

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

Не е включен в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет

Включен е в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за:

Лице за контакт:

инж. Георги Темелков, Директор на Национално тол управление

Телефон и ел. поща:

g.temelkov@api.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. и като мярка 75 на „РГ9 - Транспортна политика“ в Плана за действие за 2023 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., на мярка 81 от Плана за действие за 2022 г. и на мярка 75 от Плана за действие за 2023 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.

Съгласно изискванията на „Директива (ЕС) 2019/520“, държавите – членки следва да приемат и публикуват до 19 октомври 2021 г. законовите, подзаконовите и административните разпоредби, с които същата да бъде транспонирана в националното законодателство. В тази връзка е образувана процедура за нарушение № 2021/0517 срещу България за неуведомяване в срок на мерките за пълно транспониране на Директива (ЕС) 2019/520, която е на етап „мотивирано становище“.

Директива (ЕС) 2019/520 въвежда изисквания 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. С въвеждането на Директива (ЕС) 2019/520 правилата за електронно пътно таксуване в ЕС стават 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, се налага необходимостта от изменение и допълнение на Закона за пътищата, с което да се постигне хармонизиране на националното с европейското законодателство.

Въвеждането на Директива (ЕС) 2019/520 цели електронните системи за пътно таксуване в Общността да са 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. Цели се улесняване на трансграничния 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, както и повишаване на общата ефективност на електронните системи за пътно таксуване посредством повишаване на сътрудничеството между Доставчиците на ЕУЕПТ и структурите, събиращи пътна такса, както и прецизиране на текстовете, касаещи доставчиците на ЕУЕПТ.

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.

2. Цели:

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

Цел 1: „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“

С приемането на ЗИД на ЗП се цели привеждане в най- кратък срок на националното законодателство в съответствие с 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. С постигането на заложената цел ще бъде прекратена наказателната процедура срещу Република България, което ще преустанови налагането на санкции.

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 системи 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.

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:

1.1. Физически лица;

1.2. Юридически лица;

1.3. Браншови организации.

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 информирание, 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 в 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, и 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 се хармонизират изискванията спрямо доставчиците на европейската услуга за електронно пътното таксуване, които следва да си сътрудничат в пълна степен със структурите, събиращи пътна такса, при усилията им за правоприлагане, за да се повиши общата ефективност на електронните системи за пътното таксуване, както и правата и задълженията на доставчиците.

Ще се прецизират изискванията по отношение на изготвяне и поддържане на заявление за област на ЕУЕПТ, в което се определят общите условия за достъп на доставчиците на ЕУЕПТ до областите на ЕУЕПТ и условията за осъществяване на оперативна съвместимост.

С проекта на ЗИД на ЗП се регламентират дейностите по провеждане на процедурата за оценяване на съответствието спрямо спецификациите и годността за ползване на съставните елементи на оперативната съвместимост и условията, на които трябва да отговаря нотифицираният орган.

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.

С цел уеднаквяване и преодоляване на различия в отделните нормативни актове, ще бъдат въведени допълнителни определения на понятията.

Със законодателните промени ще бъдат транспонирани разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/520, предвиждащи сътрудничество за трансграничен обмен на информация в областта на нарушенията за неплащане на пътна такса по чл. 179, ал. 3 - 3б от Закона за движението по пътищата, с цел улесняване идентифицирането на нарушителите, налагане на съответни санкции и реда за предоставяне на предвиденото в Директивата уведомително писмо.

Ще се улесни трансграничният 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.

С приемането на законодателните изменения ще се създаде нов регулаторен режим по отношение на издаването на разрешение на нотифициран орган.

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, заложени 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.

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 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 проблем 1:

		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“	Вариант 2 „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“
Ефективност	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
	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	3) ниска	1) висока
Ефикасност	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	3) ниска	1) висока

	оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза.		
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

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.

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

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, заложи в Директива (ЕС) 2019/520. Това няма да доведе до промяна в административната тежест за физическите и юридическите лица.

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. Заложи 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, заложи 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.

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

С приемане на законодателните промени ще се хармонизират изискванията спрямо доставчиците на европейската услуга за електронно пътно таксуване, които следва да си сътрудничат в пълна степен със структурите, събиращи пътна такса, при усилията им за правоприлагане, за да се повиши общата ефективност на електронните системи за пътно таксуване, както и правата и задълженията на доставчиците. С предложените промени не се въвеждат нови регистри.

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

Препоръчителният вариант не въздейства върху микро-, малките и средните предприятия (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: спорни 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 консултациялни 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: Георги Темелков, Директор на Национално тол управление

Дата: 28.03.2023 г.

Подпис:

X

Георги Темелков
Директор Национално тол управление