**ТАБЛИЦА**

**за отразяване на постъпилите предложения от обществено обсъждане, проведено в периода 30.03.2023 г. до 13.04.2023 г., на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ по ред на постъпване** | **Вносител** | **Предложение** | **Приема / не приема предло-жението** | **Мотиви** |
| 1. | **НАДРБ** | 1. В чл. 91 да се създаде нова алинея 5:*„(5) Специален режим на движение може да ползват и моторните превозни средства предназначени за дейността на доброволните формирования по чл. 41 от Закона за защита при бедствия. Моторните превозни средства се обозначават с опознавателни знаци и постоянно монтирани устройства върху превозното средство или на специална стойка. Кметовете на общини и лицата представляващи юридическите лица със заповед определят моторните превозни средства със специален режим на движение.“*2. Досегашната ал. 5 става ал. 6.МОТИВИ: Доброволните формирования, създадени по реда на Закона за защита при бедствия са съставна част на единната спасителна система, по смисъла на Закона за защита при бедствия. Те предоставят помощ и участват съгласно плановете за защита при бедствия и плановете за взаимодействие. Съгласно разпоредбите на чл. 2, ал. 2 от Наредба за реда за създаване и организиране на дейността на доброволните формирования за предотвратяване или овладяване на бедствия, пожари и извънредни ситуации и отстраняване на последиците от тях, приета с Постановление на Министерския съвет № 123 от 25.06.2012 г., след решение на общинския съвет доброволното формирование може да изпълнява и дейности по носене на дежурства. Навременната реакция при пожари, бедствия и извънредни ситуации е изключително важен елемент за осигуряването на ефективна защита живота и здравето на гражданите на Република България. Осигурявайки възможност доброволните формирования да използват специален режим на движение ще осигурим и възможност за по-бързото придвижване до мястото на произшествието и респективно ще намалим времето за реакция. Доброволците притежават част от правомощията на професионалните пожарникари и спасители, те са физически и психически здрави и неосъждани. | **Не се приема.**  | В така направеното предложение не е упоменато в кой закон се предлага да бъде извършена предложената редакция. Публикуваният за обществено обсъждане законопроект е за изменение и допълнение на Закона за пътищата, в който няма член 91. В § 12 от Заключителните разпоредби на ЗИД на ЗП се предлагат изменения и допълнения в Закона за движението по пътищата. Направеното предложение се отнася именно до неговата разпоредба на чл. 91 като се предлага създаването на нова ал. 5, с която се регламентира, че специален режим на движение може да ползват и моторните превозни средства, предназначени за дейността на доброволните формирования по чл. 41 от Закона за защита при бедствия.Направеното предложение не кореспондира по никакъв начин със заложените цели на публикувания за обсъждане законопроект и засяга въпроси, свързани с въвеждане на възможността за ползване на специален режима на движение на определени моторни превозни средство, които въпроси са от компетентността на Министверство на вътрешниите работи.Във връзка с гореизложеното считаме, че направеното предложение не следва да бъде прието. |
| 2.  | **Асоциация на българските застрахователи** | В представеното становище Асоциация на българските застрахователи представя позицията си относно въвеждането на нов член 10м от Закона за пътищата (ЗП), с който се регламентира фигурата „нотифициран орган“ на съответствието спрямо спецификациите и годността на ползване на съставните елементи на оперативната съвместимост.В ал. 3 на посочения нов проекто чл. 10м на ЗП е предвидено, че едно от условията за получаване на разрешение за дейността е съответните нотифицирани оценители да притежават: „валидна застраховка Професионална отговорност за вредите, които могат да настъпят вследствие на неизпълнението на задълженията му, свързани с дейността по оценяване на съответствието“.Предвид изложеното в становището, са предложени следните варианти по отношение на наличието на валидна застраховка Професионална отговорност:• Или да се регламентират конкретно условията и минималните застрахователните суми (лимити на отговорност) по застраховката за професионална отговорност за посочените нотифицирани органи по чл. 10м от ЗП;• Или да се допълни изрична законова разпоредба, съгласно която условията и минималните застрахователните суми (лимити на отговорност) по застраховката за професионална отговорност за нотифицираните органи по чл. 10м от ЗП ще подлежат на допълнително регламентиране с Наредба, приета от посочен подходящ орган. | **Приема се.** | Съгласно чл.10м, ал. 3 от ЗИД на ЗП са изброени изискванията, на които следва да отговаря субект, кандидатстващ за нотифициран орган. Необходимите документи, които следва да бъдат представени към заявлението по ал. 6 ще бъдат изчерпатено определни в наредбата по ал. 17, в това число и документите по чл.10м, ал. 3, т. 6 от ЗИД на ЗП. Следва да се има предвид и текста на чл.10м, ал. 17 от ЗИД на ЗП, съгласно който условията и редът за получаване на разрешение за оценяване на съответствието, както и условията и редът за издаване на разрешение за предоставяне на услуга за електронно събиране на пътни такси ще бъдат подробно уредени в посочената по-горе наредба. С оглед изложеното отправените предложения в постъпилото становище ще бъдат отразени при изготвянето на Наредбата по чл.10м, ал. 17 от ЗИД на ЗП. |
| 3. | **„Интелигентни трафик системи“ АД** | Нововъведените алинеи ал. 8 и 9 на член 10з от Проекта на закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата транспонират частично разпоредбите на Директива (БС) 2019/520, но не в достатъчна степен, така че да е ясно кои данни се изисква да бъдат предоставени, как ще се гарантира събирането и използването им, за какъв срок се съхраняват, както и рестрикции, свързани с използването им само за определени цели и забрани, свързани с неразкриването им на трети лица.Отправено е предложение да бъде допълнено съдържанието на ал. 8 и 9 на член 10з от Проекта на закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата, а именно цели и ограничения на използване - само за правоприлагане, разкриването е в ограничен обем и информацията не може да бъде разкривана на трети лица, а не само на други доставчици.Също така моля да вземете предвид факта че в голяма част от случаите доставчиците на ЕУЕПТ работят с развита мрежа от партньори от няколко нива и с многостранни договори, като за целите на предоставяне на данни за идентифициране на пътното превозно средство и за неговия собственик и/или ползвател, е необходим технологичен срок, по-дълъг от 2 (два) дни, поради което препоръчваме срокът да бъде удължен до 30 (тридесет) календарни дни.В Проекта на закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата липсва транспонирана разпоредбата на параграф 51 от общите разпоредби на Директива (ЕС) 2019/520, където е предвиден електронен обмен на информация между държавите - членки (Шенгенската информационна система), който следва да се допълни в проекта, както и да бъде синхронизиран с параграф 17 от общите разпоредби на Директива (ЕС) 2019/520, като информация от доставчиците на ЕУЕПТ се изисква, само при условие че не е налична при електронния обмен.Прякото транспониране на текстовете относно нотифициран орган в Проекта на закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата създава значителни неясноти по какъв начин и как ще изпълняват задълженията си нотифицираните органи, как ще им бъде осигурен достъп до системата на Агенция Пътна Инфраструктура, последната съдържа и информация, която със закон ще бъде определена като класифицирана информация и за достъпа до нея се спазват специални условия. В случай че Проекта на закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата третира нотифицирания орган като частен правен субект, този субект следва да разполага със значителна експертиза в областта, на него следва да бъде осигурен достъп за проверка на трите стъпки на процедурата за оперативна съвместимост, за да бъде проведена и нотифицирана процедурата в пълнота: интерфейси за сигурност, тестове „от край до край“, пилотно тестване. | **Не се приема.****Приема се по принцип.** | Съгласно член 32 от директивата, Държавите членки следва да приемат и публикуват до 19 октомври 2021 г. законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, **за да се съобразят с членове 1—27.** Посочените в изразеното становище параграф 16 и 17 от директивата представляват съображенията в преамбюла й, които не подлежат на транспониране. В тази връзка, с нововъведените алинеи 8 и 9 на член 10з от проекта на ЗИД на Закона за пътищата, разпоредбите на член 8, т. 8 и т. 9 от Директива (ЕС) 2019/520, са транспонирани напълно. Заложеният срок от два дни е продиктуван от изискванията на Директива (ЕС) 2019/520, където в член 8, т. 8 е упоменато, че при подозрение за неплащане на пътна такса, данните се предоставят незабавно от доставчика на ЕУЕПТ, а в т. 9 – във връзка със спазване на задълженията към данъчните органи на лицето, събиращо пътни такси, доставчик на ЕУЕПТ предоставя исканите данни не по-късно от два дни след получаване на искането. Следва да се отбележи, че Агенция „Пътна инфраструктура“ няма право да предоставя данни за пътни превозни средства и за техните собственици/ползватели на трети лица, освен в предвидените от закона случаи.Съгласно член 32 от директивата, Държавите членки следва да приемат и публикуват до 19 октомври 2021 г. законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, **за да се съобразят с членове 1—27.** Посочените в изразеното становище параграф 16 и 17 от директивата представляват съображенията в преамбюла й, които не попадат в посочените разпоредби. Съгласно чл.10м, ал. 3 от ЗИД на ЗП са изброени изискванията, на които следва да отговаря субект, кандидатстващ за нотифициран орган. Следва да се има предвид и текста на чл.10м, ал. 17 от ЗИД на ЗП, съгласно която процедурите за оценяване на съответствието спрямо спецификациите и годността за ползване на съставните елементи на оперативната съвместимост; условията и редът за получаване на разрешение за оценяване на съответствието, както и допълнителните специфични критерии към лицата, които оценяват съответствието, и задълженията им по процедурите за оценяване на съответствието; условията и редът за извършване оценяването на съответствието спрямо спецификациите и годността за ползване на съставните елементи на оперативната съвместимост, ще бъдат изчерпатено определни в Наредбата по ал. 17. С оглед изложеното, отправените предложения в постъпилото становище ще бъдат отразени при изготвянето на Наредбата по чл.10м, ал. 17 от ЗИД на ЗП. |
| 4.  | **Българска Асоциация за Лизинг** | 1. Предлага се следната редакция на § 9, т. 56:„Ползвателят“ на електронна услуга за пътно таксуване е лицето, което държи превозното средство. За „Държател на превозното средство“ се счита вписаният в регистрационните му документи ползвател, а ако такъв няма – титулярът на свидетелството за регистрация съгласно правото на държавата членка на регистрация или собственикът, освен ако в 60 - дневен срок от уведомяването му ползвателят, титулярът на свидетелството за регистрация или собственикът не посочи лицето, което е управлявало превозното средство. 2. В допълнение в §12, т. 3 от проекта: Във всички алинеи на текста, следва да се отрази, че запитванията се извършват първо към ползвателя, а ако такъв не е вписан – алтернативно към титуляра на свидетелството за регистрация съгласно правото на държавата членка на регистрация или към собственика.Надяваме се с направените от нас предложения да бъдат обсъдени, като оставаме на разположение за допълнителни коментари и съдействие. | **Не се приема****Не се приема** | Съгласно член 32 от директивата, Държавите членки следва да приемат и публикуват до 19 октомври 2021 г. законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с членове 1—27. Посоченото в изразеното становище определение се съдържа в член 2 от директивата, който подлежи на транспониране. Поради тази причина смятаме, че изведените определения трябва да останат в законопроекта по начина, по който са заложени.В §12, т. 3 от проекта на ЗИД на ЗП е заложено алтернативно, че запитванията се изпращат след установяване на собственика или ползвателя на пътното превозно средство, с което е извършено нарушението. |