЕВ,

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПЕТРОВ,

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

След като се запознах със съдържанието на доклада с **Вх. Номер СОА25-ВК66-4589 от 06.06.2025 г.**, с настоящото становище, в законоустановения срок от името на представляваното от мен дружество правя следните предложения и допълнения относно проекта на изменения, внесен от представители на ПП „Спаси София“, в качеството си на заинтересовано лице - представители на единствената кар-шеринг (*услуга за споделено използване на автомобили*) компания в град София, която използва в автопарка си **изцяло електрически автомобили**.

„Райд Шеър България“ ЕАД е дружество, което предоставя обществено достъпна услуга, която позволява откриване и използване с цел придвижване от точка А до точка Б на електрически автомобили през мобилен телефон от неограничен кръг потребители. Услугата се предоставя чрез администрирано от Дружеството мобилно приложение „СПАРК“. За използване на услугите всеки от потребителите следва да се регистрира в мобилното приложение, което се извършва доброволно и дистанционно по електронен път, като Общите условия, както и Договорът за използване на услугата, са публично достъпни в Мобилното приложение „СПАРК“ и на интернет страницата <https://spark.bg/>. С предоставяната „car sharing“ услуга, която се използва от десетки хиляди потребители, включително ползватели, живущи или временно пребиващи в град София, представляваното от мен дружество има за цел да улесни придвижването на жителите и посетителите в града, да намали отделянето на вредни емисии във въздуха и да намали шума в града, в резултат на това придвижване, както и да намали трафика на територията на общината. Следва да бъде отчетено и обстоятелството, че след стартиране на услугата на територията на град София, значително се улесни придвижването на хората, които пристигат на Летище „София“ и посредством стартирано използване чрез мобилното приложение „СПАРК“ електрически автомобил се придвижват от летището (в град София) до територията на града, а и до град Пловдив, което допринася развитието на бизнес климата на територията на двете общини – Столична община и Община Пловдив, както и създава условия за достъп до града чрез екологичен транспорт, респективно

допринася за по – чистия въздух и намаляването на вредните емисии в двата големи града.

I. Европейска законодателна рамка

Предоставяната от представляването от мен дружество услуга е в отговор на вече установените държавни политики и приетите мерки по повод стимулиране използването на екологични превозни средства, включително развитието на електрическата мобилност в Република България. През 2010 г. беше приета Европейска стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства, чиято основна цел е да укрепи водещата позиция на Европейския съюз („ЕС“) в чистите автомобилни технологии, да насърчи растежа и създаването на работни места в сектора, включително на неговите доставчици и свързаните отрасли. Република България е една от деветте държави-членки на ЕС, които подкрепиха със Съвместната декларация за приоритетното развитие на електрическата мобилност в Европа. С този акт, страната ни постави електрическите автомобили в центъра на вниманието и перспективите за развитие и конкурентоспособност, интегрирайки индустриалното развитие и устойчивостта. В този смисъл, страната ни е възприела като модел на икономическо поведение, именно развитието на електрическата мобилност, според който се цели постигането на устойчив икономически растеж, който ще допринесе за развитието на сектори с висок интензитет на иновациите.

Целта на предприетите европейски и национални политики и стратегии в областта на развитието на екологичния транспорт е, чрез създаването на подходящи условия за навлизане на електрическите автомобили на пазара и осигуряването на допълнителни предпоставки за осъществяване на европейските и националните цели в областта на климата и енергията. Другият резултат, към който се стреми общността и страната ни, като част от последната чрез въвеждането и развитието на екологичните превозни средства / екологичния транспорт е осигуряването на устойчиво бъдеще на транспорта като цяло и въвеждане на нисковъглеродни иновационни и енергийно ефективни технологии и намаляване на неговата зависимост от изкопаемите горива. По този начин ще се осигури намаляване на емисиите на парникови газове в атмосферата, съществена част от които се дължат на транспортния сектор, в резултат на което и изпълнение на целите срещу изменението на климата. В тази връзка законодателят е приел редица изменения в действащото законодателство, които целят да стимулират използването на автомобили изцяло с електрически двигатели, като например приетата разпоредба на чл. 58, ал. 2 от Закона за местните данъци и такси („ЗМДТ“), която предвижда освобождаването от местен данък собствениците на електрическите автомобили.

Въз основа на информацията, съдържаща се в докладите на Европейската агенция за околна среда, която две години подред събира информация относно качеството на въздуха в големите европейски градове, става ясно, че в резултат на проведените изследвания данните показват, че шестте големи града в България (*гр. София, гр. Пловдив, гр. Варна, гр. Русе, гр. Велико Търново и гр. Стара Загора*) попадат в така наречената „**червена зона**“ с най – мръсен въздух. В този смисъл е и постановеното установително решение на Съда на ЕС, с което Република България е осъдена за неизпълнение на задълженията си по директива на ЕС за качеството на атмосферния въздух, като в Решението се посочва, че страната ни **не е гарантирала качеството на**

атмосферния въздух. От Европейската агенция за околна среда са посочили като основен причинител на мръсния въздух в големите градове газовете и фините прахови частици, които се отделят в резултат от използването на неекологични превозни средства за транспорт, което пряко влияе върху качеството на въздуха.

II. Ползи от услугата

Според проведени проучвания в Европа, свързани с навлизането на услугите за споделена мобилност, каквото е услугата „СПАРК“, по последни данни става ясно, че един електрически автомобил, предлаган за споделено използване, на практика може да замести между 10 – 15 лични превозни средства в градската среда (*включително конвенционални автомобили*). В тази връзка, предлагането на услугата „СПАРК“ на територията на град София стимулира хората да не използват личните си автомобили всеки ден в тежкия градски трафик или дори да не се сдобиват с личен автомобил, защото чрез услугата, ползвателите имат на разположение над 1000 броя електрически автомобили, които не отделят вредни емисии при движение, винаги и навсякъде, където им потрѣбват, независимо дали им е нужен автомобил за няколко минути, за ден или по-дълъг период от време. Услугата се ползва от широка и активна потребителска база, като в момента имаме почти **200 000** регистрирани потребители, от които около **20 000** разчитат на услугата ежемесечно. Това свидетелства, че десетки хиляди жители на град София избират устойчив начин за придвижване ежедневно, без да увеличават автомобилния трафик. По този начин на посетителите и жителите на град София се предлага алтернативен транспорт (*начин на придвижване*) – чрез услугата „СПАРК“, който е удобен, достъпен и екологично чист, без отделянето на вредни емисии и спомагащ решаването на едни от най-сериозните проблеми в градската среда. Ето защо, считам че навлизането на услугата, предоставяна от „Райд Шеър България“ ЕАД през есента на 2017 г. в град София, осигурява защита на обществения интерес в максимална степен, като едновременно допринася за подобряване качеството на въздуха, нивата на шум в града, както и разрешаването на проблема, свързан с тежкия трафик на движение. Според пазарно проучване направено по възлагане на представляването от мен дружество за услугата „СПАРК“ през 2023 г., над **90% от потребителите на услугата в град София и близо 40% от така наречените „отдадени потребители“**, които ползват услугата често, разполагат и с личен автомобил в домакинството, който иначе биха използвали (*в случай, че е нямало услугата „СПАРК“*), за да се придвижват до централните зони на града, афектирайки негативно гореизброените данни. Също следва да бъде отбелязано, че приблизително около **60% от потребителската база** на услугата „СПАРК“ са на възраст между 18 и 44 години, като **голяма част от тях избират да не използват притежавания или дори да не притежават собствен (личен) автомобил, като вместо това използват активно услугата**. Според последните тенденции, които настъпват в Световен мащаб, се наблюдава все по – често явление - при младите хора автомобилът да се възприема не като притежание на лична вещ, а като услуга. Съгласно данните от извършено проучване на McKinsey (2022), до 2030 г. в градовете с над 1 милион души се очаква до **30%** намаление на личните (частните) автомобили чрез използване на споделени услуги за мобилност.

В тази връзка, „СПАРК“ допринася за налагането на подобна тенденция сред младите активни хора, които все още изграждат своите навици и поведение, като подчертавам, че по този начин услугата спомага за намаляването на риска от възникване на здравословни проблеми за жителите на града, произтичащи от мръсния въздух (*по данни на Европейската агенция по околна среда – мръсният въздух убива над 400 000 души*

годишно в Европа), облекчаване на трафика и като цяло подобряване качеството на живота на територията на Столична община.

На фона на тази картина, следва да бъде отчетено влиянието, което оказва услугата за споделена електромобилност „СПАРК“, като за последната година електрическите автомобили от нашия автопарк са изминали над 6 000 000 км, което е спестило приблизително 840 тона CO₂ (при 140g CO₂/km средни количества за конвенционални автомобили). За сравнение, това е еквивалент на над 33 600 засадени дървета, които обичайно „улавят“ вредните емисии. Освен това, чрез използването на услугата се постига и намаляване на шумовото замърсяване, тъй като по време на движение електромобилите са почти безшумни, което е от изключителна важност в градска среда, особено в жилищни райони и около болници, училища, паркове и други обществени сгради. Също така, негенерирането на изгорели газове при използване на електрически автомобили допринася решаване на сериозния проблем в град София с високи нива на фини прахови частици, особено през зимата.

Предвид горното изложение, считаме, че предоставяната от „Райд Шеър България“ ЕАД услуга вече е съществен елемент от бъдещето на устойчивата градска мобилност и допринася пряко за опазването на околната среда, облекчаване на градския трафик, намаляване на нивата на шум и повишаване качеството на живот в града

III. Неяснота и противоречиви текстове в настоящото предложение за изменения и допълнения на Наредбата за организацията на движението на територията на Столична община

На първо място, в така предложения проект за изменение на Наредбата за организацията на движението на Столична община, прави впечатление, че в раздел VII. „Нови условия за електрическите автомобили“ от Доклада е предвидено въвеждането на нов раздел „Преференциално паркиране на електрически автомобили“. Според съдържанието на предложената редакция на разпоредбата в чл. 103а, ал. 3 от проекта на Наредбата, става ясно че електрическите автомобили, използвани за услуги тип „споделено предоставяне / използване“ на електрически автомобили, каквато е предлаганата от „Райд Шеър България“ ЕАД услуга, ще заплащат годишен абонамент за паркиране в зоните за платено паркиране на територията на Столична община в **размер на 850,00 лева**. В раздела на преходните и заключителни разпоредби от проекта на Наредбата е предвидено, че правилата уредени в чл. 103а, ал. 3 влизат в сила, считано от 01.01.2028 г., като видно от доклада е приложен механизъм на поетапно въвеждане на годишния абонамент, който ще се заплаща за електрически автомобили за споделено използване, както следва:

- До 31.12.2025 г. за определени зони за платено паркиране на територията на Столична община, електрическите автомобили за споделено използване не дължат заплащането на описания по – горе абонамент;
- Съгласно следващия параграф от проекта за преходни и заключителни разпоредби, за периода от **01.01.2026 г. до 31.12.2027 г.** за всеки електрически автомобил за споделено използване ще се дължи заплащането на годишен абонамент за използване на зоните за платено паркиране на територията на Столична община в размер на 250,00 лева за всеки брой електрически автомобил;
- Според текста от последния параграф на преходните и заключителни разпоредби от проекта на Наредбата, раздел VII от Доклада, се предвижда, че за периода от **01.01.2027 г. до 31.12.2028 г.** годишния абонамент, съгласно чл. 103а, ал. 3 от проекто-Наредбата се изменя в размер на 500,00 лева.

Видно от съдържанието на така предложените редакции на текстовете от преходните и заключителни разпоредби от проекто-Наредбата (*на стр. 34 и стр. 35 от Доклада*) е налице колизия между двете разпоредби, като не става ясен моментът, от който се дължи заплащане на годишен абонамент в размер на **250,00 лева**, респективно моментът, от който размерът на обсъждания годишен абонамент се променя на **500,00 лева**. Освен това, в началото на предложения проект на клауза от преходните и заключителни разпоредби е предвидено, че правилата установени в чл. 103а, ал. 3 влизат в сила, считано от **01.01.2028 г.**, докато в последващия параграф ясно е дефинирано, че размерът на годишния абонамент до **31.12.2028 г.** ще бъде **500,00 лева**, което отново е в противоречие с първия параграф от проекта на преходни и заключителни разпоредби на Наредбата, който посочва, че годишния абонамент в размер на **850,00 лева** влиза в сила от **01.01.2028 г.** В тази връзка, считам че така съставените редакции на допълнените клаузи в проекта за изменение и допълнение на Наредбата за организацията на движението на територията на Столична община, създават възможности за противоречиво тълкуване, респективно прилагане на предвидения преференциален режим на паркиране за електромобилите за споделено използване, като за собствениците и ползвателите на подобен вид превозни средства не е ясен периода, от който ще намира приложение максимално определения размер на предвидения годишен абонамент, описан в чл. 103а, ал. 3 от Наредбата. Според мен, преди въвеждането на подобни изменения и допълнения в Наредбата за организация на движението на Столична община, следва текстовете да бъдат прецизирани и недвусмислено формулирани, така че да става ясен начинът, по който ще бъде въведен режима на преференциално паркиране в платените зони, определени на територията на Столична община за електрически автомобили за споделено използване.

На следващо място, в разпоредбите на чл. 103а, ал. 4 и ал. 5 от проекта на Наредбата е предвидено, че Центъра за градска мобилност ще създава и поддържа „Актуален списък“ на електрическите автомобили за споделено използване, но не се става ясно как ще се предоставя информацията за електрическите автомобили за споделено използване, нито колко често ще се предоставят подобни данни (*през какъв период от време*). Предприетият подход би създавал неясноти от една страна за Центъра за градска мобилност и от друга страна за собствениците/ползвателите на електрически автомобили за споделено използване, защото липсат ясни срокове, до/в които ще се предоставят данните свързани с поддържането на „Актуалния списък“ на електрическите автомобили за споделено използване, респективно по този начин няма да е налице предвиден механизъм, по който ще се осигурят гаранции, че към всеки един момент информацията, съдържаща се в цитирания списък е актуална.

-IV. Несправедливи мотиви

От мотиви изложени в горесцитирания доклад и с оглед размера на предвидения годишен абонамент в чл. 103а, ал. 3 от Наредбата (*850,00 лева е годишния патентен данък, който се заплаща от лицата, предоставящи таксиметрови услуги*) за електрическите автомобили за споделено използване, може да бъде направен обоснован извод, че услугата предоставяна от „Райд Шеър България“ ЕАД се приравнява на таксиметровите услуги, което считам за неприемливо и несправедливо поради следните конкретни аргументи:

- Броят на автомобилите, чрез които се предоставя таксиметрова услуга е многократно по – голям от броя на електрическите автомобили, които се предоставят за споделено използване;

- Трябва да бъде отчетено, че автомобилите предоставяни за споделено използване от „Райд Шеър България“ ЕАД са изцяло електрически, за разлика от превозните средства използвани за таксиметров превоз, чиито автопарк се състои основно от автомобили с двигатели с вътрешно горене. Ето защо, услугата предоставяна от представляваното от мен дружество осигурява възможност за екологично придвижване в градска среда без отделяне на вредни емисии, за разлика от автомобилите с двигатели с вътрешно горене;
- Друг съществен белег е обстоятелството, че автомобилите използвани за предоставяне на таксиметров превоз разполагат с гарантирани места на територията на общината (*т. нар. „стоянки“*), с които електромобилите за споделено използване не разполагат;
- Последно, но не по място е обстоятелството относно лицата, които използват двете услуги, от които едната (*услугата за споделено използване на електромобили*) изисква наличието на минимални предпоставки – задължителни елементи като например ползвателите да притежават валидно свидетелство за управление на МПС, издадено минимум 1 година, преди датата на регистрация в услугата, което се явява вече съществуващо ограничение относно потенциалния брой ползватели, а другата услуга (*таксиметровата*) не предвижда подобни изисквания, което предполага че се използва от доста по – широк кръг от потребители.

Ето защо, въз основа на гореизложените факти и обстоятелства може да бъде направено заключението, че двете услуги са напълно различни и не би било разумно и справедливо да се отъждествяват като еднотипни, респективно да бъдат правно и икономически обвързани от еднакви правни режими, и следователно да бъдат приложими еднакви административни такси.

-V. Предложение от „Райд Шеър България“ ЕАД

Предвид гореизложеното и отчитайки характера на услугата за споделена мобилност, предоставяна от представляваното от мен дружество и обществените ползи, които носи последната, би било разумно режимът на преференциално паркиране на електрически автомобили в зоните за платено паркиране на територията на Столична община да бъде прецизиран, като се вземат предвид горните аргументи, като предлагам годишния абонамент, предложен от вносителите „Спаси София“ да бъде ривизиран по следния начин:

- За периода от 01.01.2026 до 31.12.2026 г., вкл. – 200 лв. за един брой автомобил;
- За периода от 01.01.2027 до 31.12.2027 г., вкл. – 400 лв. за един брой автомобил;
- За периода от 01.01.2028 до 31.12.2028 г., вкл. – 600 лв. за един брой автомобил;
- За периода от 01.01.2029 и т.н. на годишна база – 800 лв. за един брой автомобил

Предвид на изложението в горния параграф, считам че необходимостта от изграждане на ясен механизъм - система за справка и плащане на месечна база е изключително голяма, като с настоящото правя разумно и справедливо предложение базата данни в „Актуалния списък“ на електрическите автомобили за споделено използване да се обновява на месечна база, което би гарантирало в максимална степен обществен интерес. Например, в проекта за изменение и допълнение на Наредбата, може да бъде предвидена възможност за обмен на информация (данни) между Центъра за градска мобилност и лицата, предоставящи електрически автомобили за споделено използване на месечна база, като се предоставя актуален брой на електромобилите за споделено използване. По този начин ще бъде постигнат баланс на интереси, защото услугата за

споделена мобилност, с оглед нейния характер и широкия кръг потребители предполага настъпването на чести пътни инциденти, водещи до увреждане на автопарка, освен това немалко са случаите, при които биват налагани от контролните органи принудителни административни мерки, като **дерегистрация на превозните средства, отнемане на регистрационните табели и други, както и в хипотезата на задържане на определен автомобил, като веществено доказателство по образувано наказателно производство (може да продължи месеци/години), също и увреждане на автомобил в степен „тотал щета“ (погиване на вещта)**, съгласно разпоредбите от Кодекса за застраховането. Като пряка последица, в резултат на изброените в предходното изречение събития, някои от електромоделите предоставяни за споделено използване **стават неактивни, често за период от 1 до 6 месеца, за период по – дълъг от 6 месеца**, а е възможно и окончателно преустановяване на използването на превозните средства – при погиване („тотална щета“) или в хипотезите на извършени престъпни деяния. Всичко изложено дотук налага извода, че е налице необходимост да бъде създаден механизъм за динамично проследяване (актуализиране) на броя на електрически автомобили за споделено използване, респективно обновяване на „Актуалния списък“ на месечна база. В тази връзка е разумно обосновано, да бъде преразгледана възможността като се предвиди заплащането на годишния абонамент за електрически автомобили за споделено използване да е на месечна база, а не на годишна. Това ще доведе до спазване принципа на справедливост и постигане на баланс на интереси между страните.,

Отделно от гореизложеното, предвид отпадането на малкото съществуващи преференции (в случая безплатно паркиране в зоните за почасово платено паркиране в столицата), които насърчават подобен род услуги за споделено използване на електрически автомобили, **като представляващ дружество, предоставящо обществено достъпна услуга за споделено използване с изцяло електрически автопарк, предлагам обсъждане и евентуално въвеждане на практика, широко застъпена в други европейски градове**, а именно на електрическите автомобили за споделено използване да бъде осигурена възможност да използват за движение в бус лентите през натоварените часове. Това не само би помогнало за намаляване на трафика в тези времеви периоди, но и ще бъде стимул за разширението и навлизането на повече иновативни и модерни услуги от подобен тип в полза на гражданите.

VI. Необходимост от устойчив подход

Видно от гореизложените факти и обстоятелства, както и споделените статистически данни, категорично може да се твърди, че предлагането на услугата за споделена мобилност „СПАРК“ на територията на Столична община има положителен принос за подобрене начините на придвижване в града, като намалява значително вредните емисии, праховото и шумовото замърсяване, както и трафика, което респективно в дългосрочен ще доведе до подобрене на качеството на живот в града. Водени от горното, с настоящото отправяме предложение до Столична община да демонстрира подкрепа за зелената трансформация на града чрез **гъвкав и поетапен подход към облагането на електрическия кар-шеринг**, който не само не вреди на гражданите, но ги стимулира да избират устойчиви решения за транспорт в натоварената градска среда.

В противен случай, ако бъде възприет подход за въвеждане на внезапни и/или прекомерни такси с непосилен за представляването от мен дружество ефект, последните биха довели до принудително налагане на повишение на цената за услугата, **което ще се отрази на крайния потребител**, ограничавайки и благоприятното въздействие на услугата върху градската среда. Подобно агресивно въвеждане на обсъжданите в

настоящото становище мерки, би направило услугата недостъпна за много хора – включително за млади семейства, студенти и работещи с по-ниски доходи.

Също така въз основа на опита ни в други европейски страни, подобни резки увеличения на цените на услугата водят не само до рязък спад в ползването, **но и до пряк риск от преустановяване на услугата „СПАРК“.** (справка -в гр. Букурещ, Румъния.)

В същото време, ако бъде възприет балансиран механизъм на база направените от мен предложения, той не само ще позволи „СПАРК“ да съществува като услуга в обществен интерес, но и да се развива чрез увеличение на автопарка по устойчив във времето начин, което в крайна сметка **би довело до по-висок приход към общинския бюджет.**

Поради изложените по – горе аргументи, с настоящото Становище искрено се надявам и вярвам в компетентността на членовете от Столичен Общински съвет, които ще разгледат, обсъдят и одобрят така направените с настоящото предложения, които съответстват в пълна степен с действащото законодателство в страната, предприетите стратегии и политики, целящи намаляване на парниковите газове и създаване на условия за неутрална по отношение климата икономика, като междувременно ще запазят предпоставки за развитие на модерни услуги в полза на градската среда и удобство на гражданите на Столична община, включително и чрез оптимизиране на трафика посредством дейността си.

17 Юни 2025 г.

Град София

С УВАЖЕНИЕ:

Димитър

Стоянов -

Изпълнителен директор на „Райд Шеър България“ ЕАД