**Приложение № 1**

към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието

|  |  |
| --- | --- |
| Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието\*  (Приложете към формуляра допълнителна информация/документи) | |
| **Институция:** Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията | **Нормативен акт:** Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата |
| **За включване в законодателната/**  **оперативната програма на Министерския съвет за периода:** 01.01.2021 г. – 30.06.2021 г. | **Дата:** 29.12.2020 г. |
| **Контакт за въпроси:**  - Ивайло Славейков – директор на дирекция „Пътни превозни средства“, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“  - Станко Иванов – директор на дирекция „Водачи на моторни превозни средства“, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ | **Телефон:**  02/930 88 65  02/930 88 33 |
| 1. Дефиниране на проблема: **1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.**  Проблем 1: През 2018 г. в Официалния вестник на Европейския съюз беше публикуван Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 година относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (OB L 151, 14.06.2018 г.), наричан по нататък Регламент (ЕС) 2018/858.  Проблем 2: През 2019 г. в Официалния вестник на Европейския съюз беше публикуван Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621 на Комисията от 17 април 2019 година относно техническата информация, необходима във връзка с проверката на техническата изправност на подлежащите на проверка елементи, относно използването на препоръчителните методи за проверка, както и за установяване на подробни правила относно формàта на данните и процедурите за достъп до относимата техническа информация (OB L 108, 23.04.2019 г.), наричан по-нататък Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621.  Проблем 3: През 2019 г. в Официалния вестник на Европейския съюз беше публикуван Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1916 на Комисията от 15 ноември 2019 година за определяне на подробни разпоредби за използването на аеродинамични елементи в задната част на превозни средства в съответствие с Директива 96/53/ЕО на Съвета (OB L 297, 18.11.2019 г.), наричан по-нататък Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1916.  С цел осигуряване прилагането на Регламент (ЕС) 2018/858, Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1916 е необходимо да бъде съответно изменен и допълнен Закона за движението по пътищата (ЗДвП).  Проблем 4: Установен недостиг на водачи с правоспособност за управление на МПС от категория D, поради въведените по-строги изисквания за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D, което създава затруднения за лицата, извършващи превоз на пътници срещу заплащане или за собствена сметка. Привеждане в съответствие на условията за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D с изискванията на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства с цел премахване на излишната тежест за водачите, които желаят да придобият правоспособност за управление на МПС от категория D.  Проблем 5: Въведени по-строги изисквания за достъп до упражняване на професията водач на моторно превозно средство, извършващо обществен превоз, както и установена неправомерна дискриминация на българските водачи в сравнение с техните колеги от другите държави. Увеличена административна тежест по отношение на изискванията към водачите, извършващи обществен превоз, по отношение на изискванията за упражняване на професията. Въвеждане на изискване за извършване на изследване за психологическа годност за водачи, извършили съществени нарушения на Закона за движението по пътищата.  **1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. 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.).**  Проблем 1: Действащият в момента Закон за движението по пътищата не съдържа разпоредби, които да осигуряват изпълнение на задълженията за Република България, произтичащи от Регламент (ЕС) 2018/858 за укрепване на системите за одобряване на типа и надзор на пазара на превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли. По-конкретно е необходимо да се въведат разпоредби: за определяне на орган по одобряване на типа, орган за надзор на пазара, за изменение на реда за оценка и оправомощаване на техническите служби и за въвеждане на санкции при нарушаване на разпоредбите на Регламент (ЕС) 2018/858. Не е възможно проблема да се реши в рамките на съществуващото законодателство, тъй като ако не се измени ЗДвП, това ще доведе до неизпълнение на ангажиментите на Република България за укрепване на действащите системи за одобряване на типа и надзор на пазара на превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли, с което няма да се постигне необходимия ефект за повишаване на безопасността на движението по пътищата и опазването на здравето на хората и околната среда.  Проблем 2: Действащият в момента Закон за движението по пътищата не съдържа разпоредби, които да осигуряват изпълнение на задълженията за Република България, произтичащи от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621. По-конкретно трябва да се въведат разпоредби: за задълженията и изискванията за предоставяне на техническата информация на контролно-техническите пунктове и на съответните компетентни органи, относно подлежащите на проверка елементи на моторните превозни средства и техните ремаркета във връзка с извършваните им периодични прегледи за проверка на техническата им изправност. Не е възможно проблема да се реши в рамките на съществуващото законодателство, тъй като ако не се измени ЗДвП, това ще доведе до неизпълнение на ангажиментите на Република България за определяне на реда, по който относимата техническа информация за целите на извършването на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства ще се предоставя на контролно-техническите пунктове и на компетентните органи, с което няма да се постигне необходимия ефект за повишаване качеството на извършваните периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства.  Проблем 3: Действащият в момента Закон за движението по пътищата не съдържа разпоредби, които да осигуряват изпълнение на задълженията за Република България, произтичащи от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1916. По-конкретно трябва да се определят подробни правила относно използването на прибиращите се или сгъваемите аеродинамични елементи в задната част на превозните средства и съставите от превозни средства, по-специално по отношение на близостта на останалите участници в движението по пътищата, особеностите на района и ограниченията на скоростта. Не е възможно проблема да се реши в рамките на съществуващото законодателство, тъй като ако не се измени ЗДвП, това ще доведе до неизпълнение на ангажиментите на Република България за определяне на правилата за използване на аеродинамичните устройства на превозните средства, което може да окаже негативен ефект върху безопасността на движението по пътищата.  Проблем 4: Действащият в момента Закон за движението по пътищата въвежда изисквания за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D кандидата да притежава правоспособност за управление на МПС от категория С, в същото време в Директива 2006/126/ЕО е определено, че за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D е достатъчно кандидата да правоспособност за управление на МПС от категория В. Изискването в сега действащата разпоредба на Закона за движение по пътищата въвежда излишна тежест за кандидатите без да създава достатъчно добра практика за повишаване на безопасността на движението по пътищата. В същото време на пазара има значителен недостиг на водачи с правоспособност за управление на МПС от категория D.  Проблем 5: Действащият в момента Закон за движението по пътищата въвежда изисквания към водачите извършващи обществен превоз да притежават валиден документ за психологическа годност, който се подновява на различни периоди между една и три години в зависимост от възрастта.  За периода от 01.01.2019 – 31.12.2019 г. са регистрирани 75 158 психологически изследвания на територията на цялата страна.  Броят лица със заключение „Не се допуска“ от първо изследване е 3 800, което представлява 5.40 % от всички 71 358 регистрирани лица. 67 558 лица са получили заключение „Допуска се“ от първо изследване  Броят лица със заключение „Не се допуска“ от второ изследване е 238, което представлява 6.66 % от 3 574, регистрирани на второ изследване лица.  Броят лица със заключение „Не се допуска“ от трето изследване е 12, което представлява 41.38 % от явилите се на трето изследване 29 лица.  Общият брой лица, на които през 2019 г. не е издадено удостоверение за психологическа годност, е 406, което представлява 0.59 % от всички 71 358 регистрирани за психологическо изследване през 2019 г. лица и 10.05 % от всички лица, получили заключение „Не се допуска“ през 2019 г.  Видно от данните за възникналите ПТП и пострадалите лица през 2009 г. и 2019 г., изискването за психологическа годност на водачите извършващи обществен превоз на пътници или товари, както и към водачите на лек таксиметров автомобил не е оказало съществено влияние за подобряване на пътнотранспортната обстановка в страната. В същото време и предвид дейността на автомобилните превозвачи свързана с транспорт на стоки и пътници до различни дестинации в и извън Европейския съюз води до невъзможност за стриктно спазване на сроковете за явяване на психологическо изследване и подновяване на удостоверението на водачите. Също така значително нарасналият брой на психологическите лаборатории извършващи психологически изследвания доведе до нелоялна конкуренция, опорочаване на изследванията и поради липса на достатъчен капацитет на служители в ИААА до провеждане на фиктивни изследвания и издаване на документи на успешно проведено изследване на лица, които не присъстват в психологическите лаборатории. В същото време изискване за притежаване на валидно удостоверение за психологическа годност от водачите извършващи обществен превоз на пътници не се изисква за чуждите водачи и водачите на транспортни предприятия от ЕС, които транзитно преминават през територията на Р България. В тази връзка, както и за премахване на неправомерната дискриминация на българските водачи с сравнение с техните колеги от другите държави и за намаляване административната тежест за гражданите и облекчаване на бизнеса.  В същото време няма изискване за извършване на изследване за психологическа годност за водачи извършили съществени нарушения на Закона за движението по пътищата към които следва да се насочат тези изследвания с цел недопускане на опасни водачи на пътя.  **1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?**  НЕ | |
| **2. Цели:**  Проблем 1: Подобряване безопасността на движението по пътищата и опазването на здравето на хората и околната среда, чрез повишаване на контрола при производството, одобряването на типа и пускането на пазара на нови моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях.  Проблем 2: Повишаване качеството на извършваните периодични прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета, което ще доведе до подобряване безопасността на движението по пътищата и опазването на здравето на хората и околната среда.  Проблем 3: Подобряване безопасността на движението по пътищата, посредством определяне на подробни правила относно използването на прибиращите се или сгъваемите аеродинамични елементи в задната част на превозните средства и съставите от превозни средства.  Проблем 4: Облекчаване на изискванията за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D.  Проблем 5: Намаляване на административната тежест към бизнеса, чрез облекчаване на изискванията за достъп до упражняване на професията водач на превозно средство, извършващо обществен превоз. | |
| **3. Идентифициране на заинтересованите страни:**  Проблем 1: Основните заинтересовани страни, свързани с прилагането на Регламент (ЕС) 2018/858 са:  - Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ в качеството си на компетентен орган по одобряване на типа;  - Комисия за защита на потребителите в качеството си на компетентен орган за надзор на пазара;  - Изпълнителна агенция „Българска служба за акредитация“ в качеството си на компетентен орган за оценката и наблюдението на техническите служби;  - лица, оправомощени и нотифицирани за технически служби на Република България от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“;  - икономически оператори, като производители, техни упълномощени представители, дистрибутори и вносители на нови превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли.  Проблем 2: Основните заинтересовани страни, свързани с прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621 са:  - Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ в качеството си на компетентен орган по периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства;  - лица, получили разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства;  - производители на превозни средства или техни упълномощени представители на територията на Република България.  Проблем 3: Основните заинтересовани страни, свързани с прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1916 са:  - водачи на превозни средства и състави от превозни средства, оборудвани с прибиращи се или сгъваеми аеродинамични елементи в задната им част;  - Министерство на вътрешните работи и Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ в качеството им на контролни органи по ЗДвП.  Проблем 4: Основните заинтересовани страни са:  - учебни центрове за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност;  - Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“;  - кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D.  Проблем 5: Основните заинтересовани страни са:  - лицензирани превозвачи;  - водачи, извършващи обществен превоз;  - регистрирани психологически лаборатории;  - Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. | |
| **4. Варианти на действие:**  Проблем 1:  Вариант 1 „Без действие“  Този вариант ще доведе до неизпълнение на ангажиментите на Република България за укрепване на системите за одобряване на типа и надзор на пазара на превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли, с което няма да се подобри безопасността на движението по пътищата и опазването на здравето на хората и околната среда.  Вариант 2 „Действие“  Този вариант ще доведе до изпълнение на ангажиментите на Република България съгласно Регламент (ЕС) 2018/858. В Рамковата позиция по предложението за регламент е дефинирано, че след приемането на регламента ще бъде необходимо изменение на Закона за движението по пътищата, за да се осигури неговото прилагане. С Регламент (ЕС) 2018/858 се въвеждат разпоредби за надзор на пазара, които допълват изискванията за одобряване на типа, изясняват се процедурите за изземване от употреба и предпазните клаузи, както и условията за издаване на изменения на одобрения на типа за съществуващи типове превозни средства. Постига се подобряване на правоприлагането по отношение на одобряването на типа, чрез хармонизиране и укрепване на процедурите, включително на изискванията за осигуряване на съответствие на производството, прилагани от органите и техническите служби на държавите членки. Изясняват се отговорностите на различните видове икономически оператори по веригата на доставки и на съответните органи, участващи в осигуряване спазването на изискванията. Подобряват се и разпоредбите, регламентиращи използването на алтернативни схеми за одобряване на типа (национално одобряване на типа на превозни средства, произвеждани в малки серии и индивидуално одобряване на превозни средства) и на многоетапния процес на одобряване на типа.  Проблем 2:  Вариант 1 „Без действие“  Този вариант ще доведе до неизпълнение на ангажиментите на Република България за определяне на реда, по който относимата техническа информация за целите на извършването на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства ще се предоставя на контролно-техническите пунктове и на компетентните органи, с което няма да се постигне необходимия ефект за повишаване качеството на извършваните периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства.  Вариант 2 „Действие“  Този вариант ще доведе до изпълнение на ангажиментите на Република България съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621 и ще подобри безопасността на движението по пътищата и опазването на здравето на хората и околната среда посредством създаването на минимални общи изисквания и хармонизирани правила и критерии относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета.  Проблем 3:  Вариант 1 „Без действие“  Този вариант ще доведе до неизпълнение на ангажиментите на Република България за определяне на подробни правила относно използването на прибиращите се или сгъваемите аеродинамични елементи в задната част на превозните средства и съставите от превозни средства, което може да окаже негативен ефект върху безопасността на движението по пътищата.  Вариант 2 „Действие“  Този вариант ще доведе до изпълнение на ангажиментите на Република България съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1916 и ще подобри безопасността на движението по пътищата посредством определянето на подробни правила относно използването на прибиращите се или сгъваемите аеродинамични елементи в задната част на превозните средства и съставите от превозни средства.  Проблем 4:  Вариант 1 „Без действие“  Този вариант ще доведе до удължаване на регламентираното изискване в сега действащата разпоредба на Закона за движението по пътищата, въвеждащо излишна тежест за кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D без да се създава достатъчно добра практика за повишаване на безопасността на движението по пътищата, както и задълбочаване на проблема, свързан с недостига на водачи с правоспособност за управление на МПС от категория D.  Вариант 2 „Действие“  Този вариант ще доведе до облекчаване на изискванията за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D и премахване на въведената излишна тежест за кандидатите, без да се нарушава разпоредбата на Директива 2006/126/ЕО, в която е определено, че за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D е достатъчно кандидата да притежава правоспособност за управление на МПС от категория В, както и решение на проблема, свързан с недостига на водачи с правоспособност за управление на МПС от категория D.  Проблем 5:  Вариант 1 „Без действие“  Този вариант ще доведе до увеличаване на административната тежест за гражданите и бизнеса, без облекчаване на изискванията за достъп до упражняване на професията водач на превозно средство, извършващо обществен превоз, както и продължаване на процеса на неправомерна дискриминация на българските водачи в сравнение с техните колеги от другите държави. Няма да бъде въведено изискване за извършване на изследване за психологическа годност за водачи, извършили съществени нарушения на Закона за движението по пътищата.  Вариант 2 „Действие“  Този вариант ще доведе до намаляване на административната тежест за гражданите и бизнеса, чрез облекчаване на изискванията за достъп до упражняване на професията водач на превозно средство, извършващо обществен превоз, както и прекратяване на процеса на неправомерна дискриминация на българските водачи в сравнение с техните колеги от другите държави. Ще бъде въведено изискване за извършване на изследване за психологическа годност за водачи, извършили съществени нарушения на Закона за движението по пътищата. | |
| **5. Негативни въздействия:**  Проблем 1:  Вариант 1 „Без действие“  Този вариант ще доведе до неизпълнение на ангажиментите на Република България съгласно Регламент (ЕС) 2018/858 и ще създаде рискове за неизпълнение на основните цели на законодателния акт, свързани със създаването на стабилна, прозрачна, предсказуема и устойчива регулаторна рамка, осигуряваща високо ниво на безопасността на движението по пътищата и опазването на здравето на хората и околната среда.  Вариант 2 „Действие“  Не се очакват отрицателни последици от приемането на измененията на ЗДвП, тъй като с тях се цели постигането на подобрен контрол на превозните средства, пускани/предоставени на пазара в Република България, както и на системите, компонентите и отделните технически възли, предназначени за тях. Това ще намери позитивно отражение за допълнително подобряване на безопасността на превозните средства, като ще има позитивен ефект за опазване на здравето на хората и околната среда.  Проблем 2:  Вариант 1 „Без действие“  Този вариант ще доведе до неизпълнение на ангажиментите на Република България съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621, с което няма да се повиши качеството на извършваните периодични прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета.  Вариант 2: „Действие“  Не се очакват отрицателни последици от приемането на измененията на ЗДвП, тъй като с тях се цели улесняване извършването на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета от гледна точка на това, че за проверката на превозните средства, и особено на техните електронни компоненти за безопасност, от съществено значение е контролно-техническите пунктове да разполагат с информация за техническите спецификации на всяко отделно превозно средство.  Проблем 3:  Вариант 1 „Без действие“  Този вариант ще доведе до неизпълнение на ангажиментите на Република България съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1916, което може да окаже негативен ефект върху безопасността на движението по пътищата, поради липсата на подробни правила относно използването на прибиращите се или сгъваемите аеродинамични елементи в задната част на превозните средства и съставите от превозни средства.  Вариант 2 „Действие“  Не се очакват отрицателни последици от приемането на измененията на ЗДвП, тъй като с тях ще се определят подробни правила относно използването на прибиращите се или сгъваемите аеродинамични елементи в задната част на превозните средства и съставите от превозни средства, с което ще се повиши безопасността на движението по пътищата.  Проблем 4:  Вариант 1 „Без действие“  Този вариант ще доведе до удължаване на регламентираното изискване в сега действащата разпоредба на Закона за движението по пътищата, въвеждащо излишна тежест за кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D без да се създава достатъчно добра практика за повишаване на безопасността на движението по пътищата, както и задълбочаване на проблема, свързан с недостига на водачи с правоспособност за управление на МПС от категория D.  Вариант 2 „Действие“  Не се очакват отрицателни последици от приемането на измененията на ЗДвП, тъй като с тях се цели облекчаване на изискванията за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D и премахване на въведената излишна тежест за кандидатите, без да се нарушава разпоредбата на Директива 2006/126/ЕО, в която е определено, че за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D е достатъчно кандидата да притежава правоспособност за управление на МПС от категория В, както и решение на проблема, свързан с недостига на водачи с правоспособност за управление на МПС от категория D.  Проблем 5:  Вариант 1 „Без действие“  Този вариант ще доведе до увеличаване на административната тежест за гражданите и бизнеса, без облекчаване на изискванията за достъп до упражняване на професията водач на превозно средство, извършващо обществен превоз, както и продължаване на процеса на неправомерна дискриминация на българските водачи в сравнение с техните колеги от другите държави. Няма да бъде въведено изискване за извършване на изследване за психологическа годност за водачи, извършили съществени нарушения на Закона за движението по пътищата.  Вариант 2 „Действие“  Не се очакват отрицателни последици от приемането на измененията на ЗДвП, тъй като с тях се цели намаляване на административната тежест за гражданите и бизнеса, чрез облекчаване на изискванията за достъп до упражняване на професията водач на превозно средство, извършващо обществен превоз, както и прекратяване на процеса на неправомерна дискриминация на българските водачи в сравнение с техните колеги от другите държави. Ще бъде въведено изискване за извършване на изследване за психологическа годност за водачи, извършили съществени нарушения на Закона за движението по пътищата. | |
| **6. Положителни въздействия:**  Проблем 1:  Вариант 1 „Без действие“  Не са идентифицирани положителни въздействия при този вариант.  Вариант 2 „Действие“  При разработване на проект за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата ще се определят националните органи на Република България за одобряване на типа и надзор на пазара по Регламент (ЕС) 2018/858, ще се дефинира нов орган за оценка и наблюдаване на техническите служби и ще се регламентират санкции за икономическите оператори, които трябва да предоставят на пазара само превозни средства от категории М, N и O, които съответстват на изискванията за одобряване на типа в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/858.  За да се изпълнят изискванията на Регламент (ЕС) 2018/858 компетентните органи ще имат нужда от укрепване на административния и финансов капацитет.  По отношение на органа по одобряване на типа е идентифицирна необходимост от увеличаване и укрепване на административния капацитет в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за ефективно изпълняване на задълженията ѝ за одобряване на типа на превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли и за дейностите по оправомощаване и нотифициране на техническите служби, както и за докладване на Европейската комисия за функционирането на системата за одобряване на типа в Република България.  За органа за надзор на пазара – Комисията за защита на потребителите, също се създават допълнителни ангажименти, което налага предприемането на мерки за укрепване на капацитета и на този национален компетентен орган за целите на осъществяването на контрола на превозните средства, компонентите и отделните технически възли, пуснати на пазара и последващо докладване на Европейската комисия за резултатите от надзора на пазара.  За Изпълнителна агенция „Българска служба за акредитация“, като национален орган по акредитация се въвеждат задължения за извършване на оценка и наблюдение на техническите служби за изпълнението, на които ще е необходимо осигуряването на достатъчен административен и финансов капацитет.  Укрепването на административния и финансов капацитет на националните компетентни органи е съществено условие за гарантиране на правилното изпълнение на ангажиментите на Република България по прилагане на законодателството на Европейския съюз.  По отношение на въздействието върху икономическите оператори, основен аспект е запазването на основните достижения на системата за одобряване на типа, като се цели нейното подобряване и последващо развиване, включително създаването на механизми за разширяване на ползите от нейното прилагане. С ефективното и точно прилагане на Регламент (ЕС) 2018/858 се постигат и следните позитивни ефекти:  - промяна в начина за проверка на съответствието на моторните превозни средства и свързаните с тях продукти с изискванията за безопасност и опазване на здравето на хората и околната среда;  - гарантиране на ранното откриване и предотвратяването на създаващи проблеми несъответствия с одобрения тип;  - свеждане до минимум на риска несъответстващи автомобилни продукти да бъдат пускани или да остават на пазара на Република България;  - създаване на механизми, които не позволяват на недобросъвестни икономически оператори да пренебрегват, заобикалят или нарушават установените правила.  Проблем 2:  Вариант 1 „Без действие“  Не са идентифицирани положителни въздействия при този вариант.  Вариант 2 „Действие“  С измененията на ЗДвП ще се създадат разпоредби, с които производителите на превозни средства или техните упълномощени представители в Република България ще се задължат да предоставят на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ техническа информация, необходима за извършването на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. Достъпът до информация за техническите спецификации на всяко отделно превозно средство е от съществено значение за проверката на превозните средства, и особено на техните електронни компоненти за безопасност. В тази връзка производителите на превозни средства или техните упълномощени представители в Република България следва да предоставят данните, необходими за проверка на функционалността на компонентите, свързани с безопасността и опазването на околната среда.  Също така с измененията на ЗДвП ще се предвиди, че редът за достъп до техническата информация, необходима за извършване на периодичния преглед за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, както и относимата техническа информация, необходима за извършване на прегледа ще бъдат определени с наредба.  Проблем 3:  Вариант 1 „Без действие“  Не са идентифицирани положителни въздействия при този вариант.  Вариант 2 „Действие“  С измененията на ЗДвП ще се създадат подробни правила относно използването на прибиращите се или сгъваемите аеродинамични елементи в задната част на превозните средства и съставите от превозни средства, като се вземат предвид фактори, като близостта на останалите участници в движението по пътищата, особеностите на района и ограниченията на скоростта. Определянето на правила относно използването на аеродинамичните елементи на превозните средства ще допринесе за подобряване на безопасността на движението по пътищата.  Проблем 4:  Вариант 1 „Без действие“  Не са идентифицирани положителни въздействия при този вариант.  Вариант 2 „Действие“  Измененията на ЗДвП ще доведат до облекчаване на изискванията за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D и премахване на въведената излишна тежест за кандидатите, без да се нарушава разпоредбата на Директива 2006/126/ЕО, в която е определено, че за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D е достатъчно кандидата да притежава правоспособност за управление на МПС от категория В, както и решение на проблема, свързан с недостига на водачи с правоспособност за управление на МПС от категория D.  Проблем 5:  Вариант 1 „Без действие“  Не са идентифицирани положителни въздействия при този вариант.  Вариант 2 „Действие“  Измененията на ЗДвП ще доведат до намаляване на административната тежест за гражданите и бизнеса, чрез облекчаване на изискванията за достъп до упражняване на професията водач на превозно средство, извършващо обществен превоз, както и прекратяване на процеса на неправомерна дискриминация на българските водачи в сравнение с техните колеги от другите държави. Ще бъде въведено изискване за извършване на изследване за психологическа годност за водачи, извършили съществени нарушения на Закона за движението по пътищата. | |
| **7. Потенциални рискове:**  Проблем 1: В случай че се приемат измененията на ЗДвП, но не се укрепи административния и финансов капацитет на националните компетентни органи по прилагането на Регламент (ЕС) 2018/858, това може да доведе до неефективно изпълнение на законодателството в областта на одобряването на типа и последващия контрол на пуснатите/предоставените на пазара превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли, което от своя страна няма до доведе до очакваните ефекти за подобрявана на безопасността на движението по пътищата и опазването на здравето на хората и околната среда.  Проблем 2: След приемане на измененията на ЗДвП следва да бъдат изградени информационни системи за предоставяне на данните за превозните средства от производителите на превозни средства или техните упълномощени представители в Република България към Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, които в последствие следва да бъде предоставяни на контролно-техническите пунктове.  Проблем 3: Не са идентифицирани такива.  Проблем 4: Не са идентифицирани такива.  Проблем 5: Намаляване броя на психологическите лаборатории поради намаляване броя на лицата, подлежащи на изследване. | |
| **8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:**  Проблем 1:  ☐ Ще се повиши  х Ще се намали  ☐ Няма ефект  С измененията на ЗДвП се постига намаляване на административната тежест за бизнеса, като се фокусират усилия за постигането на хармонизиран и координиран подход въз основа на общоприложими критерии и еднакво прилагане на нормативните изисквания. Адресира се необходимостта от допълването на системата за одобряване на типа с изисквания за надзор на пазара, постига се повече хармонизация, адресират се предизвикателства при функционирането на настоящата система с подобряване на процедурите, както и на механизмите за координация и надзор.  Проблем 2:  ☐ Ще се повиши  ☐ Ще се намали  х Няма ефект  Проблем 3:  ☐ Ще се повиши  ☐ Ще се намали  х Няма ефект  Проблем 4:  ☐ Ще се повиши  х Ще се намали  ☐ Няма ефект  С измененията на ЗДвП се постига намаляване на административната тежест за бизнеса, чрез намаляване на изискванията за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D и намаляване на изискванията за достъпа до пазара на труда.  Проблем 5:  ☐ Ще се повиши  х Ще се намали  ☐ Няма ефект  С измененията на ЗДвП се постига намаляване на административната тежест за бизнеса, чрез намаляване на изискванията за упражняване на професията водач на превозно средство, извършващ обществен превоз.  **8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?**  Проблем 1: Не се създават нови регулаторни режими.  Проблем 2: Не се създават нови регулаторни режими.  Проблем 3: Не се създават нови регулаторни режими.  Проблем 4: Не се създават нови регулаторни режими.  Проблем 5: Не се създават нови регулаторни режими. | |
| **9. Създават ли се нови регистри?**  Проблем 1: Не се създават нови регистри.  Проблем 2: Не се създават нови регистри.  Проблем 3: Не се създават нови регистри.  Проблем 4: Не се създават нови регистри.  Проблем 5: Не се създават нови регистри. | |
| **10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?**  Проблем 1:  х Актът засяга пряко МСП  ☐ Актът не засяга МСП  ☐ Няма ефект  Проблем 2:  х Актът засяга пряко МСП  ☐ Актът не засяга МСП  ☐ Няма ефект  Проблем 3:  ☐ Актът засяга пряко МСП  ☐ Актът не засяга МСП  х Няма ефект  Проблем 4:  х Актът засяга пряко МСП  ☐ Актът не засяга МСП  ☐ Няма ефект  Очакваните ефекти върху учебните центрове, извършващи обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС от приемането на измененията на ЗДвП са:   * облекчаване на изискванията за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D; * решение на проблема, свързан с недостига на водачи с правоспособност за управление на МПС от категория D; * увеличаване на броя на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория D.   Проблем 5:  х Актът засяга пряко МСП  ☐ Актът не засяга МСП  ☐ Няма ефект  Очакваните ефекти върху психологическите лаборатории от приемането на измененията на ЗДвП са:   * намаляване броя на психологическите лаборатории извършващи психологически изследвания; * намаляване на нелоялната конкуренция и опорочаването на изследванията чрез провеждане на фиктивни такива; * намаляване броя на изследваните лица. | |
| **11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?**  ☐ Да  х Не | |
| **12. Обществени консултации:**  Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата ще бъде публикуван за обществено обсъждане за 30 дни на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Справката за отразяването на постъпилите предложения и становища ще бъде публикувана на интернет страниците на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. В съответствие с чл. 32, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация проектът на ЗИД на ЗДвП ще се съгласува с всички министерства. В изпълнение на разпоредбите на чл. 10, ал. 1, т. 7 от Постановление № 85 на Министерския съвет от 17.04.2007 г. за координация по въпросите на Европейския съюз проектът на ЗИД на ЗДвП ще се съгласува и в рамките на Работна група № 1 „Свободно движение на стоки“ и Работна група № 9 „Транспортна политика“  *Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.* | |
| **13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?**  Проблем 1:  х Да  ☐ Не  С измененията на ЗДвП, касаещи проблем 1 се предвиждат мерки за осигуряване прилагането на Регламент (ЕС) 2018/858. По Регламент (ЕС) 2018/858 на ниво Европейски съюз е изготвена оценка на въздействието, като същата се съдържа в документ SWD/2016/09 final – 2016/014 (COD) на следния електронен адрес: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52016SC0009.  Проблем 2:  х Да  ☐ Не  С измененията на ЗДвП, касаещи проблем 2 се предвиждат мерки за осигуряване прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621. По Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621 на ниво Европейски съюз не е изготвяна оценка на въздействието.  Проблем 3:  х Да  ☐ Не  С измененията на ЗДвП, касаещи проблем 3 се предвиждат мерки за осигуряване прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1916. По Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1916 на ниво Европейски съюз не е изготвяна оценка на въздействието.  Проблем 4:  х Да  ☐ Не  С измененията на ЗДвП, касаещи проблем 4 се предвиждат мерки за осигуряване прилагането на Директива 2006/126/ЕО.  Проблем 5:  ☐ Да  х Не | |
| **14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:**  - Ивайло Славейков – директор на дирекция „Пътни превозни средства в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“  - Станко Иванов – директор на дирекция „Водачи на моторни превозни средства“ в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“  **Дата:** 29.12.2020 г.  **Подпис:**  **Подпис:** | |