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

Частична предварителна оценка на въздействието	
Институция: Министерство на транспорта и съобщенията	**Нормативен акт:** Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, приета с Постановление № 14 от 21.01.2013 г. (обн., ДВ, бр. 8 от 2013 г., доп., бр. 80 от 2015 г., изм., бр. 36 от 2022 г.)
◉ Не е включен в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет	○ Включен е в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за: ……
Лице за контакт: Димитър Савов – директор на дирекция „Национална транспортна политика“	**Телефон и ел. поща: 02/9409 426** **dsavov@mtc.government.bg**

1. Проблем/проблеми за решаване:

Проблем 1: Внедряването на интелигентни транспортни системи и базираните на тях услуги е бавно и фрагментирано. Нормативната уредба не създава достатъчно предпоставки за напредък при внедряването на интелигентни транспортни системи (ИТС), както и за стимулиране съвместимостта и непрекъснатостта на ИТС услугите и мултимодалните пътувания.

1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.

С приетата с Постановление на Министерския съвет № 14 от 21.01.2013 г. (посл. изм., бр. 36 от 13.05.2022 г.) Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (Наредбата) в националното законодателство е транспонирана Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г., относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (Директивата за ИТС). Видно от изготвената от ЕК оценка на въздействието по досието https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0474, въпреки потвърдената целесъобразност от функционирането на Директивата за ИТС на европейско ниво, внедряването на ИТС продължава да е бавно и разпокъсано, като се пропускат възможности за изграждане на приобщаваща мултимодална транспортна система. Констатира се липса на оперативна съвместимост и непрекъснатост на системите, услугите и приложенията, което

препятства развитието на общ пазар за ИТС. Основна причина за тези ограничения са недостатъчния финансов и административен капацитет. Други съществени проблеми са предизвикателствата по отношение на събирането, обработката и споделянето на данни, както и липсата на общи стандарти, принципи и изисквания за качество на нововъзникващи ИТС услуги. Като недостатък се отчита липсата на интерфейси за обмен на данни между заинтересованите страни и обстоятелството, че повечето данни, генерирани от различни видове транспорт не са оперативно съвместими. Това възпрепятства конкурентоспособността, непрекъснатостта и устойчивостта на ИТС услугите. След анализиране на ключовите показатели за ефективност за внедряване на ИТС, представени в докладите на държавите членки е установено, че внедряването на ИТС услуги може да варира значително между държавите, дори когато се сравнява само мрежата TEN-T или автомагистралите, като неравенството между държавите членки нараства. Прогнозирано е задълбочаване на проблема, като липсата на административен и финансов капацитет и нерешаването на посочените проблеми ще продължи да забавя и фрагментира внедряването на ИТС услуги в транспортната мрежа, в случай че не последва намеса на ниво ЕС.

За да се преодолеят тези недостатъци, на 22 ноември 2023 г. е приета Директива (ЕС) 2023/2661 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г., относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (Директива (ЕС) 2023/2661). Измененията са насочени към съществено подобряване на пътната безопасност на автомобилния транспорт, развитие на мултимодалната мобилност, съвместната, свързана и автономна мобилност, многократно увеличаване информираността на участниците в движението, както и грижа за хората с намалена подвижност. Предвижданото нарастване на конкурентоспособността, непрекъснатостта и устойчивостта на ИТС услугите налага надграждането и адаптирането им към платформи за мобилност, на базата на иновационните достижения и технологичния напредък, свързан с интензивното развитие на електронните и комуникационни технологии. Също така се гарантира наличието, достъпността и разполагаемостта на данни за пътищата, пътуванията и трафика в стандартизиран цифров формат, които да се предоставят на водачите и другите ползватели по пътната TEH-T мрежа.

На национално ниво основните недостатъци на действащата Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, приета с ПМС № 14 от 21.01.2013 г., са аналогични на по-горе описаните проблеми, установени от оценката на въздействието от прилагане на Директивата за ИТС. Прилагането на Наредбата не способства в достатъчна степен за напредъка при внедряването на интелигентни транспортни системи, като не се постига оперативна съвместимост и непрекъснатост на услугите и не се насърчават достатъчно мултимодалните пътувания. Към момента внедряването на интелигентни транспортни системи в Република България е стартирало и се надгражда успешно, което може да се проследи от периодичните доклади за напредъка по внедряване на ИТС https://www.mtc.government.bg/bg/category/295/pravno-osnovanie, представяни от Министерството на транспорта и съобщенията в Европейската комисия.

Основните институции, които внедряват ИТС, като предоставят актуална информация на потребителите за важни параметри от пътното движение, отнасящи се до безопасността и организацията на движението по републиканската пътна мрежа и в градовете с развит обществен транспорт, са Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) и общините. Така например, в изпълнение на Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. *за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на данните и процедурите за предоставяне, когато това е възможно, на безплатна за потребителите обща минимална информация за движението, свързана с безопасността* АПИ е изградила и е в експлоатация електронна платформа LIMA – WEB приложение на адрес https://lima.api.bg/, предоставящо информация за актуалната пътна обстановка в страната в реално време. Системата е ориентирана към гражданите и информацията за 20000 км републикански пътища се предоставя

на интерактивна карта. Информационната система има редица функционалности: съобщения за промяна в пътната обстановка в реално време, информация за забрани, ограничения, обходни маршрути и други пътни параметри. Водачите имат възможност и да подават сигнали за възникнали затруднения на пътя, инциденти и всички обстоятелства, касаещи пътното движение. Въведена е в експлоатация електронна система за събиране на пътни такси на база време и на база изминато разстояние. През годините АПИ продължава внедряването на ИТС, като към 2024 г. са извършени дейности по направление на АМ „Струма“. Изградени са технологични центрове и разпределителна уредба в обхвата на тунел „Железница“, както и интелигентни транспортни системи за безопасност, експлоатация и управление на тунела. Изготвена е и проектна разработка за ремонтно-възстановителни работи на тунел „Траянови врата“ на АМ „Тракия“ при км 53+297, с предвидена доставка и монтаж на електронни информационни табели (VMS), с възможност за отдалечен контрол в реално време. Общините също внедряват интелигентни транспортни системи в областта на обществените превози, управлението на трафика и безопасността в населените места. Особено внимание се обръща на системите, водещи до гарантиране спазването на екологичните норми и изисквания. Така например, по Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020 са подкрепени проекти за интегриран градски транспорт в 14 града, допустими за финансиране в България – София, Варна, Бургас, Стара Загора, Русе, Плевен, Габрово, Перник, Дупница, Казанлък, Сливен, Благоевград, Велико Търново, Добрич. Проектите включват дейности, свързани със закупуване на нов екологичен подвижен състав, развитие на ИТС за управление и контрол на трафика, системи за информация на пътниците в реално време, автоматизирани системи за продажба на билети, системи за видеонаблюдение за центровете за градска мобилност, както и базирани на ИТС мерки за подобряване на достъпността, мерки за сигурност и безопасност, управление на зони за паркиране, пешеходни и велоалеи. Внедряването на ИТС услуги, свързани с пътната безопасност е от решаващо значение за намаляване на смъртността и травматизма по пътищата.

Министерство на вътрешните работи е отговорна институция за внедряване на оперативно съвместима система eCall. Към настоящия момент е извършено надграждане на системата, като националният интерфейс по функционалност EUCARIS eCall е в редовна експлоатация. Стартирал е и проект „Подобряване на националната система за спешни комуникации 112“, част от Националния план за възстановяване и устойчивост. Продължава работата по изграждане на система от следващо поколение Next Generation 112.

Министерството на транспорта и съобщенията е отговорна институция за създаване на Национална точка за достъп до данни за мултимодални пътувания в съответствие с Делегиран регламент (ЕС) № 2017/1926 (НТД). Към момента НТД е изградена с начална функционалност - https://www.mtc.government.bg/bg/category/294/nacionalni-tochki-za-dostp-do-transportna-informaciya. През м. октомври 2023 г. стартира обществена поръчка за изграждане на пълна функционалност на НТД. През месец април 2025 г. е сключен договор с избран изпълнител, като за изпълнението на дейностите е определен срок от 14 месеца - https://app.eop.bg/today/281507.

Видимо от всичко посочено, внедряването на интелигентните транспортни системи в Република България е по–скоро следствие на прякото изпълнение на изискванията, произтичащи от европейското законодателство. Процесът по внедряване протича фрагментирано, без необходимата оперативна съвместимост, и без нормативно уредена основа за събиране, наличност и предоставяне на данни в стандартизиран машинно четим формат, което е задължително условие за предоставяне на качествени ИТС услуги. Решаването на този проблем може да се постигне чрез въвеждането в националното законодателство на изискванията на Директива (ЕС) 2023/2661 чрез предложените изменения и допълнения на Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.

За целта ще се предложи изменение в приоритетните области, за които се прилагат спецификации и стандарти относно ИТС, ще се въведат актуални изисквания за обработка на личните данни, ще

се изяснят понятия и определения, ще се предвидят нови възможности за развитие на сътрудничеството с държавите членки на Европейския съюз. Конкретните предложения са описани в т. 4.1. – Вариант 2.

1.2. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

Проблемът не може да се разреши чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.) в рамките на съществуващото законодателство.

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

Действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема, тъй като в нея се съдържат норми, несъответстващи на Директива (ЕС) 2023/2661 – основно по отношение на приоритетните области. Освен това в наредбата липсват разпоредби, свързани с актуални изисквания за обработка на личните данни, клаузи за развитието на сътрудничеството с държавите членки на Европейския съюз, както и някои понятия и определения, например, „съвместни интелигентни транспортни системи“, „наличност на данни“, „услуги за мултимодална цифрова мобилност“ и др.

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

За решаването на проблема е необходимо да бъдат извършени промени (изменения и допълнения) в Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, произтичащи от правото на ЕС – Директива (ЕС) 2023/2661 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г., относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.

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

Не са извършвани последващи оценки на нормативния акт, както и анализи за изпълнението на политиката.

Проблем 2: В Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт не са конкретизирани типовете данни и техния географски обхват, обект на необходимите спецификации и стандарти за отделните приоритетни действия, относими към дефинираните приоритетни области.

1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.

Наредбата регламентира предоставяне на спецификации и стандарти за приложения и услуги при внедряването на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт в четири приоритетни области и шест приоритетни действия (въведени чрез делегирани регламенти). Приоритетните действия са:

1. информационни услуги за мултимодални превози;
2. информационни услуги в реално време за движението по пътищата;
3. минимална универсална информация за движението, свързана с безопасността на движението по пътищата, когато е възможно, безплатна за потребителите, както и събиране на данни и изработване на процедури за предоставяне на такава информация;
4. оперативно съвместима система "eCall";

5. информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране на товарни автомобили;
6. резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране на товарни автомобили.

Гореизброените приоритетни действия, приложими в четирите приоритетни области са пряко следствие от транспонирането на Директивата за ИТС. Наредбата не въвежда изискване за събиране на конкретни данни по видове и местоположение. В приложението към чл. 5, ал. 2 се регламентира определяне на обхвата на спецификациите и стандартите относно необходимите изисквания за изпълнение на всяко от действията, но не и на събиране и предоставяне на конкретни данни, свързани с движението по пътищата и инфраструктурата, като например:

- Статични и динамични данни, свързани с предоставянето на информационни и навигационни услуги, включващи условия за достъп до тунели, мостове, ограничения на скоростта, ограничения по маса и габарити на превозните средства и др.;
- Данни, свързани с информационни и резервационни услуги за наличие на места за безопасно и сигурно паркиране на камиони и търговски превозни средства;
- Данни за инциденти, както и на обща информация, свързана с пътната безопасност;
- Статични данни за мултимодалните пътувания и свързани с тях услуги.

Независимо от липсата на императивно изискване за събиране и предоставяне на данни, следва да се отбележи, че Агенция „Пътна инфраструктура“ е разработила и внедрила информационни интелигентни транспортни системи в съответствие с изискванията на Делегирани Регламенти (ЕС) № 885/2013, 886/2013 и (ЕС) 2022/670 за допълване на Директивата за ИТС.

По Делегиран Регламент (ЕС) № 885/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. *за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, чл. 9, ал. 2 по отношение на предоставянето на информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства* в АПИ са събрани данни за местата за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства. Покритието на данните е за територията на Република България по пътищата от републиканската пътна мрежа (автомагистрали, първи, втори и трети клас). Данните са въведени в Географската информационна система (ГИС) на АПИ. Информацията за местата за паркиране включва: име, брой места (средна натовареност), брой места (максимален капацитет), GPS координати на обекта, номер на пътя, най-близък град, обслужваща фирма, както и данни за услугите, които се предоставят. Създадено е публично уеб приложение, където върху динамична карта са визуализирани данните за крайпътните търговски обекти, включително местата за безопасно и сигурно паркиране на камиони и търговски превозни средства. Уеб приложението е специализирано за тежкотоварни и извънгабаритни превозни средства.

По Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. *за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на данните и процедурите за предоставяне, когато това е възможно, на безплатна за потребителите обща минимална информация за движението, свързана с безопасността* е разработено безплатно мобилно приложение LIMA, предоставящо информация за актуалната обстановка по пътищата от републиканската пътна мрежа в реално време. LIMA изпълнява изискванията, описани в чл. 3 на Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 за предоставяне на информация за безопасността на пътното движение, а именно обстоятелствата, попадащи в обхвата на услугата покриват следните категории:

а) временно хлъзгаво пътно платно;
б) животни, хора, препятствия, отломки по пътното платно;
в) необезопасено местопроизшествие;
г) краткосрочно пътно строителство;
д) намалена видимост;
е) автомобилист в насрещното движение;
ж) необезопасено препятствие на пътното платно;
з) извънредни метеорологични условия.

По Делегиран регламент (ЕС) 2022/670 на Комисията от 2 февруари 2022 година *за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата* е разработен специализиран сайт (https://datasheet.api.bg/), на който има възможност да се публикува информация за:

- пътни знаци, отразяващи разпоредбите за движението по пътищата и указващи опасностите, като например: постоянни ограничения на достъпа и други правила за движението;
- планове за организация на движението;
- местоположение на пунктовете за събиране на такса за изминато разстояние;
- местоположение на зоните за услуги и местата за почивка;
- данни за състоянието на мрежата:
  - затворени пътища;
  - затворени пътни ленти;
  - временни мерки за управление на движението;
  - затворени мостове;
  - произшествия и злополуки;
  - лоши пътни условия.

Във връзка с гореизложеното може да се направи заключение, че процесите по внедряване на интелигентни транспортни системи в областта на пътната инфраструктура са стартирали успешно, но вследствие липсата на нормативно уреждане на въпроса със събирането, наличието и предоставянето на специализирани данни, актуалното състояние на осигуряване на съвременни услуги, предоставени от ИТС, е незадоволително. Поради това не се постига оперативна съвместимост и непрекъснатост на услугите и не се насърчават достатъчно мултимодалните пътувания.

За решаването на този проблем ще се предложи въвеждане на задължително изискване за събиране на специализирани данни в стандартизиран машинно четим формат, както и предоставяне на услуги в областта на ИТС, чрез допълване на Наредбата с нови приложения, съответстващи на Приложение III и Приложение IV на Директива (ЕС) 2023/2661. Конкретните предложения са описани в т. 4.2. – Вариант 2.

1.2. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

Проблемът не може да се разреши чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.) в рамките на съществуващото законодателство.

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

Действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема, тъй като в нея не се съдържат норми, съответстващи на изискванията на Директива (ЕС) 2023/2661 за събиране, наличност и предоставяне към заинтересованите страни на специализирани по вид, географски обхват и срокове данни за: информационни и навигационни услуги за движението по пътищата; информационни и резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране на камиони и търговски превозни средства; пътна безопасност и обща информация за движението; мултимодални пътувания.

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

За решаването на проблема е необходимо да бъдат извършени промени (изменения и допълнения) в Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, произтичащи от

правото на ЕС - Директива (ЕС) 2023/2661 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г., относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.

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

Не са извършвани последващи оценки на нормативния акт, както и анализи за изпълнението на политиката.

Проблем 3: Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт не посочва отговорните институции за събирането, обработването и предоставянето към заинтересованите лица на специализираните данни, необходими за развитието на ИТС услуги.

1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.

Наредбата регламентира предоставяне на обхвата на спецификации и стандарти за определяне на необходимите изисквания към процедури и услуги при внедряването на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт по шестте приоритетни действия за всяка приоритетна област (посочени в Проблем 2).

В приложението към чл. 5, ал. 2 на Наредбата подробно са изложени изискванията към спецификациите и стандартите по реда на приоритетните области. В приоритетна област I „Оптимално използване данните за пътищата, движението по тях и пътуванията, т. 3. „Спецификации за приоритетни действия по чл. 5, ал. 1, т. 1 и 2“ се регламентира определяне на необходими изисквания за събиране и актуализиране на данни за пътищата и за движението по тях и за предоставянето им на доставчиците на услуги. Като изпълнители на тези действия са посочени Агенция „Пътна инфраструктура“, Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на вътрешните работи, Министерството на финансите, регионални и общински центрове за мобилност и/или частния сектор, като се насърчава допълнително улесняването на електронния обмен между тях. Следва да се обърне внимание, че с Наредбата единствено се определят необходими изисквания, но не се вменяват задължения за събиране и предоставяне на конкретни данни, свързани с движението по пътищата и инфраструктурата, като например: данни за информационни и навигационни услуги, включващи условия за достъп до тунели, мостове, ограничения на скоростта, ограничения по маса и габарити на превозните средства; данни, свързани с информационни и резервационни услуги за наличие на места за безопасно и сигурно паркиране на камиони и търговски превозни средства; данни за инциденти, както и на обща информация, свързана с пътната безопасност; данни за мултимодалните пътувания и свързаните с тях услуги.
Във връзка с гореизложеното може да се направи заключение, че действащата Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт не регламентира ясно отговорните институции за изпълнението на приоритетните действия, което се явява съществен фактор за фрагментираните и неустойчиви процеси по внедряване на интелигентни транспортни системи в областта на пътната инфраструктура.
За решаването на този проблем ще се предложи за събирането на всеки вид специализирани данни по географски обхват и срок в съответствие с дефинираните приоритетни области да бъде определена отговорна институция. Конкретните предложения са описани в т. 4.3. – Вариант 2.

1.2. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

Проблемът не може да се разреши чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.) в рамките на съществуващото законодателство.

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

Действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема, тъй като в нея липсват отговорни институции със задължения за събирането, наличността, обработката и предоставянето на специализирани данни съгласно изискванията на Директива (ЕС) 2023/2661.

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

За решаването на проблема е необходимо да бъдат извършени промени (изменения и допълнения) в Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, произтичащи от правото на ЕС - Директива (ЕС) 2023/2661 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г., относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.

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

Не са извършвани последващи оценки на нормативния акт, както и анализи за изпълнението на политиката.

2. Цели:

С предложения проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт се цели постигане на съответствие с Директива (ЕС) 2023/2661, както и ускоряване на процесите по внедряване на интелигентни транспортни системи и повишаване на оперативната съвместимост чрез:

Цел 1: Изменение в приоритетните области, за които се прилагат спецификации и стандарти относно ИТС, въвеждане на актуални изисквания за обработка на личните данни, изясняване на понятия и определения, развитие на сътрудничеството с държавите членки на Европейския съюз.

Цел 2: Въвеждане на задължително изискване за събиране на специализирани данни в стандартизиран машинно четим формат, както и предоставяне на услуги в областта на ИТС.

Цел 3: Определяне на отговорни институции за събирането на всеки вид специализирани данни по географски обхват и срок в съответствие с дефинираните приоритетни области.

Посочете определените цели за решаване на проблема/проблемите, по възможно най-конкретен и измерим начин, включително индикативен график за тяхното постигане. Целите е необходимо да са насочени към решаването на проблема/проблемите и да съответстват на действащите стратегически документи.

3. Заинтересовани страни:

Идентифицирани са минимум 12 заинтересовани страни, като публичните институции са минимум 8 на брой. Очаква се всички да бъдат повлияни пряко, вследствие прилагането на изменената и допълнена наредба, като част от тях са отговорни за събирането, обработването и предоставянето на данни в стандартизиран машинночетим формат, а други са ползватели.

1. Министерство на транспорта и съобщенията;
2. Министерство на регионалното развитие и благоустройството;
3. Министерство на вътрешните работи – дирекция „Национална система 112“;
4. Министерство на финансите;
5. Органите на местното самоуправление и местната администрация;
6. Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“;
7. Агенция „Пътна инфраструктура“;
8. служби за спешна помощ;
9. доставчици на данни и услуги в областта на ИТС;
10. водачи на ППС и пътници;
11. уязвими участници в движението по пътищата;
12. ползватели и оператори на пътна инфраструктура.

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

4. Варианти на действие. Анализ на въздействията:

4.1. По проблем 1:

Вариант 1 „Без действие“:

Описание: Няма да бъде транспонирана Директива (ЕС) 2023/2661 в националното законодателство, което ще доведе до налагане на санкции. Няма да бъдат актуализирани приоритетните области, за които се прилагат спецификации и стандарти относно ИТС, няма да се въведат актуалните изисквания за обработка на личните данни, няма да се добавят необходимите понятия и определения, както и изискванията за развитие на сътрудничеството с държавите членки на Европейския съюз. По този начин проблемите, свързани с фрагментацията и бавното въвеждане на ИТС ще се задълбочат.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия: няма

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се очаква постигане на ефективно и хармонизирано взаимодействие между заинтересованите страни по отношение внедряването на нови ИТС услуги.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия: няма

Въздействия върху малките и средните предприятия: няма

Административна тежест: няма

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

Вариант 2: „Актуализиране на приоритетните области, за които се прилагат спецификации и стандарти относно ИТС, прецизиране на текстове, свързани с обработка на лични данни и сътрудничество с държавите-членки на ЕС, както и въвеждане на нови понятия и определения“

Описание: С приемането на измененията и допълненията в Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт на национално ниво ще бъде постигнато съответствие относно прилагането на Директива (ЕС) 2023/2661. Основен акцент е поставен върху дефинираните нови приоритетни области, за които се прилагат спецификациите за ИТС услуги и стандартите, приети от органите по стандартизация, както следва:

1. Приоритетна област I: информационни ИТС услуги и ИТС услуги, свързани с мобилността;
2. Приоритетна област II: ИТС услуги, свързани с пътувания, транспорт и управление на движението;
3. Приоритетна област III: ИТС услуги за пътна безопасност и сигурност;
4. Приоритетна област IV: ИТС услуги за съвместна, свързана и автоматизирана мобилност.“

Ще се прецизират и текстове, свързани с личните данни, като се укаже, че когато е технически осъществимо, обработването им ще се извършва чрез използване на анонимни данни. Когато използването на анонимни данни е технически неосъществимо или обработването на личните данни не може да се извърши посредством използването на анонимни данни, обработването на личните данни ще се извършва чрез псевдонимизация, ако това е технически осъществимо.

Ще се предвидят нови възможности за развитие на сътрудничеството с държавите-членки на ЕС:

- чрез проекти за координация, одобрени от Съюза и със съответните заинтересовани страни по експлоатационните аспекти на прилагането на спецификациите, приети от ЕК;
- по отношение на практиките за оценка на спазването на изисквания за доставчиците на данни, потребителите на данни и доставчиците на услуги в областта на интелигентните транспортни системи, посочени в спецификациите;
- по отношение на разработването на механизми за осигуряване на спазването на изискванията и по въпроси относно трансграничното сътрудничество.

В Допълнителните разпоредби ще се прецизират съществуващи и ще се въведат нови понятия и определения за: Стандарт, Съвместни интелигентни транспортни системи, СИТС услуга, Наличност на данни, Национална точка за достъп, Достъпност на данни, Услуга за мултимодална цифрова мобилност, Основна информация, Градски възел, Първокласен път.

Предложените изменения и допълнения ще допринесат за непрекъснатостта на услугите в областта на ИТС.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

С приемане на предложените промени ще се стимулират мултимодалните пътувания, ще се повиши пътната безопасност и ще се увеличат ИТС услугите в полза на потребителите, което ще доведе до осезаем положителен социален ефект. Насърчаването на съвместната, свързана и автоматизирана мобилност, ще доведе до очакван положителен икономически и екологичен ефект.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия: няма

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия: няма

Въздействия върху малките и средните предприятия:

С приемане на предлаганите промени се очаква положително въздействие върху малките и средни предприятия. Предлагането на съвременни непрекъснати и трансгранични ИТС услуги по

трансевропейската пътна мрежа ще бъде в подкрепа и полза на малкия и среден бизнес (превозвачи, спедитори, и др.)

Административна тежест: няма.

(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

4.2. По проблем 2:

Вариант 1 „Без действие“:

Описание: Няма да бъде транспонирана Директива (ЕС) 2023/2661 в националното законодателство, което ще доведе до налагане на санкции. В обхвата на необходимите спецификации и стандарти за отделните приоритетни действия ще остане действащата уредба по отношение на събираемостта, наличността и достъпността на данни, което ще повлияе негативно на подкрепата за ИТС услугите, няма да се постигне необходимата степен на тяхната оперативна съвместимост и трансгранична непрекъснатост.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия: няма

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Очаква се негативно влияние върху развитието в сектора на ИТС, като ще бъдат пропуснати ползи в бизнес отношенията, особено свързаните с товарните превози, неефективност на информационните ИТС услуги, свързани с безопасността по републиканските пътища и големите градски центрове, касаещи големи групи ползватели.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия: няма

Въздействия върху малките и средните предприятия: няма

Административна тежест: няма

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

Вариант 2: „Въвеждане на изисквания за събиране, наличност, достъпност и възможност за предоставяне на специализирани данни в стандартизиран цифров машинночетим формат “

Описание: С приемането на измененията и допълненията в Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт се предвижда пълно съответствие относно изискванията за постоянна наличност, достъпност и възможност за предоставяне на специализирани данни върху участъци от пътната ТЕН-Т мрежа и републиканската пътна мрежа. Ще се въведат нови Приложения № 2 и № 3 към Наредбата, съответстващи на Приложение III и Приложение IV от Директива (ЕС) 2023/2661, с които ще се регламентира събирането на данни в стандартизиран цифров формат за определени географски обхвати, основно за транс-европейската пътна мрежа, както и базирани на тях ИТС услуги, преимуществено свързани с безопасността на движението.

Конкретните данни обхващат:

1. Данни, необходими за информационни и навигационни услуги за движението по пътищата, като: условия за достъп до тунели, мостове, ограничения на скоростта, забрани за изпреварване, ограничения по габарити и маса;
2. Информационни данни за организация на движението в градовете, като еднопосочни улици, правила за доставки на товари, реверсивни ленти, ограничения на достъпа и др.;
3. Информационни данни и възможност за резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране на товарни автомобили;
4. Данни за пътната безопасност;
5. Данни за мултимодалните пътувания.

Ще се въведе изискването за достъпността на тези данни, която да се осигурява чрез националните точки за достъп. Ще се посочат и крайни срокове за осигуряване на наличността им. Ще се предвиди обработването в машинночетим стандартизиран формат и на данни от горецитираните видове, ако са били налични преди въвеждане на измененията. В резултат се очаква хармонизация и хомогенизиране на процесите по внедряване на ИТС услуги, особено в областта на трансграничните преходи.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

С приемане на предложените промени ще се въведе задължително изискване за събиране на специализирани данни в стандартизиран машинночетим формат, както и предоставяне на услуги в областта на ИТС, с което ще се повиши многократно информираността на всички участници в движението относно пътната обстановка, безопасността и инцидентите, възможностите за осъществяване на мултимодални пътувания и ще се стимулира развитието на голям спектър от нови ИТС услуги.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия: няма

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия: няма

Въздействия върху малките и средните предприятия:

С приемане на предлаганите промени се очаква положително въздействие върху малките и средни предприятия. Ще се осигури непрекъснатостта на търговските вериги, осъществявани от тежкотоварния автомобилен транспорт – превозвачи, спедитори и др.

Административна тежест: няма

(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

** При повече от един поставен проблем мултиплицирайте Раздел 4.1.*

4.3. По проблем 3:

Вариант 1 „Без действие“:

Описание: В обхвата на необходимите спецификации и стандарти за отделните приоритетни действия ще остане действащата уредба по отношение на отговорните институции, относно осигуряването на събираемостта, наличността и достъпността на данни, която не регламентира задължения, а необходими изисквания, свързани с процесите по внедряване на ИТС услуги, при това в полето на приложното действие на само една от четирите приоритетни области.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия: няма

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Липсата на посочени институции, отговарящи за различните аспекти в развитието на ИТС, може да доведе до несинхронизирано и разпокъсано внедряване на услуги в областта на интелигентните транспортни системи. Размитите отговорности и липсата на последователност забавя и фрагментира въвеждането на съвременните високотехнологични ИТС платформи, което ще доведе до силно негативно въздействие, както върху бизнеса, така и върху големи групи потрибители. Изоставането от водещи държави членки на ЕС, по отношение внедряването на ИТС ще се увеличи.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия: няма

Въздействия върху малките и средните предприятия: няма

Административна тежест: няма

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

Вариант 2: „Определяне на отговорни институции за събирането и наличността на специ ализирани данни в стандартизиран цифров машинночетим формат“

Описание: С приемането на измененията и допълненията в Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт ще се предвиди определянето на институции, отговорни за събирането и наличността на специализираните данни. Отговорните институции ще се регламентират в Приложение № 2 по приоритетни области за събиране на данните по видове, както следва:

1. За данни, необходими за информационни и навигационни услуги за движението по пътищата на републиканската пътна мрежа в определения географски обхват и информационни данни за организация на движението в градовете – Агенция „Пътна инфраструктура“ и общинските администрации на градските възли, посочени в приложение № 2 от Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменението на Регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) 1315/2013 (Регламент (ЕС) 2024/1679).
2. За информационни данни и възможност за резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране на товарни автомобили – Агенция „Пътна инфраструктура“.
3. За данни за пътната безопасност – Агенция „Пътна инфраструктура“.

4. За данни за мултимодалните пътувания – Министерство на транспорта и съобщенията и общинските администрации на градските възли, посочени в приложение № 2 от Регламент (ЕС) 2024/1679.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

С приемане на предложените промени ще се гарантира задължителното събиране и наличността на определените специализирани данни по географски обхват и срок от отговорните институции, което е предпоставка за устойчиво развитие на ИТС услугите. По този начин ще се ускорят процесите по внедряване, ще се повиши сигурността на данните и доверието на бизнеса и потребителите.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия: няма

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия: няма

Въздействия върху малките и средните предприятия:

С приемане на предлаганите промени се очаква положително въздействие върху малките и средни предприятия. Определянето на отговорни институции за събирането на данни, ще допринесе за доверието в предлаганите ИТС услуги и ще бъде в подкрепа и полза на малкия и среден бизнес.

Административна тежест: няма

(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

5. Сравняване на вариантите:

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

5.1. По проблеми 1, 2 и 3:

		Вариант 1 „Без действие“	**Вариант 2**
Ефективност	Цел 1 Цел 2 Цел 3	3	1
Ефикасност	Цел 1 Цел 2 Цел 3	3	1

Съгласуваност	Цел 1 Цел 2 Цел 3	3	1

1.1. Сравнете вариантите чрез сравняване на ключовите им положителни и отрицателни въздействия.

1.2. Посочете степента, в която вариантите ще изпълнят определените цели, съгласно основните критерии за сравняване на вариантите:

ефективност, чрез която се измерва степента, до която вариантите постигат целите на предложението;

ефикасност, която отразява степента, до която целите могат да бъдат постигнати при определено ниво на ресурсите или при най-малко разходи;

съгласуваност, която показва степента, до която вариантите съответстват на действащите стратегически документи.

6. Избор на препоръчителен вариант:

По проблем 1: Вариант 2 „Актуализиране на приоритетните области, за които се прилагат спецификации и стандарти относно ИТС, прецизиране на текстове, свързани с обработка на лични данни и сътрудничество с държавите-членки на ЕС, както и въвеждане на нови понятия и определения“

По проблем 2: Вариант 2 „Въвеждане на изисквания за събиране, наличност, достъпност и възможност за предоставяне на специализирани данни в стандартизиран цифров машинночетим формат“

По проблем 3: Вариант 2 „Определяне на отговорни институции за събирането и наличността на специализирани данни в стандартизиран цифров машинночетим формат“

Посочете препоръчителните варианти за решаване на поставения проблем/проблеми.

6.1. Промяна в административната тежест за физическите и юридическите лица от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

○ Ще се увеличи

○ Ще се намали

◉ Няма ефект

1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант за решаване на всеки проблем.

1.2. Ако се предвижда въвеждането на такса, представете образуването на нейния размер съгласно Методиката по чл. 7а от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

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

○ Да

……..……
……

◉ Не

1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на избрания вариант.

1.2. В случай че се предвижда създаване нов регулаторен режим, посочете неговия вид (за стопанска дейност: лицензионен, регистрационен; за отделна стелка или действие: разрешителен, уведомителен; удостоверителен и по какъв начин това съответства с постигането на целите).

1.3. Мотивирайте създаването на новия регулаторен режим съгласно изискванията на чл. 3, ал. 4 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

1.4. Посочете предложените нови регулаторни режими отговарят ли на изискванията на чл. 10 – 12 от Закона за дейностите по предоставяне на услуги.

1.5. Посочете изпълнено ли е изискването на § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за дейностите по предоставяне на услуги.

1.6. В случай че се изменят регулаторни режими или административни услуги, посочете промяната.

6.3. Създават ли се нови регистри от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?

○ Да

……..……
…….

◉ Не

Когато отговорът е „Да“, посочете регистрите, които се създават и по какъв начин те ще бъдат интегрирани в общата регистрова инфраструктура.

6.4. По какъв начин препоръчителният вариант въздейства върху микро-, малките и средните предприятия (МСП) (включително по отделните проблеми)?

○ Актът засяга пряко МСП

◉ Актът не засяга МСП

Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант.

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

Не са идентифицирани потенциални рискове от прилагането на Вариант 2 и по трите идентифицирани проблема.

Посочете възможните рискове от прилагането на препоръчителния вариант, различни от отрицателните въздействия, напр. възникване на съдебни спорове и др.

7. Консултации:

○ Проведени са консултации

Посочете основните заинтересовани страни, с които са проведени консултации. Посочете резултатите от консултациите, включително на ниво ЕС: спорни въпроси, многократно поставяни въпроси и др.

◉ Предстоят обществени консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове

Съгласно чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове проектът на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, ще бъде публикуван за обществена консултация на Портала за обществени консултации за срок от 30 дни, както и на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията.

Обобщете най-важните въпроси за обществени консултации. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.

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

◉ Да

○ Не

Необходимостта от приемането на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, изцяло произтича от изискванията на Директива (ЕС) 2023/2661 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г., относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.

С Директива (ЕС) 2023/2661 се правят следните основни изменения в Директива 2010/40/ЕС :

– Изменя се предмета и приложното поле, като се добавя наличието на данни и внедряването на услуги към предмета и приложното поле на Директива (ЕС) 2023/2661;

– Изменят се четирите приоритетни области в съответствие с видовете услуги, свързани с ИТС;

– Списъкът с определения на настоящата директива се разширява;

– Разширяват се изискванията към държавите членки по отношение на тяхното сътрудничество, свързано с внедряването на ИТС услуги в изпълнение на спецификациите, приети съгласно директивата;

– Добавя се нов член, изискващ от държавите членки да гарантират наличието на данни за географския обхват по видове данни, изброени в новото приложение III, както и нов член, изискващ от държавите членки да гарантират внедряването на ИТС услугите за географския обхват, изброени в новото приложение IV;

– Добавят се разпоредби за актуализиране на приложение III чрез делегирани актове, които подлежат на предварителна оценка на въздействието, включително анализ на разходите и ползите;

– Добавен е нов член, с който на Комисията се разрешава да приема временни мерки в случай на извънредна ситуация, която има сериозно пряко въздействие върху пътната безопасност, киберсигурността или наличието и целостта на ИТС услугите;

– Предвиждат се актуализирани правила относно докладването на държавите членки (общ образец, общи ключови показатели за ефективност) и на Комисията, както и актуализирани правила за приемането на работните програми на Директивата за ИТС;

– В действащата директива са посочени две приложения (Приложение I Приоритетни области и действия и Приложение II Принципи за спецификации и внедряване на ИТС), които се заменят със следните четири приложения към настоящата директива:

- Приложение I адаптира приложение I към настоящата директива, като организира приоритетните области в зависимост от видовете услуги, свързани с ИТС, и добавя някои нови действия;
- Приложение II адаптира приложение II към настоящата Директива за ИТС, като актуализира и добавя някои нови принципи за спецификациите за внедряване на ИТС;
- Новото приложение III изброява видовете данни, за които наличността и достъпността трябва да бъдат гарантирани до датата, посочена за всеки вид данни, както и географския обхват, посочен за всеки вид данни;
- Новото приложение IV съдържа списък на ИТС услугите, които трябва да бъдат въведени до датата, посочена за всяка услуга, свързана с ИТС, и на географския обхват, посочен за всяка ИТС услуга.

Европейската комисия е изготвила оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, достъпна на адрес: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0474

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

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

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

○ Да

◉ Не

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

10. Приложения: няма

Приложете необходимата допълнителна информация и документи.

11. Информационни източници:

Директива (ЕС) 2023/2661 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г., относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт: Директива - ЕС - 2023/2661 - BG - EUR-Lex

Оценка на въздействието на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г., относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0474

Посочете изчерпателен списък на информационните източници, които са послужили за оценка на въздействията на отделните варианти и при избора на вариант за действие: регистри, бази данни, аналитични материали и др.

12. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за извършването на частичната предварителна оценка на въздействието:

Име и длъжност: Димитър Савов – Директор на дирекция „Национална транспортна политика“

06/08/2025

X

Димитър Савов
Директор на дирекция НТП
Signed by: DIMITAR STOYANOV SAVOV