

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: Слав Монов – изпълнителен директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“	Телефон и ел. поща: 02/930 88 40 smonov@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: С предлаганите промени в проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози се предвижда засилване на контрола с оглед недопускането на движение по пътищата, отворени за обществено ползване, на пътни превозни средства, чиито натоварвания надвишават максималната маса, съгласно наредбата по чл. 139 от ЗДвП. Надвишаването на допустимата максимална маса на превозното средство води до неговата влошена управляемост, намалена стабилност (поради променения център на тежестта), удължен спирачен път (дори при изправни спирачки, по-голямата маса изисква по-голямо спирачно усилие), повишен риск от спукването на гума, а оттам до загубата на контрол върху превозното средство. Предвид изложеното, управлението на пътно превозно средство, чието натоварване надвишава максималната маса, съгласно наредбата по чл. 139 от ЗДвП, представлява не само нарушение на правилата за движение по пътищата, но създава пряк и непосредствен риск за безопасността на движението по пътищата и възникването на пътнотранспортни произшествия с тежки последици. След направен анализ на установени административни нарушения свързани с управлението на пътно превозно средство, чието натоварване надвишава максималната маса, съгласно наредбата по чл. 139 от ЗДвП се установи следното: за 2023 г. са констатирани 30 случая, като са съставени 30 бр. актове за установени административни нарушения, издадени са 23 бр. наказателни постановления (от тях 3 бр. са обжалвани и са в съдебна фаза, 3 бр. са отменени и 17 бр. са влезли в сила). За 2024 г. са констатирани 45 случая, при които е установено, че товародателят или лицето, което извършва товаренето, са допуснали масата на натовареното пътно превозно средство да надвишава допустимата максимална маса, отразена в свидетелството му за регистрация. За констатираните нарушения са съставени 45 бр. актове за установени административни нарушения,	

издадени са 36 бр. наказателни постановления (от тях 10 бр. са обжалвани и са в съдебна фаза, 1 бр. е отменено и 25 бр. са влезли в сила).

Проблем 2: С предлаганите промени в проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози ще бъде осигурена по-голяма сигурност при изпращането на документи, съдържащи лични данни и ще бъде осъществяван по-добър контрол и отчетност, тъй като всички съобщения и документи ще се съхраняват на едно място в профила на съответното лице в системата с отбелязани дата и час на получаване и изпращане с възможност за преглед и използване на данните по всяко време. Ще бъде намалена административната тежест и няма да се налага заинтересованите лица да ходят до офиси, пощи или центрове за административно обслужване в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.

С предлаганите промени в проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози се добавят изисквания за изисквания за лицата чл. 7, ал. 2 – търговците, кандидатстващи за лиценз на Общността или за лиценз за превоз на пътници и товари на територията на Република България, чл. 7в, ал. 1 – търговците, юридическите лица с нестопанска цел, професионалните гимназии, професионалните колежи, средните училища с професионални паралелки и висшите училища, организиращи курсове за обучение на водачи, чл. 12, ал. 1 – търговците, извършващи таксиметров превоз на пътници, които притежават удостоверение за регистрация, както и водачите, извършващи превоз от името на регистриран търговец, включен в удостоверението за регистрация, чл. 14а, ал. 1 – търговците и юридическите лица с нестопанска цел, които организират курсове за обучение на водачи на МПС за извършване на превоз на опасни товари и/или на консултанти по безопасността на превоза на опасни товари, чл. 24а, ал. 2 – търговците, притежаващи разрешения за извършване на таксиметров превоз на пътници, чл. 24в, ал. 2 – превозвачите, общините, юридическите лица с нестопанска цел за общественополезна дейност и търговците, извършващи превоз със специални превозни средства на лица с увреждания, лица с намалена подвижност, болни или ранени лица, чл. 24г, ал. 1 – търговците, регистрирани по Търговския закон, които извършват превози с атракционна цел, и чл. 24е, ал. 1 – физическите и юридическите лица, регистрирани по Търговския закон или по Закона за юридическите лица с нестопанска цел, вписани в регистъра за извършване на пътна помощ и притежаващи поне едно собствено или наето превозно средство с българска регистрация, да бъдат регистрирани, в системата за сигурно електронно връчване (ССЕВ), като модул на Портала на електронното управление по смисъла на Закона за електронното управление. ССЕВ е важна стъпка към дигитализацията и улесняването на административната комуникация. Чрез ССЕВ всички заинтересовани лица ще могат да се получават документи по електронен път, без забава или риск от загуба. По този начин ще се осигури безплатен електронен обмен на съобщения и електронно връчване на документи, чрез посочен от лицата електронен адрес за връчване чрез системата за сигурно електронно връчване. Също така ще се гарантира протичането на административнонаказателното производство в най-кратки срокове, като съвременни технически начини за връчване на документи и книжа в производството и ще се осигури равнопоставеност между гражданите при ползване на услугата за целите на АПК. С предложените промени ще се постигне съответствие на Закона за автомобилните превози със Закона за електронното управление и ще бъде намалена административната тежест за гражданите и бизнеса.

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.).

Необходими са законодателни изменения за решаване на констатираните в т. 1 проблеми. Идентифицираният проблем не е възможно да бъде решен в рамките на съществуващото законодателство, чрез промяна на организацията на работа, с институционални мерки, а единствено чрез законодателни допълнения.

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

Действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема, тъй като не е регламентирана отговорността на лицата, които имат отношение към правилата за недопускането на движение по пътищата, отворени за обществено ползване, на пътни превозни средства, чиито натоварвания надвишават максималната маса, съгласно наредбата по чл. 139 от ЗДвП.

Действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема на дигитализацията и улесняването на административната комуникация. тъй като не е регламентиран процеса по безплатен електронен обмен на съобщения и електронно връчване на документи, чрез посочен от лицата електронен адрес за връчване чрез системата за сигурно електронно връчване.

Законодателните промени не произтичат от нормативни актове от по- висока степен или актове от правото на ЕС.

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

Няма задължителните действия, произтичащи от актове от правото на ЕС или от нормативни актове от по-висока степен, като транспониране на директиви или осигуряване на мерки по приложението на регламенти на ЕС.

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

Не са извършвани последващи оценки, както и анализ за изпълнението на политиката.

2. Цели:

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози цели ясното и точно определяне на отговорността на лицата, които имат отношение към дейностите по натоварване на превозните средства, а това са освен товародателите - търговци по смисъла на Търговския закон, но също така и лицата, извършващи измервания на ППС с предвидените за това измервателни уреди.

С проекта се цели въвеждането на конкретни санкционни норми, както и конкретизиране на отговорността на лицата, осъществяващи действия по натоварването на превозните средства, в конкретика – товародателите, като в това число следва да бъдат приобщени освен ЮЛ, така и лицата, извършващи измервания на МПС с предвидените за това измервателни уреди. Основната цел за приемане на предложените промени е подобряване на безопасността на движението по пътищата и насърчаване на транспортните предприятия да възприемат култура на безопасност, която да се спазва на всички равнища. С въвеждане на информационна система, която да придава в реално време информацията от измервателните уреди се цели преустановяване на нарушенията, както и по-ефективен контрол относно претоварването на превозните средства, тъй като неспазването на тези норми е предпоставка за настъпване на общественоопасни последици, застрашаващи живота и здравето на всички участници в движението.

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози цели да се осигури безплатен, защитен електронен обмен на съобщения и електронно връчване на документи, включително електронни административни актове по заявления за административни услуги чрез системата за сигурно електронно връчване. Ще бъде постигнато по-ефективно управление на документооборота, както и намаляване на разходите за хартия, пощенски и куриерски услуги и личен транспорт. Няма да се налага заинтересованите лица да ходят до офиси, пощи или центрове за административно обслужване в Изпълнителна агенция Автомобилна администрация“.

С предложените промени ще бъде осигурена по-голяма сигурност при изпращането на документи, съдържащи лични данни и ще бъде осъществяван по-добър контрол и отчетност, тъй

като всички съобщения и документи ще се съхраняват на едно място в профила на съответното лице в системата с отбелязани дата и час на получаване и изпращане с възможност за преглед и използване на данните по всяко време. Също така ще бъде улеснен контрола, архивирането и проследимостта на важни административни комуникации. Това защитава физическите и юридически лица и осигурява доказуемост при административни и съдебни спорове. *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. Превозвачи, притежаващи лиценз за обществен превоз на товари на територията на Република България – 2 954 бр.;
2. Превозвачи, притежаващи лицензи за обществен превоз на пътници на територията на Република България: 236 бр.
3. Превозвачи, притежаващи лицензи на Общността за международен автомобилен превоз на:
 - товари: 15022 бр.;
 - пътници: 1219 бр.
4. Търговци и юридически лица с нестопанска цел, от професионални гимназии, професионални колежи, средните общообразователни училища с професионални паралелки, както и висшите училища, които извършват обучение на водачи за придобиване на квалификация и за усъвършенстване на познанията им, лицата, които ги организират – 123 бр.;
5. Лица извършващи таксиметров превоз на пътници – 12 877 бр.;
6. Търговци и юридически лица с нестопанска цел, които провеждат курсове за обучение на водачи на моторни превозни средства за извършване на превоз на опасни товари и/или на консултанти по безопасността на превоза на опасни товари – 110 бр.;
7. Превозвачи, общини, юридически лица с нестопанска цел за общественополезна дейност и юридически лица, регистрирани като търговци по реда на Търговския закон, извършващи превоз със специални превозни средства на лица с увреждания, лица с намалена подвижност, болни и ранени лица;
8. Търговците, регистрирани по Търговския закон, които извършват превоз с атракционна цел - 10 бр.;
9. Физически или юридически лица, регистрирани по Търговския закон или по Закона за юридическите лица с нестопанска цел, които извършват пътна помощ – 1491 бр.;
10. Юридически и физически лица, собственици на зърнобазис, кариери и пристанищни терминали на територията на Република България;
11. Министерство на транспорта и съобщенията;
12. Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“;
13. Министерство на регионалното развитие и благоустройството;
14. Агенция „Пътна инфраструктура“;
15. Национална агенция за приходите;

Посочете всички потенциални заинтересовани страни/групи заинтересовани страни (в рамките на процеса по извършване на частичната предварителна частична оценка на въздействието и/или при обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове), върху които предложенията ще окажат пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи/общини и др.).

4. Варианти на действие. Анализ на въздействията:

4.1. По проблем 1:

Вариант 1 „Без действие“:

Описание:

Проблем 1:

Вариантът „Без действие“ се характеризира с непредприемането на никакви действия, които пряко да адресират дефинираният проблем.

При такъв вариант констатираният проблем ще продължи да съществува. Ще продължат да не се използват допълнителните възможности за оптимизиране на работата и ефективността на контрола с оглед недопускането на движение по пътищата, отворени за обществено ползване, на пътни превозни средства, чиито натоварвания надвишават максималната маса, съгласно наредбата по чл. 139 от ЗДвП.

Съгласно изискванията на чл. 139, ал. 1, т. 2 от ЗДвП - Движещите се по пътя пътни превозни средства трябва да бъдат с размери, маса и натоварване на ос, които не надвишават нормите, установени от министъра на регионалното развитие и благоустройството, и с товари, които не представляват опасност за участниците в движението.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани очаквани положителни икономически, социални или екологични въздействия вследствие на прилагането на този вариант.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

С приемането на този вариант за действие ще продължат да не се извършва качествен контрол и няма да се наблюдава подобряване на пътната безопасност.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия: Не са идентифицирани очаквани специфични въздействия.

Въздействия върху малките и средните предприятия: Не се отчитат.

Административна тежест: При този вариант административната тежест не се променя.

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:

Вариантът „Без действие“ се характеризира с непредприемането на никакви действия, които пряко да адресират дефинираният проблем.

При такъв вариант констатираният проблем ще продължи да съществува. Ще продължат да не се използват допълнителните възможности за оптимизиране на работата при архивирането и проследимостта на важни административни комуникации.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани очаквани положителни икономически, социални или екологични въздействия вследствие на прилагането на този вариант.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

С приемането на този вариант за действие ще продължат да не се извършва качествен контрол и няма да се наблюдава подобряване на пътната безопасност.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия: Не са идентифицирани очаквани специфични въздействия.

Въздействия върху малките и средните предприятия: Не се отчитат.

Административна тежест: При този вариант административната тежест не се променя.

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 подобри пътната безопасност, чрез установяването на единна система за санкции.

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.

С изменението на ал. 2 на чл. 56 ще се прецизира изрично вече въведеното с императивна норма задължение към лицето - товародател и лицето, което товари МПС, като се добавя и лицето, което извършва измерването, да не допускат масата на натовареното пътно превозно средство да надвишава максималната маса, съгласно наредбата по чл. 139 от ЗДвП. Въвеждането на солидарна отговорност между товародателя, лицето, което извършва товаренето и лицето, извършващо измерването ще обезпечи в пълна степен наличието на субект, спрямо когото да бъде повдигната административнонаказателна отговорност, който субект да търпи държавна принуда чрез налагане на санкция за допуснатото неправомерно действие.

Допълнението в § 1, т. 2 относно ал. 3 на чл. 56 от Закона за автомобилните превози има изцяло превантивен и обезпечителен характер. Изграждането на такава процедура се явява необходимо с оглед недопускане започване на действие по управление на едно претоварено МПС, посредством възможността за навременна намеса на контролните органи, която предвидената система ще подсигурира. Ще се постигне превенция относно настъпване на общественоопасни последици, които са пряко свързани с пътната безопасност. Със създаването на такава система ще се обезпечи в значителна степен преустановяването на нарушения, касаещи извършено претоварване. В случай че бъде своевременно преустановена подобна незаконосъобразна дейност, ще бъде осъществена и постигната превантивната функция по осъществяване на контрол относно спазване на относимите разпоредби.

Предвид горното се явява и целесъобразно създаването на чл.92а в ЗАП с § 2 от законопроекта. Информацията и данните, подлежащи на вписване в електронна информационна система ще дава достоверност за МПС – неговата идентификация, допустимата максимална маса на част или на цялата композиция в състав, както и за лицата, натоварени със задължението по извършване на натоварването, а също така ще очертае във всеки конкретен случай кръга от правно отговорните субекти поотделно.

С изменението на разпоредбата на чл. 98б (§ 3 от законопроекта) се предвижда, в съответствие с предложеното изменение на чл. 56, ал. 2, налагането на санкция и за лицето, извършващо измерването, ако допусне масата на пътно превозно средство да надвиши максималната маса на пътното превозно средство, определена в наредбата по чл. 139 от ЗДвП.

С цел осигуряване на технологично време за изграждане на Електронната информационна система по чл. 92а от проекта на ЗИД на ЗАП, с § 4 се предлага § 2 да влезе в сила шест месеца след обнародването на ЗИД на ЗАП в „Държавен вестник“

С § 4, ал. 1, т. 2 е предвидено разпоредбите на § 1 относно чл. 56, ал. 3 и § 3 относно чл. 98б, 3, които влизат в сила 9 месеца след обнародването на закона в „Държавен вестник“. Този отлагателен срок цели средствата за измерване, използвани за определяне на масата на натоварените превозни средства по чл. 56, ал. 3 да бъдат приведени в съответствие с изискванията на параграф относно чл. 92а, ал. 1 закона. Така след изтичане на отлагателния срок, контролните органи ще могат санкционират лицата, които не са изпълнили задълженията си.

С § 4, ал. 2 е предвидено, че в шестмесечен срок от приемане на проекта на ЗИД на ЗАП изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ да изгради електронната информационна система по чл. 92а, ал. 1 и изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ със заповед да приеме правила за достъп и работа със системата.

С § 4, ал. 1, т. 2 от заключителните разпоредби на ЗИД на ЗАП е определен отлагателен срок с цел предоставяне на технологично време на заинтересованите лица да осигурят предаване на резултатите от измерванията в реално време на средствата за измерване, използвани за определяне на масата на натоварените пътни превозни средства.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

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

Размерите на санкциите е съобразен с тежестта на извършеното нарушение от товародателя, лицето, извършващо товаренето и лицето, извършващо измерването и степента на обществената опасност, като очакваните положителни резултати не надвишават евентуалните негативни ефекти. Административните санкции са пропорционални, в съответствие с обществения интерес и значимост и очакваните положителни резултати, които надвишават евентуалните негативни ефекти. В предлаганата нова редакция на чл. 98б отпада налагането на санкция за превишаване на натоварването на ос на пътно превозно средство, тъй като предвидените средства за измерване – неавтоматични везни, измерват само общото натоварване на пътното превозно средство, но не и натоварването на осите. Предлага се също така и диференциране на предвидените санкции за тези нарушения за физическите и юридическите лица.

(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: Не са идентифицирани очаквани 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. 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.)

Вариант 2 „Приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози:

Описание:

Проблем 2:

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози е важна стъпка към дигитализацията и улесняването на административната комуникация. Чрез ССЕСВ всички заинтересовани лица ще могат да се получават документи по електронен път, без забава или риск от загуба. По този начин ще се осигури безплатен електронен обмен на съобщения и електронно връчване на документи, чрез посочен от лицата електронен адрес за връчване чрез системата за сигурно електронно връчване. Също така ще се гарантира протичането на административнонаказателното производство в най-кратки срокове, като съвременни технически начини за връчване на документи и книжа в производството и ще се осигури равнопоставеност между гражданите при ползване на услугата за целите на АПК. С предложените промени ще се постигне съответствие на Закона за автомобилните превози със Закона за електронното управление и ще бъде намалена административната тежест за гражданите и бизнеса.

С изменението на ал. 8 на чл. 7 се допълват изискванията установяване на търговец при издаване на лиценз на Общността и лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, като същия следва да е регистриран в системата за сигурно електронно връчване, като модул на Портала на електронното управление по смисъла на Закона за електронното управление. По този начин ще бъде осъществяван по-добър контрол и отчетност на документооборота, тъй като всички съобщения и документи ще се съхраняват системата с отбелязани дата и час на получаване и изпращане и ще бъде намалена административната тежест за гражданите и бизнеса.

С §2 относно чл. 7в, ал. 3 от проекта се предлага при вписване Регистъра за обучение на водачи за придобиване на квалификация и за усъвършенстване на познанията им, лицата, които ги организират (търговци и юридически лица с нестопанска цел, от професионални гимназии, професионални колежи, средните общообразователни училища с професионални паралелки, както и висшите училища) следва да са регистрирани в системата за сигурно електронно връчване, като модул на Портала на електронното управление по смисъла на Закона за електронното управление. По този начин ще бъде осъществяван по-добър контрол и отчетност на документооборота, тъй като всички съобщения и документи ще се съхраняват системата с отбелязани дата и час на получаване и изпращане и ще бъде намалена административната тежест за гражданите и бизнеса.

С §3 относно чл. 12, ал. 2 от проекта се предлага промяна в изискването за издаване на удостоверенията за регистрация на търговците извършващи таксиметров превоз на пътници. Регистрацията в системата за сигурно електронно връчване, като модул на Портала на електронното управление по смисъла на Закона за електронното управление се предвижда да бъде едно от задължителните условия за издаване на удостоверение за регистрация от кметовете на

общините или от оправомощени от тях длъжностни лица по адреса на управлението на търговеца. По този начин ще бъде осъществяван по-добър контрол и отчетност на документооборота, тъй като всички съобщения и документи ще се съхраняват системата с отбелязани дата и час на получаване и изпращане и ще бъде намалена административната тежест за гражданите и бизнеса.

С §4 относно чл. 14а, ал. 3 от проекта се предлага промяна в изискването за издаване на разрешение за организиране на курсове за обучение на водачи на моторни превозни средства за извършване на превоз на опасни товари и/или на консултанти по безопасността на превоза на опасни товари. Предвижда се регистрацията в системата за сигурно електронно връчване, като модул на Портала на електронното управление по смисъла на Закона за електронното управление да бъде едно от задължителните условия за търговци и юридически лица с нестопанска цел да провеждат курсове за обучение на водачи на моторни превозни средства за извършване на превоз на опасни товари и/или на консултанти по безопасността на превоза на опасни товари. По този начин ще бъде осъществяван по-добър контрол и отчетност на документооборота, тъй като всички съобщения и документи ще се съхраняват системата с отбелязани дата и час на получаване и изпращане и ще бъде намалена административната тежест за гражданите и бизнеса.

С §5 относно чл. 24а, ал. 2 от проекта се предлага промяна в изискването за издаване на разрешение за таксиметров превоз на пътници. за регистрацията на търговците извършващи таксиметров превоз на пътници. Предвижда се регистрацията в системата за сигурно електронно връчване, като модул на Портала на електронното управление по смисъла на Закона за електронното управление да бъде едно от задължителните условия за издаване на разрешение за таксиметров превоз на пътници. По този начин ще бъде осъществяван по-добър контрол и отчетност на документооборота, тъй като всички съобщения и документи ще се съхраняват системата с отбелязани дата и час на получаване и изпращане и ще бъде намалена административната тежест за гражданите и бизнеса.

С §6 относно чл. 24в, ал. 3 от проекта се предлага промяна в изискването за вписване в регистъра на превозвачи, общини, юридически лица с нестопанска цел за общественополезна дейност и юридически лица, регистрирани като търговци по реда на Търговския закон, извършващи превоз със специални превозни средства на лица с увреждания, лица с намалена подвижност, болни и ранени лица. Добавя се изискването цитираните по-горе да са регистрирани в системата за сигурно електронно връчване, като модул на Портала на електронното управление по смисъла на Закона за електронното управление. По този начин ще бъде осъществяван по-добър контрол и отчетност на документооборота, тъй като всички съобщения и документи ще се съхраняват системата с отбелязани дата и час на получаване и изпращане и ще бъде намалена административната тежест за гражданите и бизнеса.

С §7 относно чл. 24г, ал. 1 от проекта се предлага промяна в изискването за превоз с атракционна цел. Добавя се изискването търговците, регистрирани по Търговския закон да са регистрирани в системата за сигурно електронно връчване, като модул на Портала на електронното управление по смисъла на Закона за електронното управление. По този начин ще бъде осъществяван по-добър контрол и отчетност на документооборота, тъй като всички съобщения и документи ще се съхраняват системата с отбелязани дата и час на получаване и изпращане и ще бъде намалена административната тежест за гражданите и бизнеса.

С §8 относно чл. 24е, ал. 1 от проекта се предлага промяна в изискването за извършване на пътна помощ по пътищата, отворени за обществено ползване. Предвижда се физически или юридически лица, регистрирани по Търговския закон или по Закона за юридическите лица с нестопанска цел, вписани в регистъра по ал. 4 от ЗАП и притежаващи поне едно превозно средство с българска регистрация, собствено или наето, което отговаря на изискванията на ал. 6 от същия да се регистрират в системата за сигурно електронно връчване, като модул на Портала на електронното управление по смисъла на Закона за електронното управление да бъде едно от задължителните условия за издаване на разрешение за таксиметров превоз на пътници. По този начин ще бъде осъществяван по-добър контрол и отчетност на документооборота, тъй като всички

съобщения и документи ще се съхраняват системата с отбелязани дата и час на получаване и изпращане и ще бъде намалена административната тежест за гражданите и бизнеса.

С §9 относно §2а от допълнителните разпоредби от проекта се предлага всички заявления предоставяне по Закона за автомобилните превози да се регистрират и обработван в Единна информационна система, като официален документен регистър на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. С предложението, заявленията за административни услуги да се регистрират чрез единна платформа за заявяване на административни услуги към ИААА, като официален регистър се цели въвеждането на изцяло електронен документооборот чрез обмен на данни и комуникация с необходимите регистри и информационни системи за издаване на резултата от заявената услуга. По този начин ще се избегне и дублирането на регистрацията на заявленията в две системи - специализирана информационна система, която ще обработва по същество информацията от подадените заявления и обикновена документооборотна информационна система.

С цел осигуряване на технологично време на лицата по чл. 7, ал. 2, чл. 7в, ал. 1, чл. 12, ал. 1, чл. 14а, ал. 1, чл. 24а, ал. 2, чл. 24в, ал. 2, чл. 24г, ал. 1 и чл. 24е, ал. 1 от ЗАП с § 10 се предлага регистрацията в системата за сигурно електронно връчване, като модул на Портала на електронното управление по смисъла на Закона за електронното управление да бъде направена в едномесечен срок след обнародването на ЗИД на ЗАП в „Държавен вестник“. Предложението е с цел предоставяне на технологично време на заинтересованите лица за регистрацията в ССЕМ.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

С предложените промени ще бъде осъществяван по-добър контрол и отчетност, тъй като всички съобщения и документи ще се съхраняват системата с отбелязани дата и час на получаване и изпращане. Също така ще бъде улеснен контрола, архивирането и проследимостта на важни административни комуникации. Това защитава физическите и юридически лица и осигурява доказуемост при административни и съдебни спорове.

(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: Не са идентифицирани очаквани 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 да бъде улеснен контрола архивирането и проследимостта на важни административни комуникации. 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.)

5. Сравняване на вариантите:

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

5.1. По проблем 1:

	Вариант 1 „Без действие“	Вариант 2	Вариант 3
Ефективност Цел 1: Ясно и точно определяне на отговорността на лицата, които имат отношение към дейностите по натоварване на превозните средства, а това са освен товародателите - търговци по смисъла на Търговския закон, но също така и лицата, извършващи измервания на ППС с предвидените за това измервателни уреди.	ниска	висока	ниска
Ефикасност Цел 1: Ясно и точно определяне на отговорността на лицата, които имат отношение към дейностите по натоварване на превозните средства, а това са освен товародателите - търговци по смисъла на Търговския закон, но също така и лицата, извършващи измервания на ППС с предвидените за това измервателни уреди.	ниска	висока	ниска
Съгласуваност Цел 1: Ясно и точно определяне на отговорността на лицата, които имат отношение към дейностите по натоварване на превозните средства, а това са освен товародателите - търговци по смисъла на Търговския закон, но също така и лицата, извършващи измервания на ППС с предвидените за това измервателни уреди.	ниска	висока	ниска

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.

При реализирането на първия и третия вариант не се постигат поставените цели. Осъществяването на втория вариант „при действие“ позволява в максимална степен да се изпълни поставената цел. Изпълнението на втория сценарий позволява постигането на максимална публична прозрачност, обществен контрол, ефективност, ефикасност и съгласуваност

5.2. По проблем 1:

	Вариант 1 „Без действие“	Вариант 2	Вариант 3
Ефективност Цел 1: Осигуряване на безплатен, защитен електронен обмен на съобщения и електронно връчване на документи, включително електронни административни актове по заявления за	ниска	висока	ниска

	административни услуги чрез системата за сигурно електронно връчване.			
Ефикасност	Цел 1: Осигуряване на безплатен, защитен електронен обмен на съобщения и електронно връчване на документи, включително електронни административни актове по заявления за административни услуги чрез системата за сигурно електронно връчване.	ниска	висока	ниска
Съгласуваност	Цел 1: Осигуряване на безплатен, защитен електронен обмен на съобщения и електронно връчване на документи, включително електронни административни актове по заявления за административни услуги чрез системата за сигурно електронно връчване.	ниска	висока	ниска

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.

При реализирането на първия и третия вариант не се постигат поставените цели. Осъществяването на втория вариант „при действие“ позволява в максимална степен да се изпълни поставената цел. Изпълнението на втория сценарий позволява постигането на максимална публична прозрачност, обществен контрол, ефективност, ефикасност и съгласуваност

6. Избор на препоръчителен вариант:

По проблем 1: Вариант 2: Оптимизиране на контрола и повишаване на ефективността с оглед недопускането на движение по пътищата, отворени за обществено ползване, на пътни превозни средства, чиито натоварвания надвишават максималната маса, съгласно наредбата по чл. 139 от ЗДвП.

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози ще подобри пътната безопасност.

Посочете препоръчителните варианти за решаване на поставения проблем/проблеми.

По проблем 2: Вариант 2: Постигне съответствие на Закона за автомобилните превози със Закона за електронното управление и ще бъде намалена административната тежест за гражданите и бизнеса.

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози ще подобри контрола и отчетността.

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

По проблем 1: Вариант 2: 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. С изменението на ал. 2 на чл. 56 ще се прецизира изрично вече въведеното с императивната норма задължение към лицето - товародател и лицето, което товари ППС, като се добавя и лицето, което извършва измерването, да не допускат масата на натовареното пътно превозно средство да надвишава максималната маса, съгласно наредбата по чл. 139 от ЗДвП. Въвеждането на солидарна отговорност между товародателят, лицето, което извършва товаренето и лицето извършващо измерването ще обезпечи в пълна степен наличието на субект, спрямо когото да бъде повдигната административнонаказателна отговорност, който субект да търпи държавна принуда чрез налагане на санкция за допуснатото неправомерно действие.

1.1. Изборът следва да е съотнесен 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.

6.1. 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

По проблем 2: Вариант 2: Постигне съответствие на Закона за автомобилните превози със Закона за електронното управление и ще бъде намалена административната тежест за гражданите и бизнеса.

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози ще подобри контрола и отчетността.

6.2. Създават ли се нови/засягат ли се съществуващи регулаторни режими и услуги от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?

☒ Да

По проблем 1: Допълнението в § 1, т. 2 относно ал. 3 на чл. 56 от Закона за автомобилните превози има изцяло превантивен и обезпечителен характер. Изграждането на такава система се явява необходимо с оглед недопускане започване на действие по управление на едно претоварено МПС, посредством възможността за навременна намеса на контролните органи, която предвидената система ще подсигурира. Ще се постигне превенция относно настъпване на общественоопасни последици, които са пряко свързани с пътната безопасност. Със създаването на такава система ще се обезпечи в значителна степен преустановяването на нарушения, касаещи извършено претоварване. В случай, че бъде своевременно преустановена подобна незаконосъобразна дейност, ще бъде осъществена и постигната превантивната функция по осъществяване на контрол относно спазване на относимите разпоредби.

☐ Не

1.1. Изборът следва да е съотнесен 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

За прилагане на новата правна уредба е необходимо да се осигури финансиране за изграждане и поддържане на Електронната информационна система, както и интеграцията ѝ с електронните системи на Агенция „Пътна инфраструктура“ и Национална агенция за приходите.

☐ 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

Ще се постигне превенция относно настъпване на общественоопасни последици, които са пряко свързани с пътната безопасност.

Изборът следва да е съотнесим 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, законопроекта, докладът, съгласуваната частична предварителна оценка на въздействието на проекта на нормативен акт и становището на дирекция „Координация и 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 текстовете на проекта на закон, отнасящи се до проблем 1, са били вече публикувани за обществено обсъждане в периода от 12.06.2025 г. до 12.07.2025 г.

8. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

☐ Да

☒ Не

1.1. Посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 6.2 и 6.3, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

1.2. Изборът трябва да съответства на посоченото в раздел 1, съгласно неговата т. 1.5.

9. Изисква ли се извършване на цялостна предварителна оценка на въздействието поради очаквани значителни последици?

☐ Да

☒ Не

(преценка съгласно чл. 20, ал. 3, т. 2 от Закона за нормативните актове)

10. Приложения:

.....

Приложете необходимата допълнителна информация и документи.

11. Информационни източници:

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. Михаела Атанасова – директор на дирекция „Правна и обществени поръчки“

Дата:

Подпис:

2. Владимир Колев – главен директор на Главна дирекция „Автомобилна инспекция“

Дата:

Подпис: