

Образецът на частична предварителна оценка на въздействието влиза в сила от 01 януари 2021 г.

Частична предварителна оценка на въздействието

Институция: Министерство на регионалното развитие и благоустройството	Нормативен акт: Проект на Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата
<input checked="" type="radio"/> Не е включен в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет	<input checked="" type="radio"/> Включен е в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за:
Лице за контакт: инж. Иво Иванов, Директор на Национално тол управление	Телефон и ел. поща: ivo.ivanov@ari.bg

1. Проблем/проблеми за решаване:

Проблем 1 „Необходимост от транспониране на Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза в българското законодателство.“

1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.

С Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза, наричана по-нататък „Директива (ЕС) 2019/520“, се отменя действащата до 20 октомври 2021 г. Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността (Директива 2004/52/ЕО). Директива (ЕС) 2019/520 има за цел електронните системи за пътно таксуване в Общността да се направят оперативно съвместими, за да се намалят разходите, свързани със заплащането на пътни такси в целия Съюз. Посредством въвеждането на Директива (ЕС) 2019/520 се цели правилата за електронно пътно таксуване в ЕС да станат по-ефективни чрез подобряване на оперативната съвместимост на системите и установяването на правно основание за трансграничния обмен на информация за превозните средства и техните собственици или държатели, които не са заплатили пътни такси в ЕС.

В изпълнение на целите, поставени от Директива (ЕС) 2019/520, както и в изпълнение на мерки № 71 „Проект на ЗИД на Закона за пътищата и 73 „Проект на ЗИД на Закона за движение по пътищата“ от Плана за действие за 2021 г. на мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, се налага необходимостта от изменение и допълнение на действащия към момента Закон за пътищата, както и на Закон за движението по пътищата, с

което да се постигне хармонизиране на националното с европейското законодателство. Приемането на проект на ЗИД на Закона за пътищата, е заложен и като мярка 81 на „РГ9 - Транспортна политика“ в Плана за действие за 2022 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз.

Същността на мерки 71 и 73 от Плана за действие за 2021 г. и на мярка 81 от Плана за действие за 2022 г. е въвеждане на изисквания на Директива 2019/520, осигуряване прилагането на Делегиран регламент (ЕС) 2020/203 и на Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204.

Основните причини за постигане на целите са следните:

- електронните системи за пътно таксуване в Общността да се направят оперативно съвместими. В тази връзка оперативната съвместимост на електронните системи за пътно таксуване изисква хармонизация на използваната технология и на интерфейсите между съставните елементи на оперативната съвместимост.
- да се улесни трансграничният обмен на данни за регистрацията на превозни средства и за собствениците или държателите на превозни средства, за които е установено неплащане на какъвто и да било вид пътни такси в Съюза.

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.).

Изложеният проблем не може да бъде преодолян посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.

Действащата нормативна рамка не позволява разрешаването на посочения проблем, тъй като към настоящия момент липсва нормативна уредба, която да регламентира правилата предвидени в **Директива (ЕС) 2019/520**.

1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.

Предложените промени са в резултат от необходимостта за предприемане на мерки за транспониране в националното законодателство на **Директива (ЕС) 2019/520** на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза.

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

Не са извършвани последващи оценки на нормативния акт, както и анализи за изпълнение на политиката.

Проблем 2 „Необходимост от прецизиране на разпоредбата чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата относно хипотезите, при които може да бъде извършена корекция, в случаите когато при издаване на електронна винетка е допусната техническа грешка при деклариране на данните на пътното превозно средство и въвеждане на правна уредба, която да регулира последиците от нарушения, регистрирани в периода от закупуването на винетка с некоректни данни до момента на извършване на корекция, в случай на допустимост“

1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.

При заплащане на винетна такса се допускат грешки при изписване на символи от регистрационния номер на пътното превозно средство, при заявяване на държавата на регистрация и категорията на автомобила.

В тази връзка, в действащата разпоредба на чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата, е предвидена възможност да бъде извършена корекция, когато при издаване на електронна винетка е допусната техническа грешка при деклариране на регистрационния номер на пътното превозно средство (ППС), включително на държавата, в която е регистрирано, или на неговата категория. Предвидената възможност за корекция е само в случай, че безспорно се установи, че в Република България не съществува пътено превозно средство с идентичен на първоначално декларираните данни номер. Това дава принципна възможност за корекция, но само при посочената хипотеза, която в процеса на обработване на заявленията се установява, че е ограничителна. На практика това свежда случаите на допуснато коригиране на винетка до ограничен брой и обхваща единствено хипотезата, при която безспорно се установи, че в Република България не съществува пътено превозно средство с идентични на първоначално декларираните данни.

Поради това потребителите на платената пътна мрежа, които реално са заплатили винетна такса, не могат да се ползват от нея и да преминават безпрепятствено по платената пътна мрежа, без да бъдат третирани като нарушители.

Към настоящия момент промяната в данните на електронната винетка по чл.10а, ал. 3б има действие от момента на извършване на корекцията и срок на валидност до изтичането на срока на валидност на първоначално издадената. В следствие на това се налага потребителите да заплатят за всички нарушения, регистрирани в периода от закупуване на винетка с погрешно декларирани данни до момента на извършване на корекция по чл.10а, ал.3б, тъй като ползване на платената пътна мрежа без да е заплатената дължимата пътна такса е противоправно и наказуемо деяние.

Невъзможността за удовлетворяване на голяма част от постъпилите заявления за корекция, респективно наличието на голям брой регистрирани нарушения при закупуване на винетки с некоректни данни, води до увеличаване недоволството на гражданите и до засилен публичен интерес към проблема.

С оглед изложеното, възниква необходимост от прецизиране на действащата разпоредба на чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата относно случаите, при които може да бъде извършвана корекция, когато при издаване на електронна винетка е допусната техническа грешка при деклариране на регистрационния номер на пътното превозно средство, както и въвеждане на нормативна уредба, която да регулира последиците от извършените нарушения в периода от закупуването на винетка с некоректни данни до момента на извършването на корекция.

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.).

Изложеният проблем не може да бъде преодолян посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.

Действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема, тъй като в нея е предвидена възможност за корекция единствено в случаите, при които безспорно се установи, че в Република България не съществува пътено превозно средство с идентични на първоначално декларираните данни. Също така липсва изрична правна регулация, приложима към последиците от нарушенията, регистрирани в периода от закупуването на винетка с некоректни данни до

момента на извършване на корекция, в случай на допустимост.

1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.

Не се налагат действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.

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

Не са извършвани последващи оценки на нормативния акт, както и анализи за изпълнението на политиката.

2. Цели:

С приемането на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата се цели:

Цел 1:

Привеждане на националното законодателство в съответствие с европейското законодателство, посредством въвеждане на изискванията на Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза.

Основните цели, към които е насочено въвеждането на Директива (ЕС) 2019/520, подробно разгледани в преамбюла ѝ, и които с въвеждането на Директивата следва да бъдат постигнати от държавите членки са:

- повишаване на общата ефективност на електронните системите за пътно таксуване чрез повишаване на сътрудничеството между Доставчиците на ЕУЕПТ и структурите, събиращи пътна такса, както и прецизиране на текстовете, касаещи доставчиците на ЕУЕПТ;
- хармонизиране на текстовете, касаещи оценяване на съответствието спрямо спецификациите и годността за ползване на съставните елементи на оперативната съвместимост;
- хармонизиране на изискванията спрямо фигурата на нотифициран орган, изискванията, на които трябва да отговаря, както и неговите правомощия по провеждане на процедура за оценяване на съответствието спрямо спецификациите и годността за ползване на съставните елементи на оперативната съвместимост.

Цел 2:

Прецизиране на разпоредбата чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата по отношение на хипотезите, при които може да бъде извършена корекция, когато при издаване на електронна винетка е допусната техническа грешка при деклариране на данните на пътното превозно средство, както и въвеждане на правна уредба, приложима към регулиране на последиците от нарушения, регистрирани в периода от закупуването на винетка с некоректни данни до момента на извършване на корекция, в случай на допустимост.

С приемането на предложените изменения в проекта на ЗИД на ЗП се цели да бъдат обхванати повече хипотези, при които може да бъде извършена корекция по чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата и да бъде предотвратено плащането на санкции.

Предвид засиления публичен интерес към идентифицирания проблем в раздел 1 и наличието на значителен брой постъпили заявления, жалби и сигнали на потребители на платената пътна мрежа за промяна, за възстановяване на платени винетни такси и за ненаказуемост на нарушенията вследствие на допуснати грешки при избора на данни при закупуване на винетна такса, с приемане на предложението се цели да бъде постигнато трайно

разрешаване на проблема.

С приемане на предложеното изменение се цели да бъде възприет по-справедлив подход спрямо потребителите на платената пътна мрежа, когато при издаване на електронна винетка е допусната техническа грешка при деклариране на регистрационния номер на пътното превозно средство, като се въведе възможността за корекция при по-голяма част от случаите.

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. Потребителите на платената пътна мрежа;
2. Министерства /Министерство на регионалното развитие и благоустройството и Министерство на вътрешните работи/;
3. Агенция „Пътна инфраструктура“ / Национално тол управление;
4. Доставчиците на ЕУЕПТ и националните доставчици на услуги:
 - 4.1. Доставчиците на ЕУЕПТ – На територията на Република България има един вписан доставчик на ЕУЕПТ, който към настоящия момент все още не предоставя услуги.
 - 4.2. Национални доставчици на услуги:
 - 4.2.1. Национални доставчици на услуги, които осъществяват дейност – 2 (два) броя;
 - 4.2.2. Национални доставчици на услуги, които са вписани, но към настоящия момент все още не осъществяват дейност – 3 (три) броя;

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: „Необходимост от транспониране на Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза в българското законодателство.“

Вариант 1 „Без действие“:

Описание:

Това е вариантът, при който не се предприемат промени в националното законодателство. При този вариант ще има липса на законова регламентация на национално ниво по отношение на оперативната съвместимост на електронните системи за пътно таксуване и по отношение на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза, като в определени ситуации Република България ще прилага различни правила от другите държави членки, което ще създаде несигурност за заинтересованите страни – участници в процеса.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

При този вариант, няма да има положителни въздействия върху която и да е от заинтересованите страни.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

При този вариант на действие националното законодателство ще е в несъответствие с правото на Европейския съюз. В случай че не се приемат промените в Закона за пътищата,

областите в които е необходима хармонизация на европейско ниво, няма да бъдат изпълнени от страна на Република България, което ще бъде предпоставка за налагане на имуществена санкция, в случай че ЕК упражни правото си по ДФЕС, като сезира СЕС с иск за неизпълнение на задължението да се съобщи за мерките за транспониране на Директивата.

Не се очакват социални и екологични негативни въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Не се очаква въздействие върху малките и средните предприятия.

Административна тежест:

Няма промяна на административната 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.)

Вариант 2 „Приемане на проект за Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, с който се транспонира Директива (ЕС) 2019/520 в националното законодателство“:

Описание:

Конкретното действие, което ще бъде предприето с цел разрешаване на идентифицирания проблем в раздел 1 и постигането на заложената цел в раздел 2 е приемането на проекта за Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, като с предложената промяна ще се актуализира действащото законодателство в областта на пътното таксуване.

В резултат на горепосоченото действие ще бъдат направени следните законодателни изменения:

Ще се въведат националното законодателство необходимите законови промени за транспониране на Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътното таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза.

С предложените промени точно и ясно ще бъдат регламентирани правата и задълженията на доставчиците на ЕУЕПТ, на правата и задълженията на Агенция „Пътна инфраструктура“ в качеството си на лице, събиращо пътни такси в съответствие с изискванията, заложиени в Директива (ЕС) 2019/520.

Ще бъде регламентиран редът за издаване на разрешение на нотифициран орган, който да осъществява дейностите по провеждане на процедурата за оценяване на съответствието спрямо спецификациите и годността за ползване на съставните елементи на оперативната съвместимост.

Ще се улесни трансграничния обмен на информация относно неплащане на съответната такса за ползване на платената пътна мрежа. С предложения проект на ЗИД на ЗП се предвижда обезпечаване на сътрудничество за трансграничен обмен на информация за нарушения по чл. 179, ал. 3 - 3б от Закона за движението по пътищата, извършени с пътното превозно средство, регистрирано в друга държава – членка на Европейския съюз, с цел улесняване идентифицирането на нарушителите, налагане на съответни санкции, както и определяне на реда за изпращане на предвиденото в Директивата уведомително писмо на собственика на превозното средство, с което е извършено нарушението.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

С приемането на ЗИД на Закона за пътищата Република България ще изпълни задълженията си за транспониране на европейското законодателство в националното. Законодателните промени ще допринесат за уеднаквяване и хармонизиране на изискванията за ползване на електронните услуги за пътно таксуване и за установяване на правно основание за трансграничния обмен на данни, което ще има благоприятен ефект върху всяка от идентифицираните групи заинтересовани страни, посредством облекчаване ползването и предоставянето на електронните услуги за пътно таксуване на територията на Съюза. Не се очакват екологични положителни въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

При този вариант не се идентифицират негативни последици за заинтересованите страни.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Не се идентифицират специфични въздействия върху малките и средните предприятия.

Административна тежест:

Не се предвижда увеличаване на административната тежест.

(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.)

За разрешаване на съществуващия проблем е препоръчително да бъде избран вариант на действие № 2.

4.2. Проблем 2 „Необходимост от прецизиране на разпоредбата чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата относно хипотезите, при които може да бъде извършена корекция, когато при издаване на електронна винетка е допусната техническа грешка при деклариране на данните на пътното превозно средство и въвеждане на правна уредба, която да регулира последиците от нарушения, регистрирани в периода от закупуването на винетка с некоректни данни до момента на извършване на корекция, в случай на допустимост“

Вариант 1 „Без действие“:

Описание:

Това е вариантът, при който не се предприемат промени в хипотезите, при които може да бъде извършена корекция по чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата (когато при издаване на електронна винетка е допусната техническа грешка при деклариране на данните на пътното превозно средство). При този вариант няма да има предвидена законова възможност за извършване на корекция в случаите, в които безспорно се установи, че на територията на България съществува пътно превозно средство с идентични данни на първоначално декларираните във винетката. Не е уреден и законов механизъм за ненаказуемост на извършените нарушения в първоначалния период на валидност на винетката до извършването на корекцията.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

При този вариант, няма да има положителни въздействия върху която и да е от

заинтересованите страни.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

При този вариант няма да бъде въведен по-справедлив подход към потребителите на платената пътна мрежа, когато при издаване на електронна винетка е допусната техническа грешка при деклариране на регистрационния номер на пътното превозно средство. Това ще лиши голяма част от тях от възможността да се ползват от вече заплатената винетна такса и да преминават безпрепятствено по платената пътна мрежа, без да бъдат третираны като нарушители. Това ще продължава да създава недоволство и няма да доведе до разрешаване на идентифицирания проблем в раздел 1.

Не се очакват социални и екологични негативни въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Не се очаква въздействие върху малките и средните предприятия.

Административна тежест:

Няма промяна на административната тежест.

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 проект за Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, с който се прецизира разпоредбата на чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата“:

Описание:

Конкретното действие, което ще бъде предприето с цел разрешаване на идентифицирания проблем в раздел 1 и постигането на заложената цел в раздел 2, е приемането на проекта за Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата.

В резултат на горепосоченото действие ще бъдат направени следните законодателни изменения:

Предложената промяна в текста ще позволява еднократно извършване на корекция на ограничен брой символи от регистрационния номер на ППС, които при изписването им са били сгрешени. Ограничението за еднократност на корекцията е предложено, за да се избегнат възможни злоупотреби, при които се прави злоумишлен опит една и съща винетка да се прехвърля на различни ППС в зависимост от конкретната временна нужда. Също така, се предлага и ограничение в броя на сгрешените символи, които могат да бъдат коригирани, отново с цел предотвратяване на евентуални злоупотреби, като се отчете, че всяка грешка в повече от 2 символа в един 8 знаков регистрационен номер, е по-вероятно да не се дължи на неволно действие. Оставена е възможността за коригиране на категорията и държавата на регистрация на ППС, което е допустимо и в сега действащия текст.

В предложения текст е предвидено и задължение за представяне на доказателства за заплащане на винетната такса от конкретното лице, подало заявление за корекция на електронна винетка, в случаите, когато потребителят прави искане на корекция на регистрационен номер, за който се установи, че вече съществува. Това задължение за заявителя да представи доказателство за заплащане на електронната винетка ще пречатства възможността умишлено да се подават заявления от лица, които идентифицират в електронната система заплатена винетка с близък до техния регистрационен номер. Подобни умишлени действия биха навредили съществено на коректните потребители на платената пътна мрежа и биха пречатствали възможността същите да

имат сигурност в това, че коректно са заплатили винетна такса.

Ще се запази досега съществуващото разбиране, че извършената корекция има действие за напред, като деянията, извършени в периода на валидност на първоначалната електронна винетка, ще продължават да бъдат квалифицирани като неправомерни, но чрез предложеното решение ще бъде изключена наказуемостта на такива деяния, но при наличието на предпоставка - упражнено и уважено право за корекция по чл. 10а, ал.3б от Закона за пътищата. В този смисъл, въпреки че деянията ще продължават да бъдат противоправни, същите няма да бъдат санкционирани и административнонаказателна отговорност няма да бъде търсена.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

С приемането на ЗИД на Закона за пътищата и прецизиране на разпоредбата на чл. 10а, ал. 3б, ще бъде въведен по – справедлив подход към потребителите на платената пътна мрежа, когато при издаване на електронна винетка е допусната техническа грешка при деклариране на регистрационния номер на пътното превозно средство. Това ще доведе до възможността те да се ползват от вече заплатената от тях винетна такса, въпреки допуснатата грешка.

Предвид засиления публичен интерес към проблема и наличието на значителен брой постъпили заявления, жалби и сигнали на потребители на платената пътна мрежа за промяна и за отмяна на нарушения вследствие на допуснати грешки при избора на данни при закупуване на винетна такса, с приемане на предложението ще се даде а възможност за разрешаването на гореизложените проблеми. Това ще увеличи доверието на гражданите в държавните институции.

Не се очакват екологични положителни въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

При този вариант не се идентифицират негативни последици за заинтересованите страни.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Не се идентифицират специфични въздействия върху малките и средните предприятия.

Административна тежест:

Не се предвижда увеличаване на административната тежест.

(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 информирание, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

За разрешаване на съществуващия проблем е препоръчително да бъде избран вариант на действие № 2.

5. Сравняване на вариантите:

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

5.1. По проблеми 1 и 2:

		<p>Проблем 1: „Необходимост от може да бъде извършена транспониране на Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за техническа грешка при оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза в българското законодателство.“</p>		<p>Проблем 2: „Необходимост от прецизиране на разпоредбата чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата относно хипотезите, при които корекция, когато при издаване на електронна винетка е допусната грешка при деклариране на данните на пътното превозно средство и въвеждане на правна уредба, която да регулира последните от нарушения, регистрирани в периода от закупуването на винетка с некоректни данни до момента на извършване на корекция, в случай на допустимост.“</p>	
		<p>Вариант 1 „Без действие“</p>	<p>Вариант 2 „Предприемане на действия по транспониране на Директива (ЕС) 2019/520 в националното законодателство“</p>	<p>Вариант 1 „Без действие“</p>	<p>Вариант 2 „Приемане на проект за Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, с който се прецизира разпоредбата на чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата“</p>
<p>Ефективност</p>	<p>Цел 1: Привеждане на националното законодателство в съответствие с европейското законодателство, посредством въвеждане на изискванията на Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза.</p>	<p>3) ниска</p>	<p>1) висока</p>		
<p>Ефективност</p>	<p>Цел 2: Прецизиране на разпоредбата чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата по отношение на хипотезите,</p>				

	<p>при които може да бъде извършена корекция, когато при издаване на електронна винетка е допусната техническа грешка при деклариране на данните на пътното превозно средство и въвеждане на правна уредба, която да урегулира последиците от нарушения, регистрирани в периода от закупуването на винетка с некоректни данни до момента на извършване на корекция, в случай на допустимост.</p>			3) ниска	1) висока
Ефикасност	<p>Цел 1: Привеждане на националното законодателство в съответствие с европейското законодателство, посредством въвеждане на изискванията на Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза.</p>	3) ниска	1) висока		
Ефикасност	<p>Цел 2: Прецизиране на разпоредбата чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата по отношение на хипотезите, при които може да бъде извършена корекция, когато при издаване на електронна винетка е допусната техническа грешка при деклариране на данните на пътното превозно средство и въвеждане на правна уредба, която да урегулира последиците от нарушения, регистрирани в периода от закупуването на винетка с некоректни данни до момента на извършване на корекция, в случай на допустимост.</p>			3) ниска	1) висока

Съгласуваност	Цел 1: Привеждане на националното законодателство в съответствие с европейското законодателство, посредством въвеждане на изискванията на Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза.	3) ниска	1) висока		
Съгласуваност	Цел 2: Прецизиране на разпоредбата чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата по отношение на хипотезите, при които може да бъде извършена корекция, когато при издаване на електронна винетка е допусната техническа грешка при деклариране на данните на пътното превозно средство и въвеждане на правна уредба, която да урегулира последиците от нарушения, регистрирани в периода от закупуването на винетка с некоректни данни до момента на извършване на корекция, в случай на допустимост.			3) ниска	1) висока

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 проект за Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, с който се транспонира Директива (ЕС) 2019/520 в националното законодателство“

За разрешаване на съществуващия проблем е необходимо да бъде избран вариант на действие № 2, при който ще се извършат цялостни действия по хармонизиране на националното законодателство с европейското, относно оперативната съвместимост на електронни системи за

пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза.

По проблем 2: Вариант 2 „Приемане на проект за Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, с който се прецизира разпоредбата на чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата“:

За разрешаване на съществуващия проблем е необходимо да бъде избран вариант на действие № 2, при който ще се актуализира разпоредбата на чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата.

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)?

По проблем 1: Вариант 2 „Приемане на проект за Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, с който се транспонира Директива (ЕС) 2019/520 в националното законодателство“

- Да
- Не

Създава се нов регулаторен режим по отношение на издаването на разрешение на нотифициран орган.

Изискването за посочване на нотифициран орган от всяка държава членка произтича от разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/520, съгласно които при извършването на оценка на субектите, които кандидатстват за нотифициран орган следва да се прилагат минимални критерии, заложи в делегиран Регламент (ЕС) 2020/203 на Комисията от 28 ноември 2019 година за класифицирането на превозните средства, задълженията на ползвателите на европейската услуга за електронно пътно таксуване, изискванията за съставните елементи на оперативната съвместимост и минималните критерии за допустимост на нотифицираните органи (ОВ, L 43/41 от 17 февруари 2020 г.).

Посредством въвеждането на разрешителния режим се регламентира прилагането на еднакви условия и критерии, на които трябва да отговарят лицата, за да могат да извършват съответната дейност като нотифицирани органи. Част от тези критерии са свързани с юридическата правосубектност съгласно българското законодателство, друга част от критериите са свързани с технически средства за извършване на процедурите за оценяване на съответствието, както и изискванията спрямо персонала. Заложени са също така изисквания спрямо лицето, кандидатстващо за нотифициран орган, да удостовери липса на публични задължения към държавата или към община по смисъла на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс, установени с влязъл в сила акт на компетентен орган, или задължения към осигурителни фондове, освен ако не е допуснато разсрочване или отсрочване на задълженията, както и да не е

обявено в несъстоятелност или не се намира в производство по несъстоятелност или ликвидация. Разрешителният режим има за цел да гарантира по-добър предварителен контрол за спазване на изискванията, заложен в делегиран Регламент (ЕС) 2020/203, на които трябва да отговарят тези лица и съответно по-високо качество на извършваната от същите дейност.

Регулаторният режим отговаря на изискванията на чл. 10 – 12 от Закона за дейностите по предоставяне на услуги.

По проблем 2: Вариант 2 „Приемане на проект за Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, с който се прецизира разпоредбата на чл. 10а, ал. 3б от Закона за пътищата“:

- 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 съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант.

6.5. Потенциални рискове от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми) Не са идентифицирани рискове при прилагането на препоръчителните варианти.

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: спорове въпроси, многократно поставяни въпроси и др.

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

На основание чл. 26, ал. 4, изр. второ от ЗНА проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата ще бъде публикуван за обществено обсъждане за срок от 14 дни на интернет страниците на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и Агенция „Пътна инфраструктура“, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет.

Срокът за предложения и становища по проекта на нормативен акт е определен на 14 дни, предвид неизпълненото към настоящия момент на задължението на Република България по транспониране в срок на Директива (ЕС) 2019/520, което е предпоставка за налагане на имуществени санкции съгласно чл. 260, параграф 3 от Договора за функциониране на Европейския съюз.

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

Действията изцяло произтичат от изискванията на Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза.

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:

Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза, достъпна на български език на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32019L0520>

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: инж. Иво Иванов, Директор на Национално тол управление

Дата: 23.02.2022 г.

Подпис: ...