

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

Частична предварителна оценка на въздействието	
Институция: Министерство на транспорта и съобщенията	Нормативен акт: Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози
☒ Не е включен в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет	☐ Включен е в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за:
Лице за контакт: Дамян Войновски – изпълнителен директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“	Телефон и ел. поща: 02/930 88 40 dvoynovski@rta.government.bg
1. Проблем/проблеми за решаване: <i>1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.</i> Проблем 1: Не са предвидени мерки на национално ниво за прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания, и дневните и седмичните почивки и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяване на местоположението чрез тахографи (Регламент (ЕС) 2020/1054). Добрите условия на труд за водачите и справедливите условия за стопанска дейност на предприятията за автомобилен транспорт имат първостепенно значение за създаването на безопасен и ефикасен и социално отговорен сектор на автомобилния транспорт, с което се осигурява недопускане на дискриминация и се привличат квалифицирани работници. За улесняване на този процес от съществено значение е социалните правила на Съюза в областта на автомобилния транспорт да бъдат ясни, пропорционални, целесъобразни, лесно приложими и прилагани и изпълнявани ефективно и съгласувано навсякъде в Съюза. След оценката на ефективността и ефикасността на изпълнението на действащите в Съюза социални правила в автомобилния транспорт, и по-специално на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета, бяха установени някои слабости в прилагането на посочената правна рамка. Неясните правила за седмичните почивки, условията за почивка и прекъсванията при скипно управление, както и липсата на правила за връщането на водачите водят до различия в тълкуването и в практиката по правоприлагането в държавите членки. Неотдавна няколко държави членки приеха едностранни мерки, които още повече увеличават правната несигурност и неравнопоставеността на водачите и превозвачите. При все това максималното време на	

управление за ден и за седмица има ефективно действие върху подобряването на социалните условия за водачите и безопасността на движението по пътищата като цяло.

За подобряване на безопасността на движението по пътищата е важно да се избегнат нарушения на правилата за управление и почивка или нарушения и не следва да се разрешава обвързването на заплащането, основаващо се на постигнати резултати, с времето, необходимо за превоза на пътници до тяхното местоназначение или за доставката на товари.

Последващата оценка на Регламент (ЕО) № 561/2006 потвърди, че несъгласуваното и неефективно прилагане на социалните правила на Съюза се дължи главно на неяснота в правилата, на неефективно и нееднакво използване на контролните уреди и на недостатъчно административно сътрудничество между държавите членки.

За да се подобри яснотата и съгласуваността, следва да се предвиди изключване от обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006 на използването с нетърговска цел на дадено превозно средство.

Ясните, подходящи, пропорционални и еднакво прилагани правила са решаващи също така за постигането на целите на политиката да се подобрят условията на труд за водачите, и по-специално да се осигури лоялна конкуренция без нарушения между превозвачите и да се допринесе за безопасността за всички участници в движението по пътищата.

Действащите изисквания за прекъсванията се оказаха неподходящи и трудно приложими за водачите, работещи в екип. Ето защо е уместно изискването за регистриране на прекъсванията да се съобрази с особеностите на превозите, извършвани от водачи, които работят в екип, без да се застрашават безопасността на водачите или безопасността на движението по пътищата.

Водачите, които извършват международни превози на товари на дълги разстояния, прекарват дълго време далеч от дома. Сегашните изисквания за нормална седмична почивка може ненужно да удължат това време. Поради това е желателно разпоредбите за нормалните седмични почивки да се приспособят по такъв начин, че да улеснят водачите да извършват международни превози в съответствие с правилата и да се връщат за нормалната си седмична почивка, както и да получават пълна компенсация за всички намалени седмични почивки. Като се имат предвид разликите между превоза на пътници и на товари, тази възможност не следва да се прилага спрямо водачите, които извършват превоз на пътници.

Всяка възможност за гъвкавост при определяне на графика на почивките на водачите следва да бъде прозрачна и предвидима за тях и по никакъв начин следва да не застрашава безопасността на движението по пътищата чрез увеличаване на умората на водачите или влошаване на условията на труд. Поради това тази гъвкавост не следва да променя действащото работно време на водача или максималното двуседмично време на управление и следва да подлежи на по-строги правила относно компенсацията за намалените почивки.

За да се гарантира, че няма да се злоупотребява с тази гъвкавост е от съществено значение ясно да се определи нейният обхват и да се предвидят също така подходящи проверки. Поради това този обхват следва да бъде ограничен до онези водачи, които прекарват намалените си седмични почивки през референтния период извън държавите членки на установяване на предприятието и извън държавата на мястото на пребиваване на водача. Това може да се провери чрез справка със записите от тахографа на пътя и в помещенията на транспортното предприятие, тъй като те съдържат местоположението на началото и края на почивката и информация за отделните водачи. За да се гарантира ефективно изпълнение, е важно компетентните органи при извършване на проверките на пътя да бъдат в състояние да установяват дали времето на управление и почивките са спазени надлежно в деня на проверката и през предходните 56 дни.

За да се насърчи социалният напредък, е уместно да се поясни на какви места може да се ползват седмичните почивки, така че да се осигурят подходящи условия за водачите. За да бъдат гарантирани добри условия на труд и безопасност на водачите, е уместно да се поясни изискването, че при нормалните им седмични почивки, ако те се ползват извън дома, на водачите се осигурява качествено и съобразено с особеностите на пола настаняване.

Необходимо е също да се предвиди транспортните предприятия да организират работата на водачите по такъв начин, че времето, прекарано извън дома да не бъде прекомерно

продължително, а водачите да могат да ползват дълги почивки като компенсация за намалената седмична почивка. Организирането на връщането следва да позволява достигане до експлоатационен център на транспортното предприятие в неговата държава членка на установяване или до мястото на пребиваване на водача, а водачите да могат свободно да избират къде да прекарат почивката си. За да докаже транспортното предприятие, че изпълнява задълженията си във връзка с организацията на редовното връщане, то следва да може да използва записите от тахографа, графичите на дежурствата на водачите или други документи. Тези доказателства следва да бъдат на разположение в помещенията на транспортното предприятие, за да бъдат представени на контролните органи при поискване.

Въпреки че нормалните седмични почивки и по-дългите почивки не могат да бъдат прекарвани в превозното средство или в зона за паркиране, а само на подходящо място за настаняване, което може да е в съседство със зона за паркиране, от първостепенно значение е водачите да могат да откриват безопасни и сигурни зони за паркиране, които осигуряват съответните нива на сигурност и подходящи условия.

В интерес на безопасността на движението по пътищата и на правоприлагането всички водачи следва да бъдат напълно запознати с правилата за времето на управление и почивка, както и с опасностите, до които умората води.

Много от автомобилните превози в Съюза включват фериботен или железопътен превоз за част от пътуването. Поради това следва да бъдат предвидени ясни подходящи разпоредби относно почивките и прекъсванията при такива превози.

Понякога водачите се сблъскват с непредвидими обстоятелства, поради които достигането до желаното място за ползване на седмичните почивки, без да се нарушат правилата на Съюза, става невъзможно. Желателно е водачите да се улеснят при справянето с тези обстоятелства и да им се даде възможност да стигнат до мястото си за седмична почивка. Такива извънредни обстоятелства са внезапни, неизбежни и непредвидими, при които неочаквано става невъзможно да се изпълнят изцяло разпоредбите на регламента за кратък период от време. Поради това не може да има системно позоваване на такива обстоятелства, за да се избегне спазването на настоящия регламент. С цел да се гарантира правилното прилагане, водачът следва да документира тези извънредни обстоятелства, които водят до отклоняване от правилата. Освен това защитна разпоредба следва да гарантира, че времето на управление не е прекалено дълго.

Държавите членки следва да предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че националните правила относно санкциите, приложими при нарушения на Регламент (ЕО) № 561/2006 и на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета (7), се прилагат по ефективен, пропорционален и възпиращ начин. Важно е да се осигури лесен достъп на специалистите до информацията относно санкциите, които се прилагат във всяка една държава членка.

За да се увеличи ефективността на разходите по прилагането на социалните правила, следва да се използват пълноценно съществуващите интелигентни тахографски системи, а интелигентните тахографи да станат задължителни и за превозите с лекотоварни превозни средства над определена маса, които извършват международни превози за чужда сметка или срещу възнаграждение. Поради това следва да бъде подобрена функционалността на тахографите, за да се осигури поточно установяване на местоположението.

За да се гарантира, че интелигентните тахографи са от полза за водачите, превозвачите и контролните органи в най-кратки срокове, включително с автоматичното регистриране на преминаването на границите, съществуващият автомобилен парк следва да се оборудва с такива устройства в рамките на подходящ срок след влизането в сила на подробните технически разпоредби. Този срок ще осигури достатъчно време за подготовка.

В превозни средства, които не са оборудвани с интелигентен тахограф, преминаването на границите на държавите членки следва да се регистрира в тахографа на най-близкото възможно място за спиране на границата или след нея.

Служителите на контролните органи, които проверяват съответствието с приложимото право на Съюза в сектора на автомобилния транспорт, са изправени пред предизвикателства, дължащи се на използването на различни видове тахографски устройства и на бързо развиващите се комплексни техники за манипулиране. Такъв е по-специално случаят, когато тези проверки се извършват на пътя. Следователно от решаващо значение е на служителите на контролните органи да се осигури подходящо обучение, за да се гарантира, че са запознати с най-новите технологични разработки и техники за манипулиране.

Проблем 2: Не са предвидени мерки на национално ниво за прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1055 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за изменение на Регламенти (ЕО) № 1071/2009, ЕО № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт (Регламент (ЕС) 2020/1055).

Опитът при прилагането на регламенти (ЕО) № 1071/2009 (4) и Регламент (ЕО) № 1072/2009 (5) на Европейския парламент и на Съвета показва, че в предвидените в тези регламенти правила има възможност за внасяне на подобрене по редица въпроси.

Досега и освен ако не е предвидено друго в националното право, правилата за достъп до професията автомобилен превозвач не се прилагаха за предприятия, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние ненадвишаваща 3,5 тона или състави от превозни средства, които не превишават това ограничение. Броят на тези предприятия, които извършват както вътрешни, така и международни превози, нараства. За да се избегнат евентуални празноти и за да се осигури минимално равнище на професионализация на сектора, работещ с моторни превозни средства, предназначени изключително за превоз на товари и които са с допустима максимална маса в натоварено състояние ненадвишаваща 3,5 тона, посредством общи правила и по този начин да се сближат условията за конкуренция между всички превозвачи, посоченият регламент следва да бъде изменен. Изискванията за достъп до професията следва да станат задължителни за превозвачи, използващи моторни превозни средства или състави от превозни средства, извършващи международни превози, които са предназначени изключително за превоз на товари и с допустима максимална маса в натоварено състояние надвишаваща 2,5 тона и ненадвишаваща 3,5 тона, занимаващи се с международни превози.

Съгласно Регламент (ЕО) № 1072/2009 някои дейности в международния автомобилен превоз на товари са освободени от изискването за притежаване на лиценз на Общността за достъп до европейския пазар на автомобилни превози на товари. В рамките на организацията на този пазар предприятията за автомобилен превоз на товари, които превозват товари с моторни превозни средства или състави от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние ненадвишаваща 2,5 тона, следва да бъдат освободени от изискването за лиценз на Общността или от всякакъв друг вид разрешително за превоз.

Въпреки че превозните средства с допустима максимална маса в натоварено състояние под определен праг са изключени от обхвата на Регламент (ЕО) № 1071/2009, в него е предвидена възможността държавите членки да прилагат част или всички негови разпоредби спрямо въпросните превозни средства.

За да се противодейства на явлението на т.нар. дружества „пощенски кутии“ и да се гарантират лоялна конкуренция и равнопоставени условия на вътрешния пазар, е необходимо да се гарантира, че автомобилните превозвачи, установени в дадена държава членка, имат действително и трайно присъствие в тази държава членка и осъществяват транспортната си дейност оттам. Поради това и с оглед на натрупания опит е необходимо да бъдат пояснени и засилени разпоредбите по отношение на действителното и трайното установяване, като същевременно се избягва налагането на прекомерна административна тежест.

Действителното и трайно присъствие в държавата членка на установяване следва по-специално да изисква предприятието да извършва превози с подходящото техническо оборудване, разположено в тази държава членка.

При все това тези неравномерно прилагани изисквания не са достатъчни, за да се осигури действителна връзка с тази държава членка, за да се противодейства ефикасно на дружествата „пощенски кутии“ и да се намали рискът от системни каботажни превози, организирани от предприятие, в което превозните средства не се връщат. Като се има предвид, че за да се осигури правилното функциониране на вътрешния пазар в областта на транспорта могат да бъдат необходими специфични правила относно правото на установяване и предоставянето на услуги, е целесъобразно да се хармонизират допълнително изискванията за установяването и да се засилят изискванията, свързани с присъствието на превозните средства, използвани от превозвача в държавата членка на установяване. Определянето на ясен минимален интервал от време, през който превозното средство трябва да се върне, също допринася за осигуряване на правилното поддържане на превозните средства с техническото оборудване, намиращо се в държавата членка на установяване, и улеснява контрола.

Цикълът на тези връщания следва да бъде синхронизиран с установеното в Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета задължение на транспортното предприятие да организира превозите си по начин, който дава възможност на водача да се връща у дома най-малко на всеки четири седмици, така че двете задължения да могат да бъдат изпълнени чрез връщането на водача заедно с превозното средство най-малко на всеки втори цикъл от четири седмици. Това синхронизиране укрепва правото на водача да се връща и намалява риска превозното средство да трябва да се връща, само за да се изпълни това ново изискване за установяване. При все това изискването за връщане в държавата членка на установяване следва да не изисква провеждането на определен брой превози в държавата членка на установяване или по друг начин да ограничава възможността за предоставяне на услуги от страна на превозвачите в рамките на вътрешния пазар. Доколкото достъпът до професията автомобилен превозвач зависи от добрата репутация на съответното предприятие, са необходими пояснения по отношение на лицата, чието поведение трябва да бъде взето предвид, административните процедури, които трябва да бъдат следвани, и сроковете във връзка с възстановяването на правата, когато ръководителят на транспортната дейност е загубил добра репутация.

Националните компетентни органи са имали затруднения при определяне на документите, които предприятията могат да подават с цел доказване на финансовата им стабилност. Правилата относно доказателствата, необходими за доказване на финансовата стабилност, следва да бъдат изяснени.

Информацията за превозвачите, съдържаща се в националните електронни регистри, следва да бъде възможно най-пълна и актуална, за да позволява на националните органи, отговарящи за прилагането на съответните правила, да разполагат с достатъчно данни за разследваните превозвачи. По-специално, информацията относно регистрационния номер на превозните средства на разположение на превозвачите и класифицирането на риска на превозвачите следва да позволят по-добро национално и трансгранично прилагане на разпоредбите на регламенти (ЕО) № 1071/2009 и (ЕО) № 1072/2009. Поради това правилата относно националния електронен регистър следва да бъдат съответно изменени.

За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да приема, наред с другото, техническите процедури за електронна справка в националните електронни регистри на другите държави членки. Това може да включва процедури, които са необходими, за да се гарантира, че компетентните органи имат достъп по време на проверките на пътя до хармонизираното класифициране на риска на дадено предприятие съгласно член 9 от Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

Правилата за вътрешен превоз, извършван временно в дадена приемаща държава членка от превозвачи, установени извън съответната държава членка („каботаж“), следва да бъдат ясни, прости и лесни за прилагане, като същевременно следва да се запази степента на либерализация, постигната досега.

Каботажните превози следва да спомогнат за увеличаване на коефициента на натоварване на тежкотоварните превозни средства и намаляване на празните курсове и следва да бъдат разрешени, при условие че не се извършват по начин, който създава постоянна или продължителна дейност в рамките на съответната държава членка. За да се гарантира, че каботажните превози не се извършват по начин, който създава постоянна или продължителна дейност, на превозвачите следва да не се разрешава да извършват каботажни превози в същата държава членка в рамките на известно време след края на даден период каботажни превози.

Транспортните предприятия са адресатите на правилата за международните превози и съответно подлежат на последствията от извършените от тях нарушения. Същевременно, за да се избегнат злоупотреби от страна на предприятията, които договарят транспортни услуги от автомобилни превозвачи на товари, държавите членки следва също така да установят ясни и предвидими правила относно санкциите за изпращачите, спедиторите, изпълнителите и подизпълнителите, в случаите когато им е известно, или в контекста на всички имащи отношение обстоятелства е трябвало да им бъде известно, че при предоставянето на възложените от тях транспортни услуги се нарушават разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1072/2009.

Проблем 3: Не са въведени в националното законодателство изискванията на Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 15.07.2020 г. за определяне на специфичните правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012 (Директива (ЕС) 2020/1057).

За създаването на безопасен, ефикасен и социално отговорен сектор на автомобилния транспорт е необходимо да се гарантират, от една страна, адекватни условия на труд и социална закрила за водачите, а от друга страна — подходящи условия за стопанска дейност на автомобилните превозвачи („превозвачи“) и за лоялна конкуренция между тях. Предвид високата степен на мобилност на работната сила в сектора на автомобилния транспорт са необходими специфични за сектора правила, за да се осигури баланс между свободното предоставяне на трансгранични услуги за превозвачите, свободното движение на стоки, адекватните условия на труд и социалната закрила на водачите.

С оглед на високата степен на мобилност на услугите за автомобилен превоз се изисква особено внимание, за да се гарантира, че водачите се ползват от полагащите им се права и че превозвачите, повечето от които са малки предприятия, не се сблъскват с непропорционални административни пречки или дискриминационни проверки, които неоправдано ограничават тяхната свобода да предоставят трансгранични услуги. Поради същата причина всички национални правила, прилагани за автомобилния превоз, трябва да бъдат пропорционални и обосновани, като се отчита, че е необходимо да се гарантират адекватни условия на труд и социална закрила за водачите и да се улесни упражняването на правото на предоставяне на услуги в автомобилния транспорт, основани на лоялна конкуренция между националните и чуждестранните превозвачи.

Балансът между подобряването на социалните условия и условията на труд за водачите и улесненото упражняване на правото на предоставяне на услуги в автомобилния транспорт, основани на лоялна конкуренция между националните и чуждестранните превозвачи, е от решаващо значение за гладкото функциониране на вътрешния пазар.

В резултат на оценка на ефективността и ефикасността на действащото социално законодателство на Съюза в сектора на автомобилния транспорт бяха установени някои „вратички“ в съществуващите разпоредби и недостатъци в тяхното изпълнение, например като тези по отношение на използването на дружества от типа „пощенска кутия“. Освен това съществуват редица несъответствия между държавите членки в тълкуването, прилагането и изпълнението на посочените разпоредби, което създава голяма административна тежест за водачите и превозвачите. Това поражда правна несигурност, което оказва неблагоприятно въздействие върху условията на труд и социалните условия за водачите и условията на лоялна конкуренция на превозвачите в сектора.

За да се гарантира правилното прилагане на Директива 96/71/ЕО (4) и Директива 2014/67/ЕС (5) на Европейския парламент и на Съвета, следва да се засилят проверките и да се укрепи сътрудничеството на равнището на Съюза за борба с измамите, свързани с командироването на водачи.

Като се има предвид силно мобилният характер на транспортния сектор, водачите по принцип не се командирова в друга държава членка по договори за услуги за дълъг период от време, какъвто понякога е случаят в други сектори. Поради това следва да се изясни при какви обстоятелства правилата относно дългосрочното командироване в Директива 96/71/ЕО не се прилагат за такива водачи.

Балансираните специфични за сектора правила за командироване следва да се основават на наличието на достатъчна връзка между водача и предоставяната услуга, и територията на приемащата държава членка. За да се улесни прилагането на правилата, следва да се прави разграничение между различните видове превози в зависимост от степента на връзката с територията на приемащата държава членка.

Превозвачи от Съюза са изправени пред нарастваща конкуренция от страна на превозвачи, установени в трети държави. Поради това е изключително важно да се гарантира, че превозвачите от Съюза не са обект на дискриминация. В съответствие с член 1, параграф 4 от Директива 96/71/ЕО предприятията, установени в държава, която не е членка, не трябва да бъдат третираны по-благоприятно, отколкото предприятията, установени в държава членка. Този принцип следва да се прилага и по отношение на специфичните правила за командироването, предвидени в настоящата директива. По-специално, той следва да се прилага, когато превозвачи от трети държави извършват превози съгласно двустранни или многостранни споразумения за предоставяне на достъп до пазара на Съюза.

Затруднения възникват и при прилагането на правилата за командироване на работници, определени в Директива 96/71/ЕО, както и на правилата относно административните изисквания, предвидени в Директива 2014/67/ЕС, в силно мобилния сектор на автомобилния транспорт. Некоординираните национални мерки за прилагането и изпълнението на разпоредбите относно командироването на работници в сектора на автомобилния транспорт пораждат правна несигурност и голяма административна тежест за превозвачите от Съюза, които не пребивават в дадена държава членка. Това създава неоправдани ограничения на свободата за предоставяне на трансгранични услуги в автомобилния транспорт с отрицателни странични ефекти за заетостта и за конкурентоспособността на превозвачите. Поради това е необходима хармонизация на административните изисквания и на мерките за контрол. Това би предотвратило ненужни забавяния на превозвачите по време на път.

С оглед да се осигури ефективното и ефикасно изпълнение на специфичните за сектора правила относно командироването на работници и да се избегне непропорционална административна тежест за превозвачите от Съюза, които не пребивават в дадена държава членка, в сектора на автомобилния транспорт следва да бъдат установени специфични административни изисквания и мерки за контрол, като се използват пълноценно инструменти за контрол, като например цифровият тахограф. С цел да се следи спазването на задълженията, предвидени в настоящата директива и в Директива 96/71/ЕО, и същевременно да се намали сложността на посочената задача, на държавите членки следва да се разреши да налагат на превозвачите само административните изисквания и мерки за контрол, посочени в настоящата директива, които са адаптирани към сектора на автомобилния транспорт.

Административната тежест и задачите по управление на документите за водачите следва да бъдат разумни. Поради това, докато някои документи следва да са на разположение в превозното средство за проверки на пътя, други документи следва да се предоставят чрез публичния интерфейс, свързан с Информационната система за вътрешния пазар („ИСВП“), установена с Регламент (ЕС) № 1024/2012 на Европейския парламент и на Съвета, от превозвачите и, когато е необходимо, от компетентните органи на държавата членка на установяване на оператора.

Компетентните органи следва да използват рамката за взаимопомощ между държавите членки, посочена в Директива 2014/67/ЕС.

За да се улесни контролът на спазването на правилата за командироване, предвидени в настоящата директива, превозвачите следва да представят декларация за командироване на компетентните органи на държавите членки, в които командирова водачи.

Адекватното, ефективно и последователно изпълнение на правилата относно работното време и почивките е от решаващо значение за подобряването на безопасността на движението по пътищата, за защитата на условията на труд на водачите и за предотвратяването на нарушения на конкуренцията вследствие на неспазването. Поради това е желателно съществуващите еднакви изисквания за изпълнение, посочени в Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, да се разширят, така че да включат и контрола за спазването на разпоредбите за работното време, посочени в Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

Проверките на пътя следва да се извършват ефикасно и бързо с цел да бъдат приключени във възможно най-кратък срок и с възможно най-малко забавяне за водача. Следва да се направи ясно разграничение между задълженията на превозвачите и задълженията на водачите.

Сътрудничеството между правоприлагащите органи на държавите членки следва да бъде допълнително насърчавано чрез съгласувани проверки, които държавите членки следва да се стремят да разширят, така че да обхващат проверките в помещенията. Европейският орган по труда, чийто обхват на дейностите, както е посочено в член 1, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/1149 на Европейския парламент и на Съвета (14) включва Директива 2006/22/ЕО, може да играе важна роля за подпомагането на държавите членки, извършващи съгласувани проверки и би могъл да подкрепя усилията за образование и обучение.

Административното сътрудничество между държавите членки по отношение на прилагането на социалните правила в сектора на автомобилния транспорт се оказва недостатъчно, поради което трансграничното правоприлагане е по-трудно, неефикасно и несъгласувано. Ето защо е необходимо да се установи рамка за ефективна комуникация и взаимопомощ, включително обмен на данни относно нарушенията и информация за добрите практики в областта на правоприлагането.

С оглед на насърчаване на ефективното административно сътрудничество и ефективния обмен на информация, Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета (15) изисква от държавите членки да свържат националните си електронни регистри („НЕР“) чрез системата на Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози („ERRU“). Информацията, достъпна чрез тази система при проверките на пътя, следва да бъде разширена.

За подобряване на ефективността, ефикасността и съгласуваността на изпълнението е желателно да се развиват характеристиките и да се разшири използването на съществуващите национални системи за класифициране на риска. Достъпът до данните, съдържащи се в системите за класифициране на риска, би дал възможност на компетентните контролни органи на съответните държави членки за по-целенасочени проверки на превозвачи, които не спазват правилата. Обща формула за оценка на степента на риска за даден превозвач следва да допринесе за по-справедливо третиране на превозвачите по време на проверките.

За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на Директива 2006/22/ЕО, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за увеличаване до 4 % на минималния процент на проверените от държавите членки изработени дни от водачите на превозни средства; за предоставяне на по-нататъшни пояснения по дефинициите на категориите статистически данни, които ще бъдат събирани; за определяне на орган, който активно да подпомага обмена на данни, опит и сведения между държавите членки; за установяване на обща формула за изчисляване и класифициране на степента на риска на дадено предприятие; за установяване на насоки за най-добрите практики на изпълнение; за установяване на общ подход за регистрирането и контрола на периодите на друга работа и за регистрирането и контрола на периодите от поне една седмица, през които водачът отсъства от превозното средство и не е в състояние да извършва каквито и да било дейности с посоченото превозно средство; и за насърчаване на общ подход към прилагането

на настоящата директива, за окуражаване на съгласуван подход между изпълнителните власти и хармонизирано интерпретиране на Регламент (ЕО) № 561/2006 между изпълнителните власти и за подпомагане на диалога между транспортния сектор и изпълнителните власти. По-специално, когато приема актове за изпълнение за разработването на обща формула за изчисляване и класифициране на степента на риска на предприятие, Комисията следва да гарантира еднаквото третиране на предприятията, когато взема предвид критериите, посочени в настоящата директива. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011.

Със Закона за автомобилните превози са възложени компетенции на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за осъществяване на контрола по прилагането на закона при извършването на превози на пътници и товари с моторни превозни средства с българска или чуждестранна регистрация. Необходимо е да се въведат санкции, приложими при нарушения на Регламент (ЕС) 2020/1054, Регламент (ЕО) № 561/2006 и на Регламент (ЕС) № 165/2014, които да бъдат ефективни и съразмерни на тежестта на нарушенията, както и възпиращи и недискриминационни. Също така е необходимо да се въведат санкции за превозвачите във връзка с организацията на работата на водачите по такъв начин, че те имат възможността да се върнат в експлоатационния център на работодателя, където са нормално базирани и където започва седмичната им почивка, в държавата членка на установяване на работодателя или на мястото си на пребиваване в рамките на всеки период от четири последователни седмици, за да ползват поне една нормална седмична почивка или една седмична почивка от повече от 45 часа, като компенсация за намалена седмична почивка.

Понастоящем правилата за достъп до професията автомобилен превозвач не се прилагат за предприятия, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства или състав от пътни превозни средства с допустима максимална маса до 3,5 тона. Броят на тези предприятия, които извършват както вътрешни, така и международни превози, нараства. За да се избегнат евентуални празноти и за да се сближат условията за конкуренция между всички превозвачи, е приет Регламент (ЕС) 2020/1055. Изискванията за достъп до професията стават задължителни за превозвачи, използващи моторни превозни средства или състави от пътни превозни средства, извършващи международни превози, които са предназначени изключително за превоз на товари и с допустима максимална маса над 2,5 тона. Регламент (ЕС) 2020/1055 изисква информацията за превозвачите, съдържаща се в националните регистри да бъде възможно най-пълна и актуална, с оглед ефективното упражняване на контрол от страна на компетентните органи, по-специално, информацията относно регистрационния номер на превозните средства и класифициране на риска за предприятия, поради което е необходимо актуализиране на съдържанието на регистъра, който Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ води за лицензите на Общността и лицензите за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България.

С директивата се установяват специфични правила по отношение на командироването в рамките на предоставяне на услуги на водачи в сектора на автомобилния транспорт на територията на друга държава - членка на Европейския съюз, държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство и във връзка с административните изисквания и мерките за контрол относно командироването на тези водачи. Предвид високата степен на мобилност на работната сила в сектора на автомобилния транспорт са необходими специфични правила, за да се осигури баланс между свободното предоставяне на трансгранични услуги за превозвачите, свободното движение на стоки, адекватните условия на труд и социалната закрила на водачите.

Проблем 4: Не са въведени в националното законодателство изискванията на Директива (ЕС) 2022/738 на Европейския парламент и на Съвета от 6 април 2022 година за изменение на Директива 2006/1/ЕО относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари (Директива (ЕС) 2022/738).

Проблем 5: Установени са техническа грешка и пропуски в Закона за автомобилните превози, касаещи въведената със Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, обн. ДВ, бр. 60 от 7.07.2020 г., в сила от 7.07.2020 г., четвърти вид утвърдена транспортна схема – междуобластната.

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.).

Проблемите не могат да се решат в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждането на нови технологични възможности, тъй като следва да бъдат определени санкции, относими към конкретните норми, да бъдат определени специфични правила за командироването на водачи и да се регламентира възможност за превозвачите използването на наето превозно средство, ако превозното средство е регистрирано или пуснато в движение в съответствие с правото на друга държава членка на Европейския съюз.

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

На първо място, действащата нормативна рамка, не позволява решаване на проблема, тъй като липсват конкретни санкционни норми в съответствие с европейското законодателство след влизане в сила на Регламент (ЕС) 2020/1054 на европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи“ и Регламент (ЕС) 2020/1055 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт.

Директива 2020/1057/ЕС определя специфични правила във връзка с командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт, които следва да бъдат изрично въведени в българското законодателство чрез Закона за автомобилните превози.

Действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема, тъй като в нея не са въведени изисквания на Директива (ЕС) 2022/738, която предвижда възможност за предприятията за автомобилни превози на товари да могат да използват превозни средства, наети в която и да било държава членка, а не само в държавата членка, където са установени, ако превозното средство е регистрирано или пуснато в движение в съответствие с приложимото право, изисквания за безопасност и други задължителни стандарти на дадената държава членка.

В действащата разпоредба на чл. 17, ал. 1 (Изм. – ДВ, бр. 60 от 2020 г., в сила от 7.07.202 г.) от Закона за автомобилните превози междуобластната транспортна схема е записана в множествено число, а съгласно разпоредбата на чл. 17, ал. 9 (Нова – ДВ, бр. 60 от 2020 г., в сила от 7.07.202 г.) от Закона за автомобилните превози междуобластната транспортна схема включва автобусните линии, свързващи населени места от две съседни области, с изключение на двата областни центъра, и се утвърждава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Пропуснато е след въвеждането на междуобластната транспортна схема, тя да се включи в разпоредбите на чл. 2, ал. 5, т. 2, чл. 19, ал. 7 и § 1, т. 49 от Допълнителните разпоредби на Закона за автомобилните превози.

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

За решаването на проблеми 1-4 е необходимо да бъдат извършени промени в Закона за автомобилните превози, произтичащи от правото на Европейския съюз - Регламент (ЕС) 2020/1054, Регламент (ЕС) 2020/1055, Директива (ЕС) 2020/1057 и Директива (ЕС) 2022/738.

За решаването на проблеми 5 е необходимо да бъдат извършени промени в Закона за автомобилните превози, които не произтичат от правото на Европейския съюз.

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, както и анализ за изпълнението на политиката.

2. Цели:

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози има за цел да предвиди мерки на национално ниво за прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1054 и на Регламент (ЕС) 2020/1055, както и въвеждането в националното законодателство на изискванията на Директива (ЕС) 2020/1057 и Директива (ЕС) 2022/738.

Установяване на конкретни санкционни норми в съответствие с европейското законодателство след влизане в сила на Регламент (ЕС) 2020/1054, като основната цел е подобряване на безопасността на движението по пътищата и транспортните предприятия да се насърчават да възприемат култура на безопасност, която да се спазва на всички равнища. По-специално, за да се избегнат нарушения на правилата за управление и почивка или нарушения, които застрашават безопасността на движението по пътищата, не следва да се разрешава обвързването на заплащането, основаващо се на постигнати резултати, с времето, необходимо за превоза на пътници до тяхното местоназначение или за доставката на товари.

Една от основните цели е противодействие на т.нар. „пощенски кутии“ и осигуряване на лоялна конкуренция и равнопоставени условия на вътрешния пазар в сектора на автомобилния транспорт. В тази връзка е необходимо да се гарантира, че автомобилните превозвачи, установени в дадена държава членка, имат действително и трайно присъствие в тази държава членка и осъществяват транспортната си дейност оттам.

Друга цел на законопроекта е създаването на безопасен, ефикасен и социално отговорен сектор на автомобилния транспорт, като се гарантират, от една страна, адекватни условия на труд и социална закрила за водачите, а от друга страна — подходящи условия за стопанска дейност на автомобилните превозвачи („превозвачи“) и за лоялна конкуренция между тях.

Една от целите е да се коригира техническа грешка и да се отстранят пропуски в Закона за автомобилните превози, касаещи въведената със Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, обн. ДВ, бр. 60 от 7.07.2020 г., в сила от 7.07.2020 г., междуобластна транспортна схема.

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. Водачи, извършващи международни автомобилни превози на пътници и товари - 211 019 бр.

2. Транспортни предприятия, притежаващи лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България и лиценз за извършване на международен превоз на пътници или товари – лиценз на Общността - 17 891 бр.
3. Министерство на транспорта и съобщенията;
4. Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“;
5. Изпълнителна агенция „Главна инспекция по труда“;
6. Национална агенция за приходите;
7. Браншовите организации на превозвачите на пътници и товари;
8. Областни администрации – 28 бр.
9. Общини – 265 бр.

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 оказват 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:

Вариант 1 „Без действие“:

Описание:

Проблем 1:

Не се постига съответствие на национално ниво за прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1054.

Няма да бъдат установени конкретни санкционни норми в съответствие с европейското законодателство по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки и по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи, по отношение на санкциите за изпращачите и превозвачите за нарушаване на изискванията на глави II и III от Регламент (ЕО) № 1072/2009.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се идентифицират.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Ограничаване на социалния напредък и няма да се наблюдава подобряване на пътната безопасност. Не се осигурява баланс между свободното предоставяне на трансгранични услуги за превозвачите, свободното движение на пътници и стоки.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия: Не се идентифицира.

Административна тежест: Не се идентифицира.

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 1 „Без действие“:

Описание:

Проблем 2:

Не се постига съответствие на национално ниво за прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1055.

Няма да се установят единни правила за осъществяване професията автомобилен превозвач.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се идентифицират.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Ограничаване на социалния напредък и няма да се установят единни правила за осъществяване професията автомобилен превозвач. Не се осигурява баланс между свободното предоставяне на трансгранични услуги за превозвачите и свободното движение на пътници и стоки.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия: Не се идентифицира.

Административна тежест: Не се идентифицира.

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 1 „Без действие“:

Описание:

Проблем 3:

Не се въвеждат изискванията на Директива (ЕС) 2020/1057.

Няма бъдат въведени адекватни условия на труд и социална закрила за водачите и подходящи условия за стопанска дейност на автомобилните превозвачи и за лоялна конкуренция между тях.

Не се осигурява баланс между свободното предоставяне на трансгранични услуги за превозвачите, свободното движение на пътници и стоки, адекватните условия на труд и социалната закрила на водачите.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се идентифицират.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Ограничаване на социалния напредък и няма да се наблюдава подобряване на пътната безопасност. Не се осигурява баланс между свободното предоставяне на трансгранични услуги за

превозвачите, свободното движение на пътници и стоки, адекватните условия на труд и социалната закрила на водачите.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия: Не се идентифицира.

Административна тежест: Не се идентифицира.

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 1 „Без действие“:

Описание:

Проблем 4:

В националното ни законодателство няма да бъдат транспонирани разпоредбите на Директива (ЕС) 2022/738, които предвиждат възможност за предприятията за автомобилни превози на товари да могат да използват превозни средства, наети в която и да било държава членка, а не само в държавата членка, където са установени.

Стартираната процедура за нарушение № 2023/0192 във връзка с неуведомяване в срок на ЕК за мерките за пълно транспониране на Директива (ЕС) 2022/738 на Европейския парламент и на Съвета от 6 април 2022 година за изменение на Директива 2006/1/ЕО относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари (Директива (ЕС) 2022/738) ще продължи.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се идентифицират

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

На Република България ще бъде наложена санкция с оглед неизпълнение на задължението ѝ за окончателното транспониране на разпоредби на Директива (ЕС) 2022/738 и уведомяване на ЕК за това в срок.

На превозвачите, притежаващи лиценз на Общността за международни автомобилни превози на товари и лиценз за извършване на превоз на товари на територията на Република България – 17 891 бр. общо, няма да им бъде предоставена нормативна възможност и не биха могли да реагират при краткосрочни, сезонни или временни пикове в търсенето или да заменят неизправни или повредени превозни средства, като използват превозни средства, наети в която и да било държава членка, а не само в държавата членка, където са установени.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия: Не се идентифицира.

Административна тежест: Не се идентифицира.

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

Вариант 1 „Без действие“:

Описание:**Проблем 5:**

Няма да бъде коригирана техническа грешка и отстранени пропуски в Закона за автомобилните превози, касаещи въведената със Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, обн. ДВ, бр. 60 от 7.07.2020 г., в сила от 7.07.2020 г., междуобластна транспортна схема.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се идентифицират

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се идентифицират, но междуобластната транспортна схема – 858 броя маршрутни разписания по автобусни линии към момента, ще продължава да не бъде част от разпоредбите на чл. 2, ал. 5, т. 2, чл. 19, ал. 7 от Закона за автомобилните превози и § 1, т. 49 от Допълнителните разпоредби на Закона за автомобилните превози, при положение че автобусните линии от междуобластната транспортна схема и маршрутните разписания по тях, преди въвеждането на посочената схема, бяха част от републиканската транспортна схема и следва да бъдат включени в посочените разпоредби. При този вариант на действие съгласно разпоредбата на чл. 19, ал. 7 кметовете на общини не са длъжни да предоставят информация относно възлагането и при промяна в обстоятелствата по възлагането за маршрутни разписания по автобусни линии от междуобластната транспортна схема, които към момента са посочения по-горе брой, а само за разписанията по линиите от областните и републиканската транспортни схеми.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия: Не се идентифицира.

Административна тежест: Не се идентифицира.

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 проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози:**Описание:****Проблем 1:**

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози ще насърчи социалният напредък и ще подобри пътната безопасност, чрез установяването на единна система за санкции.

Правилата относно времето за управление, почивките в работно и извънработно време по отношение на водачите, извършващи автомобилен превоз на товари и пътници са определени в Регламент (ЕО № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета. С Регламент 2020/1054 се въвеждат изменения в чл. 8 от Регламент 561/2006

отнасящи се до времената за управление и почивка. Изпълнението на Регламент 2020/1054 е осигурено в чл. 78, ал. 1, т. 1 от Закона за автомобилните превози.

Предвидените нови санкции са ефективни и съразмерни на тежестта на нарушенията, както и възпиращи и недискриминационни. Методът и критериите, избрани за оценка на тяхната пропорционалност също така са основани на социалния и икономически стандарт в Република България. С предвидените санкции се очаква да се насърчи социалния напредък и да се подобри пътната безопасност.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

С предложения проект ще се насърчи социалния напредък и ще се подобри пътната безопасност, като се установи единна система за санкции.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се наблюдават отрицателни въздействия

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

С приемане на предлаганите промени се очаква положително въздействие върху малките и средни предприятия, като се цели подобряване на пътната безопасност и насърчаване на социалния напредък. Други промени са насочени към ограничаване на нелоялните практики и стимулиране на бизнеса да работи в законоустановени норми.

Административна тежест:

Не се идентифицира.

(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.)

Описание

Проблем 2:

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози ще насърчи социалният напредък и ще подобри пътната безопасност, чрез установяването на единни правила за осъществяване на професията автомобилен превозвач.

Правилата за достъп до професията автомобилен превозвач не се прилагаха за предприятия, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние ненадвишаваща 3,5 тона или състави от превозни средства, които не превишават това ограничение. Броят на тези предприятия, които извършват както вътрешни, така и международни превози, нараства. За да се избегнат евентуални празноти и за да се осигури минимално равнище на професионализация на сектора, работещ с моторни превозни средства, предназначени изключително за превоз на товари и които са с допустима максимална маса в натоварено състояние ненадвишаваща 3,5 тона, посредством

обща правила и по този начин да се сближат условията за конкуренция между всички превозвачи, Закона за автомобилните превози следва да бъде изменен. Изискванията за достъп до професията следва да станат задължителни за превозвачи, използващи моторни превозни средства или състави от превозни средства, извършващи международни превози, които са предназначени изключително за превоз на товари и с допустима максимална маса в натоварено състояние надвишаваща 2,5 тона и ненадвишаваща 3,5 тона, занимаващи се с международни превози.

Информацията за превозвачите, съдържаща се в националните електронни регистри, следва да бъде възможно най-пълна и актуална, за да позволява на националните органи, отговарящи за прилагането на съответните правила, да разполагат с достатъчно данни за разследваните превозвачи. По-специално, информацията относно регистрационния номер на превозните средства на разположение на превозвачите и класифицирането на риска на превозвачите следва да позволят по-добро национално и трансгранично прилагане на разпоредбите на регламенти (ЕО) № 1071/2009 и (ЕО) № 1072/2009. Поради това правилата относно националния електронен регистър следва да бъдат съответно изменени.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

С предложението проект ще се насърчи социалния напредък и ще се подобри пътната безопасност, като се установят единни правила за осъществяване на професията автомобилен превозвач.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се наблюдават отрицателни въздействия

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

С приемане на предлаганите промени относно обществените превози на товари с превозни средства с допустима максимална маса над 2,5 тона се очаква положително въздействие върху малките и средни предприятия, като се цели регламентиране на осъществяваната от тях дейност и създаване на условия за развитие на тази дейност. Други промени са насочени към ограничаване на нелоялните практики и стимулиране на бизнеса да работи в законоустановени норми.

Административна тежест:

Административната тежест ще се увеличи за превозвачите.

(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.)

Описание

Проблем 3:

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози ще осигурят адекватни условия на труд и социална закрила за водачите и подходящи условия за стопанска дейност на автомобилните превозвачи и за лоялна конкуренция между тях.

С оглед на високата степен на мобилност на услугите за автомобилен превоз се гарантира, че водачите се ползват от полагащите им се права и че превозвачите, повечето от които са малки предприятия, не се сблъскват с непропорционални административни пречки или дискриминационни проверки, които неоправдано ограничават тяхната свобода да предоставят трансгранични услуги.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

С предложения проект ще се осигурят адекватни условия на труд и социална закрила за водачите и подходящи условия за стопанска дейност на автомобилните превозвачи и за лоялна конкуренция между тях.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се наблюдават отрицателни въздействия

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

С приемане на предлаганите промени относно установяването на специфични правила по отношение на командироването в рамките на предоставяне на услуги на водачи в сектора на автомобилния транспорт на територията на друга държава - членка на Европейския съюз, държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство или на Конфедерация Швейцария и на административните изисквания и мерките за контрол относно командироването на тези водачи ще се осигурят адекватни условия на труд и социална закрила за водачите и подходящи условия за стопанска дейност на автомобилните превозвачи и за лоялна конкуренция между тях.

Административна тежест:

Административната тежест ще се увеличи за превозвачите.

(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)

Описание

Проблем 4:

В националното ни законодателство ще бъдат окончателно транспонирани разпоредбите на Директива (ЕС) 2022/738, която дава възможност на превозвач, който извършва автомобилен превоз на товари да може да използва наети моторни превозни средства за превоз на товари, регистрирани или пуснати в движение в друга държава членка на Европейския съюз, ако превозното средство е регистрирано или пуснато в движение в съответствие с приложимото право, изисквания за безопасност и други задължителни стандарти на дадената държава членка.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Стартираната процедура за нарушение № 2023/0192 във връзка с неуведомяване в срок на ЕК за мерките за пълно транспониране на Директива (ЕС) 2022/738 на Европейския парламент и на Съвета от 6 април 2022 година за изменение на Директива 2006/1/ЕО относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари (Директива (ЕС) 2022/738) ще бъде прекратена.

На Република България няма да бъде наложена санкция с оглед изпълнение на задължението ѝ за окончателното транспониране на разпоредби на Директива (ЕС) 2022/738 и уведомяване на ЕК за това в срок.

Предвидената нормативна възможност би помогнала на превозвачите, притежаващи лиценз на Общността за международни автомобилни превози на товари и лиценз за извършване на превоз на товари на територията на Република България – 17 704 бр. общо, по-специално, да реагират при краткосрочни, сезонни или временни пикове в търсенето или да заменят неизправни или повредени превозни средства, като същевременно се гарантира спазването на необходимите изисквания за безопасност и се гарантират подходящи условия на труд за водачите.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия: Не се идентифицират

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия: Не се идентифицират

.....

Административна тежест: Не се идентифицира

.....

(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)

Описание

Проблем 5:

Коригиране на техническа грешка и отстраняване на пропуски в Закона за автомобилните превози, касаещи въведената със Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, обн., ДВ, бр. 60 от 7.07.2020 г., в сила от 7.07.2020 г., междуобластна транспортна схема.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се идентифицират, но междуобластната транспортна схема – 949 броя маршрутни разписания по автобусни линии към момента, ще бъде част от разпоредбите на чл. 2, ал. 5, т. 2, чл. 19, ал. 7 от Закона за автомобилните превози и § 1, т. 49 от Допълнителните разпоредби на Закона за автомобилните превози. Автобусните линии от междуобластната транспортна схема и маршрутните разписания по тях, преди въвеждането на посочената схема, бяха част от републиканската транспортна схема и следва да са част от посочените разпоредби. При този вариант на действие ще бъде отстранен съществуващия пропуск в разпоредбата на чл. 19, ал. 7 и кметовете на общини – 265 бр., ще са длъжни да предоставят информация относно възлагането и при промяна в обстоятелствата по възлагането за маршрутни разписания по автобусни линии от междуобластната транспортна схема, а не само за разписанията по линиите от областните и републиканската транспортни схеми.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия: Не се идентифицират

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия: Не се идентифицират

.....

Административна тежест: Не се идентифицира

.....

(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 проблеми 1-5:

		Вариант „Без действие“	Вариант 1	Вариант 2	Вариант n
Ефективност	Цел 1: „Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози“	3		1	
Ефикасност	Цел 1: „Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози“	3		1	
Съгласуваност	Цел 1: „Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози“	3		1	

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 проблеми 1-5: Вариант 2 „Приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози“ е препоръчителен вариант на действие спрямо решаването на посочените проблеми. Вариант 2 се отличава с най-висока степен на ефективност, ефикасност и съгласуваност, с оглед на заинтересованите страни.

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

Прилагането на вариант 2 Приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози ще доведе до промяна в административната тежест.

Очаквано ще се увеличи броят на издаваните лицензи на Общността за превоз на товари и на заверените копия към тях, тъй като се предвижда въвеждане на лицензионен режим за обществените превози на товари с превозни средства с допустима максимална маса над 2,5 тона. Тъй като изискванията за притежаване на лиценз за обществен превоз на товари на територията на Република България са приравнени с тези за притежаване на лиценз на Общността ще се увеличи и броят на издаваните лицензи за обществен превоз на товари на територията на Република България и удостоверения към тях. Съгласно Тарифа № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за издаване на лиценз на Общността на превозвач за извършване на превози на пътници или товари се събира такса 500 лв.

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)?

☒ Да

Засяга се съществуващия лицензионен режим за извършване на обществен превоз на товари, като изискванията за достъп до професията стават задължителни за превозвачи, използващи моторни превозни средства или състави от пътни превозни средства, извършващи международни превози, които са предназначени изключително за превоз на товари и с допустима максимална маса над 2,5 тона.

☐ 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 съотнесен с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант.

6.5. Потенциални рискове от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

Не са идентифицирани потенциални рискове от прилагането на вариант 2 „Приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози“.

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

В съответствие с чл. 26, ал. 2-4 от Закона за нормативните актове и в изпълнение на чл. 85 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация, проектът на постановление, докладът, съгласуваната частична предварителна оценка на въздействието на проекта на нормативен акт и становището на дирекция „Модернизация на администрацията“ в Администрацията на Министерския съвет ще бъдат публикувани на интернет страниците на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет за срок от 14 дни. По-краткият срок за обществено обсъждане на законопроекта е предвид това, че от страна на Европейската комисия са стартирани Процедура за нарушение № 2022/0196 за неизпълнение на задължението за уведомяване за всички мерки за транспониране в националното законодателство на Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012 и Процедура за нарушение № 2023/0192 във връзка с неуведомяване в срок на ЕК за мерките за пълно транспониране на Директива (ЕС) 2022/738 на Европейския парламент и на Съвета от 6 април 2022 година за изменение на Директива 2006/1/ЕО относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари. Също така, текстовете на проекта на закон, отнасящи се до проблеми 1-3, са били вече публикувани за обществено обсъждане в периода от 17.02.2022 г. до 03.03.2022 г. и от 14.10.2022 г. до 28.10.2022 г., а текстовете, отнасящи се до проблеми 4 и 5, са били публикувани за обществено обсъждане в периода от 08.1.2023 г. до 22.11.2023 г.

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

На 23 октомври 2020 г. българската страна подаде три жалби пред Съда на Европейския съюз за завеждане на дела по всеки един от законодателните актове от Пакета за мобилност I - Регламент (ЕС) 2020/1054, Регламент (ЕС) 2020/1055 и Директива (ЕС) 2020/1057. Заведени са дела C-543/20, C-544/20 и C-545/20 относно отмяната, частично или в цялост, на трите законодателни акта от Пакета за мобилност I.

На 04 октомври 2024 г. Съдът на Европейския съюз постанови по съединени дела C-541/20 - C-555/20 (съединени дела от Пакета за мобилност).

С постановеното решение, в частта, която се отнася до дело C-543/20 и дело C-544/20, **Съдът отхвърля жалбите.**

С постановеното решение, в частта, която се отнася до дело C-545/20, **Съдът отменя член 1, точка 3 от Регламент 2020/1055, доколкото въвежда параграф 1, буква б) в член 5 от Регламент № 1071/2009 и отхвърля жалбата в останалата ѝ част.**

Изисквания на Регламент (ЕС) 2020/1054:

Въвеждат се адекватни санкции за нарушенията на разпоредбите, обезпечаващи социалните политики, свързани с възможност за гъвкавост при определяне на графика на почивките на водачите, без да се акцентира в промяна на работното време, но с акцент върху компенсацията за намалените почивки.

Предвиждат се санкции за неспазване на изискванията на чл. 2, параграф 11, буква „в“ от Регламент (ЕС) 2020/1054, с който е изменен чл. 34, параграф 6 и 7 от Регламент (ЕС) 165/2014, относно водач на превозно средство, оборудвано с дигитален или аналогов тахограф, който не е въвел символа на страната, в която е започнал и завършил дневното време на управление, както и символа на държавата, в която влиза след преминаване на граница на държава членка, в началото на първото си спиране в тази държава.

Във връзка с проверките на пътя на документите, с които се регистрира времето на управление, прекъсванията и почивките на водача през текущия ден, и тези през предходните дни, се увеличава срока за съхранение на тези документи от 28 на 56 календарни дни.

Предвижда се санкция за особено тежко нарушение на водач, който управлява моторно превозно средство, оборудвано с тахограф и не използва тахографски лист или карта на водач всеки ден, през който управлява превозното средство, считано от момента на поемането му, съгласно изискванията на чл. 34, § 1, изр. 1 от Регламент (ЕС) № 165/2014.

Въвеждат се санкции за превозвачите във връзка с организацията на работата на водачите по такъв начин, че те да могат да се върнат в експлоатационния център на работодателя, където започва седмичната им почивка, в държавата членка на установяване на работодателя или да се върнат на мястото си на пребиваване в рамките на всеки период от четири последователни седмици, за да ползват поне една нормална седмична почивка или една седмична почивка от повече от 45 часа, като компенсация за намалена седмична почивка.

Изисквания на Регламент (ЕС) 2020/1055:

Изискванията за достъп до професията стават задължителни за превозвачи, използващи моторни превозни средства или състави от пътни превозни средства, извършващи международни превози, които са предназначени изключително за превоз на товари и с допустима максимална маса над 2,5 тона.

Въвежда се изключение от изискването за притежаване на лиценз за извършването на превози на пътници с нетърговска цел или на превози от предприятия, чиято основна дейност не е тази на автомобилен превозвач на пътници.

Регламент (ЕС) 2020/1055 изисква информацията за превозвачите, съдържаща се в националните регистри да бъде възможно най-пълна и актуална, с оглед ефективното упражняване на контрол от страна на компетентните органи, по-специално, информацията относно регистрационния номер на превозните средства и класифициране на риска за предприятията.

Предлага се за издаване на лиценз на Общността, лицата да нямат непогасени и изискуеми публични задължения, да не са в производство по несъстоятелност или обявени в ликвидация.

Изисквания на Директива (ЕС) 2020/1057:

С изискванията на директивата се установяват специфични правила по отношение на командироването в рамките на предоставяне на услуги на водачи в сектора на автомобилния транспорт на територията на друга държава - членка на Европейския съюз, държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство или на Конфедерация Швейцария и на административните изисквания и мерките за контрол относно командироването на тези водачи.

Въвежда се задължение за превозвача да гарантира, че водачът има на хартиен носител или в електронна форма на свое разположение, и задължение за водача да съхранява и предоставя при поискване по време на проверка на пътя: копие от декларацията за командироване, подадена чрез Информационната система за вътрешния пазар („ИСВП“); доказателство за превозите, извършвани в приемащата държава членка, като например електронна товарителница (e-CMR), или доказателство, посочено в член 8, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета; тахографските записи и по-специално символите на държавите членки, посетени от водача при извършването на международен автомобилен превоз или каботажен превоз, в съответствие с изискванията за регистриране и поддържане на регистри съгласно Регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕО) № 165/2014.

Въвежда се задължение за превозвача да изпрати чрез публичния интерфейс, свързан с ИСВП, след изтичане на срока на командироването, по пряко искане на компетентните органи на държавите членки, в които е извършено командироването, копия от доказателството за превозите, извършвани в приемащата държава членка, като например електронна товарителница (e-CMR), или доказателството, посочено в член 8, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета и копия от тахографските записи и по-специално символите на държавите членки, посетени от водача при извършването на международен автомобилен превоз или каботажен превоз, в съответствие с изискванията за регистриране и поддържане на регистри съгласно регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕО) № 165/2014, както и документацията за възнаграждението на водача, отнасяща се за периода на командироването, трудовия договор или равностоен документ по смисъла на чл. 3 от Директива 91/533/ЕИО на Съвета, отчетите за отработените часове на водачите и документите, удостоверяващи плащането.

Изисквания на Директива (ЕС) 2022/738:

Директивата предвижда възможност за предприятия за автомобилни превози на товари да могат да използват превозни средства, наети в която и да било държава членка, а не само в държавата членка, където са установени, ако превозното средство е регистрирано или пуснато в движение в съответствие с приложимото право, изисквания за безопасност и други задължителни стандарти на дадената държава членка.

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:

.....
.....

11. Информационни източници:

- Регистър „Лицензи“:

<https://rta.government.bg/upload/11293/mt.htm>

<https://rta.government.bg/upload/11294/mp.htm>

<https://rta.government.bg/upload/11295/it.htm>

<https://rta.government.bg/upload/11296/ip.htm>

- Маршрутни разписания от републиканската и междуобластната транспортни схеми:

<https://rta.government.bg/bg/archive с otrts>

- Система за издаване на карти за квалификация на водачи и регистър на картите за квалификация на водача на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.

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:

1. Дамян Войновски – изпълнителен директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“

Дата: 25.11.2024

Подпис:

