

Становище от Райд Шеър България ЕАД относно промяна в наредба

Dimitar Stoyanov <dimitar.stoyanov@spark.bg>

19 септември 2025 г. в 15:18

До: Спаси София <parkirane@spasisofia.org>

Як: "hristo.koparanov@spasisofia.org" <hristo.koparanov@spasisofia.org>, "andrej.zografski@spasisofia.org" <andrej.zografski@spasisofia.org>, "legal@spark.bg" <legal@spark.bg>

Здравейте,

Във връзка с обсъжданата Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, изпращам прикачено официално становище от страна на Райд Шеър България ЕАД.

Моля, предложенията и мотивите да бъдат взети под внимание предвид **сериозния риск от преустановяване на дейността на дружеството**. Те са подробно изложени в прикаченото становище, но двата най-важни акцента в нашето предложение са:

- Запазване на предложения краен размер** на годишната такса за оператори на електромобили за споделена мобилност в **рамките на 425 евро, но достигането и в период от 4 (а не 3) години**.
- Възможност за актуализация** на броя електромобили и плащане на периодична база (**месечна или тримесечна**), което по предаритлени разговори с предсавители на ЦГМ е възможно.

Така или иначе това следва да се предвиди поради факта, че пускането на нови коли в експлоатация няма как да се случва винаги към първи януари всяка година и е редно да има механизъм за плащане на про-рата принцип за оставащия от годината период.

Основната нужда обаче се обуславя от следните аспекти:

2.1. Сезонален характер на услугата – първото тримесечие е изключително тежко във финансово отношение и дружеството задлъжнява към кредиторите си в голяма степен, което в следствие се наваксва частично през по-силните сезони. Това на практика прави поемането на допълнителен разход много трудно и на практика невъзможно, особено ако става дума за целогодишната таска в обсъждания пълен размер, която няма как да бъде компенсирана с приход в този период.

2.2. Общ характер на услугата – голяма щетимост и наказателни производства по които електромобилите на Райд Шеър България ЕАД често не могат да бъдат използвани за периоди до 6 месеца, а понякога и повече.

В този ред на мисли дружеството дори е **ограничило ползването на електромобилите от лица до 26 г. възраст във времевия диапазон 23:00-06:00 с цел намаляване на тежки ПТП, практика която беше потвърдена от Комисия за Защита от Дискриминация в решение No 90/12.03.2025**, показвайки сериозността на ситуацията.

Всичко това подчертава пречките пред това Райд Шеър България ЕАД да заплаща **годишна такса в пълен размер с еднократно плащане в началото на всяка година** и необходимостта от справедлив подход като противното би поставило дружеството в **невъзможност за изпълнение, както и огромен риск от прекратяване на дейността поради допълнително и значително влошаване на финсасовия резултат**.

Надявам се мотивите, съпътстващите рискове и предложенията, които на практика не биха ощетили общинския бюджет, а само биха позволили съществуването и устойчивото развитие на услугата да бъдат взети под сериозно внимание.


С цел максимална степен на запознаване на членовете на общинския съвет с мотивите ни, това становище също така ще бъде вхотирано и на хартиен вносител в деловодството на Община София.

Поздрави

--

Dimitar Stoyanov

Country Manager | SPARK

 signature_4115835586

www.spark.bg | +359 895 557 516



Становище Райд Шеър България ЕАД.pdf

951K

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 Владимиров Стоянов**, със седалище и адрес на управление в град София, район „Искър“, бул. „Христофор Колумб“ № 41, ет. 3,

ОТНОСНО: Доклад относно проект за изменение на Наредба за организация на движението на територията на Столична община с Вх. Номер № СОА25-ВК66-7167 22.08.2025 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-ВК66-7167/22.08.2025 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 представляваното 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, България 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. Пример за подобна политика е Националният план за възстановяване и устойчивост на Република България, приет с Решение № 203 на МС от 07.04.2022 г. в частност - раздел 2.В.2. „Транспортна свързаност“ където е заложен ангажимент за страната да реализира реформа „Електрическа мобилност“, насочена към ускоряване на зарядна инфраструктура и електрификация на превозните средства. Първият ключов етап в изпълнението на тази реформа е приемането на Закон за

насърчаване на електрическата мобилност, който към днешна дата се намира в етап на обществени консултации. 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. Наблюдава се през последните години развитието на електрическия градски транспорт и автобусите с нулеви емисии. Въз основа на доклад „Благодарим за споделянето“, изготвен от Clean Cities Campaign, обединение от над 80 европейски граждански организации, Столична Община се намира в челна класация поради модеризацията на градския транспорт. 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. Системното и поэтапно въвеждане на мерки на държавно и общинско ниво за насърчаването на електрическа мобилност в частния и публичен сектор посредством стимулиране ползването на електрически автомобили по пътната инфраструктура би имало като последица ограничаването на силно замърсяващи и остарели превозни средства с двигатели с вътрешно горене, които са най-масово използвани, оказвайки положително въздействие върху опазване на околната среда и достигането на позитивна екологична оценка.

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, а на национално ниво Община Пловдив бе осъдена** в първото по рода си в България съдебно решение по колективен иск поради бездействието допуснато в периода 2007-2011 г. и да бъдат предприети ефективни действия за опазване на околната среда и чистотата на атмосферния въздух на територията на общината. Освен това данни на Световната здрава организация показват, че България е сред страните с най-висока смъртност, свързана със замърсяването на въздуха – приблизително **12 хиляди души** ежегодно умират преждевременно поради лошо качество на въздуха, като транспортният сектор значително допринася за черната статистика. 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 потрябват, 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 представляваното 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 явлението - 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 „Режим на преференциално паркиране на електрически автомобили“. Според съдържанието на предложената редакция на разпоредбата в чл. 103а, ал.4 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 425 евро**. В раздела на преходните и заключителни разпоредби от проекта на Наредбата е предвидено, че правилата уредени в чл. 103а, ал. 4 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:

- За периода от **01.02.2026 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. 4 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. 41 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. 4 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 **425,00 евро** влиза в сила от **01.01.2028 г.** Още повече, размерът на годишния абонамент в преходните и

заключителни разпоредби от Наредбата е посочен в български лев, докато в разпоредбата на чл. 103а, ал.4 е във валута евро, като естеството на това противоречие е недопустимо, с оглед факта на предстоящото влизане на Република България в Еврозоната, размерът следва да е посочен в евро, каквата е и посочената валута във всички текстове на предвидените в Наредбата изменения и допълнения, свързани с размера на абонаментите. 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. 4 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. 5 и 6 от проекта на Наредбата е предвидено, че Центъра за градска мобилност ще създава и поддържа „Актуален списък“ на електрическите автомобили за споделено използване, като списъкът ще бъде актуализиран по подадена от собствениците на електрически автомобили за споделено използване информация в срок до 7 дни от придобиване или отчуждаване на автомобил, но така предвиденият механизъм не следва да е акуратен, с оглед естеството на услугата по споделено използване на автомобили.

Обръщам също така внимание, че съобразно предлаганите промени към Наредбата е налице празнота в законодателството по отношение на нови електрически автомобили, които ще бъдат пуснати в експлоатация и начинът по който те ще бъдат таксувани. Новопопълненията в автопарка на „Райд Шеър България“ ЕАД **никога не се пускат в експлоатация в първия месец на всяка нова астрономическа година, като това е по-скоро поетапен процес.** Налагането на годишен абонамент съобразно предвижданите промени по Наредбата по чл. 103а, ал. 4 следва да се основават на принципа на пропорционалност и да имат пряко отражение върху реалното участие на всяко единично превозно средство по пътя. В случаите, когато автомобили се въвеждат поетапно през различни месеци на календарната година, заплащането на таксата за целия годишен период би могло да представлява несъразмерна финансова тежест. **С оглед на това считам, че е обосновано предложението да се приложи пропорционално изчисляване (т.нар pro rata), при което задължението за заплащане да възникне единствено за периода, през който автомобилът е бил пуснат в експлоатация.**

-IV. Несправедливи мотиви

От мотиви изложени в горесцитирания доклад и с оглед размера на предвидения годишен абонамент в чл. 103а, ал. 4 от Наредбата (425,00 евро (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 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

V.1. Размер на такса

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 ревизиран по следния начин:

- За периода от 01.02.2026 до 31.12.2026 г., вкл. – 200 лв. за един брой автомобил;
- За периода от 01.01.2027 до 31.12.2027 г., вкл. – (до 400 лв) 200 евро за един брой автомобил;
- За периода от 01.01.2028 до 31.12.2028 г., вкл. – (до 600 лв) 300 евро за един брой автомобил;
- За периода от 01.01.2029 и т.н. на годишна база – (до 850 лв) 425 евро. за един брой автомобил

По този начин се запазва крайната във времето стойност на таксата, но се предвижда това да стане в срок актуализиран от 3 на 4 години

Това ще позволи плавно въвеждане и би лимитирало стресовия ефект върху дружеството, което все още не е с положителен финансов резултат и се опитва да се стабилизира позицията си на пазара.

V.2. - Начин на плащане

В допълнение към изложението в горния параграф, е от изключителна важност от изграждане на ясен механизъм - система за справка и плащане на **периодичен принцип (месечен или тримесечен)**, като с настоящото правя разумно и справедливо предложение базата данни в „Актуалния списък“ на електрическите автомобили за споделено използване да се обновява на съответния период, тъй като извършването на еднократен разход в този размер, особено в началото на да годината **от една страна е абсолютно невъзможно да бъде понесено от Дружеството, а от друга не е и справедливо.**

Това предложение е в не по-малка степен ключово за успешното въвеждане на новите промени и се базира на следните мотиви:

1. Сезонният характер на услугата: първото тримесечие на всяка година е период в който представляваното от мен Дружество е с нисък оборот и високо задлъжняване към кредитори предвид спецификите на зимния сезон, включително (но не само) – по-слабата мобилност, дължаща се на наличните предпоставки за снеговалежи, водещо до затрудненото участие в пътнотранспортната мрежа за всички шофиращи при наличие на снежна покривка, както и на грипния сезон. Налице е пряка зависимост между неблагоприятните климатични условия присъщи за зимните месеци и използването на наши автомобили от крайния поребител. Вследствие на това, заплащането на годишна такса в пълен размер съобразно обсъжданите промени по Наредбата ще **ни постави в състояние на абсолютна фискална невъзможност този годишен разход да бъде направен в цялостния си размер без да предизвика напълно обоснован риск от настъпването на трайна неплатежоспособност и несъстоятелност** спрямо кредиторите на дружеството.

В тази връзка отправям апел да бъде **обърнато внимание на добрите практики и промените в Кодекса за застраховането с които се установява сходен прецедент** под формата на сезонна застраховка „Гражданска отговорност“ за мотоциклети и други моторни превозни средства от категория L. С приемането им **законодателят правилно е отчел нуждата от постигане на баланс на интереси между отделните страни поради слабото участие в пътната мрежа на собствениците на подобни превозни средства през по-студените месеци на годината** и им е предоставил възможност свободно да избират срока на застрахователното покритие, доколкото той не е под тридесет дневния минимум по закон. Изводът от този подход е един – заинтересованото лице плаща дължимата сума когато иска да участва в движението. Считам, че същият принцип би могъл да бъде приложен и при дискутираните понастоящем такси за паркиране на електромобили за споделена мобилност поради което най-справедливият, подходящ и целесъобразен подход който би могъл да се предложи е именно ежемесечно

или тримесечно подновяване на списъка, тъй като така ще се отчетат правилен и гъвкав начин реалния брой автомобили в движение.

2. Общият характер на услугата: широкият 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 електромобилите предоставяни за споделено използване стават неактивни, често за период от 1 до 6 месеца, понякога 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, което само по себе си носи допълнителен негативен финансов ефект върху дружеството поради невъзможността тези автомобили да работят и съответно да генерират приходи.

Ефектът от тези негативни събития е толкова сериозен, че Дружеството бе принудено да въведе ограничение за ползване на услугата „СПАРК“ от лица на възраст до 26 годишна възраст в часовия диапазон между 23:00 и 06:00 часа, с цел намаляване на пътно транспортни произшествия, базирайки се на статистически данни, събирани с години, което е в интерес и превенция както на обществения интерес, така и на собствените активи. Макар и водещо до допълнително намаляване на търговския оборот на дружеството, мярката бе въведена и се изпълнява, **като мотивите за нея бяха потвърдени като резонни включително от решение на Комисия за Защита от Дискриминация с No 90/12.03.2025 във връзка с оплакване от недоволен потребител, което само по себе си е потвърждение за сериозността на претърпяваните от Дружеството материални и финансови щети в следствие на инциденти с притежаваните от него електромобили.**

Обръщам отново внимание на и на споменатото по-горе обстоятелство от пускане в експлоатация на нови автомобили в различни периоди на годината, от което следва необходимостта от pro-rata принцип на таксуване, на база активните месеци през годината, **което включително би защитило интереса на общината и не би позволило опериране на електромобил в услугата без предвидена за него такса до края на годината.**

Всичко изложено дотук налага извода, **че е налице необходимост да бъде създаден механизъм за актуализиране на броя на електрически автомобили за споделено използване, респективно обновяване на „Актуалния списък“ на предложения период (месечен или тримесечен).** Това ще доведе до спазване принципа на справедливост и постигане на баланс на интереси между страните, което по предварителни разговори с представители на ЦГМ е технически възможно.

По този начин ще бъде постигнат баланс на интереси, защото услугата за споделена мобилност в публичен аспект допринася за достигането на множество цели, измежду които (но не само) улеснена градска мобилност, поощряване развитието на иновациите и спомагане на Столична община да осигури по-чист въздух и по-ниски емисии на

въглероден диоксид и други вредни фини прахови частици за живущите, **както и в крайна сметка ще направи възможно заплащането от страна на представляваното от мен Дружество, което в случай на еднократно заплащане в пълен размер не би било така.**

Видно от нашите публично достъпни финансови отчети и доклади, **Дружеството е на загуба** и ако бъде изпълнено зададеното към момента в проектонаредбата заплащане на таксата от собствениците на електрически автомобили за споделено използване **в еднократен размер на годишна база**, това би довело до **невъзможност за изпълнение**, респективно предпоставки за отчетливо намаляване или дори прекратяване на дейността на „Райд Шеър България“ ЕАД поради основателен риск от трайна неплатежоспособност и несъстоятелност, **включително прекратяване на дейността услугата „СПАРК“.** (справка -в гр. Букурещ, Румъния - приетите подзаконовни нормативни актове на местната администрация на гр. Букурещ относно паркирането и налаганите такси на собственици на автопаркове, състоящи се изцяло от електрически автомобили, обусловиха тежки финансови загуби претърпени от местното румънско дружество и услугата **„СПАРК“ в Румъния бе принудена да прекрати своето действие изцяло поради настъпила несъстоятелност.**)

3. Възможност за популяризиране на споделената мобилност

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.

Следва да обърна внимание, че Европейският съюз като социо-икономически съюз стремглаво преследва политики на декарбонизация на транспорта, на екологосъобразна, конкурентноспособна и свързана мобилност и подкрепа на екологични иновации както в публичния, така и в частния сектор като част от общата свобода на установяване и свобода на предоставяне на услуги. Като част от своите цели и особено след пандемията от Ковид-19, Европейският съюз постави на челно място търсенето и предлагането на чисти превозни средства, създаването на достатъчна инфраструктура за презареждане и зареждане с алтернативни и възобновяеми източници на гориво и поощряване на нововъведенията в този сектор. За да се постигне максимално въздействие на инвестициите, мобилността и градското планиране, държавите-членки на Съюза предприемат използването на планове за устойчива градска мобилност, които се разработват в отделни области на политиката и в сътрудничество с различни равнища на управление, като крайния им резултат е да се постигне намаляването на емисиите на въглеродния диоксид, шума и замърсяването на въздуха. В своите насоки, Европейската Комисия изрично подчертава, че всички видове транспорт, в т.ч. и електрическите моторни превозните средства в режим на споделена мобилност са абсолютно

необходими за устойчивостта на транспортната система не само на национално, но и на европейско ниво. Държавите-членки са поощрявани да оказват подкрепа както на национално, така и на местно/общинско ниво за иновациите свързани с конкурентноспособни и устойчиви продукти и услуги, допринасящи за доставянето на подходящи електрически автомобили и да създадат релевантни стимули за търсенето от страна на крайните ползватели.

VI. Необходимост от устойчив подход на имплементиране

Видно от гореизложените факти и обстоятелства, както и споделените статически данни, категорично може да се твърди, че предлагането на услугата за споделена мобилност „СПАРК“ на територията на Столична община оказва значително положително въздействие върху начините на придвижване в града, като води до съществено намаление вредните емисии, праховото и шумовото замърсяване, както и до облекчение на градския трафик, което респективно в дългосрочен ще доведе до осезаемо подобрене на качеството на живот в града. Водени от горното, с настоящото настоятелно отправяме призив към Столична община да демонстрира подкрепа за зелената трансформация на града, възприемайки **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 във все по-натоварената градска среда.

В противен случай, ако бъде възприет подход за **въвеждане на внезапни и/или прекомерни еднократни разходи 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, от една страна би направило услугата недостъпна за много хора – включително за млади семейства, студенти и работещи с по-ниски доходи, **а от друга би представлявало и риск за самото съществуване на услугата.**

Тук отново ще се върна и на лошия опит от гр. Букурещ, Румъния където подобни резки увеличения на местните такси доведоха до рязък спад в ползването, и последващо преустановяване на услугата „СПАРК“.

Следва да се има предвид, че въвеждането на необосновано високи такси могат осезаемо да увредят и дори да унищожат една успешна и екологично значима инициатива, която носи ползи както за обществото, така и за устойчивото развитие на града. Не на последно място, въвеждането на прекомерно високи такси ще имат като последица както отблъскването на крайния потребител да ползва устойчив и екологичен метод за придвижване поради повишаването на цената на предлаганата услуга, но и също така ще съставлява отклонение от заложения план на Европейския съюз да ограничи ползването на автомобили с двигатели с вътрешно горене спрямо такива които се задвижват посредством електрическа енергия посредством Регламент 2019/631, тъй като за средния потребител би било по-евтино да продължи да използва своя личен автомобил, ведно със заплащането на дължимата едногодишна такса паркиране в съответната зона и данък МПС, отколкото да използва доказана услуга, представляваща трайно решение за транспорт.

В същото време, ако бъде възприет **балансиран и прозрачен механизъм** на база направените от мен предложения, той не само ще намали риска за дългосрочното съществуване на услугата „СПАРК“ като значим обществен ресурс, но и ще позволи по-нататъчното развитие чрез увеличение на автопарка по устойчив във времето начин, което **в крайна сметка би довело до по-висок приход към общинския бюджет.** Този подход е ключов за изграждането на една по-чиста, по-тиха и по-комфортна градска среда, която отговаря на съвременните екологични и социални предизвикателства.

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 не само ще направят възможно, макар и трудно, изпълнението на изискването за заплаше на новите такси, но и биха демонстрирали желание за синхронизация с действащото законодателство в страната, предприетите стратегии и политики, които целят намаляване на парниковите газове и създаване на условия за неутрална по отношение климата икономика.

__ Септември 2025 г.

Град София

С УВАЖЕНИЕ:

Димитър

Стоянов -

Изпълнителен директор на „Райд Шеър България“ ЕАД