

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието*
(Приложете към формуляра допълнителна информация/документи)

Институция: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	на	Нормативен акт: Закон за автомобилните превози
За включване в законодателната/ оперативната програма на Министерския съвет за периода: 01.06.2018 г. – 31.12.2018 г.	на	Дата: 26.06.2018 г.
Контакт за въпроси: Ивайло Манолов - главен директор на Главна дирекция „Автомобилна инспекция“, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ Павлина Аргирова – началник на отдел „Лицензи“, дирекция “Автомобилни превози”, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ Петър Димитров - директор на дирекция “Пътни превозни средства”, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“		Телефон: 02 930 88 46 02 930 88 02 02 930 88 37
1. Дефиниране на проблема: <i>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</i> Със Закона за автомобилните превози (ЗАП) са възложени компетенции на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИААА) 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 с изключение на превозите, извършвани от Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната и от съюзническите и/или чуждите въоръжени сили, преминаващи през територията на Република България или пребиваващи на нея. Този закон урежда условията и реда за извършването на обществените вътрешни и международни превози на пътници и товари с автомобили, извършвани от български или чуждестранни превозвачи, превозите за собствена сметка, контрола при осъществяването на превозите, както и особените правила при договорите за превоз на пътници и товари. 1. Във връзка с установени празноти в нормативната уредба относно прилагане на изискванията на Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския Парламент на Съвета от 21 октомври 2009 година за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за		

отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета, относно лицата, които отговарят на изискванията за добра репутация и професионална компетентност (Регламент) и зачестилите случаи на установени от контролните органи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ регистрирани превозвачи, неотговарящи на условията за установяване, съгласно Регламент (така наречените „пощенски кутии“), на чиито адрес не може да бъде открит техен представител, е необходимо да бъдат създадени допълнителни условия и мерки за упражняване на по-ефективен контрол върху превозвачите, които притежават лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България или лиценз на Общността за извършване на международен превоз на пътници или товари и за ограничаване на фиктивната регистрация на превозвачи.

2. Установени са несъответствия в Закона за движението по пътищата и Закона за автомобилните превози, а именно: В Закона за движението по пътищата е въведено задължение за извършване на преглед за проверка на техническата изправност на пътни превозни средства (ППС). В действащата нормативна уредба не са регламентирани условията и реда за извършване на превози с атракционна цел, както и изисквания към водачите, извършващи такива превози. В ЗАП е въведено задължение кметовете на общини да определят маршрута на движение на пътните превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел.

3. В действащата нормативна уредба липсва: легална дефиниция за дейността „пътна помощ“, технически изисквания към превозните средства и към водачите им, включително по отношение на спазване на времената за управление и почивки. Съгласно чл. 148в от Закона за движението по пътищата пътна помощ по пътищата, отворени за обществено ползване, се извършва от физически или юридически лица, регистрирани по Търговския закон или по Закона за юридическите лица с нестопанска цел, както и от лица, регистрирани по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, регистрирани по реда на този закон. Удостоверението за регистрация се издава от министъра на регионалното развитие и благоустройството или от упълномощено от него длъжностно лице. Регистърът на лицата, извършващи пътна помощ, се води от Агенция „Пътна инфраструктура“. Необходимо е регулиране на дейността „пътна помощ“, тъй като същата се извършва срещу заплащане и по своята същност е обществен превоз на товари.

4. В чл. 24в от ЗАП е предвидено издаването на наредба от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, за условията и реда за извършване на превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства. Съгласно действащия закон обществен превоз на пътници може да се извършва само с превозни средства от категория М2, М3 или леки таксиметрови автомобили. В слабо населените, планински и други райони обаче е икономически нерентабилно да се използват ППС от категории М2 или М3, а е целесъобразно да се използват ППС от категория М1 с 8+1 места.

5. Липса на регламентация относно осъществяването на връзката между таксиметровите апарати и устройствата с фискална памет.

В сегашната редакция на разпоредбата на чл. 24б от Закона за автомобилните превози е предвидено издаване на наредба относно функционалните и техническите изисквания, на които трябва да отговаря фискалната памет на електронните таксиметрови апарати, предназначени за регистрация и контрол на оборота от услугите с леки автомобили за таксиметров превоз на пътници, въвеждането ѝ в експлоатация, регистрацията и контролът върху техническото състояние. Изискванията към таксиметровите апарати са определени в Наредба за съществените изисквания и оценяване на съответствието на средствата за измерване приета с ПМС № 47 от 15.03.2016 г., обн., ДВ, бр. 23 от 25.03.2016 г., в сила от 20.04.2016 г., изм. и доп., бр. 87 от 31.10.2017 г., в сила от 31.10.2017 г. В посочената наредба не са предвидени изисквания относно оборудването на таксиметровите апарати с фискална памет. С наредбата се въвеждат изискванията на Директива 2004/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно измервателните уреди (ОВ, L 135/1 от 30 април 2004 г.). По отношение на устройствата с фискална памет е издадена Наредба № Н-18 от 2006 г. за регистриране и отчитане на продажби в търговските обекти чрез фискални устройства на Министъра на финансите.

6. Липса на регламентация на услугата по предоставяне под наем на моторно превозно средство с водач. В разпоредбите на ЗАП не са разписани условията и редът за предоставяне под наем на моторно превозно средство с водач. Практиката показва, че такъв вид услуга е необходима, а тя не може да се предлага, тъй като няма правна регламентация.

7. Съгласно действащото законодателство лицата, извършващи превоз на пътници и товари за собствена сметка уведомяват писмено ИА „Автомобилна администрация“, че извършват тази дейност. Поради установен неефективен контрол е необходимо създаването на регистър на лицата, извършващи превоз на пътници и товари за собствена сметка. Регистърът съществува и се води и в момента от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. С предлаганите промени само се създава законово основание за неговото водене, поради което е налице готовност, ресурсна и кадрова обезпеченост за воденето му.

8. С цел спазване на изискванията на чл. 15, ал. 1 и ал. 6 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление е необходимо осигуряване на публичност на регистъра за превозвачи, осъществяващи обществен превоз на пътници с лек таксиметров автомобил или водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка чрез осигуряване на безплатен достъп по електронен път до него от представители на общините.

9. За спазване на изискването на чл. 4 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност, съгласно който лицензионен и регистрационен режим за извършване на стопанска дейност, както и

изискване за издаване на разрешение и удостоверение или за даване на уведомление за извършване на отделна сделка или действие, се установяват само със закон е предвидено изискванията към лицата, които могат да провеждат обучение на водачи на моторни превозни средства за превоз на опасни товари и консултанти по безопасността при превоз на опасни товари и водените регистри да бъдат регламентирани в ЗАП.

10. За спазване на изискването на чл. 4 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност, съгласно който лицензионен и регистрационен режим за извършване на стопанска дейност, както и изискване за издаване на разрешение и удостоверение или за даване на уведомление за извършване на отделна сделка или действие, се установяват само със закон е предвидено изискванията към лицата, които могат да провеждат обучение на водачите на автомобили за превоз на пътници и товари и за условията и реда за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация и водените регистри да бъдат регламентирани в ЗАП.

11. Съгласно разпоредбата на чл. 106а, ал. 2, т. 4 от ЗАП мярката „временно спиране от движение“ се прилага на най-близкия платен охраняем паркинг. Същата не винаги може да се приложи поради това, че в някои случаи собствениците на паркинги отказват да приемат превозни средства с приложена принудителна административна мярка, капацитетът на паркинга може да е запълнен или да не е предназначен за превозни средства от съответната категория.

12. Настоящата регулация на ЗАП не предвижда срок за връщане на заверените копия на лицензите, когато на превозвача е наложена принудителна административна мярка „спиране на дейността на превозвача“, чрез отнемане на заверените копия на лиценза на Общността или на удостоверенията към лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, което от своя страна затруднява изпълнението на приложената принудителна административна мярка, предвид факта, че този вид документи не се държат на съхранение в офисите на транспортното предприятие, а се намират на борда на превозните средства. Няма регламентиран и срок за връщане на лиценза на Общността и заверените копия към него, съответно на лиценза и удостоверенията към него за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, поради което съществуващата санкционна разпоредба не може да бъде прилагана

13. При анализ на административно-наказателната дейност на агенцията е установено, че значителен брой наказателни постановления се отменят от съда, поради неправилно ангажиране на административнонаказателната отговорност, т.е. не е нормативно определено кое лице носи административно-наказателната отговорност.

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.).

1. Основния проблем свързан с така наречените „пощенски кутии“ е невъзможността на същите да бъдат връчвани индивидуални административни актове и документи, свързани с административно-наказателната дейност на контролните органи. Посоченият проблем води до невъзможност за пълноценно осъществяване на контролна дейност по отношение на тези превозвачи, съответно не може да се гарантира, че същите изпълняват изискванията на Регламент 1071/2009. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

2. Липсата на регулация на дейността превози с атракционна цел води до невъзможност по отношение на същите да бъде осъществяван контрол и да бъде извършван периодичен преглед за проверка на техническата им изправност, съгласно чл. 147, ал. 1 от Закона за движението по пътищата. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

3. Липсата на регулация на дейността на „пътна помощ“ води до невъзможност по отношение на същите да бъде осъществяван контрол. Няма въведени технически изисквания към превозните средства, които осъществяват посочената дейност, както и изисквания към водачите им. Изменението на ЗАП ще регулира дейността „пътна помощ“, тъй като същата се извършва срещу заплащане и по своята същност е обществен превоз на товари. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

4. Съгласно разпоредбите на ЗАП обществен превоз на пътници се осъществява само с автобуси, с изключение на таксиметровите превози, които се изпълняват с леки автомобили. Основният проблем тук е свързан с определянето на изискванията към превозните средства при разписването на условията и реда за извършване на превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства съгласно чл. 24в от ЗАП. Мястото, предназначено за заемане от лице в инвалидна количка се разглежда като едно място за сядане, поради което в повечето случаи превозните средства, с които общините в страната извършват тези превози, попадат в категорията леки автомобили (автомобили за превоз на пътници, в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 8), а не с автобуси (автомобили за превоз на пътници с повече от 8 места за сядане без мястото на водача), при което възниква противоречие с разпоредбите на ЗАП. Също така, при извършване на обществен превоз на пътници в слаборазселени планински и гранични райони, който се субсидира със средства от държавния бюджет съгласно Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени

категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите е икономически нецелесъобразно използването на автобуси и същото води до големи загуби от страна на превозвачите, които не могат да бъдат покрити с предвидените за целта средства. Към настоящия момент тези превози не могат да бъдат осъществявани с леки автомобили, а същото би било решение на проблема с неефективните превози и съответно липсата на транспортно обслужване в някои региони на страната. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

5. Съгласно чл. 24б от ЗАП функционалните и техническите изисквания, на които трябва да отговаря фискалната памет на електронните таксиметрови апарати, предназначени за регистрация и контрол на оборота от услугите с леки автомобили за таксиметров превоз на пътници, въвеждането ѝ в експлоатация, регистрацията и контролът върху техническото състояние се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на финансите. Практиката показва, че с един таксиметров автомобил се осъществяват превози от повече от един водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка (съгласно чл. 12, ал. 1 от ЗАП). Тези водачи са данъчно задължени лица по смисъла на чл. 3, ал. 1 от Закона за данък върху добавената стойност и като такива регистрирането и отчитането на оборота от предоставяните от тях услуги с лек таксиметров автомобил следва да се извършва с таксиметров апарат, фискализиран на името на всеки един от водачите. Към настоящия момент това предполага смяна на таксиметровите апарати в автомобила при всяка смяна на водача, извършващ превози за собствена сметка. Този факт, както и непряката връзка на отчетените обороти към НАП доведе до порочната практика един таксиметров автомобил да се управлява с един таксиметров апарат от повече от един водачи, като от проверки на контролните органи на ИААА е установено, че много често тези таксиметрови апарати са фискализирани на т. нар. „кухи фирми“. В тази връзка ИААА предлага всяко данъчно задължено лице да разполага със собствен фискален принтер, който да има връзка със стационарно монтиран в автомобила таксиметров апарат. По този начин ще се осигури отчетност за периода на работа на конкретния водач, изминатия пробег, престой, тарифата и реално отчетените от неговата дейност обороти. Предложението на ИААА предвижда таксиметровият апарат да е изцяло съобразен с изискванията на Директива 2004/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 година относно измервателните уреди, както и с приетата с Постановление № 47 от 15 март 2016 г. на Министерския съвет Наредба за съществените изисквания и оценяване на съответствието на средствата за измерване, като отчита и запамятава информация за извършените превози. Информацията от таксиметровия апарат ще се предава посредством защитена връзка към фискален принтер по смисъла на Наредба № Н-18 от 13.12.2006 г. за регистриране и отчитане на продажби в търговските обекти чрез фискални устройства, който ще отчита оборотите от извършените таксиметрови услуги. Фискалният принтер ще разпечатва фискалния бон и посредством дистанционна връзка ще изпраща информацията за отчетените обороти към

НАП. Въвеждането в експлоатация на предложения таксиметров апарат не може да бъде осъществено при сега действащите разпоредби на ЗАП. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

6. Липсва регламентация на услугата „предоставяне под наем на МПС с водач“. В посочената категория се включват – предоставянето на лимузина под наем с водач, извършване на трансфер между летища, хотели и забележителности в населени места и други. Липсата на регулация води до невъзможност за осъществяване на контрол. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

7. Съгласно чл. 126, ал. 11 от ЗАП едноличните търговци или юридическите лица, извършващи превоз на пътници или товари за собствена сметка са длъжни да уведомят писмено ИААА, че извършват такъв вид превози, еднократно, не по-късно от деня на започването на дейността по извършването на превозите, но в разпоредбите на закона липсва изискване ИААА да води регистър на лицата, извършващи превоз на пътници и товари за собствена сметка. За привеждане на изискванията в съответствие с чл. 15, ал. 1 и ал. 6 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление е необходимо да се допълни и измени ЗАП. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

8. Не са прецизирани и разписани достатъчно подробно и изискванията по отношение на регистъра за превозвачи, осъществяващи обществен превоз на пътници с лек таксиметров автомобил или водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка. За привеждане на изискванията в съответствие с чл. 15, ал. 1 и ал. 6 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление е необходимо да се допълни и измени ЗАП. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

9. Съществуващата регулация на регистрационния режим за провеждане на обучение на водачи на моторни превозни средства за превоз на опасни товари и консултанти по безопасността при превоз на опасни товари е уредена в подзаконов нормативен акт. Предвид изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност, регистрационните режими се установяват само със закон. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

10. Съществуващата регулация на регистрационния режим за лицата, които могат да провеждат обучение на водачите на автомобили за превоз на пътници и товари и за

условията и реда за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация е уредена в подзаконов нормативен акт. Предвид изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност, регистрационните режими се установяват само със закон. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

11. Основният проблем е невъзможност в определени случаи да се прилага законоустановената принудителна мярка по чл. 106а, ал. 2, т. 4 от ЗАП. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

12. Основният проблем е невъзможност в определени случаи да се прилага законоустановената принудителна мярка, както и предвидената в закона санкционна разпоредба, която да урежда отговорността на превозвача, в случаите, в които не са върнати заверените копия на лиценза на Общността или удостоверенията към лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, тъй като няма нормативно определен рок за връщането. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

13. Проблемът е свързан с неправилно ангажиране на административнонаказателната отговорност на лицата, съответно отмяна на наказателни постановления по тази причина и затруднено реализиране на контролната дейност. Изложеният проблем не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

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

Не са извършвани последващи оценки на нормативния акт.

2.Цели:

С планираните промени се цели да се преустанови/ ограничи фиктивна регистрация на превозвачи.

Постигане на съответствие с действащото законодателство – Закона за движението по пътищата, Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност, Закона за електронното управление.

Нормативно регламентиране на услуги, които към момента не са регламентирани, което от своя страна ще доведе до повишаване на качеството на услугите, осъществяване на контрола и осигуряване на безопасност по пътищата, отворени за обществено ползване.

Повишаване на качеството на извършваната контролна и административнонаказателна дейности. Предотвратяване и преустановяване на административните нарушения или

вредните последици от тях.

Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

Пряко засегнатите страни са:

- Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“;
- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- всички юридически лица, отговарящи на условията за издаване на лиценз на Общността за извършване на международен превоз на пътници и товари и за лиценз за извършване на превоз на пътници и товари на територията на Република България, както и дружества, които имат издаден такъв (*Към момента има издадени 12 509 лиценза на Общността за международен превоз на товари, 1 097 лиценза на Общността за международен превоз на пътници, 3 072 лиценза за обществен превоз на товари на територията на Република България и 398 лиценза за обществен превоз на пътници на територията на Република България. Издадените удостоверения за професионална компетентност въз основа на положен изпит пред Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ са съответно 13 722 за международен превоз на товари, 2 023 за международен превоз на пътници, 1 742 за превоз на товари на територията на Република България и 849 за превоз на пътници на територията на Република България*);
- лица, притежаващи удостоверения за професионална компетентност за ръководители на транспортна дейност;
- лицата, извършващи превози с атракционна цел;
- кметовете на общини, на чиято територия се осъществяват превози с атракционна цел;
- лицата, предоставящи услугата „пътна помощ“;
- всичките 265 общини в страната, на чиято територия се извършват превози на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства,; - 124 общини, на територията на страната, на които се разпределят средства за субсидиране на нерентабилни междуселищни автобусни линии в слаборазселени планински и гранични райони;
- превозвачите, притежаващи лиценз за извършване на превоз на пътници на територията на Република България и лиценз за извършване на международен превоз на пътници – лиценз на Общността, на които са възложени превози на лица с увреждания и лица с намалена подвижност и изпълняват задължения за извършване на обществени услуги за междуселищни пътнически превози в слаборазселени планински и други региони в страната;
- лицата, регистрирани за извършване на таксиметров превоз на пътници;
- физически и юридически лица, регистрирани по Търговския закон, желаещи да предоставят услугата отдаване на моторно превозно средство под наем с водач;
- еднолични търговци или юридически лица, извършващи превоз за собствена сметка;
- лица, притежаващи разрешение за организиране на курсове за обучение на водачи на МПС за извършване на превоз на опасни товари и/или на консултанти по безопасността

(118 лица, като годишно на около 15 лица се преиздават разрешенията за организиране на курсове за обучение на водачи на МПС за извършване на превоз на опасни товари и/или на консултанти по безопасността);

- лица, притежаващи регистрация за организиране на курсове за обучение на водачи за придобиване на карта за квалификация (144 лица);

- всички български граждани, отговарящи на условията за допускане до изпит за придобиване и удължаване срока на валидност на свидетелство на водач на МПС за превоз на опасни товари и за придобиване и удължаване срока на валидност на удостоверение за консултант по безопасността (преминали задължителните курсове за обучение в одобрен учебен център);

- всички български граждани, отговарящи на условията за издаване на карта за квалификация (преминали обучение в одобрен учебен център и притежаващи необходимата правоспособност и минимална възраст);

- всички юридически лица, отговарящи на условията за издаване на регистрация за организиране на курсове за обучение на водачи за придобиване на карта за квалификация.

Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).

4. Варианти на действие:

За решаване на дефинираните проблеми вариантите на действие са ограничени до вариант „Без действие“ и вариант „Приемане на предложените изменения и допълнения“.

По предложените изменения и допълнения на ЗАП във връзка с дефинираните проблеми, по-долу са представени варианти за действие по точки както следва:

По точка 1:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. В този случай няма да е налице съответствие на действащото законодателство и няма да е предвидена възможност професионално компетентното лице реално, ефективно и непрекъснато да изпълнява нормативно възложените му дейности.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози.

Във връзка с констатираните проблеми е необходимо да се приемат следните изменения и допълнения на ЗАП за постигане на заложените цели:

Да бъдат определени конкретни отговорности и задължения на професионално компетентните лица, назначени във фирмите да ръководят действително и постоянно транспортната дейност на транспортното предприятие, което да доведе до намаляване на тяхната недобросъвестност. Предвижда се представляващите транспортните предприятия да са задължени да оправомощят професионално компетентните лица да получават от контролните органи кореспонденция, призовки, индивидуални административни актове и документи по административно-наказателни производства.

В Регламента са предвидени санкции и принудителни административни мерки за нарушения, извършени от професионално компетентните лица, назначени в предприятията. Към настоящия момент такива не са предвидени в Закона за автомобилните превози.

В тази връзка в Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози ще бъдат предвидени текстове за налагане на санкции, както на лицензираните превозвачи, на управителите на предприятията, така и на ръководителите на транспортната дейност. Размерът на санкциите е съобразен с размера на санкциите, определени за превозвача и управителите на предприятията.

Очакван ефект: При този вариант на действие ще е налице съответствие на действащото законодателство и ще е предвидена възможност за действително и постоянно ръководене на транспортната дейност на предприятието от професионално компетентното лице и намаляване на тяхната недобросъвестност. Ще бъдат създадени условия Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ ефективно да изпълнява нормативно възложените й дейности.

За разрешаване на съществуващите проблеми и празноти в нормативната уредба, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 2:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. Няма да се регулира дейността превози с атракционна цел, което ще доведе до невъзможност по отношение на същите да бъде осъществяван контрол и да бъде извършван периодичен преглед за проверка на техническата им изправност, съгласно чл. 147, ал. 1 от Закона за движението по пътищата.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози като се регламентират условията и реда за извършване на превози с атракционна цел, както и изисквания към водачите, извършващи такива превози.

Във връзка с установено несъответствие между ЗДвП и ЗАП е необходимо да се приемат измененията и допълненията на ЗАП за постигане на заложените цели.

Очакван ефект: При този вариант на действие ще е налице съответствие на действащото законодателство и ще се осигурят условия за спазване на изискванията на чл. 147, ал. 1 от Закона за движението по пътищата и извършване на преглед за проверка на техническата изправност на тези пътни превози.

За разрешаване на съществуващите проблеми и несъответствия в нормативната уредба, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 3:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. Няма да се регулира дейността „пътна помощ“; няма да се въведат технически

изисквания към превозните средства, които осъществяват посочената дейност, както и изисквания към водачите им, което ще доведе до невъзможност по отношение на същите да бъде осъществяван контрол.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози.

Във връзка с констатиран неефективен контрол на дейността „пътна помощ“ е необходимо да се приемат измененията и допълненията на ЗАП за постигане на заложените цели, като в ЗАП се регулира тази дейност и се въведат технически изисквания към превозните средства, които осъществяват посочената дейност, както и изисквания към водачите им.

Очакван ефект: Тъй като дейността „пътна помощ“ се извършва срещу заплащане и по своята същност е обществен превоз на товари което от своя страна ще доведе до възможността за осъществяване на контрол.

За разрешаване на съществуващите проблеми, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 4:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. В този случай превозите на лица с увреждания, лица с намалена подвижност и жители на слаборазвитите планински и други региони в страната няма да могат да се извършват с леки автомобили (до 8 + 1 места), което е предпоставка за неефективност на извършваните превози и евентуална липса на транспортно обслужване на посочените групи пътници.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози.

Необходимо е в ЗАП да бъдат прецизирани категориите моторни превозни средства, с които могат да бъдат извършвани обществени превози на пътници на територията на Република България. Съгласно действащия закон обществен превоз на пътници може да се извършва само с превозни средства от категория М2, М3 или леки таксиметрови автомобили. В чл. 24в от ЗАП е предвидено издаването на наредба от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, за условията и реда за извършване на превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства. В повечето случаи тези превозни средства са от категория М1. Също така в слабо населените, планински и други райони, е икономически нерентабилно да се използват ППС от категории М2 или М3, а е целесъобразно да се използват ППС от категория М1 с 8+1 места. Предвид изложеното ЗАП ще бъде допълнен, като допълнението ще позволи ППС от категория М1 да извършват превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

Очакван ефект: В този случай ще се осигурят условия за постигане на заложените цели, а

именно осигуряване на качествено и ефективно транспортно обслужване на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, както и на жители на слабонаселени планински и гранични райони в страната.

За разрешаване на съществуващите проблеми и празноти в нормативната уредба, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 5:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. Няма да бъде осигурена възможност за въвеждане в експлоатация на таксиметров апарат с фискален принтер, съответствие на използваните таксиметрови апарати с изискванията на Директива 2004/22/ЕО и осъществяване на по-ефективен контрол по отношение на осъществяването на таксиметров превоз на пътници, както и подобряване на сигурността и удовлетвореността на гражданите, ползващи таксиметрови услуги.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози като се прецизират текстовете на разпоредбата на чл. 24б от Закона за автомобилните превози.

Очакван ефект: В този случай ще се осигурят условия за привеждането в съответствие на използваните таксиметрови апарати с Директива 2004/22/ЕО, осъществяване на по-ефективен контрол, както от страна на ИААА по отношение осъществяването на таксиметровите превози на пътници, така и от страна на НАП при съблюдаване спазване на данъчната политика в Република България, както и подобряване сигурността и удовлетвореността на гражданите ползващи таксиметрови услуги.

За разрешаване на съществуващите проблеми, както и привеждане в съответствие с европейското законодателство и подобряване на контрола на таксиметровите превози на пътници, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 6:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. Няма да бъде регламентирана дейността по предоставяне на автомобил под наем с водач.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози като се регламентира дейността по предоставяне под наем на моторно превозно средство с водач.

Очакван ефект: В този случай ще се осигурят условия за постигане на заложените цели, а именно регламентирането на услуги, каквито са например предоставянето на лимузина под наем с водач, извършване на трансфер между летища, хотели и забележителности в населени места и други което ще доведе до повишаване ефективността на контрола.

За разрешаване на съществуващите проблеми и празноти в нормативната уредба, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 7:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. Няма да бъде воден регистър на лицата, осъществяващи превози на пътници и товари за собствена сметка.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози като се създаде регистър на лицата, осъществяващи превози на пътници и товари за собствена сметка.

Този регистър съществува и се води и в момента от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. С предлаганите промени само се създава законово основание за неговото водене, поради което е налице готовност, ресурсна и кадрова обезпеченост за воденето му.

Очакван ефект: В този случай ще се осигурят условия за постигане на заложените цели, а именно водене на регистър на лицата, извършващи превоз на пътници и товари за собствена сметка което ще доведе до повишаване ефективността на контрола.

За разрешаване на съществуващите проблеми, повишаване ефективността на контрола върху лицата, извършващи превоз на пътници и товари за собствена сметка и постигане на съответствие с действащото законодателство – Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление е необходимо, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точка 8:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. Няма да се прецизира регистъра на превозвачите, осъществяващи обществен превоз на пътници с лек таксиметров автомобил или водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка. Няма да се осигурят условия за постигане на съответствие с действащото законодателство – Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози като бъдат прецизирани и разписани достатъчно подробно изискванията по отношение на регистъра за превозвачи, осъществяващи обществен превоз на пътници с лек таксиметров автомобил или водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка.

Очакван ефект: В този случай ще се осигурят условия за постигане на заложените цели, а именно прецизиране на регистъра на превозвачите, осъществяващи обществен превоз на пътници с лек таксиметров автомобил или водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка, което ще доведе до повишаване ефективността на контрола и до постигане на съответствие с действащото законодателство – Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление.

За разрешаване на съществуващите проблеми и постигане на съответствие с

действащото законодателство – Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точки 9 и 10:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. В този случай няма да има промяна в досегашната дейност на лицата, извършващи обучение на водачи и изискуемите документи за извършване на административна услуга няма да отпаднат. Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ ще е възпрепятствана ефективно да изпълнява нормативно възложените й дейности.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози, като посочените режими се привеждат в съответствие със Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

Очакван ефект: В този случай ще се регламентират ясни правила при извършване на учебната дейност, ще бъдат намалени изискуемите документи за извършване на административна услуга. Ще бъдат създадени условия Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ ефективно да изпълнява нормативно възложените й дейности.

За разрешаване на съществуващите проблеми и постигане на съответствие с действащото законодателство – Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

По точки 11, 12 и 13:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози. Няма да е налице възможност за повишаване на качеството на извършваната контролна и административно-наказателна дейности от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. Това ще възпрепятства Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ да изпълнява ефективно нормативно възложените й дейности.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат следните изменения и допълнения в Закона за автомобилните превози:

Ще се регламентира процедура по която да се определят паркингите на които може да се прилагат принудителни административни мерки, ще се определят изисквания към тях и ще се регламентират договорни отношения между Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и собствениците им.

Ще се регламентира срок за връщане на заверените копия на лицензите, когато на превозача е наложена принудителна административна мярка „спиране на дейността на

превозвача“, чрез отнемане на заверените копия на лиценза на Общността или на удостоверенията към лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България. Ще бъде регламентиран и срок за връщане на лиценза на Общността и заверените копия към него, съответно на лиценза и удостоверенията към него за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България. Ще се създаде и санкционна разпоредба, в случаите, когато заверените копия на лиценза на Общността или на удостоверенията към лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България не бъдат върнати в нормативно установения срок.

Ще се изменят и санкционните разпоредби, като целта е да бъде нормативно определено кое лице носи административно-наказателната отговорност.

Очакван ефект: Ще е налице реална възможност за повишаване на качеството на извършваната контролна и административнонаказателна дейности. Ще бъдат създадени условия Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ ефективно да изпълнява нормативно възложените ѝ дейности.

За разрешаване на съществуващите проблеми и празноти в нормативната уредба, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта "без действие".

5.Негативни въздействия:

Вариант 1: Без действие:

Икономически негативни въздействия:

Неефективно използване на държавния бюджет относно необходимостта от предвиждане на повече средства за субсидиране на нерентабилните междуселищни автобусни линии в слаборазвитите планински и други райони в страната;

Неосигуряване на условия за спазване на данъчната политика в Република България чрез въвеждане на таксиметровия апарат, чиято информация ще се предава посредством защитена връзка към фискален принтер по смисъла на Наредба № Н-18.

Неосигуряване на приходи към бюджета от заплащането на данъци от лицата, желаещи да предоставят липсващата към момента услуга – извършване на превози с атракционна цел, „пътна помощ“ и отдаване под наем на моторно превозно средство с водач.

Риск от отмяна на издадени наказателни постановления и невъзможност за събиране на наложените с тях глоби.

Социални негативни въздействия:

Потенциален риск от прекъсване на транспортното обслужване на населението в слаборазвитите планински и гранични райони в страната, както и на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.

Екологични негативни въздействия:

Не са идентифицирани такива.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения:

Икономически негативни въздействия:

Не са идентифицирани такива

Социални негативни въздействия:

Не са идентифицирани такива.

Екологични негативни въздействия:

Не са идентифицирани такива.

Опишете качествено (при възможност - и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.

6. Положителни въздействия:

Вариант 1: Без действие:

Икономически положителни въздействия:

Няма да се създадат нови регистрационни режими.

Социални положителни въздействия:

Не са идентифицирани такива.

Екологични положителни въздействия:

Не са идентифицирани такива.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения:

Икономически положителни въздействия:

Увеличаване ефективността на превозите в слабонаселените планински и гранични райони на страната;

Намаляване на разходите в държавния бюджет, свързани с необходимостта от предвиждане на повече средства за субсидиране на нерентабилните междуселищни автобусни линии в слабонаселените региони;

Осигуряване на условия за спазване на данъчната политика в Република България чрез въвеждане на таксиметровия апарат, чиято информацията ще се предава посредством защитена връзка към фискален принтер по смисъла на Наредба № Н-18;

Осигуряване на потенциални приходи към бюджета от заплащането на данъци от лицата, желаещи да предоставят липсващата към момента услуга – извършване на превози с атракционна цел, „пътна помощ“ и отдаване под наем на моторно превозно средство с водач;

Създаване на предпоставки за законосъобразна административнонаказателна процедура по издаване на наказателни постановления, което ще доведе до намаляване на броя на отменените наказателни постановления и възможност за реализиране на по-високи приходи към бюджета.

Социални положителни въздействия:

Осигуряване на транспортно обслужване на лица с увреждания и лицата с намалена подвижност, както и на жителите на слабонаселени планински и други райони в страната.

Ще се въведат условия за предотвратяване и преустановяване на административните нарушения или вредните последици от тях.

Екологични положителни въздействия:

Не са идентифицирани такива.

Опишете качествено (при възможност - и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.

7. Потенциални рискове:

Приемането на измененията и допълненията Закона за автомобилните превози не предполага възникването на евентуални рискове, както и не се очаква възникването на съдебни спорове.

Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

Ще се повиши

Ще се намали

Няма ефект

Административната тежест ще се повиши за лицата осъществяващи атракционни превози и за лицата, предоставящи услугата наемане на моторно превозно средство с водач.

Административната тежест няма да се увеличи за лицата, предоставящи услугата пътна помощ.

8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?

Създават се нови регулаторни режими, като се засягат и съществуващи режими и услуги.

Създаването на нови режими за атракционните превози и за услугата наемане на моторно превозно средство с водач цели регламентирането на тези дейности. Тези превози в момента се осъществяват без законово основание и като вид нерегламентирани превози се санкционират от контролните органи. Тъй като съществува обществен интерес от такива превози се предлага условията и редът за тяхното осъществяване да бъдат законово регламентираны.

Засягат се и съществуващи режими като регистрацията на лицата, извършващи пътна помощ, преминава към Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, която може да осъществява пълноценен контрол на дейността. Административната тежест в този случай няма да се повиши.

Предлаганите промени са съобразени със Закона за администрацията и със Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

9. Създават ли се нови регистри?

Да

Регистър за лицата, които предоставят услуга пътна помощ

Регистър на лицата, извършващи превози за собствена сметка

Регистър на лицата, които могат да провеждат обучение на водачи на моторни превозни средства за превоз на опасни товари и консултанти по безопасността при превоз на опасни товари

Регистър на лицата, които могат да провеждат обучение на водачите на автомобили за превоз на пътници и товари

Тези регистри съществуват и се водят и в момента от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. С предлаганите промени само се създава законово основание за тяхното водене, поради което е налице готовност, ресурсна и кадрова обезпеченост за воденето им. Не се предвижда представяне на допълнителни документи за воденето на регистрите и съответно изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност по отношение на регистровото производство ще бъдат спазени. *Когато отговорът е "да", посочете колко и кои са те.*

10. Как въздейства актът върху микро-малките и средните предприятия (МСП)?

Актът засяга пряко МСП

Актът не засяга МСП

Няма ефект

С приемане на предлаганите промени относно атракционните превози и наемането на моторно превозно средство с водач се очаква положително въздействие върху МСП, като се цели регламентиране на осъществяваните от тях дейности и създаване на условия за развитие на тези дейности.

Другите промени са насочени към ограничаване на нелоялните практики и стимулиране на бизнеса да работи в законоустановени норми.

11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?

Да

Не

12. Обществени консултации:

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози ще бъде публикуван за обществено обсъждане за 30 дни на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в рубриката „Обществено обсъждане“, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Справката за отразяването на постъпилите предложения и становища ще бъде публикувана на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Проектът на ЗИД на ЗАП ще се съгласува в съответствие с чл. 32, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация с всички министерства.

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?

Да

Не

Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т.

8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:

Име и длъжност:

- Ивайло Манолов - главен директор на Главна дирекция „Автомобилна инспекция“, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
- Павлина Аргирова – началник на отдел „Лицензи“, дирекция “Автомобилни превози”, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
- Петър Димитров - директор на дирекция “Пътни превозни средства”, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“

Дата: 26.06.2018 г

Подпис: *На осн. § 1, т. 1 от ДР на ЗЗД*

.....
.....



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
АДМИНИСТРАЦИЯ НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ

СТАНОВИЩЕ

на дирекция „Модернизация на администрацията“

На основание чл. 30б, ал. 3 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация дирекция „Модернизация на администрацията“ съгласува постъпилата с Ваш № 03-00-228 от 15 юни 2018 г. частична предварителна оценка на въздействието на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози със следните препоръки:

1. Относно раздел 1 „Дефиниране на проблема“:

Напомняме, че в този раздел не е необходимо да бъдат описвани конкретните предложения за промени, а следва да се посочат и представят констатираните проблеми (напр. несъответствия между Закона за движение по пътищата, Закона за електронното управление и Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност, ниско качество на предлаганите услуги, празноти в уредбата, занижен контрол и т.н.)

2. Относно раздел 4 „Варианти на действие“:

При представянето на вариантите на действие в този раздел следва да бъдат описани стъпките, които ще бъдат предприети при всеки един от вариантите и съответните очаквани ефекти от тях. Във връзка с това и за пълнота предлагаме представянето на Вариант 2 да се допълни с информацията относно конкретните предложения за промени в закона. Тази информация е необходима, за да се изясни, че

предложените мерки съответстват в максимална степен на констатираните проблеми и на поставените цели, както и да се прецени дали след изготвяне на проекта на акт ще е налице хипотезата на чл. 32, ал. 7 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация. В случай че се предвиждат административни наказания, следва да се опише как е определен размерът на санкциите. В случай че с проекта се предвижда да се въведат нови такси или да се променят съществуващи такси, следва да се изясни дали тези такси ще бъдат определени в съответствие с изискванията на чл. 7а от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност. В случай че се създават нови регистри следва да се даде информация относно готовността, ресурсната и кадрова обезпеченост на съответната администрация, на която ще бъде възложено воденето на регистъра и т.н. В случай че се предвиждат промени и в други закони, това също следва да бъде посочено, както и да се направи анализ на очакваните ефекти от промените.

В този раздел следва да се посочи и кой вариант на действие се предлага да бъде избран за решаване на проблемите.

3. Относно раздел 5 „Негативни въздействия“ и раздел 6 „Положителни въздействия“:

В тези два раздела следва да се разгледат негативните и положителните въздействия и по групи заинтересовани страни при всички варианти. В случай че очакваните въздействия са сходни за различните групи заинтересовани страни в различните варианти, това следва да се посочи в изложението, за да е ясно, че въздействията са представени общо за всички заинтересовани страни.

4. Относно раздел 8.1. „Административната тежест за физическите и юридическите лица“ и 8.2. „Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?“:

Предлагаме за яснота в този раздел отново да се опише конкретно в какво се изразява очакваното увеличаване на административната тежест, кои са новите режими и услуги, които се предвижда да бъдат предложени, как ще бъдат засегнати съществуващи режими и услуги, както и доколко предложените промени съответстват на изискванията на Закона за администрацията и Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

5. Относно раздел 9 „Създават ли се нови регистри?“:

Предлагаме в този раздел за всеки от регистрите да бъде включена информация относно кадровата и ресурсна обезпеченост на администрациите, на които ще бъде възложено воденето на новите регистри, както и налице ли са възможности за използване на съществуващи бази данни. За всеки регистър следва да се изясни подходът, който ще бъде възприет при уреждане на отделните процедури, представяне на необходимите документи и т.н., така че да бъдат спазени изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност по отношение на регистърното производство.

Напомняме, че изграждането на нови регистри следва да се съгласува с Държавна агенция „Електронно управление“.

6. Относно раздел 10 „Как въздейства актът върху микро, малките и средните предприятия (МСП)?“ :

В този раздел е необходимо да се допълни информация относно очакваното въздействие върху микро, малките и средните предприятия, на база изложените в другите раздели аргументи в подкрепа на варианта с нормативна намеса и очаквания от него ефект и върху МСП.

Съгласно чл. 17 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, изводите и относимата информация от извършената частична предварителна оценка на въздействието се включват във финансовата обосновка по чл. 35, ал. 1, т. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

На основание чл. 30б, ал. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо окончателната оценка на въздействието да бъде съобразена с препоръките от становището.

На основание чл. 85, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо това становище да бъде публикувано заедно с преработената оценка на въздействието и проекта на акт при обществените консултации, провеждани в изпълнение на Закона за нормативните актове.

На осн. § 1, т. 1 от ДР на ЗЗД

**ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА АДМИНИСТРАЦИЯТА“**

/КРАСИМИР БОЖАНОВ/