



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 1 март 2023 г.  
(OR. en)

---

---

Междуетноститутитионитлино дотсие:  
2023/0052(COD)

---

---

7018/23  
ADD 1

TRANS 79  
JAI 248  
DAPIX 2  
ENFOPOL 93  
CODEC 286

### ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

---

От: Генералният секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 1 март 2023 г.

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз

---

№ док. Ком.: SWD(2023) 127 final

---

Относно: РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО, придружаващ Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива (ЕС) 2015/413 за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата

---

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2023) 127 final.

---

Приложение: SWD(2023) 127 final



ЕВРОПЕЙСКА  
КОМИСИЯ

Брюксел, 1.3.2023 г.  
SWD(2023) 127 final

**РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА**  
**РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО,**

[...]

*придружаващ*

**Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета**  
**за изменение на Директива (ЕС) 2015/413 за улесняване на трансграничния обмен**  
**на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността**  
**по пътищата**

{COM(2023) 126 final} - {SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final}

<b>Резюме</b>
<b>Оценка на въздействието на предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива (ЕС) 2015/413 за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата</b>
<b>А. Необходимост от действия</b>
<b>В какво се изразява проблемът и защо той се разглежда на равнището на ЕС?</b>
<p>При оценката на въздействието бе установено, че Директива (ЕС) 2015/413 за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата („Директивата за трансграничния обмен на информация“) е оказала положително въздействие по отношение на премахването на анонимността на нарушителите, извършили в чужбина пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата, като се е увеличил значително броят на разследваните трансгранични случаи. При директивата обаче проличаха и нейните ограничения, тъй като възпиращият ѝ ефект не беше достатъчен, за да се премахне безнаказаността на нарушителите поради ограничения ѝ обхват, липсата на трансгранично разследване на пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата, и трансграничното изпълнение на санкциите за тези нарушения, което доведе до нисък дял на заплащаните парични глоби от нарушители с чуждестранна регистрация (ежегодно не се изпълняват над 6 милиона санкции в рамките на трансгранични случаи), и недостатъчната защита на основните права на лицата с чуждестранна регистрация.</p>
<b>Какво следва да бъде постигнато?</b>
<p>Общата цел на инициативата е подобряване на пътната безопасност. Това следва да се постигне чрез промяна в поведението на водачите с чуждестранна регистрация, предизвикана от намаляване на безнаказаността, от която понастоящем те все още се възползват. Безнаказаността ще бъде намалена чрез по-добро трансгранично разследване на нарушенията, свързани с безопасността по пътищата (т.е. с увеличаване на вероятността самоличността на нарушителите с чуждестранна регистрация да бъде установена и паричната глоба да бъде събрана принудително). В същото време водачите с чуждестранна регистрация ще получават уведомителни писма/наказателни постановления на език, който разбират, в разумен срок и във форма, при която автентичността лесно може да бъде проверена.</p>
<b>Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС (субсидиарност)?</b>
<p>При липсата на действия от страна на ЕС трансграничното прилагане на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата, ще трябва да се основава на съществуващите двустранни и многостранни споразумения. Тези разнородни споразумения между държавите членки не могат да гарантират равно третиране на гражданите на ЕС и, като се имат предвид пропуските в обхвата, те биха били по-малко ефективни при премахване на безнаказаността на нарушителите с чуждестранна регистрация. Следователно действията на ЕС биха били по-ефективни от некоординираните действия на равнището на държавите членки.</p>
<b>Б. Решения</b>
<b>Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант? Ако няма такъв, каква е причината?</b>
<p>Избраните мерки на политиката са групирани в три варианта на политика — ВП1, ВП2 и ВП3, като два от тях (ВП2 и ВП3) имат варианти (съответно ВП2А и ВП3А). ВП1 е основата за всички други варианти на политиката; той включва 11 от 16-те мерки на политиката, обхващащи по-голямата</p>

част от техническите въпроси и защитата на основните права. ВП2 обхваща всички мерки от ВП1, както и установяването на специфични процедури за последващи действия за трансгранично разследване на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, като това позволява обмен на повече информация между националните органи, а не само на данни за регистрацията на превозните средства. ВП2А, който е предпочитаният вариант, се основава на ВП2 и включва задължение за държателите/собствениците на превозни средства да сътрудничат на правоприлагащите органи при установяването на самоличността на лицето, отговорно за пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата. ВП3 се основава на ВП2А, като освен това се създава специален механизъм за последващи действия — *lex specialis* — за взаимното признаване на парични глоби, налагани за пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, попадащи в обхвата на Директивата за трансграничния обмен на информация. И накрая, ВП3А е по-усъвършенствана версия на ВП3, тъй като при него се намаляват основанията за непризнаване и несъбиране на парични глоби, наложени от други държави членки.

**Какви са позициите на различните заинтересовани страни? Кой подкрепя отделните варианти?**

Налице е широка подкрепа сред заинтересованите страни по отношение на разширяването на обхвата на Директивата за трансграничния обмен на информация, така че в него да бъдат включени и други пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата. Мненията на публичните органи се различават по отношение на това как да се повиши ефективността на директивата. Всички те подкрепят мерките, насочени към подобряване на трансграничното разследване на нарушенията. Въпреки това някои от тях са критично настроени към конкретни (т.е. не толкова тромави) правила за трансгранично изпълнение на парични глоби, а други предпочитат да има такива специфични правила именно по отношение на взаимното признаване на паричните глоби за извършени в чужбина пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата. Организациите на участниците в движението по пътищата имат много положително отношение към всички мерки, които биха спомогнали за подобряване на защитата на основните права на водачите с чуждестранна регистрация.

**В. Въздействие на предпочитания вариант**

Какви са предимствата на предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на основните варианти)?

Предпочитаният вариант се счита за ефективен за постигане на предвидените цели на политиката, като носи големи нетни ползи, вътрешно съгласуван е и пропорционален по отношение на правилата и процедурите на държавите членки, и като цяло е най-добър по отношение на политическата и правната осъществимост. През периода на оценяване 2025—2050 г. се очаква да бъдат спасени 384 човешки живота и да бъдат избегнати 21 789 наранявания в сравнение с базовия сценарий, което в парично изражение възлиза на около 2,8 милиарда евро, изразено като намаляване на външните разходи, произтичащи от произшествия.

**Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?**

Допълнителните разходи за правоприлагане за органите на държавите членки се оценяват на 136,8 милиона евро спрямо базовия сценарий, изразени като настояща стойност за периода на оценяване 2025—2050 г. Това включва еднократни разходи за приспособяване в размер на 4,6 милиона евро за администрациите на държавите членки (например за адаптиране на информационните системи).

**Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?**

Очаква се въздействието върху МСП да бъде положително, но непряко и ограничено.

Предложението следва да доведе до намаляване на разходите от причинени неудобства за участниците в движението по пътищата поради по-добрата защита на основните права. Освен това се предвижда намаляване на административните разходи за дружествата за отдаване на автомобили на лизинг и под наем с около 7 милиона евро спрямо базовия сценарий, изразени като настояща стойност за периода на оценяване 2025—2050 г.

**Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?**

Предпочитаният вариант на политика се оценява като водещ до допълнителни разходи за правоприлагане в резултат на по-ефективното разследване на пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата. Тези разходи се оценяват на 132,2 милиона евро спрямо базовия сценарий, изразени като настояща стойност за периода на оценяване 2025—2050 г.

**Ще има ли други значителни въздействия?**

Не се предвижда друго значително въздействие.

**Пропорционалност**

Предпочитаният вариант на политика не надхвърля необходимото за постигане на целите и за справяне с установените проблеми.

**Г. Последващи действия**

**Кога ще се извърши преглед на политиката?**

Държавите членки ще изпратят на Комисията първия си доклад относно прилагането на Директивата за трансграничния обмен на информация до четири години след датата на влизане в сила на директивата. Комисията ще направи оценка на прилагането на директивата не по-късно от 18 месеца след получаване на първите доклади от всички държави членки.