



**ДО
Г-Н ВАСИЛ ТЕРЗИЕВ
КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА**

**Г-Н МАНОЛ ГЕНОВ
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ**

**Г-Н ЦВЕТОМИР ПЕТРОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ**

**Г-ЖА НАДЕЖДА БОБЧЕВА
ЗАМЕСТНИК-КМЕТ ПО НАПРАВЛЕНИЕ
"ЗЕЛЕНА СИСТЕМА, ЕКОЛОГИЯ И ЗЕМЕПОЛЗВАНЕ"
СТОЛИЧНА ОБЩИНА**

**Г-Н ИВАН НИКОЛОВ
ДИРЕКТОР ДИРЕКЦИЯ „ТРАНСПОРТ“
СТОЛИЧНА ОБЩИНА**

**Г-Н ДИМИТЪР ПЕТРОВ
ДИРЕКТОР ДИРЕКЦИЯ
"УПРАВЛЕНИЕ И АНАЛИЗ НА ТРАФИКА"
СТОЛИЧНА ОБЩИНА**

**Г-Н ИВАН ГАНЧЕВ
ДИРЕКТОР ДИРЕКЦИЯ "КЛИМАТ, ЕНЕРГИЯ И ВЪЗДУХ"
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ**

**Г-Н ИВАН ТАКОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КОМИСИЯ ПО
ТРАНСПОРТ И ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ,
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ**

**Г-Н КРАСИМИР ГЪЛЪБОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КОМИСИЯ ПО
ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, ЗЕМЕДЕЛИЕ И ГОРИ,
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ**

Г-ЖА РУМЯНА МИЛОВА
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
ЦЕНТЪР ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ ЕАД
СТОЛИЧНА ОБЩИНА

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

МЕДИИ И ОБЩЕСТВЕНИ ОРГАНИЗАЦИИ

Относно: *Позиция на Асоциацията на собствениците на електромобили в България (АСЕБ) относно обсъждането на премахването на безплатното паркиране за изцяло електрически превозни средства в синя и зелена зона в София*

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ 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, но и 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 позицията на АСЕБ по предложените от „Спаси София“ промени, касаещи паркирането в гр. София и по-конкретно - отпадането на безплатното паркиране за електромобили в синя, зелена, и предложената нова червена зона:

Асоциация 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.

През последните дни сме свидетели на медийна кампания, която разпространява невярна и манипулативна информация, твърдейки, 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 локално 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.

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 трябва да се базира на конкретни цифри и анализи.
- При 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 автомобила**, 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-високата 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 поиска 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 на 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 спази произтичащите изисквания по Плана за възстановяване и устойчивост.
- Премахването на стимули поставя София в конфликт със ангажиментите по „Зелената сделка“ и може да доведе до загуба на европейско финансиране за инфраструктурни проекти.

9. Практика от Европа

- Париж, Копенхаген и Прага единствените европейски столици, които са премахнали безплатното паркиране за електромобили. В същото време в тези държави се прилагат значителни стимули за закупуване на електромобили –

субсидия 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).

През изминалите дни сме свидетели на безпрецедентна дезинформационна кампания, разпространяваща информация, че електромобилите са преобладаващи в зоните за платено паркиране. Това е целенасочена политика, обслужваща конкретни интереси.

Призоваваме за незабавно прекратяване на всякакви кампании с фалшиви данни и публикуване на коректни статистики:

- Точен брой дни и часове, през които електромобилите са били паркирани в конкретна зона;
- Дневен процент на електромобилите спрямо общия брой паркирани автомобили в синя/зелена зона;
- Сравнение с броя автомобили с ДВГ, които ползват същите зони.

В качеството си на председател на Управителния съвет на АСЕБ се обръщам към Вас с настояване за **незабавно оттегляне на предложените промени**, преразглеждане и отмяна на обсъждането за отпадане на безплатното паркиране за ИЕПС. Също така апелирам и за:

1. Отчетност и диалог

- Публично оповестяване на реалната статистика за електромобилния автопарк – брой, честота на използване на зоните за платено паркиране, приходите, които евентуално биха се изгубили.
- Изчисляване на спестените емисии и измерване на екологичния ефект от електромобилите в столицата спрямо замърсяването на въздуха от автомобилите с вътрешно горене.
- Организиране на открити заседания с участието на АСЕБ, експерти, граждански организации и представители на общинската администрация, преди вземането на окончателни решения.

2. Контрол на спазване на нормативната уредба

- Да се засили контрола при спазването на Наредба № РД-02-20-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортна система на урбанизираните територии, която масово се нарушава при проектирането и строителството в частта ѝ, свързана с изграждането на зарядни станции за електрически превозни средства (чл.50, чл.56 и чл. 157).

3. Запазване и надграждане на стимулите

- Да бъде запазено безплатното паркиране за ИЕПС до края на 2028 г., или до достигане на 5 % регистрирани електромобили в Столицата с последващо коригиране на модел, съобразен с реалното развитие на пазара на електромобили.
- Обвързване на премахването на стимулите за електрически автомобили с постигането на конкретни приемливи нива на качеството на атмосферния въздух в София и постигане на намалено замърсяването с ФПЧ и азотни оксиди причинени от МПС до конкретни измерими норми.
- Разработване на бъдеща диференцирана тарифа за напред, при която електромобилите да плащат символична такса при натовареност на зоните - но не пълна тарифа като за ДВГ превозните средства.
- Инвестиране на средства от платените зони за финансиране на зарядна инфраструктура:
 - Бързи станции по основни булеварди и ключови транспортни възли;
 - 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.
 - Незабавно повишаване на местните данъци и такси за високо замърсяващи автомобили с вътрешно горене.

Категорични сме в искането си 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 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*

04.06.2025 г.

гр. София