|  |
| --- |
| **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 Закон за изменение на Закона за движението по пътищата (ЗИ на ЗДвП) |
|  | **………………………………………………** |
| **Лице за контакт:**  **проф. дн. инж. Олег Асенов – директор на Национално тол управление към Агенция „Пътна инфраструктура“** | **Телефон и ел. поща:**  **+359 877 767 632;** [Oleg.Asenov@bgtoll.bg](mailto:Oleg.Asenov@bgtoll.bg) |
| **1. Проблем/проблеми за решаване:**  **Проблем 1 „Необходимост от предприемане на действия за привеждане на чл. 179, ал. 3-3б от Закона за движението по пътищата в съответствие с решение по дело С-61/23 на Съда на Европейския съюз, образувано по преюдициално запитване на Административен съд – Хасково“**  *1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.*  Проектът на Закон за изменение на Закона за движението по пътищата (ЗИ на ЗДвП) е изготвен с оглед постановеното решение по дело C-61/23 на Съда на Европейския съюз (СЕС), образувано по преюдициално запитване на Административен съд (АС) – Хасково, съгласно което е налице несъответствие между системата от наказания, действаща в Република България, и правото на Европейския съюз, изразяващо се в липса на възможност за съобразяване на наказанието с тежестта на нарушението и с конкретните смекчаващи обстоятелства.  С решението си, СЕС е постановил, че: „Член 9а от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури, изменена с Директива 2011/76/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 27 септември 2011 г., трябва да се тълкува в смисъл, че посоченото в него изискване за съразмерност не допуска система от наказания, която предвижда налагане на глоба или имуществена санкция с фиксиран размер за всички нарушения на правилата относно задължението за предварително заплащане на таксата за ползване на пътната инфраструктура, независимо от характера и тежестта им, включително когато тази система предвижда възможността за освобождаване от административнонаказателна отговорност чрез заплащане на „компенсаторна такса“ с фиксиран размер.“.  Според съображение 49 от мотивите на решението, „ЗДвП не дава право на сезирания съд да изменя налаганите глоби или имуществени санкции, и по-конкретно да намалява фиксирания размер в зависимост от характера или тежестта на извършеното нарушение. По-специално разглежданата в главното производство система от наказания не позволява да се вземе предвид степента на умисъл или непредпазливост на извършеното нарушение, и както следва от член 189з от ЗДвП, изключва по-конкретно прилагането на смекчаващите обстоятелства, които по принцип са предвидени в ЗАНН“.  Според съображение 50 от мотивите на решението „единственото предвидено в тази система адаптиране на размера на глобите се отнася до категорията, към която спада съответното превозно средство, която се определя въз основа на броя на осите му. Това адаптиране обаче, което е лишено от каквато и да било връзка с поведението на ползвателя на превозното средство или водача му, не отчита характера и тежестта на извършеното нарушение. Така по-специално при налагането на наказанието сезираният съд не може да вземе предвид разстоянието, изминато от превозното средство, без водачът да е заплатил дължимата пътна такса, тъй като размерът на глобата, с която се санкционира неизпълнението на задължението за плащане, е фиксиран и не се променя нито в зависимост от изминатите без разрешение километри, нито според това дали нарушителят е заплатил предварително размера на ТОЛ таксата за даден маршрут. Освен това адаптирането е изключено, дори ако разстоянието може да бъде изчислено впоследствие“.  Според съображение 37 от мотивите на съдебното решение, държавите членки следва да предприемат необходимите мерки за създаване на система от наказания, които да се налагат при нарушаване на националните разпоредби, да гарантират изпълнението им, както и че установените наказания следва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи.  *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.).*  Проблемът не може да се реши в рамките на съществуващата нормативна уредба 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.*  Проблемът не може да бъде разрешен в рамките на действащата нормативна уредба.  Към настоящия момент системата от наказания, предвидена в законодателството на Република България по отношение на нарушенията, свързани с незаплащане на дължимата пътна такса, включва три състава – чл. 179, ал. 3, 3а и 3б от ЗДвП. Така предвидените глоби и техните размери предвиждат налагане на глоба или имуществена санкция с фиксиран размер за всички нарушения на правилата относно задължението за предварително заплащане на таксата за ползване на пътната инфраструктура, независимо от характера и тежестта им, като отново са имплементирани във фиксиран размер и в разпоредбата на чл. 187а, ал. 2 от ЗДвП като имуществени санкции, налагани на юридически лица и еднолични търговци. При сега съществуващата нормативна уредба не е възможно да бъдат взети предвид характера и тежестта на извършеното нарушение при определяне на наказанието, каквито съображения са изложени в решението от страна на СЕС.  *1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.*  Проектът на ЗИ на ЗДвП е изготвен с оглед на констатираното с решение по дело C-61/23 на СЕС, несъответствие между системата от наказания, действаща в Република България, и правото на Европейския съюз, изразяващо се в липса на възможност за съобразяване на наказанието с тежестта на нарушението и с конкретните смекчаващи обстоятелства във връзка с чл. 9а от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури, изменена с Директива 2011/76/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 27 септември 2011 г.  *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 нормативен акт, както и анализи за изпълнението на политиката. | | |
| **2. Цели:**  **Цел 1:** Създаване на съразмерна и диференцирана система от наказания за нарушения, свързани с незаплащането на пътни такси, в съответствие с решението на СЕС по дело C-61/23 и принципите на правото на ЕС, като се отчита тежестта на нарушението и се стимулира коректното поведение.Привеждане на системата от наказания в съотвeтствие с принципа за съразмерност, визиран в чл. 9а от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година..  *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:**  **3.1. Потребители на платената пътна мрежа (по уникални регистрационни номера)**  Данните по-долу показват броя на уникалните пътни превозни средства (ППС), използващи платената пътна мрежа в България през 2024 г., разпределени по вид плащане (винетки, тол декларации, маршрутни карти) и по националност (български и чуждестранни).         **3.1.1. Потребителите на платената пътна мрежа ползващи винетки (ППС до и равни на 3.5 тона):**  o     Български ППС: 3 280 863  o     Чуждестранни ППС: 1 810 034  o     **Общо:** 5 090 897           **3.1.2. Потребителите на платената пътна мрежа ползващи тол декларации (ППС над 3.5 тона):** *Тежкотоварни ППС:*  o     Български ППС: 95 563  o     Чуждестранни ППС: 88 734  o     **Общо тежкотоварни:** 184 297 *Автобуси:*  o     Български: 9 666  o     Чуждестранни: 1 334  o     **Общо автобуси:** 11 000           **3.1.3. Потребителите на платената пътна мрежа ползващи маршрутни карти (ППС над 3.5 тона):** *Тежкотоварни ППС:*  o     Български ППС: 44 114  o     Чуждестранни ППС: 95 075  o     **Общо тежкотоварни:** 139 189  *Автобуси:*  o     Български: 6 504  o     Чуждестранни: 11 233  o     **Общо автобуси:** 17 737  **3.2. Други заинтересовани страни**           **Министерство на регионалното развитие и благоустройството**           **Агенция „Пътна инфраструктура“ / Национално тол управление**  *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 предприемане на действия за привеждане на чл. 179, ал. 3-3б от Закона за движението по пътищата в съответствие с решение по дело С-61/23 на Съда на Европейския съюз, образувано по преюдициално запитване на Административен съд – Хасково“** | | |
| **Вариант 1 „Без действие“:**  **Описание:**  При запазване на сегашния размер на санкциите се нарушава принципът за съразмерност на наказанията, заложен в разпоредбата на чл. 9а от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно таксуването на превозни средства за използване на пътни инфраструктури. В резултат на това, правораздавателните актове, с които се налагат санкции при нарушения, свързани с незаплащане на дължимата пътна такса, ще бъдат в противоречие с правото на ЕС, което от своя страна ще бъде предпоставка за тяхната отмяна при съдебно оспорване. **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Няма идентифицирани положителни екологични и социални въздействия.  . *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**   * Продължаващо нарушение на принципа на пропорционалност. * Висок риск от отмяна по съдебен ред на наложени глоби/имуществени санкции. * Намалена събираемост на наложени глоби/имуществени санкции. * Липса на стимули за коректно поведение. * Съдебни разноски.   *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  Не са идентифицирани специфични въздействия.  **Въздействия върху малките и средните предприятия:**  Не се идентифицират специфични въздействия върху малките и средни предприятия.  **Административна тежест:**  Не се очаква да има ефект върху административната тежест за заинтересованите лица.  *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 на ЗИ на ЗДвП“**  **Описание:**  С предложените изменения се създава възможност за съобразяване на наказанието с тежестта на извършеното нарушение и с конкретни смекчаващи обстоятелства.  Санкционната норма по отношение на пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3,5 тона, предвижда налагане на глоба на водача в двукратен размер на годишната винетна такса – 194 лева. Създава се нов привилегирован състав при установено заплащане на винетна такса за календарния ден, в рамките на който е установено нарушението, предвиждащ санкция в размер на 97 лева. Този привилегирован състав ще бъде приложим по отношение на случаите, в които ползвателят на пътната мрежа заплати дължимата винетна такса след регистриране на движението на пътното превозно средство.  Нормите на чл. 179, ал. 3а – 3б от ЗДвП относими към извършени нарушения с пътни превозни средства от категорията по чл. 10б, ал. 3 от ЗП, следва да бъдат обвързани с размера на максималната такса по чл. 10б, ал. 5 от ЗП. Предвижда се въвеждане на диференцирана система от наказания, както следва:  Във връзка с нарушенията, извършени от физическо лице, в качеството на водач на пътното превозно средство, са предвидени три административнонаказателни състава:   * при незаплатена пътна такса в рамките на календарния ден се предвижда наказание в петкратния размер на максималната такса по чл. 10б, ал. 5 от ЗП, но не по-малко от 116 лв. и не повече от 1800 лв ; * при незаплатена пътна такса за участък от път, включен в обхвата на платената пътна мрежа, който е започнал да ползва, когато в рамките на календарния ден е заплатена пътна такса за друг участък от платената пътна мрежа, се предвижда наказание в четирикратния размер на максималната такса по чл. 10б, ал. 5 от ЗП, но не по-малко от 87 лв. и не повече от 1500 лв. * при частично заплатена пътна такса в резултат на невярно декларирани данни посочени в чл. 10б, ал. 1 от ЗП се предвижда наказание в трикратния размер на максималната такса по чл.10б, ал. 5 от Закона за пътищата, но не по-малко от 80 лв. и не повече от 1300 лв.   Във връзка с нарушенията, извършени от физическо или юридическо лице, в качеството му на собственик на пътното превозно средство, са предвидени три административнонаказателни състава:   * при незаплатена пътна такса в рамките на календарния ден се предвижда наказание в петкратния размер на максималната такса по чл. 10б, ал. 5 от ЗП, но не по-малко от 116 лв. и не повече от 2500 лв ; * при незаплатена пътна такса за участък от път, включен в обхвата на платената пътна мрежа, който е започнал да ползва, когато в рамките на календарния ден е заплатена пътна такса за друг участък от платената пътна мрежа, се предвижда наказание в четирикратния размер на максималната такса по чл. 10б, ал. 5 от ЗП, но не по-малко от 87 лв. и не повече от 2000 лв. * при частично заплатена пътна такса в резултат на невярно декларирани данни посочени в чл. 10б, ал. 1 от ЗП се предвижда наказание в трикратния размер на максималната такса по чл.10б, ал. 5 от Закона за пътищата, но не по-малко от 80 лв. и не повече от 1500 лв.   Проектът на ЗИ на ЗДвП прецизира и разпоредбата на чл. 187а, ал. 2 от ЗДвП, която предвижда налагане на имуществени санкции на юридически лица и еднолични търговци, като препраща към административнонаказателните състави по чл. 179, ал. 3 - 3б. Предложението цели прецизиране на текста с оглед изменението в посочените разпоредби.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**   * Съответствие с правото на ЕС и решението на СЕС. * Справедливост и съразмерност при налагане на наказанията. * Намаляване на броя на съдебните дела. * Стимулиране на коректното плащане на таксите. * По-висока събираемост. * По-голяма правна сигурност.   *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Не се предвиждат отрицателни въздействия.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  Не са идентифицирани специфични въздействия.  **Въздействия върху малките и средните предприятия:**  Не се очакват въздействия върху малките и средните предприятия.  **Административна тежест:**  Не се очаква ефект върху административната тежест за заинтересованите лица.  *(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 1**  **„Без действие“** | **Вариант 2**  **„Приемане на проект на Закон за изменение на Закона за движението по пътищата“** | | ***Ефективност*** | **Цел 1:** Създаване на съразмерна и диференцирана система от наказания за нарушения, свързани с незаплащането на пътни такси, в съответствие с решението на СЕС по дело C-61/23 и принципите на правото на ЕС, като се отчита тежестта на нарушението и се стимулира коректното поведение. Привеждане на системата от наказания в съотвeтствие с принципа за съразмерност, визиран в чл. 9а от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година | 3) Ниска | 1) Висока | | ***Ефикасност*** | **Цел 1:** Създаване на съразмерна и диференцирана система от наказания за нарушения, свързани с незаплащането на пътни такси, в съответствие с решението на СЕС по дело C-61/23 и принципите на правото на ЕС, като се отчита тежестта на нарушението и се стимулира коректното поведение. Привеждане на системата от наказания в съотвeтствие с принципа за съразмерност, визиран в чл. 9а от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година . | 3) Ниска | 1) Висока | | ***Съгласуваност*** | **Цел 1**: Създаване на съразмерна и диференцирана система от наказания за нарушения, свързани с незаплащането на пътни такси, в съответствие с решението на СЕС по дело C-61/23 и принципите на правото на ЕС, като се отчита тежестта на нарушението и се стимулира коректното поведение. Привеждане на системата от наказания в съотвeтствие с принципа за съразмерност, визиран в чл. 9а от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година | 3) Ниска | 1) Висока |   *1.1. Сравнете вариантите чрез сравняване на ключовите им положителни и отрицателни въздействия.*  *1.2. Посочете степента, в която вариантите ще изпълнят определените цели, съгласно основните критерии за сравняване на вариантите:*  *ефективност, чрез която се измерва степента, до която вариантите постигат целите на предложението;*  *ефикасност, която отразява степента, до която целите могат да бъдат постигнати при определено ниво на ресурсите или при най-малко разходи;*  *съгласуваност, която показва степента, до която вариантите съответстват на действащите стратегически документи.* | | |
|  | | |
|  | | |
| **6. Избор на препоръчителен вариант:**  **По проблем 1: Вариант 2 „Приемане на проект на ЗИ на ЗДвП“.**  *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):**        …………………………………………………………………..……………………… ………………………………………………………………………………………….  *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)?**    …………………………………………………………………..……………………… ………………………………………………………………………………………….    *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)?**    …………………………………………………………………..……………………… ………………………………………………………………………………………….    *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)?**      *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 препоръчителния вариант.  *Посочете възможните рискове от прилагането на препоръчителния вариант, различни от отрицателните въздействия, напр. възникване на съдебни спорове и др.* | | |
| **7. 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.*    На основание чл. 26, ал. 4, изр. 1 от Закона за нормативните актове, проектът на нормативен акт ще бъде публикуван за срок от 30 дни на Портала за обществени консултации, както и на интернет страниците на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и на Агенция „Пътна инфраструктура“.  *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, проектът е изготвен в изпълнение на решение на СЕС по дело C-61/23 и е съобразен с Директива 1999/62/ЕО.  *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?**      *(преценка съгласно чл. 20, ал. 3, т. 2 от Закона за нормативните актове)* | | |
| **10. Приложения:**  Няма.  *Приложете необходимата допълнителна информация и документи.* | | |
| **11. Информационни източници:**   * Закон за движението по пътищата * Закон за пътищата * Директива 1999/62/ЕО * Решение на СЕС по дело C-61/23 * Регистри и бази данни на АПИ   *чете 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: проф. дн. инж. Олег Асенов**  **директор на Национално тол управление / АПИ**  **Дата: …………2025 г.**  **Подпис:** | | |