

До председателя на Народното събрание, г-жа Рая Назарян

СТАНОВИЩЕ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПРОМЕНИ В ЗАКОНА ЗА ДВИЖЕНИЯ ПО ПЪТИЩАТА В ЧАСТТА КАСАЕЩА ИНДИВИДУАЛНИТЕ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА (ИЕПС) ОТ СТРАНА НА СМАРТ ЕЛЕКТРИК ПОЙНТ ООД И ЕЛЕКТРО-МОБИЛНА АСОЦИАЦИЯ (ЕМА)

Уважаема г-жо Назарян,

Обръщам се към вас, във връзка с последно внесения от н.п Кирил Добрев и н.п Андрей Рунчев проект на закон за изменение и допълнение на Закона за движение по пътищата, внесен до председателя на Народното събрание на 19.12.2025г, с вх. № 51-554-010236 и с обратна връзка за състоянието на бранша след последните промени в частта на закона касаеща ИЕПС.

1. Отражение на промените в закона за ИЕПС върху бранша влезли в сила след 01.09.2025.

След масираната и изцяло негативна медийна кампания насочена срещу ИЕПС в периода м.04 – м.08/2025г и последващите промени в ЗЗДП, случили се без активното участие на големите представители в бранша (вносители, търговци, ползватели, сервизни центрове) и ползвателите, най-коректно и с притеснение искам да ви уведомя, че направените промени нанесоха огромен негатив и са на път окончателно да убият този екологичен, ефикасен и евтин начин на транспорт, освен ако не се предприемат незабавни, смислени и позитивни действия в тази посока. Какви са реалните отражения?

- Огромна спад в продажбите на вносителите и дистрибуторите - с над 65% спрямо 2024г;
- Фалит на фирми, вносители на ИЕПС. Затваряне на магазини и сервизи. Освобождаване на персонал;
- Огромна спад в използването на ИЕПС от страна на ползвателите;
- Неяснота, хаос и неудобства сред ползвателите на ИЕПС;
- Дискриминация.

Ако имате съмнения, можете да направите прочуване и допитване до бизнеса и ползвате. !Важно е да отбележа, че говорим за ползвателите на частни тротинетки, а не за споделено пътуване.

2. Кое доведе до това? Основните причини според нас са следните:

- Промените не бяха обсъждани и съгласувани с бранша – вносители, търговци и ползватели. Браншът не беше чул, въпреки всички опити и изпратени предложения до Комисията по транспорт и съобщения;
- Липса на задълбочен, професионален и цялостен анализ за реалните проблеми и причините за тях;
- Липса на холистичен подход при взимане на решения за промени;
- Липса на правилни, целенасочени и ефективни решения насочени върху проблема/те като обект на промяна.
- Липса на желание за разбиране и решаване на истинските проблеми, и запазване бъдещето на този начин на транспорт и на бизнеса.

3. Какво може да се направи?

- 3.1. Да се направят смислени, работещи и позитивни промени в ЗЗДП в частта касаеща ИЕПС, предварително обсъдени с представители на бранша.
- 3.2. Да се продължи с промените така, че окончателно да се убие бъдещото функциониране на бранша и използването на ИЕПС от частни ползватели.

4. Какви са нашите предложения?

- 4.1. По инициатива на Комисията по транспорт и съобщения, да се свика спешна работна среща с **реалните** представители на бранша (които все още не са фалирали) свързан с частните ИЕПС – основните вносители, дистрибутори и асоциации, на която да бъдат обсъдени:

- текущото състояние и проблемите в сектора;
- решения за промени в ЗЗДП, които от една страна да доведат до ефективни, трайни и положителни резултати в намаляване на инцидентите и ефикасна регулация, а от друга страна, да се гарантират бъдещето на бранша и използването на ИЕПС.

Под реални представители имам фирми от бранша, които са в тази сфера от години, ежедневно са в управлението и са потопени в този бизнес, реално се сблъскват с проблемите, реално работят с клиенти и решават техните проблеми, а не псевдо или удобни представители на организации или асоциации, нямащи никаква представа за процесите, функционирането и предизвикателствата в този бранш.

- 4.2. Да се стопира/оттегли временно внесения проект цитиран по-горе.

5. Какви рискове виждаме и с какво не сме съгласни с оглед на внесения проект?

- 5.1. т.5 от проекта:
 - Липса на яснота, конкретика или стандарт относно, какво се има предвид под „техническа документация за ИЕПС“?
 - Липса на яснота и конкретика относно, какво се има предвид под „техническа служба“?
- 5.2. т.7 от проекта:
 - Защо и кое налага ползвателя на ИЕПС да отправя заявление за вписване до кмета на общината по постоянен адрес? Хората са мобилни. Много хора живеят в населено място различно от постоянния си адрес и без това да е отразено в личната им карта. Това важи особено за големите градове - София, Варна, Бургас, Пловдив. Ако тези хора не сменят личната си карта, ще ги разкарваме с автомобили, автобуси и влакове да регистрират тротинетките си до съответния град ли? Не мислите ли, че това създава неудобство и утежнява процеса? Нека не забравяме, че ИЕПС не са автомобили, мотоциклети, камиони и т.н. Хипотетично и отделно от това, утре някой може да каже, че не нямам право да използвам тротинетката в даден град, т.к местната власт е решила, че тук важат други изисквания, различни от града на регистрация.

5.3. **Заклучителни разпоредби – срокове:**

- Ако приемем хипотетично случване на етапите в максималните срокове, това ще означава, че в края на м. март/26г., Министерски съвет ще е изготвил и приел наредбата по ал. 9, след което Държавната агенция ще има два месеца за изграждане на регистъра, т.е до края на м. май/26г, а собствениците на ИЕПС и общините ще имат 1 (един) месец (м. юни), в който да регистрират ИЕПС. Имайки предвид, че ориентировъчния брой на тротинетките използвани от частни лица е около 80-100 хил. броя, не мислите ли, че този един месец ще бъде крайно недостатъчен и ще създаде огромно напрежение и неудобство сред ползватели и администрация, а също така и възможни проблеми и недоразумения?

6. **Какво трябва да се промени в ЗЗДП за да се гарантира бъдеще на бранша в частния сегмент на ИЕПС?**

6.1. **Отпадане на забраната за нощно каране.**

Аргументи:

- Ограничава нормалното и свободното придвижване;
- Ограничава дейността. Някои хора работят с тротинетки;
- Създава неудобство и обезсмисля използването. Например: Отивате на работа с тротинетка, а се връщате с...?
- Дискриминация – няма подобно ограничение за велосипедите, които са дори по-малко видими и нямат регистрация, за мотопедите, мотори.
- Решението на почива на анализи и липсват доводи, доказващи необходимостта от подобна промяна.

6.2. **Въвеждане на изискване за шофьорска книжка за ползвателите на частни тротинетки, чиято номинална мощност е над 1000W и конструктивна скорост над 25км/ч.**

За всеки един водач с шофьорска книжка да отпаднат изискванията:

6.3. **Отпадането на изискването за конструктивна максимална скорост от 25км/ч.**

6.4. **Отпадане на изискване за ограничения в макс. мощност и тегло.**

6.5. **Отпадането на изискването за придвижване по улици с макс. скорост на движение до 50км/ч. Да се предостави възможност за придвижване по улици с макс. скорост на движение – до 70км/ч.**

Аргументи:

- Ако наистина целим намаляване на инциденти с частни ИЕПС, като участници в движението, с опит и познавайки правилата за движение, то е логично да се въведе категория (А, М, В);
- Имайки предвид множеството изисквания и рестрикции въведени с новия закон за ИЕПС, особено изискването за регистрация, поставяне на номер/стикер и други, и отделно въвеждайки изискване за категория (А, или, М, или В), то е напълно логично и целесъобразно да се даде възможност на ползвателите отговарящи на тези изисквания да карат

тротинетки без ограничение на мощност, конструктивна скорост и по градски пътища с разрешена скорост до 70км/ч.

- По този начин ще се постигне спазване на принципа за релевантност и съотнесимост, т.е. увеличавайки изискванията да се увеличи и възможностите за свободно и пълноценно придвижване.

Към този момент това е нарушено и е един от най-сериозните проблеми. Закона към момента от една страна увеличава изискванията за ИЕПС и водачите, налага допълнителни ограничения, и същевременно намалява възможностите за използване и свободно придвижване. Факт е, че например за велосипедите не се изисква регистрация, възрастови ограничения, скоростни ограничения, места за придвижване и т.н., а за тротинетките се налагат. Същевременно, едно лице на например на 8год, 12год. и т.н., може да кара нощно време, да обикаля целия град, да се придвижва между населени места, да се придвижва по улиците без да познава правилата за движение, а за водача на тротинетка, на възраст над 18 год., с книжка, с тротинетка която е в пъти по-видима от велосипед, да не може да кара нощно време, да кара по определени улици, с изискване за определена конструктивна скорост и т.н. Каква е логиката? Кое налага водача на велосипед да има повече права? Кое налага изискванията за велосипедист и велосипед да са в пъти по-малко и пренебрежими спрямо тези за водача на ИЕПС? И още други въпроси възникват...

Искрено се надявам да бъдем чути и **бъдат** взети предвид направените предложения.

Оставаме на разположение за диалог и ангажираност с намирането на разумни, балансиращи и ефикасни регулаторни процеси.

С уважение:.

Ивайло Милч

Управител на Сمارт Електрик Пойнт и председател на ЕМА

