



До Председателят на Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения г-н Халил Летифов;

До Заместник- Председателят на Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения г-н Станислав Иванов;

До Заместник- Председателят на Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения г-н Георги Свиленски;

До Членовете на Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения;

Становище и предложение: Електро-Мобилна Асоциация, регистрирана в Търговския регистър с ЕИК 205835561 от 26.09.2019г.

Относно: Последно внесения в парламента проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, и в частност, регулацията на електрическите индивидуални превозни средства (ИЕПС) в преходните и заключителни разпоредби.

Уважаеми Дами и Господа,

Електро-Мобилна Асоциация (ЕМА) е българска неправителствена организация, която промотира и способства развитието на електрическата мобилност и иновативните решения за микро и споделена мобилност в България. Нашите членове са компании и хора, които активно работят за развитието и налагането на електрическата мобилност. В контекста на документа, асоциацията досега проактивно участва с предложения и участия в работните срещи с Държавна агенция „Безопасност на движение по пътищата“, свързани с намирането на ефективни решения по регулацията на електрическите тротинетки. Повече за нас можете да научите на <https://www.emabg.org/>.

Поводите да се обърнем към вас са два:

- 1. Публикации в медиите за изискване към ИЕПС и вносителите на същите, за техническо лимитиране на скоростта.**
- 2. Желанието ни да участваме в работната група или срещи, които вашата комисия организира във връзка с промените в Закона за автомобилните превози и в частност, регулацията на ИЕПС.**

I. Становище на ЕМА относно публикациите.

1. Във всички преходни срещи, изпратени становища и предложения, ЕМА винаги е заставала на позицията за необходимостта от изработване на регулация, базирана на няколко ключови принципа:

- Равнопоставеност;
- Мотивираща и ефективна регулация мотивираща използването на ИЕПС;
- Сигурност за ползвателите на ИЕПС;

Ако изложеното в медиите я вярно, неясно за нас остава, каква е целта, причината и очаквания резултат от предложението да се ограничи технически максималната скорост на ИЕПС, и по специално на тези използвани от собственици на ИЕПС. Факт е, че в началните предходни срещи се обсъждаше този въпрос с Държавна агенция „Безопасност на движение по пътищата“, включително и на широката среща проведена в Министерски съвет, като аргументите относно несъстоятелността на подобен тип изискване бяха приети. Факт е също така, че и във внесените документи на проект, също отсъства подобно изискване. Подобно изискване е в противоречие на изложените горе принципи. В резюме, какви са нашите аргументи:

1.1. Поставя в неравностойно положение собствениците на ИЕПС, спрямо други търговци и ползватели на – велосипеди (в т. ч електрически), мотопеди, мотори, автомобили.

В закона ясно се регламентира, с каква скорост трябва да се управляват различните превозни средства. Отговорността за спазването е на водачите, а за контрола, на съответните контролни органи. Няма техническо изискване за ограничение на скоростта на гореизброените превозни средства, да развиват точно определени максимални скорости, напр. 50/80/90/140 км., поради изискване и с цел гарантирано спазване на максимални скорости определени в закона. Факт е, че и велосипед може да развие скорост на 25 км/ч., но никой не поставя подобно изискване за ограничение.

1.2. Подобно ограничение не кореспондира с основните фактори водещи до произшествия.

В нашата практика, обратна връзка от клиенти, обратна връзка от търговци на ИЕПС, анализи от използването на ИЕПС недвусмислено показва, че рисовете и причините за ПТП с водачи на ИЕПС са продиктувани от:

- неспазване или непознаване на правилата за движение по пътищата;
- масово използването им от лица, които не са собственици на ИЕПС;
- липсата на толерантно отношение към тях от останалите участници в движението;
- липсата на добре развита инфраструктура;
- употреба на алкохол и наркотични вещества;

Няма доказателства, че скоростта на ИЕПС е основна причина за произшествия с тези превозни средства, както и изводи от анализи, коя скорост е най-безопасна.

Именно поради тези причини, една от целите на ЕМА през тази година ще бъде в провеждане на редица кампании и активности, които да повишат информираността, образоваността и културата на управление на ИЕПС.

1.3. Създава изкуствена бариера и предпоставки за липса на конкурентоспособност между различните модели ИЕПС, като ги приравнява към най-масово използвания модел и марка, както и към тези използвани за споделени пътувания.

В тази посока отново искаме да подчертаем, че адекватно и работещо решение трябва да се търси във въвеждането на „скоростни зони“, в зависимост от трафика и човекопотока, обозначени със знаци и прилагането на ефективен контрол. Нека не забравяме, че скоростните ограничения са валидни за обществените пътища, но ИЕПС могат да се използват и по други пътища или съоръжения, напр. писти, off-road пътища.

1.4. Въвеждането на подобно изискване няма да доведе до траен или положителен резултат, поради следните причини:

- технически е невъзможно ограничаване на възможностите от последваща манипулация на ИЕПС от страна на ползвателя;

- не решава въпроса с отговорността и контрола на ИЕПС закупени онлайн от чужди сайтове;
- не решава въпросът с вече реализираните на пазара ИЕПС;
- поради изложеното в т. 1.2 по-горе;

Както при всяко едно превозно средство, така и ИЕПС могат да бъдат манипулирани/тунинговъни, независимо от техническите параметри към момента на покупка. Всеки един би могъл да закупи по-мощен двигател, контролер, батерия или софтуерно да промени заложените настройки. Тук възниква въпроса: Как ще се ограничи възможността от подобни действия и какъв „проблем“ дългосрочно решаваме от това, че сме въвели ограничения и задължения към търговците/вносителите на ИЕПС ?

Ако трябва да обобщим, за избягване или постигането на минимален % злополуки с ИЕПС, трябва да се търси в изработването на ефективна рамка и стратегия, включваща в себе си няколко ключови посоки за действия:

- развитие на подходяща инфраструктура;
- познаване и спазване на правилата за движение по пътищата;
- толерантност на пътя;
- промяна на менталитета от „Аз просто се возя“ към „Аз управлявам отговорно “;
- ефективен контрол на пътя;

Именно поради това, една от дългосрочните цели на ЕМА е ефективна работа в тези посоки, като самостоятелно, така и в партньорство с различни организации, държавната и местната власт.

В допълнение искаме да обърнем внимание и на следния текст в законопроекта, а именно:

Чл. 80а. (4) Всяка община може с наредба на общинския съвет да определи: т.3 други ограничения при използване на индивидуални електрически превозни средства.”

Разбираме необходимостта и презумпцията, но само така написано звучи прекалено общо и дава всякаква свобода на решения, включително и цялостна забрана или мерки, които биха ограничили до голяма степен използването на ИЕПС. Предложението е включено в справка на постъпилите становища от направеното обществено обсъждане.

ЕМА подкрепя останалите предложения в регламента и остава на разположение за съдействие и участие в срещи при последващи обсъждания на законопроекта, както и при всички бъдещи въпроси, свързани с развитието на електромобилността и градската микромобилност!

17.01.20г.

София

.....

Ивайло Милчев – Председател на ЕМА