На основание чл. 26, ал. 5 от Закон за нормативните актове „След приключването на обществената консултация по ал. 3 и преди приемането, съответно издаването на нормативния акт, съставителят на проекта публикува на интернет страницата на съответната институция справка за постъпилите предложения заедно с обосновка за неприетите предложения.

по Проект **на Наредба за реда и условията за платено паркиране на пътните превозни средства на територията на Община Балчик**

представям на вниманието Ви следната

**СПРАВКА ЗА ПОСТЪПИЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ**

**И ОБОСНОВКА ЗА НЕПРИЕТИТЕ:**

По предложенията от обществено обсъждане, проведено на 11.05.2021 г., 10.00 ч. в заседателната зала на ОбС – Балчик, по реда на тяхното протоколиране:

1. По предложението на г-н С. Господинов за удължаване на указания в проекта час за престой от 09.00 до 18.00 ч. да стане до 22.00 ч. се приема.
2. По предложенията на граждани, както следва:
   1. Да се включат улиците от кръстовището до Албена – до Болницата –
   2. Да се предоставят и абонаменти за 24 ч., за румънски и други туристи –
   3. Да се включат Ехо, пътя до Двореца и паркинга на Двореца, ул. „Самара“ да
   4. Ако живущите имат право, дали работещите на същите улици ще имат право на служебен абонамент и до колко паркоместа, в случая ако бизнесът е свързан с РЕНТАКАР и изисква реклама на услугата –
   5. Да бъде разширен обхвата на зоната до септември –
   6. Дали ще има разширение в посока „Ехо“ – „Двореца“ –
   7. Да бъде разширен обхватът и през уикендите и официалните празници през цялата календарна година –
   8. Да се забрани улицата на „Ехо“-то –
   9. Намаляване на таксата от 2 лв. на 1 лв. –
   10. Да се включат Кранево и „Двореца“ –
   11. Електромобилите да не се освобождават от такса –
   12. Да има 15 мин. Гратисен период –

2.13.Да се забрани паркирането между хотел „Лотос“ и Морска гара

2.14. Таксата за един час престой да е 1 лев, а не като предвидените 2 лева на час. (Каквато е практиката в областните градове Добрич и Варна).

2.15. Гратисен престой 45 минути без заплащане на такса за синя зона.

2.16. Предвиденият служебен абонамент за работещите в търговските обекти в обхвата на „синята зона“ да е на стойност 30 лева на година.

2.17. Предоставяне на възможност на гражданите на Балчик за закупуване на годишен абонамент на стойност 30 лева за един автомобил за ползването на „Синя зона“

2.18. Да се определи дял от приходите от платеното паркиране на територията на Община Балчик в размер на 30% за финансиране на регулярен /при нормално времетраене на преминаване/ и удобен градски транспорт вкл. по маршрут пл. „Рибарски“- алея „Възкресия Деветакова“- „Прашен паркинг“- Паркинг „Двореца“, за времето за действие на режима на платено паркиране /сезонно/.

2.19. Да се премахне от проекта и да се предвиди промяна в Плана на организация на движението, като се забрани паркирането и престоя по всяко време на денонощието в частта на ул. „Приморска“, в отсечката между х-л Селена и вход на паркинг „Морска гара“

2.20. Да се прибавят ул. „Дионисополис“ и подземният паркинг към обхвата на проекта на наредбата вкл. да се приложи към тях условието залегнало и сега в проекта, а именно да бъдат ограничени местата за служебен абонамент до 15% от общия брой места.

2.21. Да се избере техническо решение, което позволява паркиране и престой в улиците и паркингите в обхвата на проекта в рамките на 20 минути преди необходимостта от заплащане на такса или налагането на санкция.

Не се приемат при следната обосновка:

Въвеждането на зони за контролирано паркиране е доказан най – ефективен инструмент в европейската практика за намаляване на трафика, преустановяване на безразборното паркиране и осигуряване на безопасност и сигурност на пешеходците. След въвеждането на почасовото платено паркиране в гр. Балчик и постигане на очакваните резултати община Балчик ще мотивира нуждите от разширяване на обхвата на зоните за платено паркиране на територията на община Балчик. Съществуването на зона за платено паркиране в град Балчик ще предостави възможност за осигуряване на ред при паркирането, спазване на Закона за движение по пътищата, ще ограничи безразборното паркиране в крайморската част на града и значително ще улесни предвижването на пешеходци, родители с детски колички и колоездачи по обозначените за това места, които не са заети от ППС. Очаква се значително подобряване на възможностите за паркиране, облекчаване на трафика в крайморската част на града, което би позволило извършването на устойчиви инвестиции в пътната инфраструктура и пешеходните зони.Обществените потребности налагат създаване на политика на контрол на паркирането, с цел осигуряване на възможност на живущите в съответната зона за паркиране да имат достъп до близки до дома им паркоместа, съответно- стопанските организации да могат да осъществяват по-лесно дейността си, осигурявайки възможност за паркиране на своите клиенти, гости и посетители на града. Предложенията по т. 2, ще бъдат взети предвид при бъдещи изменения на условията, съобразно придобития опит и резултати по време на действие на системата за управление на платеното паркиране на пътните превозни средства на територията на Община Балчик

**Относно получен писмен коментар /на и-мейл/ от адв. А. Атанасов:**

*За разлика от предстсвеният за обществено обсъждане  проект на подзаконов нормативен акт***НАРЕДБА ЗА РЕДА И УСЛОВИЯТА ЗА ПЛАТЕНО ПАРКИРАНЕ НА ПЪТНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА НА ТЕРИТОРИЯТА НА ОБЩИНА БАЛЧИК, §16, т.18б***на ЗДвП , в редакцията  си от* ДВ, бр. 60 от 2020 г., в сила от 07.07.2020 г. използва  термина „Индивидуално електрическо превозно средство" , като дава и следната легална дефиниция , а именно "пътно превозно средство, оборудвано с електрически двигател/и и максимална конструктивна скорост, надвишаваща 6 км/ч, без или със място за сядане с височина на точка R (референтна точка на седене), ненадвишаваща 540 mm, когато превозното средство е с не повече от две колела или с височина на точка R, ненадвишаваща 400 mm, когато превозното средство е с три или повече колела, със собствена маса до 50 кг. Не са индивидуални електрически превозни средства инвалидните колички, обслужващи лица с увреждания."

Използваният термин в проекта  на наредба е "електромобил". Разликата би създала възможности за некоректно тълкуване или прилагане на подзаконовия нормативен документ, който при това би следвало и да е синхронизиран с нормативния акт от по - висока степен, в случая ЗдвП.

С уважение,

адв. Асен Атанасов

**Обосновка и нанасяне на уточняваща редакция по разгледано предложение за прецизиране на текст от проект Наредба за реда и условията за платено паркиране на пътните превозни средства на територията на Община Балчик – подложена на обществено обсъждане:**

Съгласно чл. 8 от Закон за нормативните актове, „Всеки общински съвет може да издава наредби, с които да урежда съобразно нормативните актове от по-висока степен НЕУРЕДЕНИ от тях обществени отношения с местно значение“! Разбира се, че това „доуреждане“ се следва да е в синхрон с нормативния акт от по-висока степен. **В тази връзка, безспорно засега в ЗДвП липсва легална дефиниция на „електромобил“, „екологично превозно средство“ или пък „електрически автомобил“…но:**

В Национален план за действие за насърчаване производството и ускореното навлизане на екологични превозни средства, включително на електрическата мобилност в Република България са изложени приоритетите на Стратегията за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства и необходимостта от осигуряване на регулаторна рамка, която да позволи създаването на благоприятни условия за тяхното навлизане, прилагане на предвижданите на ниво ЕК мерки в тази връзка. Набляга се над необходимостта от приемане на специални програми за насърчаване и ускорено навлизане на тези електрически превозни средства, които програми да включват освен данъчни стимули и специални улеснения и бонуси за движение и ПАРКИРАНЕ на „екологичните превозни средства“. Елементи от този национален план намират своето отражение в национални стратегически документи, какъвто е проекта на Стратегия за устойчиво развитие на Р. България. Следвайки стратегическите документи на ЕС, нивото на технологично развитие и готовността за навлизане на пазара, както и практиката на отделните държави-членки, обект на преференциално третиране „ще бъдат следните групи екологични пътни превозни средства:

\*електрически превозни средства – МПС, които използват двигател с изцяло електрическо захранване и не притежават двигател с вътрешно горене;

\*хибридни автомобили – МПС, които използват две или повече системи за задвижване от различен тип – електрически двигател и двигател с вътрешно горене /бензин или дизел/;

\*моторни превозни средства – пътнически автомобили, отделящи емисии на СО2 до 120г/км;

\*микробуси – до 175 г/км и автобуси – изискванията по EUROV“.

„Вземайки под внимание категоризацията на пътните превозни средства за нуждите на типовото одобряване по ЗАКОНА ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА, в рамките на посочените групи към Плана се включват следните категории пътни превозни средства:

\*МПС за превоз на пътници от категория „М“;

\*МПС за превоз на товари от категория „N1“ /до 3.5 тона/;

\*Мотопеди, мототриколки и леки МПС от категория „L“ – само за електрически ПС.

Коментира се възможността за освобождаване/облекчаване на пътните такси за ползване на пътната инфраструктура /винетни такси/. Цит. „Със ЗИД на ЗП следва да се въведе регламентация на новите категории екологични автомобили, идентични с тези в ЗИД ЗДвП….“

В Националния план се сочи също, цит. „За постигането на добри резултати в непродължителен срок от решаващо значение е инициативата и приноса на МЕСТНИТЕ ОРГАНИ за управление. …Отговорни за изпълнението са общините и общинските съвети.“

Вярно е, че ЗДвП предвижда „Особени правила за някои участници в движението“ Раздел XVIII. Визирани са и водачите на индивидуално електрическо средство. Вярно е и, че в §6, т. 18 от ДР на ЗДвП е изложена дефиниция за „индивидуално електрическо средство“. С чл. 80а, ал. 4, т. 2 ЗДВП предвижда определянето с наредба на общински съвет реда за определяне на задължителните зони за паркиране на индивидуални електрически превозни средства, включително и максимално допустимия брой, както и условията и реда за тяхното предоставяне и ползване. **Не този вид превозни средства обаче са визирани в чл. 6, ал. 3 от проекта на общинската наредба!**

**Съгласно чл. 58, ал. 2 от ЗМДТ** /посл. ред. изм. - ДВ, бр. 97 от 2017 г., в сила от 01.01.2018 г.) – „Освобождават се от данък електрическите автомобили, мотоциклети и мотопеди, както и електрическите превозни средства категории L5е, L6е и L7е, определени в чл. 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013“. Според §1т. 35 от ДР на същия закон "Електрически автомобили" са леки автомобили по смисъла на § 6, т. 12, буква "а" от допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата, които използват двигател с изцяло електрическо захранване и не притежават двигател с вътрешно горене. Съответно, §6, т. 12, б. „а“ от ДР на ЗДвП гласи, че "Автомобил" е недвуколесно безрелсово моторно превозно средство, което се използва за превозване на пътници и товари или за теглене на други пътни превозни средства. Към автомобилите се приравняват и тролейбусите. В зависимост от предназначението си автомобилите биват:

а) леки - за превозване на пътници, в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 8;

…

т.е. терминът „електромобил“ в случая не визира „Индивидуални електрически превозни средства” по смисъла на закона.

**Вносителят на проекта на Наредба за реда и условията за платено паркиране на пътните превозни средства на територията на Община Балчик, счита, че въпреки настоящо изложеното, е удачно с оглед избягване на недоразумения, некоректно тълкуване или прилагане на подзаконовия нормативен документ, да прецизира още разглежданата разпоредба – чл. 6, ал. 3,**

**като ПРЕДЛАГА следната й доуточняваща редакция:**

**Чл. 6, ал. 3 да се измени в следня начин:**

(3) Освобождават се от цените по ал. 1 автомобилите, собственост на Община Балчик, индивидуалните електрически превозни средства по смисъла на Закон за движение по пътищата и освободените от данък по смисъла на чл. 58, ал. 2 от Закон за местните данъци и такси електрически автомобили, мотоциклети и мотопеди, както и електрическите превозни средства категории L5е, L6е и L7е, определени в чл. 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013.

**ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

**Да се допълнят с нови т. 5 и т. 6 със следното съдържание:**

т. 5 „Индивидуално електрическо превозно средство“ по смисъла на тази наредба и съгласно §6, т. 18б от Допълнителни разпоредби на Закон за движение по пътищата е: пътно превозно средство, оборудвано с електрически двигател/и и максимална конструктивна скорост, надвишаваща 6 km/h, без или със място за сядане с височина на точка R (референтна точка на седене), ненадвишаваща 540 mm, когато превозното средство е с не повече от две колела или с височина на точка R, ненадвишаваща 400 mm, когато превозното средство е с три или повече колела, със собствена маса до 50 kg. Не са индивидуални електрически превозни средства инвалидните колички, обслужващи лица с увреждания.

т. 6 "Електрически автомобили" по смисъла на тази наредба и §1, т. 35 от Допълнителни разпоредби на Закон за местните данъци и такси са леки автомобили по смисъла на § 6, т. 12, буква "а" от допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата, които използват двигател с изцяло електрическо захранване и не притежават двигател с вътрешно горене.

**Вносител на проекта:**

**Николай Ангелов –**

***Кмет на Община Балчик***