

Становище по Обществена консултация за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община

1 съобщение

Boris Kolev

До: parkirane@spasisofia.org

7 юли 2025 г. в 8:00

На вниманието на г-н Иван Пулевски – сътрудник на ПП „Спаси София“

Уважаеми г-н Пулевски,

Изпращам официалното становище на Асоциацията на Собствениците на Електромобили във връзка с обществената консултация по Доклад с рег. № СОА25-ВК66-4589/06.06.2025 г. за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община.

Моля, да вземете в предвид нашия анализ, аргументи и предложения, при обсъждане на окончателните предложения за изменения и допълнения на наредбата.

На линия сме за допълнително обсъждане, комуникация и въпроси.

Бихме се радвали да направим и една среща на живо, на която да обсъдим по-стратегически въпросите.

С уважение,
Борис Колев

Борис Колев

Съучредител и Заместник Председател



**Асоциация на Собствениците на
Електромобили в България**



ASEB-Public-Discussion-Opinion.pdf

357K



ДО

**Г-Н БОРИС БОНЕВ,
Г-ЖА РОСИЦА НИКОЛОВА,
Г-Н АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ,
Г-Н СТЕФАН СПАСОВ,
Г-Н ХРИСТО КОПАРАНОВ,
ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ**

**Г-Н ИВАН ПУЛЕВСКИ,
СЪТРУДНИК НА ПП „СПАСИ СОФИЯ“**

Относно: *Становище на Асоциацията на собствениците на електромобили в България (АСЕБ) относно обществената консултация за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община*

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

Асоциация на собствениците на електромобили в България (АСЕБ) е неправителствена организация обединяваща физически лица - собственици и водачи на електромобили в България. Създадена през 2020 година Асоциацията обединява общност от над 4,900 члена в основната членска група и е асоциирана с електромобилна общност в социалните мрежи наброяваща 56,000 души. В АСЕБ вярваме, че бъдещето на транспорта е в електрическите автомобили. Ние знаем, че те не само са по-ефективни, по-комфортни, по-тихи, но и значително по-екологични. Опазването на качеството на въздуха в населените места е един от най-важните приоритети, които трябва да си поставим, като граждани и като общество.

Преходът към електромобилност е предизвикателство за всички нас, и нашата основна цел е да подпомогнем този процес чрез водене на ефективен диалог между собствениците на електромобили, обществото, държавните институции, местната администрация, медиите и бизнеса. Ние сме тук, за да улесним прехода и да позиционираме електромобилите като най-логичният бъдещ избор за всеки гражданин и предприятие.

В тази връзка бихме искали да изложим становището на АСЕБ относно предложените от „Спаси София“ изменения и допълнения на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община.

Асоциацията на собствениците на електромобили в България (АСЕБ) изразява категорично несъгласие с обсъжданото предложение за премахване на безплатното паркиране на изцяло електрически превозни средства (ИЕПС) в синя и зелена зона в София. Смятаме, че това решение е не само неправилно и контрапродуктивно, но и в пряко противоречие с постигнатите до момента екологични, здравни и икономически резултати.

Основен елемент в доклада и в мотивите, които е повишаването на качеството на въздуха в града и намаляване на нивото на шумово замърсяване, но същевременно предлагате ограничаване на единствения добър административен стимул, който администрацията предоставя на гражданите за да управляват по-екологични и по-тихи електрически автомобили. Предложеното решение, не кореспондира с изложените мотиви и цели, а напротив - ще постигне точно обратния ефект – ще демотивира огромен брой граждани да закупят електрически автомобил вместо такъв с двигател с вътрешно горене.

Беше разпространена невярна и манипулативна информация в медиите, че в София има над 20 000 електромобила, претоварващи зоните за паркиране. Това е категорично невярно твърдение. Електрическите автомобили не са причина за недостига на свободни места за платено паркиране в центъра на София.

По-долу представяме факти и данни в подкрепа на твърденията ни:

Регистрационни данни (към 03.06.2025 г., източници: МВР, ЦГМ и data.egov.bg):

- В цяла България: 22 372 изцяло електрически автомобили, от общо 3 762 267 водени на отчет към МВР, което прави по-малко от 0,6% от всички автомобили.
- В София: 1% – общо 12 753 регистрирани изцяло електрически ППС, включително товарни, автобуси и мотопеди, от над 1 200 000 ППС общо регистрирани в столицата.
- България е на **абсолютно последно място в Европейския съюз** по процент на електрически превозни средства спрямо общия брой регистрирани автомобили.
- По данни на Център за градска мобилност, в столицата има повече от **36 100 места за паркиране** в платените зони и буферните паркинги, където електромобили не заплащат такса. Дори всички регистрирани в София електромобили едновременно да паркират в платените зони (което граничи с невъзможното), отново **ще останат над 70% свободни места** за останалите ППС.
- Издадените от ЦГМ **винетни стикери за паркиране на живущи** в София към ноември 2024 г. са **36 001** при **33 555 налични паркоместа в платените зони**, освен тях **има над 2 000 служебни абонамента**. Планираните от СО останали места за свободно платено паркиране от граждани **са с отрицателна стойност, приблизително -4 400**. Същевременно има сериозен брой места за дипломатически автомобили, места блокирани от съображения за сигурност пред посолства и консулства. Не трябва да забравяме и големия брой автомобили със специален

режим на движение и служебни автомобили на държавни структури и учреждения, които не се таксуват, но въпреки това задръстват местата за паркиране за граждани.

- От анализ на одитния доклад на ЦГМ за 2023-та година, в частта си в приходи от SMS-и за паркиране за синя и зелена зона се виждат следните данни:
 - Броя SMS-и за цялата 2023 г. в синя зона е 5 437 475, което прави 21 838 средно на ден, съпоставено с работното време на синя зона, излиза че в **Синя Зона на ден се ползват само 1988 брой места** средно за краткосрочно платено паркиране.
 - В зелена зона, **само 2489 места средно на ден се ползват за краткосрочно платено паркиране.**
 - От 33555 общо места само **4477 (13,5%)** средно се ползват за платено краткосрочно паркиране, а всички останали 29 023 места се ползват предимно от локално живущи, които задръстват зоната по цял ден (86.5%).

От изложените данни следва, че електромобилите не са фактор за липсата на достатъчно свободни места за паркиране. Много малка част от местата за паркиране в зоните за платено паркиране реално се ползват за почасово паркиране от приходящи автомобили, всички останали места са заети предимно от локално паркиращи автомобили, които са просто паркирани по цял ден и заемат местата. Реалния проблем с липсата на свободни места идва от огромния брой издадени талони за локално паркиране.

Смятаме, че стратегията на общината трябва да бъде в съвсем различна посока. Увеличението на цените, ограничаването на електромобилите и разширяването на зоните няма да постигнат необходимия ефект.

Смятаме, че не е случайна и липсата на достатъчен анализ и реални цифри и проекции в обосновката и мотивите на предложените промени.

Основните ни аргументи срещу премахването на безплатното паркиране на електромобилите са следните:

1. Електромобилите не претоварват паркоместата

- Като се вземе предвид и приходящите ежедневно автомобили от други населени места в София, процентното съотношение на електромобили, които заемат местата за паркиране, става абсолютно незначително.
- Умишлено или не, от ЦГМ и Столична община не цитират конкретни цифри за брой паркоместа, заети дневно от електромобили. Всяко решение следва да се основава на точни цифри и анализи, а не на спекулации и лично мнение.

- При брой под 12 000 електромобила – под 1% от столичния автопарк – категорично няма риск от дефицит на паркоместа, причинен от ИЕПС.
- Истинският причинител на проблема е системното negliжиране и замитане на темата с паркирането от Столична община с години. **Повече от 4 400 автомобили**, на които вече са продадени винетни стикери за локално паркиране, няма къде да паркират, а какво остава за останалите граждани или за електромобилите.
- Манипулираните твърдения за „претоварване“, причинено от електрическите автомобили, са дезинформация, целяща прикриване на истински мотиви (лобистки, финансови, политически, търговски).

2. Липса на национални стимули – безплатното паркиране е единственият работещ мотиватор

- В България няма достатъчно подкрепа за гражданите (държавни субсидии, ниски лихви, ДДС облекчения или директни финансови бонуси) за закупуване на електромобил. Няма държава в ЕС, в която изцяло да са отпаднали стимулите за закупуване на електромобили.
- Освобождаването от годишен данък и безплатното паркиране са единствените стимули, които реално мотивират гражданите да преминат към екологични автомобили в България.
- Отнемането на този стимул би довело до спъване на ръста на електромобилния пазар и до връщане обратно към двигателите с вътрешно горене, и повишаване на нивото на замърсяване в Столицата.
- Електрическите автомобили са с по-висока начална цена спрямо еквивалентните модели с вътрешно горене, и гражданите, закупили ИЕПС, вече са заплатили своя „обществен данък“ за намаляване на замърсяването на въздуха в Столицата.

3. Приносът на електромобилите за чистотата на въздуха

- София е европейската столица с най-висока концентрация на фини прахови частици (PM_{2,5}, PM₁₀) и азотни оксиди (NO_x).
- Всеки електромобил елиминира локалните емисии от изгорели газове, които са основен причинител на хронични респираторни заболявания, инфаркти и други тежки здравословни проблеми.
- Премахването на безплатното паркиране е директно контрапродуктивно спрямо усилията за подобряване на качеството на въздуха в столицата и намаляване на здравните разходи.

4. Борба с шумовото замърсяване

- Новият вариант на шумовата карта на София показва надвишени допустими нива на шум, а реални мерки за контрол липсват.
- Анализът на шумовата карта в София за агломерациите показва, че основният причинител на наднормени нива на шум е интензивният автомобилен трафик.
- Електромобилите почти не генерират шум, което ги прави незаменими съюзници в битката със силния градски шум – особено в сърцето на града и в жилищните квартали.
- Столична община има ангажимент според Закона за защита от шума в околната среда, и лишаването от стимулите за електромобилност нарушава този ангажимент.

5. Минимални финансови загуби спрямо огромни обществено-икономически ползи

- Въпреки че няма свободни места за вече издадените винетни стикери, ако допуснем хипотетично, че 40% от всички електромобили в столицата избират ежедневно да паркират в синя и зелена зона, месечните постъпления, които общината би изгубила, са под 300 хиляди лева.
- На фона на претендираните суми от Съда на ЕС, по които Европейската комисия е поискала през 2023 да се наложат на България финансови санкции в размер на 11 млн. лв. (еднократна санкция) и 20 млн. лв. (периодична санкция) за всяка година с въздух над допустимите норми за замърсяване, сумата, която Столична община би изгубила от безплатното паркиране на електромобили, е незначителна.

6. Дискриминация и противоречие с дългосрочните политики на общината

- Собствениците на електромобили, които са направили значителна лична инвестиция за чист транспорт, се наказват – докато автомобили, автобуси и търговски автомобили с вътрешно горене с високо ниво на замърсяване продължават да плащат изключително ниски данъци.
- Други градове (Пловдив, Варна, Бургас) продължават да предлагат безплатно паркиране за електромобили. София ще стане изключение и ще демотивира собствениците на екологични автомобили в страната.
- За последното десетилетие Столична община е приела редица зелени и транспортни политики с цел намаляване на замърсяването и превръщане на София в „умна“ столица. Предложението за съкращаване на стимули напълно отменя тези постижения и подкопава доверието в общинската администрация.

7. Икономически и социални ползи от електромобилния транспорт

- Създаване на нови работни места: зарядни оператори, сервизи, продажба на аксесоари и батерии, инфраструктурни инженери.

- Намаляване на вноса на петролни продукти, което укрепва енергийната независимост на страната.
- Пристигане на иновации и технологии: стартъпи, научни изследвания и образователни инициативи в областта на електромобилността, батериите и новите технологии.

8. Европейски ангажименти и възможности за финансиране

- ЕС изисква до 2035 г. всички нови автомобили да са „нулеви емисии“. България се е ангажирала да спазва произтичащите изисквания по Плана за възстановяване и устойчивост.
- Премахването на стимули поставя София в конфликт с ангажиментите по „Зелената сделка“ и може да доведе до загуба на европейско финансиране за инфраструктурни проекти.

9. Практика от Европа

- **Париж, Копенхаген и Прага** са единствените европейски столици, които са премахнали безплатното паркиране за електромобили. В същото време в тези държави се прилагат значителни стимули за закупуване на електромобили – до 9 000 евро във Франция, 8 000 евро в Чехия и 22 000 евро чрез данъчни облекчения в Дания, както и субсидии за домашни зарядни станции (5 000 евро на домакинство във Франция и 1 200 евро в Чехия).
- Към момента на премахването на безплатното паркиране в трите столици пазарният дял на електромобилите в държавите е бил съответно: 51% в Дания (2024), 17,4% във Франция (декември 2024), 5,2% в Чехия (януари 2025). За контраст – в България, дори да включим всички plug-in хибридни автомобили, пазарният дял все още не може да достигне 4% (2024).

Във връзка с гореизложената аргументация, предлагаме следните решения по повод на темата за паркирането на ИЕПС в зоните за платено паркиране и предложенията изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община.

Запазване и надграждане на стимулите

- Да бъде запазено безплатното паркиране за ИЕПС във настоящия си вид до края на 2028 г. или до достигане на 10% регистрирани електромобили в столицата от общия автопарк.
- Разработване на бъдеща диференцирана тарифа, при която електромобилите да плащат такса с отстъпка за паркиране при натовареност на зоните – но не пълна, като

за ДВГ превозните средства. Предлагаме отстъпката от цената на час да е 70%, като в дните със високи нива на замърсяване на въздуха, цената да е още по-ниска.

- Инвестиране на средства от платените зони за финансиране на зарядна инфраструктура:
 - Изграждане на бързи станции за зареждане по основни булеварди и ключови транспортни възли;
 - Изграждане на общински стандартни зарядни станции на паркинг площи в жилищни райони, както и в централната градска част;
 - Планиране на бъдещи единни „електромобилни коридори“ за безплатно или драстично намалено заплащане при паркиране по време на отчетени високи нива на замърсяване на въздуха в града;

Допълнителни мерки за решаване на проблемите с местата за паркиране:

- Незабавно повишаване на местните данъци и такси за високо замърсяващи автомобили с вътрешно горене.
- Създаване на стратегия за ограничаване на задръстването на централните градски части от перманентно паркирани автомобили на локално живущи в работно време. Драстично увеличение на цените на годишните талони. Вземане на пример от други европейски столици за създаване на ограничителни мерки, квоти, диференцирано тарифиране и други.
- **Създаване на квотен принцип на издаване на винетните стикери за локално платено паркиране на живущи на принципа на местата за детски градини и училища.** При ограничен брой места за паркиране, не би следвало да се издават неограничен брой винетни стикери за живущи.
- **Въвеждане на ограничение на броя винетни стикери за локално платено паркиране до от 80% от общия брой налични места за паркиране в под-зоната.**
- **Валидността на винетните стикери за локално паркиране да се обвърже с активна застраховка гражданската отговорност, както и техническия преглед.** Голямо количество ППС престояват перманентно паркирани в централните градски части, без реално да се ползват или да са в движение. Модерните електронни системи и наличните регистри и административни бази данни позволяват технически да се проверяват в реално време валидността на стикерите и наличието на технически преглед и гражданска отговорност на съответното МПС.

Относно другите предложени промени и допълнения в Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, изразяваме следното мнение:

- По чл.57 – **въвеждането на ограничение за максимално акумулирани часове престой в платените зони за 24 часа, трябва да се обвърже задължително с**

възможност за минутно паркиране. В противен случай промените биха създали сериозно неудобство и невъзможност за изпълнение на служебни задължения на професии, които се налага да се придвижват на различни места из централните части през деня, но да престояват кратковременно. В настоящия формат, става невъзможно гражданин да паркира платено повече от 3 пъти за по няколко минути в различни диапазони на работния ден, тъй като всеки изпратен SMS важи за цял час, въпреки че не е използвано цялото време.

- Смятаме, че „Раздел 5 - Режим на паркиране и престой на ППС, извършващи товаро-разтоварни дейности и места за слизване и качване на пътници“ е добра концепция, но има нужда от допълнително проучване и анализ на въздействието. В предложените промени не се споменава на какъв принцип, къде и колко обособени места за товаро-разтоварни дейности трябва да има. Първия сериозен негативен ефект би бил, че тези места ще се отнемат от общия брой места за паркиране в платените зони, които и без това не достигат и ще се създаде още по-сериозен обществен проблем. Втория казус е свързан с контрола, в наредбата не се определя начин за регистриране на времето за престой, което прави контрола невъзможен. Третия проблем, е че е невъзможно да бъде определен справедлив принцип на разположение на местата за товаро-разтоварни дейности и за слизване и качване на пътници така, че да не облагодетелства повече определени търговски обекти или сгради, което би направило определението на местата силно компрометирана процедура, и същевременно няма да премахне безразборното спиране на МПС-тата за доставки, на които най-близкото такова място не е удобно. В чл. 84г, се споменава изискване допълнителни документи, които да удостоверят основание за използване на мястото, но бихме искали да уточним, че в товарителниците на куриерските фирми имената и детайлите на получателя са заличени поради изискванията на закона за защита на личните данни, а юридическите лица на много търговци не са регистрирани на адреса на който ще получават доставката, и тази допълнителна мярка би създавала предпоставка за конфликти и спорове.
- На последно място, но не по важност бихме искали да коментираме идеята за премахване на хартиените талони за платено паркиране. Колкото и примамливо да звучи дигитализацията и преминаването изцяло към електронни плащания, в нито един нормативен акт, не съществува изискване гражданите да носят със себе си работещ и изправен мобилен телефон със заредена батерия и активна мобилна услуга. Осигуряването на възможност за заплащане на паркиране различно от дигитално, би следвало да е гарантирано, за да не поставя граждани в невъзможност да си изпълня задълженията. А инвестицията в изграждане на паркомати, които да заменят служителите продаващи хартиени талони, може би е икономически немислима към този момент.

Като заключение бихме искали да изразим категоричността си в искането Столична община да се придържа към собствените си екологични и транспортни политики, както и към ангажиментите си пред Европейския съюз. Премахването на безплатното паркиране на изцяло електрически превозни средства е контрапродуктивно, дискриминационно и социално несправедливо решение, което ще нанесе сериозни щети върху устойчивото развитие на София.

Призоваваме Спаси София, кмета, общинските съветници и ръководителите на екологичните дирекции да се вслушат в аргументите, подкрепени с факти и статистика, и да оттеглят предложението незабавно. София има шанс да остане сред водещите европейски столици в сферата на чистата мобилност и устойчивото развитие, но за целта трябва да запази стимулирането и подкрепата за електромобилите, а не да ги наказва.

С уважение,

КАЛИН АРСОВ

*Председател на Управителния съвет
на Асоциацията на собствениците
на електромобили в България*

БОРИС КОЛЕВ

*Заместник-председател на Управителния съвет
на Асоциацията на собствениците
на електромобили в България*