

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 1**

към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието

| Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието*<br>(Приложете към формуляра допълнителна информация/документи)  |  |
|---|--|
| Институция: Столичен общински съвет (СОС)   | Нормативен акт: Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, приета с Решение № 332 по Протокол № 48 от 19.05.2005 г., посл. изм. Решение № 171 по Протокол № 72 от 9.03.2023 г., в сила от 1.04.2023 г. |
| Контакт за въпроси:<br>Георги Божинов<br>ст. юрисконсулт в Направление „Финанси и здравеопазване“   | Телефон: 02/904-1465<br>georgi.bozhinov@sofia.bg   |
| <b>1. Дефиниране на проблема:</b><br>Съгласно ал. 3 на чл. 76 от Административнопроцесуалния кодекс общинските съвети имат право да издават нормативни актове, с които да уреждат обществените отношения от местно значение, но съобразно нормативните актове от по-висока степен. Така общинските съвети притежават нормотворческа компетентност, в обхвата на която не се включва създадената и важаща за цялата територия на страната регламентация.<br><i>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</i><br>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 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 |  |

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва и чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се сканират.

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.“

Съгласно § 6, т. 186 от Допълнителните разпоредби на ЗДвП "Индивидуално електрическо превозно средство" 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.

След изменението на ЗДвП с бр. 60 от 2020 г. на ДВ, в сила от 7.07.2020 г. и приетите промени уреждащи правния режим на електрическите тротинетки законодателят приема, че последните, представляват индивидуални електрически превозни средства и не подлежат на регистрация в КАТ.

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.

*1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. 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.).*

Проблемите в правоприлагането се изразяват в следното:

- необходимост от подробна регламентация на местно ниво на реда и условията за ползване на индивидуални електрически превозни средства;
- необходимост от синхронизация на Наредбата на Столичния общински съвет за организация на движението на територията на Столична община с нормативни актове от по-висока степен, а именно – Законът за движението по пътищата.

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

Последващи оценки на въздействието или анализи на изпълнението не са извършвани, доколкото Законът за нормативните актове не въвежда задължение за това.

## **2. Цели:**

С предлаганите изменения и допълнения на Наредбата се цели:

1. привеждане в съответствие на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община 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. увеличаване на дела на придвижващите се с електрически превозни средства в рамките на Столична община;
3. подобряване на свързаността на мрежата на споделена мобилност с мрежата на обществения градски транспорт;
4. подобряване на обществената осведоменост в областта на безопасното поведение на пътя при управление на индивидуални електрически превозни средства;
5. подобряване на качеството на атмосферния въздух чрез алтернативни начини за придвижване в рамките на града чрез индивидуални електрически превозни средства;
6. осигуряване на услуги за обществена мобилност.

*Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?*

## **3. Идентифициране на заинтересованите страни:**

Заинтересовани страни от проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за изграждане, поддържане и опазване на зелената система на Столична община, са:

- **Пряко:**

- Столичният общински съвет като органът на местното самоуправление на територията на Столичната община, който в съответствие с чл. 17 от Закона за местното самоуправление и местната администрация решава заедно с гражданите самостоятелно всички въпроси от местно значение, които законът е предоставил в негова компетентност в сферата на: общинското имущество, общинските предприятия, общинските финанси, данъци и такси, общинската администрация; устройството и развитието на общината и на населените места в нея; образованието; здравеопазването; културата; благоустрояването и комуналните дейности; социалните услуги; опазването

на околната среда и рационалното използване на природните ресурси; развитието на спорта, отдиха и туризма, както и защитата при бедствия.

● **Косвено:**

- гражданите на Столична община;
- собствениците или оператори, които предоставят под наем индивидуални електрически превозни средства на територията на Столична община;
- контролиращите органи съгласно чл. 130 от Наредбата за организация на движението на територията на Столична община.

*Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).*

**4. Варианти на действие:**

*Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „Без действие“.*

**1. Вариант „0“: - без действие – да не бъде допълнена Наредбата на Столичния общински съвет за организация на движението на територията на Столична община:**

Този вариант запазва съществуващото положение, при което би липсва ясен ред за движение и паркиране на индивидуални електрически превозни средства на територията на Столична община.

**Вариант „1“ – приемане на Наредбата на Столичния общински съвет за организация на движението на територията на Столична община:**

При този вариант ще се постигнат заложените цели, сред които:

- подобряване на пътната безопасност в частта на движение на индивидуални електрически превозни средства на територията на Столична община;
- създаване на ясен ред и правила, които да подпомогнат картотекирането на растителността;
- привеждане в съответствие на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община 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.);
- увеличаване на дела на придвижващите се с индивидуални електрически превозни средства в рамките на Столична община;
- подобряване на свързаността на мрежата на споделена мобилност с мрежата на обществения градски транспорт;
- подобряване на качеството на атмосферния въздух чрез алтернативни начини за придвижване в рамките на града чрез индивидуални електрически превозни средства;
- осигуряване на услуги за обществена мобилност.

## 5. Негативни въздействия:

*Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.*

**Вариант „0“:** Очакваните негативни въздействия от този Вариант са свързани с липсата на ясен ред за движение и паркиране на индивидуални електрически превозни средства на територията на Столична община.

**Вариант „1“:** Негативни въздействия не се идентифицират.

## 6. Положителни въздействия:

*Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.*

**Вариант „0“:** при този вариант на действие ще продължи прилагането на действащата Наредба за организация на движението на територията на Столична община, която постига в известна степен заложените цели. При този Вариант обаче се запазва липсата на ясен ред за движение и паркиране на индивидуални електрически превозни средства на територията на Столична община.

**Вариант „1“:** с този Вариант ще се постигнат вече споменатите и заложените цели в Доклада на вносителите, а именно:

- подобряване на пътната безопасност в частта на движение на индивидуални електрически превозни средства на територията на Столична община;
- създаване на ясен ред и правила, които да подпомогнат картотекирането на растителността;
- привеждане в съответствие на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община 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.);
- увеличаване на дела на придвижващите се с индивидуални електрически превозни средства в рамките на Столична община;
- подобряване на свързаността на мрежата на споделена мобилност с мрежата на обществен градски транспорт;
- подобряване на качеството на атмосферния въздух чрез алтернативни начини за придвижване в рамките на града чрез индивидуални електрически превозни средства; осигуряване на услуги за обществена мобилност.

**От горепосочените положителни и отрицателни въздействия на двата варианта е видно, че Вариант «1» в по-голяма степен води до приложение на заложените цели, с**

оглед на което *препоръчваме* Вариант 1 «Приемане на приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата на Столичния общински съвет за организация на движението на територията на Столична община».

**7. Потенциални рискове:**

*Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.*

Не са идентифицирани потенциални рискове при приемането на нормативната промяна, вкл. възникване на съдебни спорове.

**8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:**

Ще се повиши

Ще се намали

Няма ефект

**8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?**

Не, приемането на Наредбата не налага създаването на нови регулаторни режими.

**9. Създават ли се нови регистри?**

Не, приемането на Наредбата не налага създаването на нови регистри.

**10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?**

Актът засяга пряко МСП

Актът не засяга МСП

Няма ефект

**11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?**

Да

Не

Приемането на Наредбата за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на Столична община **не изисква** цялостна оценка на въздействието, доколкото Законът за нормативните актове **не** въвежда изрично задължения в тази насока.

**12. Обществени консултации:**

Проектът на Наредбата за изменение и допълнение на Наредба за изграждане, поддържане и опазване на зелената система на Столична община ще бъде публикуван на официалния електронен портал на Столична община, заедно с доклада и мотивите за писмени консултации – получаване на становища, мнения и коментари в **срок от 30 дни**, при условията на чл. 14, ал. 2, изр. първо от Наредбата на Столичния общински съвет за провеждане на обществени консултации на територията на Столична община.

*Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултациялни процедури.*

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

*Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.*

*На адресата се насочва и чрез АИССО/АИССОС.*

*Приложенията се сканират.*

Да

Не

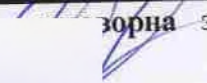
Предлаганите промени в Наредбата на Столичния общински съвет за организация на движението на територията на Столична община са съобразени с националното законодателство, относимата съдебна практика, както и с правото на Европейския съюз. В тази връзка е необходимо да бъде посочено следното:

Съдебната практика приема, че разпоредбата на чл. 8 ЗНА ясно посочва, че „наличието на уредба на законово ниво не е пречка за създаването на норми на подзаконово ниво в същата област на обществените отношения“ (*Решение № 8600 от 15.07.2021 г. на ВАС по адм. д. № 7729/2020 г., III отд.*).

Съгласно чл. 80а, ал. 4 от Закона за движението по пътищата (ДВ, бр. 60 от 2020 г., в сила от 07.07.2020 г.) общинският съвет с наредба определя по-ниски максимално допустими скорости от определените в закона, а именно – 25 km/h, както и редът 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.

В връзка с гореизложеното, изготвеният проект на нормативен акт е в съответствие с съответствие с разпоредбите на приложимото българско право – чл. 80а, ал. 4 ЗДвП, както и с първичните и производни източници по чл. 288 от Договора за функциониране на Европейския съюз и с неписаните вътрешни и външни източници на правото на Европейския съюз и най-вече с Европейската харта за местно самоуправление.

*Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).*

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията  зорна за изработването на нормативния акт:

Станислава Стоянова – директор на Дирекция „Секретариат на СОС“

Дата: 01.06.2023