

На заинтересованите лица се предоставя 14-дневен срок, считано от 27.08.2025 г., за предложения и становища по настоящия Проект за Наредба за изменение и допълнение на **Наредба за опазване на обществения ред и сигурност на територията на община Созопол**, Приета с реш. №1254 от прот. 45/30.11.2018г. на Общински съвет Созопол; Изм. с реш. № 1362 от прот. 48/22.02.2019г.; Изм. с реш. № 1481 от прот. 56/19.09.2019г.; Изм. с реш. 264 от прот.14/17.12.2020г.; Изм. с реш. №403 от прот. 19/31.05.2021г.; Изм. с реш. №625 от прот. 28/25.03.2022г.; Изм. и доп. с реш. № 578 от прот. №21/31.07.2025г.;

Предложения могат да бъдат депозираны в деловодството на Общински съвет – Созопол с адрес: гр. Созопол, ул."Аполония" №34, п.к 8130 и на следния електронен адрес: os.sozopol@gmail.com

Проект!

Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба за опазване на обществения ред и сигурност на територията на община Созопол

Приета с реш. №1254 от прот. 45/30.11.2018г. на Общински съвет Созопол; Изм. с реш. № 1362 от прот. 48/22.02.2019г.; Изм. с реш. № 1481 от прот. 56/19.09.2019г.; Изм. с реш. 264 от прот.14/17.12.2020г.; Изм. с реш. №403 от прот. 19/31.05.2021г.; Изм. с реш. №625 от прот. 28/25.03.2022г.; Изм. и доп. с реш. № 578 от прот. №21/31.07.2025г.;

„Чл.19а. (1) Максимално допустимата скорост за движение с индивидуално електрическо превозно средство на територията на град Созопол и населените места от община Созопол е 20 км/час.

(2) Забранява се движението на индивидуални електрически превозни средства по пешеходни зони; тротоарни площи на всички населени места; градски градини; площи; паркове; детски и спортни площадки и площите, обозначени с пътен знак В9 – „Забранено е влизането на велосипеди“.

(3) Ограничението на ал. 2 не се прилага за пешеходци при движение чрез бутане на индивидуално електрическо превозно средство.

(4) Паркирането на индивидуални електрически превозни средства в паркове, градини, площи, детски и спортни площадки, зелени площи, площи, предназначени само за пешеходци, тротоари, пътеки за преминаване и пред рампи за достъп на хора с увреждания на територията

на община Созопол, е забранено, освен на определените за това от Община Созопол места в паркове, градини и пешеходни пространства.“

§2. В Раздел втори „Транспорт и организация на движението“ се създава нов чл. 19 б, със следното съдържание:

„Чл.19б. Собствениците или операторите, които предоставят под наем индивидуално електрическо превозно средство:

1. Ограничават софтуерно скоростта му в зоните по чл. 19 а, ал. 2 до 5 км/час.

2. Указват на потребителите допустимите за паркиране места, както и използват софтуерна технология за предотвратяване на паркирането на индивидуални електрически превозни средства извън определените места за паркиране, на база на възможностите на достъпните GPS технологии.

3. Указват на потребителите в своите мобилни приложения, че е забранено управлението на индивидуално електрическо превозно средство под въздействието на алкохол и/или след употреба на наркотични вещества или техни аналози.

4. Премахват неправилно паркираните индивидуални електрически превозни средства не по-късно от 24:00 ч. на същия ден.“

§3. В чл. 28 се създава нова ал. 5 със следното съдържание:

„(5) При осъществяване на контрол за спазване на правилата на чл. 19а и чл. 19б за управление на индивидуални електрически превозни средства на територията на община Созопол, органите на МВР и органите по чл. 27 имат правото да задържат индивидуалните електрически превозни средства. Задържаното индивидуално електрическо превозно средство се връща на законния му собственик или оператор, след представяне на доказателство за платена глоба или имуществена санкция.“

§3. Създава се нов чл. 42а със следното съдържание:

„Чл.42а (1) Наказва се с глоба от 80 лв. физическо лице, което извърши нарушение на чл. 19а, ал. 1 и ал. 2.

(2) Наказва се с глоба от 80 лв. физическо лице, което извърши нарушение на чл. чл. 19а, ал. 4.

(3) За нарушенията на чл. 19б, т.1 имуществената санкция за юридически лица е в размер от 500 до 1 000 лв.

(4) За нарушение на задължението по чл. 19б, т.2 имуществената санкция за юридическо лице е 500 лв. При повторно нарушение имуществената санкция за юридическо лице е в размер от 600 до 1 000 лв.

(5) За нарушение на задължението по чл. 19б, т.3 и т.4 имуществената санкция е в размер на 300 лв., а при повторно извършване 500 лв."

ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 1. Превалутирането на глобите по настоящата наредба от левове в евро се извършва при прилагане на правилата за превалутиране по чл.12 от Закона за въвеждане на еврото в Република България (ЗВЕРБ) и за закръгляване по чл.13 от Закона за въвеждане на еврото в Република България (ЗВЕРБ) като *превалутирането ще се извършва чрез прилагането на неотменимо фиксирания валутен курс от 1.95583 лева за 1 евро.*

**Преходни и заключителни разпоредби към Наредба за изменение и допълнение на Наредба за опазване на обществения ред и сигурност на територията на община Созопол, приета с Решение №..../.... от
Протокол №/..... на Общински съвет – Созопол**

§1. В едномесечен срок от влизането в сила на настоящата Наредба със заповед на кмета на община Созопол се определят местата за паркиране на индивидуални електрически превозни средства в паркове, градини и пешеходни пространства по чл. 19 а, ал.5.

§2. Настоящата Наредба влиза в сила в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на интернет страницата на Общински съвет - Созопол на основание на чл.37, ал. 3 от Закона за нормативните актове, чл.78, ал. 3 от Административно процесуалния кодекс, чл.22, ал.2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация.

МОТИВИ

На основание чл. 28, ал. 2 от Закона за нормативните актове Ви предоставям следните:
Мотиви за приемане Наредба за изменение и допълнение на Наредба за опазване на обществения ред и сигурност на територията на община Созопол

I. Причини, които налагат приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредба за опазване на обществения ред и сигурност на територията на община Созопол:

С § 58 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози - ЗАвтП (Обн., ДВ 60 от 07.07.2020 г.) е допълнен Законът за движението по пътищата (ЗДвП), като е създадена уредба, която да осигури безопасното придвижване на лицата с електрически превозни средства (т.нар. „електрически тротинетки“).

В мотивите към Законопроекта за изменение и допълнение на ЗАвтП със сигнатура 002-01- 2/08.01.2020 г., внесен от Министерския съвет на Република България, се посочва следното: „Действащото законодателство в тази област не съдържа уредба, която да осигури безопасното придвижване на лицата с индивидуални електрически превозни средства (електрически тротинетки). Липсата на ясни правила при използването на индивидуални електрически превозни средства е съществен фактор и предпоставка за настъпването на пътнотранспортни произшествия, застрашаващи здравето и живота на уязвимите участници в движението. С направените предложения се цели преодоляване на тази празнота. Предвид големия брой индивидуални електрически превозни средства, които навлизат на вътрешния пазар на Европейския съюз (ЕС), Европейската комисия в момента предприема действия по събиране на информация от държавите членки, която да послужи за последващ анализ и подготовка на законодателен акт, с който да бъде преодоляна установената празнота в действащата към момента нормативна уредба. До приемането на съответния европейски нормативен акт, с който да бъдат регулирани този кръг от обществени отношения, следва на национално ниво в краткосрочен план да бъдат уредени най-неотложните въпроси във връзка с: легалната дефиниция на понятието „индивидуални електрически превозни средства“; определянето на изискванията за предпазните средства при тяхната употреба; местата, на които е разрешено придвижването им; максимално допустимата скорост на движение и минималната възраст за техните водачи.“

На следващо място - бързата поява на микромобилността, като например велосипедите, електрически велосипеди, електрическите скутери, ховърбордовете, едноколките и другите електрически и неелектрически устройства за лична мобилност са важен фактор за намаляване на замърсяването на въздуха, въглеродните емисии и автомобилните задръствания. До голяма степен те са по-безопасни за придвижване в сравнение с автомобилите като сериозните инциденти с тях са единици, докато колите причиняват смъртта на приблизително 700-800 човека годишно и трайно увреждат хиляди. Двуколесните електрически превозни средства до голяма степен предотвратяват настъпването на тежки пътнотранспортни произшествия с тежко пострадали и починали, в която връзка предложените с настоящия Доклад промени са с цел предимно този нов начин на придвижване в града да бъде направен още по-безопасен. Приблизително 80% от ползващите електрически превозни средства (тротинетки и други електрически двуколесни ППС) са доскоро ползващи автомобили като основен начин на придвижване, с което до значителна степен са намалени и задръстванията в града.

Съгласно § 6, т. 186 от Допълнителните разпоредби на ЗДвП "Индивидуално електрическо превозно средство" е пътно превозно средство, оборудвано с електрически двигател/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.

Уредбата на индивидуалните електрически превозни средства се намира в Раздел XVIII на ЗДвП - „Особени правила за някои участници в движението".

Съгласно чл. 79, т. 1, 2 и 4 ЗДвП за да участва в движението по пътищата, отворени за обществено ползване, всяко индивидуално електрическо превозно средство трябва да има изправни: спирачки; механичен или електронен звънец и да няма друг звуков сигнал; устройство за излъчване на бяла или жълта добре различима светлина отпред и устройство за излъчване на червена светлина отзад.

Водачът на индивидуалното електрическо превозно средство при движение съгласно чл. 80а, ал. 1 ЗДвП е длъжен:

1. да ползва в тъмните часове на денонощието и/или при намалена видимост светлоотразителни елементи върху видимата част на облеклото, позволяващи да бъде лесно забелязан;
2. да се движи по изградената велосипедна инфраструктура, а при липса на такава - възможно най-близо до дясната граница на платното за движение;
3. в тъмните часове на денонощието и/или при намалена видимост да управлява индивидуалното електрическо превозно средство с включени светлини; да се движи с изправна спирачна система на управляваното индивидуално електрическо превозно средство;
4. да ползва каска, ако е на възраст до 18 години.

Законодателят в разпоредбата на чл. 80а, ал. 2 ЗДвП въвежда следните забрани по отношение на водачите на индивидуални електрически превозни средства, а именно:

1. да се движат по пътища и улици, на които максимално разрешената скорост за движение е над 50 km/h; ограничението не се прилага за улици с извадена велосипедна инфраструктура;
2. да се движат в зони, обозначени с пътен знак В9 - "Забранено е влизането на велосипеди";
3. да се движат по улици, обозначени с пътен знак Г13 - "Пътна лента или платно за движение само на превозни средства от редовните линии";
4. да развиват скорост, по-висока от 25 km/h;
5. да превозват други лица;
6. да се движат успоредно до друго индивидуално електрическо превозно средство или двуколесно пътно превозно средство;
7. да управлява превозното средство, без да държи кормилото с ръка;
8. да се движат в непосредствена близост до друго пътно превозно средство или да се държат за него;

9. да превозват, теглят или тласкат предмети, които пречат на управлението на превозното средство или създават опасност за другите участници в движението;

10. да управляват превозното средство по площите, предназначени само за пешеходци;

11. да използват мобилен телефон при управлението на индивидуално електрическо превозно средство.

Минималната възраст на водача за управление на индивидуално електрическо превозно средство е шестнадесет години - по велосипедна инфраструктура и по пътища и улици с максимално разрешена скорост до 50 km/h; четиринадесет години - само по велосипедни алеи - чл. 80а, ал. 3 ЗДвП.

Законодателят предоставя изрична компетентност на общинските съвети с нормата на чл. 80а, ал. 4 ЗДвП с наредба да определят:

1. по-ниски максимално допустими скорости от 25 km/h, както и
2. редът за определяне на задължителните зони за паркиране на индивидуалните електрически превозни средства, включително и максимално допустимия брой, както и условията и реда за тяхното предоставяне и ползване.

Извън населените места, при липса на банкет или тротоар или при невъзможност те да бъдат използвани, лицата, бутачи индивидуално електрическо превозно средство, са длъжни да се движат по платното за движение, като се придържат възможно най-близо до дясната му граница - чл. 110 ЗДвП.

Електрическите тротинетки се превърнаха във феномен в много градове по света като алтернатива на автомобилния трафик. Напоследък станахме свидетели на зачестяване на инцидентите, причинени в резултат от управлението на тротинетки. В социалните мрежи се появиха нови кадри с хора, които карат с неразумно висока скорост между колите. Така например в рамките на период от 1 януари до 31 юли на 2024 година са възникнали 323 пътнотранспортни произшествия с участието на водачи на индивидуални електрически превозни средства, от които 185 са тежки. При тях са ранени 192 участници в движението по пътищата и са загинали 5 -ма

В тази връзка законодателят в чл. 183, ал. 1, т. 6 ЗДвП е предвидил наказание глоба в размер от 30 лв. на водач, който управлява електрическо превозно средство в нарушение на чл. 80а, ал. 1, т. 1 и 5: да се движи по велосипедната инфраструктура, а при липса на такава – възможно най-близо до дясната граница на платното за движение и при пресичане на платното за движение да се придвижи съгласно правилата за движение по пътищата, съобразявайки се с приближаващите превозни средства и без да им отнема предимство, а ако пресича платното за движение на пешеходна пътека – да слезе от индивидуалното електрическо превозно средство и да пресече на собствен ход.

Съгласно чл. 183, ал. 4 ЗДвП наказва се глоба в размер от 50 лв. на водач, който:

1. неправилно престоява или е паркирал неправилно;
2. нарушава правилата за разположение на пътнo превозно средство върху платното за движение;
3. управлява превозно средство с необозначен по определения ред товар, който излиза отстрани на превозното средство с повече от 0,20 метра, а отпред или отзад – с повече от един метър;
4. нарушава правилата за движение назад;

Съгласно чл. 183а. (Нов – ДВ, бр. 64 от 2025 г., в сила от 7.09.2025 г.) Наказва се с глоба 50 лв. водач, който управлява индивидуално електрическо превозно средство в нарушение на [чл. 80а, ал. 1, т. 3](#) или [5](#). Наказва се с глоба 100 лв. водач, който управлява индивидуално електрическо превозно средство в нарушение на [чл. 80а, ал. 1, т. 4, ал. 2, т. 3 – 7, т. 9 – 15](#) или [ал. 3](#). Наказва се с глоба 200 лв. водач, който управлява индивидуално електрическо превозно средство в нарушение на [чл. 80а, ал. 1, т. 1](#) или [2, ал. 2, т. 1, 2](#) или [8](#). Наказва се с глоба 500 лв. родител, настойник или попечител, който допуска използването на индивидуално електрическо превозно средство за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, от ненавършило 16-годишна възраст дете. За нарушение на [чл. 80а, ал. 1, т. 6](#) се прилагат наказанията по [чл. 638 от Кодекса за застраховането](#).

В големите европейски градове и столици т. нар. електрически тротинетки до голяма степен са приравнени на велосипеди като не могат да се движат по тротоарната мрежа (така е например в Лондон, Виена, Париж, Копенхаген). В някои градове максималната скорост е ограничена до 20 km/h. В някои градове е ограничен и максималният брой на тротинетките.

С оглед на гореизложеното, предлагам създаване на нов чл. 19 а в Раздел II - „Транспорт и организация на движението“ в Наредба за опазване на обществения ред и сигурност на територията на община Созопол, който предвижда правила, които законодателят е предоставил на общинските съвети съгласно чл. 80а, ал. 4 ЗДвП, а именно по-ниска максимално допустима скорост от 25 km/h, както и редът за определяне на задължителните зони за паркиране на индивидуалните електрически превозни средства, както и условията и редът за тяхното предоставяне и ползване.

С предложеният проект се предвиждат глоби и имуществени санкции при неизпълнение на правилата на чл. 19 а, както за физически лица – водачи, така и за юридически лица. Предвиден е и механизъм, който да гарантира плащането на глобите и имуществените санкции, като целта е да се въздейства възпиращо и възпитателно върху водачи, собственици и оператори.

II. Цели, които се поставят с предложения Проект и очаквани резултати:

Основните цели на измененията могат да се обобщят в няколко основни групи, а именно:

1. привеждане на Наредба за опазване на обществения ред и сигурност на територията на община Созопол в съответствие с измененията и допълненията на Закона за движението по пътищата съгласно § 58 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози (обн., ДВ 60 от 07.07.2020 г.);

2. повишаване на гаранциите за безопасност за всички участници в движението и намаляване на конфликтните ситуации на пътя;

3. осигуряване на безопасност и безпрепятствено придвижване на останалите участници в движението по пътищата и при съобразяване с технологията на ползване на индивидуални електрически превозни средства за споделено ползване, се въвежда задължение за паркирането им извън платното за движение и извън териториите за ползване на останалите участници в движението – велосипедни алеи и тротоари. Приема се възможност за обособяване на места за паркиране на индивидуални електрически превозни средства.

3. да се постигне повишаване на дисциплината на водачите на индивидуални

електрически превозни средства и осигуряване на гаранции за безопасност на всички участници в движението при спазване на приетите правила.

III. Финансови и други средства, необходими за прилагане на новият правилник.

Прилагането на Наредба за опазване на обществения ред и сигурност на територията на община Созопол няма да е свързано с изразходване на допълнителни финансови средства от бюджета на Общината, които се определят с бюджета за съответната година и не е свързано с ангажиране на допълнителен човешки ресурс.

IV. Очаквани резултати от прилагането.

Очакваните резултати от приемането на предложения проект на Наредба за опазване на обществения ред и сигурност на територията на община Созопол, наред с вече изложените са, подобряване на пътната безопасност на територията на община Созопол в частта на движението на индивидуални електрически превозни средства.

IV. Анализ на съответствие с правото на Европейския съюз.

Настоящият проект е подзаконов нормативен акт и съответствието му с правото на Европейския съюз е предопределено от синхронизирането на действащото българско законодателство с регламентите и директивите, относими към тази материя.

V. Причини за определяне на 14 дневен срок за предложения и становища по проекта по смисъла на чл. 26, ал. 4, предл. 2.

Наредбата се прилага ежедневно и касае широк кръг от обществени отношения.

Частична предварителна оценка на въздействието

Институция: Общински съвет - Созопол	Нормативен акт: Наредба за изменение на наредба за отпускане на финансови помощи, финансово стимулиране и стипендии на жители на Община Созопол /НОФПФССЖОС/
☒ Не е включен в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет	☐ Включен е в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за:
Лице за контакт: Станимир Андонов – председател на Общински съвет - Созопол	Телефон и ел. поща: os.sozopol@gmail.com
1. Проблем/проблеми за решаване: Проблем 1 „Необходимост от привеждане на Наредба за опазване на обществения ред и сигурност на територията на община Созопол в съответствие с измененията и допълненията на Закона за движението по пътищата съгласно § 58 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози (обн., ДВ 60 от 07.07.2020 г.)“ <i>1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.</i> <i>1.2. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).</i> <i>1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.</i> <i>1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.</i>	

1.5. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

2. Цели:

Цел 1 „Проектът на Наредба за изменение на Наредба за опазване на обществения ред и сигурност на територията на община Созопол цели подобряване на пътната безопасност на територията на община Созопол в частта на движението на индивидуални електрически превозни средства.“

Посочете определените цели за решаване на проблема/проблемите, по възможно най-конкретен и измерим начин, включително индикативен график за тяхното постигане. Целите е необходимо да са насочени към решаването на проблема/проблемите и да съответстват на действащите стратегически документи.

3. Заинтересовани страни:

1. Общински съвет – Созопол

2. Община Созопол

3. ЮЛ и ФЛ, собственици, оператори и водачи на индивидуални електрически превозни средства.

Посочете всички потенциални заинтересовани страни/групи заинтересовани страни (в рамките на процеса по извършване на частичната предварителна частична оценка на въздействието и/или при обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове), върху които предложенията ще окажат пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи/общини и др.).

4. Варианти на действие. Анализ на въздействията:

4.1. По проблем 1:

Вариант 1 „Без действие“:

Описание:

Запазва се съществуващото положение и не се приема изменението на правилника

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се откриват.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Липса на правила за безопасност, приложими конкретно за територията на общината и липса на регламентиран начин за реда за паркиране на индивидуални електрически превозни средства

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия: Не

Въздействия върху малките и средните предприятия: Не

Административна тежест: Не

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

Вариант 2 „Приемане на проекта“:

Описание:

Постигат се заложените цели, чрез приемане на предложени проект

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

1. повишаване на гаранциите за безопасност за всички участници в движението и намаляване на конфликтните ситуации на пътя;

2. осигуряване на безопасност и безпрепятствено придвижване на останалите участници в движението по пътищата и при съобразяване с технологията на ползване на индивидуални електрически превозни средства за споделено ползване, се въвежда задължение за паркирането им извън платното за движение и извън териториите за ползване на останалите участници в движението – велосипедни алеи и тротоари. Приема се възможност за обособяване на места за паркиране на индивидуални електрически превозни средства.

3. повишаване на дисциплината на водачите на индивидуални електрически превозни средства и осигуряване на гаранции за безопасност на всички участници в движението при спазване на приетите правила.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се откриват

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия: Не

Въздействия върху малките и средните предприятия: Не

Административна тежест: НЕ.

(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.

5. Сравняване на вариантите:

Степени на изпълнение по критерии: 1) висока; 2) средна; 3) ниска.

5.1. По проблем 1:

		Вариант „Без действие“	Вариант „Да се приеме“
Ефективност	Цел 1: „Проектът на Наредба за изменение на Наредба за опазване на обществен ред и сигурност на територията на община Созопол цели подобряване на пътната безопасност на територията на община Созопол в частта на движението на индивидуални електрически превозни средства.“	3	1
Ефикасност	Цел 1: „Проектът на Наредба за изменение на Наредба за опазване на обществен ред и сигурност на територията на община Созопол цели подобряване на пътната безопасност на	3	1

	територията на община Созопол в частта на движението на индивидуални електрически превозни средства.“		
Съгласуваност	Цел 1: „Проектът на Наредба за изменение на Наредба за опазване на обществения ред и сигурност на територията на община Созопол цели подобряване на пътната безопасност на територията на община Созопол в частта на движението на индивидуални електрически превозни средства.“	3	1

1.1. Сравнете вариантите чрез сравняване на ключовите им положителни и отрицателни въздействия.

1.2. Посочете степеня, в която вариантите ще изпълнят определените цели, съгласно основните критерии за сравняване на вариантите:
 ефективност, чрез която се измерва степеня, до която вариантите постигат целите на предложението;
 ефикасност, която отразява степеня, до която целите могат да бъдат постигнати при определено ниво на ресурсите или при най-малко разходи;

съгласуваност, която показва степеня, до която вариантите съответстват на действащите стратегически документи.

6. Избор на препоръчителен вариант:

По проблем 1: Вариант 2 „ Приемане на проекта “

Този вариант ще даде възможност да се постигнат целите, заложиени в проекта

Посочете препоръчителните варианти за решаване на поставения проблем/проблеми.

6.1. Промяна в административната тежест за физическите и юридическите лица от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

- ☐ Ще се увеличи
- ☐ Ще се намали
- ☒ Няма ефект

.....

.....

1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант за решаване на всеки проблем.

1.2. Ако се предвижда въвеждането на такса, представете образуването на нейния размер съгласно Методиката по чл. 7а от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

6.2. Създават ли се нови/засягат ли се съществуващи регулаторни режими и услуги от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?

☐ Да

.....

.....

☒ Не

1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на избрания вариант.

1.2. В случай че се предвижда създаване нов регулаторен режим, посочете неговия вид (за стопанска дейност: лицензионен, регистрационен; за

отделна стелка или действие: разрешителен, уведомителен; удостоверителен и по какъв начин това съответства с постигането на целите).

1.3. Мотивирайте създаването на новия регулаторен режим съгласно изискванията на чл. 3, ал. 4 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

1.4. Посочете предложените нови регулаторни режими отговарят ли на изискванията на чл. 10 – 12 от Закона за дейностите по предоставяне на услуги.

1.5. Посочете изпълнено ли е изискването на § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за дейностите по предоставяне на услуги.

1.6. В случай че се изменят регулаторни режими или административни услуги, посочете промяната.

6.3. Създават ли се нови регистри от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?

☐ Да

☒ Не

Когато отговорът е „Да“, посочете регистрите, които се създават и по какъв начин те ще бъдат интегрирани в общата регистрова инфраструктура.

6.4. По какъв начин препоръчителният вариант въздейства върху микро-, малките и средните предприятия (МСП) (включително по отделните проблеми)?

☐ Актът засяга пряко МСП

☒ Актът не засяга МСП

Изборът следва да е съотнесен с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант.

6.5. Потенциални рискове от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

Не се предвиждат рискове от прилагането на препоръчителния вариант

Посочете възможните рискове от прилагането на препоръчителния вариант, различни от отрицателните въздействия, напр. възникване на съдебни спорове и др.

7. Консултации:

☐ Проведени са консултации

.....
.....
.....

Посочете основните заинтересовани страни, с които са проведени консултации. Посочете резултатите от консултациите, включително на ниво ЕС: спорни въпроси, многократно поставяни въпроси и др.

☒ Предстоят обществени консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове

Проектът ще е обявен на сайта на Общински съвет – Созопол с предоставяне на законоустановен срок, в който всички заинтересовани лица да изразят своите предложения и възражения.

Обобщете най-важните въпроси за обществени консултации. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.

8. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

☐ Да

☒ Не

1.1. Посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 6.2 и 6.3, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

1.2. Изборът трябва да съответства на посоченото в раздел 1, съгласно неговата т. 1.5.

9. Изисква ли се извършване на цялостна предварителна оценка на въздействието поради очаквани значителни последици?

☐ Да

☒ Не

(преценка съгласно чл. 20, ал. 3, т. 2 от Закона за нормативните актове)

10. Приложения:

Приложете необходимата допълнителна информация и документи.

11. Информационни източници:

Посочете изчерпателен списък на информационните източници, които са послужили за оценка на въздействията на отделните варианти и при избора на вариант за действие: регистри, бази данни, аналитични материали и др.

12. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за извършването на частичната предварителна оценка на въздействието:

Име и длъжност: Станимир Андонов председател на Общински съвет - Созопол

Дата:2025 г.

Подпис: ...