



6792/23

**TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250**

От:	Генералния 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.:	COM(2023) 126 final
Относно:	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

Приложение: COM(2023) 126 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 1.3.2023 г.
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

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

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final} - {SWD(2023) 127 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Настоящият обяснителен меморандум придружава предложението за директива за изменение на Директива (ЕС) 2015/413 за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата¹ (наричана по-долу „Директивата за ТГО“).

В областта на пътната безопасност в ЕС се наблюдава значително подобрение през последните 20 години. Броят на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия е намалял с 61,5 % — от около 51 400 през 2001 г. на около 19 800 през 2021 г. Това подобрение обаче не отговаря докрай на амбициозните политически цели на ЕС за намаляване на броя на смъртните случаи по пътищата с 50 % между 2001 г. и 2010 г. и с още 50 % между 2011 г. и 2020 г. (т.е. с 75 % между 2001 г. и 2020 г.). Тези цели са залегнали в редица стратегически документи, публикувани от Комисията през последните две десетилетия, като например *Бялата книга за европейската транспортна политика за 2010 г.*² или Съобщението на Комисията „*Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година*“³. Докладваните около 18 800 смъртни случая по пътищата през 2020 г. представляват брой, който все още е доста над поставената цел, независимо от впечатляващото годишно намаление с над 17 % спрямо съответния брой смъртни случаи по пътищата за 2019 г., което обаче се дължи до голяма степен на безпрецедентния спад в движението по пътищата след пандемията от COVID-19⁴.

В годините преди 2020 г. не е наблюдаван почти никакъв спад в броя на смъртните случаи по пътищата. Това забавяне в изпълнението на поставените цели, което беше отчетено още около 2014 г., принуди министрите на транспорта от ЕС да излязат с декларация относно пътната безопасност по време на неофициалното заседание на Съвета по транспорт във Валета през март 2017 г.⁵. В нея държавите членки призоваха Комисията да проучи дали е възможно правната рамка на Съюза в областта на пътната безопасност да стане по-строга, за да бъде преобърната тази тенденция на застой.

През юни 2019 г. Комисията публикува документа „*Рамка за политиката на ЕС в областта на пътната безопасност за периода 2021—2030 г. — следващи стъпки към „Нулева смъртност*“⁶. В него Комисията предложи нови междинни цели за намаляване на броя на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата с 50 % между 2020 г. и 2030 г., както се препоръчва в Декларацията от Валета. В основата на тази политическа рамка Комисията постави така наречения подход „Безопасна система“, съгласно който смъртните случаи и тежките наранявания при

¹ ОВ L 68, 13.3.2015 г., стр. 9.

² COM(2001) 370 final.

³ COM(2010) 389 final.

⁴ По време на първия локдаун през април 2020 г. Европейският съвет за транспортна безопасност (ЕСТБ) докладва намаление в обема на трафика в големите европейски градове с 70—85 % (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Виж: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; през юни 2017 г. Съветът прие заключения относно пътната безопасност, с които одобри Декларацията от Валета (вж. документ 9994/17).

⁶ Работен документ на службите на Комисията SWD(2019) 283 final.

пътнотранспортни произшествия са до голяма степен предотвратими, макар това да не важи за самите произшествия. Системата разчита съществено на трансграничното изпълнение на санкциите при пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, тъй като това намалява случаите на безнаказаност на чуждестранните водачи. Според публикуваната през 2020 г. *Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност*⁷ смъртните случаи при всички видове транспорт в ЕС трябва да бъдат сведени почти до нула до 2050 г. В нея бе обявено и преразглеждането на Директивата за ТГО в рамките на водеща инициатива 10 „Повишаване на безопасността и сигурността на транспорта“. Впоследствие тази инициатива беше включена в приложение II към работната програма на Комисията за 2022 г. (инициативи по REFIT) в частта, озаглавена „Нов тласък за европейската демокрация“⁸.

Важно е да се отбележи, че през октомври 2021 г. Европейският парламент прие резолюция със заглавие „Рамка за политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021—2030 г.“⁹. Парламентът призна постигнатия напредък, но призова Комисията да преразгледа Директивата за ТГО, тъй като съществуващата рамка „(...) не осигурява адекватно разследване с цел налагане на санкции (...)“.

Инициативата се основава на действащата Директива за ТГО, която (1) въведе електронния обмен на данни за регистрацията на превозни средства между държавите членки чрез определени за целта национални звена за контакт, което спомага за установяването на самоличността на собственика/държателя на регистрираното в чужбина превозно средство, с което е извършено нарушението; (2) определи Европейската информационна система за превозни средства и свидетелства за управление (Eucaris) като предпочитана ИТ платформа за електронен обмен на данни за регистрацията на превозните средства; (3) се прилага на практика предимно при трансгранични случаи, когато нарушенията се регистрират дистанционно с автоматично или ръчно оборудване за засичане, предимно камери (т.е. без спиране на превозното средство и/или установяване на самоличността на водача на място); (4) обхваща осем пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата: несъобразена скорост, неизползване на обезопасителен колан, преминаване на червена светлина, управление в нетрезво състояние, управление под въздействието на наркотични вещества, неизползване на предпазна каска, движение в забранена лента и незаконно използване на мобилен телефон или други средства за комуникация по време на управление; (5) определи начина, по който засегнатото лице следва да бъде уведомено за нарушението, включително езиковия режим. Директивата също така осигури (незадължителен) образец за задължително изпращаното уведомително писмо; (6) повиши осведомеността на гражданите, като постави изискване държавите членки да информират Комисията за действащите правила за безопасност на движението по пътищата и да ги публикуват на уебсайт на всички официални езици¹⁰.

В оценката на въздействието¹¹, придружаваща първото предложение за Директива за ТГО от 2008 г., се посочва, че на водачите с чуждестранна регистрация се падат около 5 % от трафика в ЕС (в километри на превозно средство), но те са отговорни за около 15 % от нарушенията за превишена скорост. Следователно е относително по-вероятно

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Инициатива № 26 в приложение II към COM(2021) 645 final.

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_BG.pdf.

¹⁰ Уебсайт на Комисията „Пътуване в чужбина“:
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_bg.htm.

¹¹ SEC(2008) 351.

те да извършват нарушения като превишават скоростта, отколкото водачите с местна регистрация. Една от установените причини е, че водачите с чуждестранна регистрация смятат, че е по-малко вероятно да бъдат санкционирани при шофиране в държава членка, в която не пребивават, и че е по-малко вероятно да бъдат обект на съдебни действия, ако не заплатят глобите, наложени им от чуждестранни органи. Настоящата Директива за ТГО допринесе за това чуждестранните нарушители да излязат от *анонимност* чрез значително увеличаване на броя на разследваните трансгранични случаи. Проличаха обаче и нейните ограничения, тъй като нейният възпиращ ефект не успя да реши проблема със *случаите на безнаказаност* на нарушителите.

Настоящата инициатива има за цел допълнително да се подобри пътната безопасност като се разшири обхватът на Директивата за ТГО и бъдат добавени пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, а също чрез рационализиране (т.е. опростяване, цифровизация и усъвършенстване) на разследването на въпросните нарушения, извършени в чужбина, като по този начин се улесни трансграничното изпълнение на санкциите. Тя също така има за цел да подобри защитата на основните права на водачите с чуждестранна регистрация. Целите, чието постигане ще разкрие пълния потенциал на директивата, са:

1. По-строго спазване от страна на водачите с чуждестранна регистрация на допълнителните правила за движение, свързани с безопасността по пътищата: Опасното поведение на пътя има отношение към голям брой смъртни случаи и тежки наранявания по пътищата. От ключово значение е това опасно поведение да бъде предотвратено като се разшири обхватът на Директивата за ТГО и в него бъдат включени повече нарушения, свързани с безопасността по пътищата, което би намалило случаите на безнаказаност. Когато държавите членки не могат да санкционират ефективно нарушителите от други държави членки и съответно да гарантират равно третиране на водачите с местна и тези с чуждестранна регистрация, доверието в правоприлагането е сериозно накърнено.
2. Рационализиране на процедурите за взаимопомощ между държавите членки при трансгранично разследване на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата: При оценката на Директивата за ТГО през 2016 г.¹² бяха установени следните основни причини, които пречат нарушителите с чуждестранна регистрация да бъдат санкционирани ефективно: (1) около половината от регистрираните пътнотранспортни нарушения, извършени от водачи с чуждестранна регистрация, не са били разследвани; (2) около половината от паричните глоби за разследваните пътнотранспортни нарушения не са били успешно събрани; (3) почти всички нарушения, при които нарушителите са отказали да платят паричните глоби, са останали несанкционирани, т.е. успешно събраните глоби са следствие главно на доброволни плащания. Основните причини за установените минуси са тромавите и времеемки процедури и съответно липсата на взаимопомощ и сътрудничество между държавите членки при разследването на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, както и несъвършеното изпълнение на санкциите след обмена на данните за регистрацията на превозните средства, особено когато се прилагат различни режими на правна отговорност.

¹² SWD(2016) 355 final.

3. По-добра защита на основните права на нарушителите с чуждестранна регистрация, включително съобразяване с новите правила на ЕС за защита на личните данни: Комисията получи редица жалби на граждани относно (не)зачитането на основните права, особено що се отнася до обжалването на вменявани пътнотранспортни нарушения в чужбина (по-специално с твърдения за липсваща или неясна информация относно процедурите за обжалване), липса на доказателства, различни срокове за водачите с местна и чуждестранна регистрация при доставянето на наказателни постановления/уведомителни писма, нецелесъобразност на връчваните документи, включително липса на превод и затруднен достъп до подробна информация за извършените нарушения и начините за плащане на паричните глоби. Не на последно място предложението гарантира съгласуване с междувременно приетото ново законодателство на ЕС относно защитата на личните данни¹³.

По-подробна информация за начина, по който инициативата разглежда горепосочените цели и свързаните с тях проблеми, е представена в глава 3 от настоящия обяснителен меморандум.

За да се гарантира последователен подход при трансграничното прилагане на правилата за движение по пътищата, се изготвя преговорен пакет, който се състои от три инициативи — освен настоящото предложение за директива за изменение на Директивата за трансграничния обмен на информация, в него се съдържа също така предложение за нова Директива за свидетелствата за управление на моторно превозно средство¹⁴ (заменяща Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства („Директивата за свидетелствата за управление на превозни средства“) и предложение за нова Директива на Европейския парламент и на Съвета относно действието в целия Съюз на определени видове лишаване от право да се управлява моторно превозно средство.

• **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Предложеното преразглеждане на Директивата за ТГО е в съответствие с други законодателни актове на ЕС в областта на пътната безопасност. (1) То се позовава на Директива 1999/37/ЕО на Съвета относно документите за регистрация на превозни средства¹⁵ що се отнася до класификацията на елементите от данните за регистрацията на превозните средства; (2) с него се разширява приложното поле на Директивата за ТГО, така че да се обхване нарушението, свързано с използване на претоварено превозно средство, като по този начин се установява тясна връзка с прилагането на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите маси и размери на някои превозни средства¹⁶; (3) с него се допълва Директивата относно свидетелствата

¹³ Регламент (ЕС) 2016/679 относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1) и Директива (ЕС) 2016/680 относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от компетентните органи за целите на предотвратяването, разследването, разкриването или наказателното преследване на престъпления или изпълнението на наказания и относно свободното движение на такива данни (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 89).

¹⁴ ОВ L 403, 30.12.2006 г., стр. 18.

¹⁵ ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 57.

¹⁶ Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

за управление на моторно превозно средство, като се осигурява възможност за ползване на личните данни от регистрите на свидетелствата за управление за целите на трансграничното разследване на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, информират се нарушителите за наложените санкции, засягащи правото им да управляват превозни средства, и се установява лицето, отговорно за нарушения, свързани с безопасността по пътищата.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Вече е налице по-широк набор от съществуващи правни инструменти и текущи инициативи на равнището на Съюза особено в областта на полицейското и съдебното сътрудничество, които трябва да бъдат взети предвид във връзка с настоящата инициатива, като например съществуващите трансгранични процедури за разследване съгласно Конвенцията за взаимопомощ по наказателноправни въпроси между държавите — членки на Европейския съюз¹⁷, европейската заповед за разследване¹⁸ и решенията „Прюм“, които понастоящем са в процес на преразглеждане¹⁹. В настоящото предложение обаче се предвиждат конкретни опростени и цифровизирани процедури за установяване на самоличността на лицата, отговорни за пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, и процедури по връчване на документи, които се отклоняват от горепосочените правни актове, за да се улесни обработката на милиони автоматично регистрирани пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, които често се определят като административни. Подобно на настоящия текст на Директивата за ТГО предложението също се придържа тясно към Рамково решение 2005/214/ЈНА²⁰, особено що се отнася до неплащането на глоби. То поддържа ефективното прилагане на рамковото решение чрез подобряване процеса на установяване на самоличността на лицата, отговорни за пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, и защитата на основните права на водачите с чуждестранна регистрация.

Настоящото предложение също така се позовава на (1) Регламент (ЕС) № 910/2014 относно електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции²¹ — за гарантиране на правното действие и допустимостта на уведомителното писмо и на последващите документи, изпращани и получавани чрез услуга за електронна препоръчана поща; (2) Директива 2010/64/ЕС относно правото на устен и писмен превод в наказателното производство²² — за гарантиране на стандартно качество на превода на уведомителното писмо и на последващите документи и на това, че наказателното производство, в което се изискват конкретни гаранции за засегнатите лица, и процесуалните гаранции за заподозрените и обвиняемите няма да бъдат засегнати от прилагането на преразгледаната Директива за ТГО; (3) Директива (ЕС)

¹⁷ Акт на Съвета от 29 май 2000 г. за съставяне на Конвенция за взаимопомощ по наказателноправни въпроси между държавите — членки на Европейския съюз, в съответствие с член 34 от Договора за Европейския съюз (ОВ С 197, 12.7.2000 г., стр. 1).

¹⁸ Директива 2014/41/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно Европейската заповед за разследване по наказателноправни въпроси (ОВ L 130, 1.5.2014 г., стр. 1).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

²⁰ Рамково решение 2005/214/ПВР на Съвета от 24 февруари 2005 г. относно прилагането на принципа за взаимно признаване на финансови санкции (ОВ L 76, 22.3.2005 г., стр. 16).

²¹ Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции на вътрешния пазар и за отмяна на Директива 1999/93/ЕО (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 73).

²² Директива 2010/64/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно правото на устен и писмен превод в наказателното производство (ОВ L 280, 26.10. 2010 г., стр. 1).

2022/2555 относно мерки за високо общо ниво на киберсигурност в Съюза²³ — за гарантиране обмена на информация относно докладвани киберинциденти, когато обработваните лични данни се съхраняват в облак или посредством облачни услуги за хостинг; (4) Регламент (ЕС) 2018/1724 за създаване на единна цифрова платформа²⁴ — за гарантиране на съвместимостта на специалния цифров портал, посочен в глава 4 от настоящия обяснителен меморандум, и на портала „Вашата Европа“ на Комисията; (5) Директиви 2012/13/ЕС²⁵, 2013/48/ЕС²⁶, (ЕС) 2016/343²⁷, (ЕС) 2016/800²⁸, (ЕС) 2016/1919²⁹ на Европейския парламент и на Съвета — за гарантиране, че наказателното производство, в което се изискват конкретни гаранции за засегнатите лица, Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза³⁰, и процесуалните гаранции за заподозрените и обвиняемите няма да бъдат засегнати от прилагането на преразгледаната Директива за ТГО.

Както е посочено в целите на настоящата инициатива, законодателството на ЕС в областта на защитата на личните данни беше преработено. По-специално Директива (ЕС) 2016/680 (Директивата относно правоприлагането в областта на защитата на данните — ДПЗД) беше приета и влезе в сила през май 2016 г. В член 62, параграф 6 от ДПЗД се изисква до 6 май 2019 г. Комисията да извърши преглед на други правни актове на ЕС, които регламентират обработването на лични данни от компетентните органи за целите на правоприлагането, за да прецени необходимостта от привеждането им в съответствие с ДПЗД и, ако е целесъобразно, да изготви необходимите предложения за тяхното изменение, така че да се осигури съгласуван подход към защитата на личните данни в обхвата на ДПЗД. През 2020 г. Комисията публикува резултатите от своя преглед в съобщение³¹, в което се посочват десет правни акта,

²³ Директива (ЕС) 2022/2555 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. относно мерки за високо общо ниво на киберсигурност в Съюза, за изменение на Регламент (ЕС) № 910/2014 и Директива (ЕС) 2018/1972 и за отмяна на Директива (ЕС) 2016/1148 (ОВ L 333, 27.12.2022 г., стр. 80).

²⁴ Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета от 2 октомври 2018 г. за създаване на единна цифрова платформа за предоставяне на достъп до информация, до процедури и до услуги за оказване на помощ и решаване на проблеми и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 1).

²⁵ Директива 2012/13/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 май 2012 г. относно правото на информация в наказателното производство (ОВ L 142, 1.6.2012 г., стр. 1).

²⁶ Директива 2013/48/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2013 г. относно правото на достъп до адвокат в наказателното производство и в производството по европейска заповед за арест и относно правото на уведомяване на трето лице при задържане и на осъществяване на връзка с трети лица и консулски органи през периода на задържане (ОВ L 294, 6.11.2013 г., стр. 1).

²⁷ Директива (ЕС) 2016/343 на Европейския парламент и на Съвета от 9 март 2016 г. относно укрепването на някои аспекти на презумпцията за невиновност и на правото на лицата да присъстват на съдебния процес в наказателното производство (ОВ L 65, 11.3.2016 г., стр. 1).

²⁸ Директива (ЕС) 2016/800 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно процесуалните гаранции за децата, които са заподозрени или обвиняеми в рамките на наказателното производство (ОВ L 132, 21.5.2016 г., стр. 1).

²⁹ Директива (ЕС) 2016/1919 на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2016 г. относно правната помощ за заподозрени и обвиняеми в рамките на наказателното производство и за искани за предаване лица в рамките на производството по европейска заповед за арест (ОВ L 297, 4.11.2016 г., стр. 1).

³⁰ Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета от 2 октомври 2018 г. за създаване на единна цифрова платформа за предоставяне на достъп до информация, до процедури и до услуги за оказване на помощ и решаване на проблеми и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 1).

³¹ COM(2020) 262 final.

включително Директивата за ТГО, които следва да бъдат приведени в съответствие с ДПЗД, както и график за това. Настоящата инициатива съответно гарантира привеждане в съответствие с ДПЗД, по-специално като пояснява, че за обработването на лични данни в контекста на Директивата за ТГО се прилага ДПЗД.

Освен това, за да се гарантира съвместимостта на системите, които трябва да се прилагат, при цифровизацията на процедурите за последващи действия съгласно настоящото предложение чрез актове за изпълнение трябва да се вземат предвид цифровизацията на съществуващите трансгранични процедури за разследване и ИТ решенията, предвидени в предложението за регламент относно цифровизацията на съдебното сътрудничество и на достъпа до правосъдие по трансгранични гражданскоправни, търговскоправни и наказателноправни въпроси³², който има за цел да улесни провеждането на процедурите и да намали практическите трудности във връзка с ефективния и прозрачен достъп на физическите и юридическите лица до правосъдие. Цифровите решения, които ще бъдат установени с актовете за изпълнение съгласно настоящото предложение, следва също така да бъдат съгласувани с изискванията за трансгранична оперативна съвместимост за цифровите обществени услуги, определени в предложението за законодателен акт за оперативно съвместима Европа³³, с който се подобрява трансграничната оперативна съвместимост в публичния сектор.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Директивата за ТГО първоначално беше приета въз основа на член 87, параграф 2 от ДФЕС³⁴ — правното основание в областта на полицейското сътрудничество, което позволи на Обединеното кралство, Дания и Ирландия да не приложат директивата. С Решение на Съда от 6 май 2014 г. по дело C-43/12³⁵ тази директива беше отменена, като беше счетоно, че тя не може да бъде приета въз основа на правното основание в областта на полицейското сътрудничество и че директивата по-скоро е трябвало да бъде приета въз основа на член 91, параграф 1, буква в) от ДФЕС, който осигурява правно основание в областта на транспорта, в съответствие с първоначалното предложение на Комисията. Новата и настояща Директива беше приета на 11 март 2015 г. въз основа на промененото правно основание, без изменения в същността на анулираната директива и тя обхваща всички държави членки.

Настоящото предложение запазва основната цел на Директивата за ТГО — подобряването на пътната безопасност. Съдържанието на предложението не противоречи на горепосочената цел нито надхвърля улесняването на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, когато те са извършени с превозно средство, регистрирано в държава членка, различна от държавата членка, в която е извършено нарушението. Поради това правното основание на предложението остава член 91, параграф 1, буква в) от ДФЕС, съгласно която „(...) Европейският парламент и Съветът, като действат в

³² COM(2021) 759 final.

³³ COM(2022) 720 final.

³⁴ Директива 2011/82/ЕС за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (ОВ L 288, 5.11.2011 г., стр. 1).

³⁵ Дело C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298.

съответствие с обикновената законодателна процедура (...), установяват: (...) в) мерки за подобряване на безопасността на транспорта.“

- **Субсидиарност**

Прекратяването на безнаказаността на нарушителите с чуждестранна регистрация и гарантирането на равно третиране на всички участници в пътното движение в целия Съюз не могат да бъдат достатъчно ефективни, ако към тях се подхожда по разнородни начини — чрез изолирани мерки на национално или регионално равнище (многостранни или двустранни споразумения). В оценката на функционирането на Директивата за ТГО се стига до заключението, че за да се постигнат същите резултати, както с директивата, ще трябва да се приемат над 300 двустранни споразумения, което ще доведе до непрозрачна, сложна, потенциално непоследователна и икономически неефективна правна среда и в крайна сметка до значителни разходи за националните администрации. Без намеса на равнище ЕС разнообразието от правила няма да доведе до ефективно прекратяване на безнаказаното нарушаване на правилата от страна на водачите с чуждестранна регистрация и до промяна в шофирането, която да подобри пътната безопасност. Едва ли би могло да се постигне трансгранично прилагане на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата, тъй като държавите членки няма да могат да осигурят взаимопомощ при трансгранични процедури за разследване.

Съгласно принципа на субсидиарност за правоприлагането на практика на територията на държавите членки са компетентни основно самите държави членки. Настоящата инициатива няма за цел да налага изисквания за прилагането на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата, като такива. Тя е насочена единствено към улесняване на трансграничните процедури за разследване, които държавите членки не могат да изпълнят самостоятелно и съгласувано, за да се гарантира равно третиране на водачите с местна и тези с чуждестранна регистрация.

- **Пропорционалност**

В съответствие с принципа на пропорционалност, установен в член 5, параграф 4 от Договора за Европейския съюз, мерките в настоящото предложение не надхвърлят необходимото за постигане на целите на Договорите, в случая — подобряване на пътната безопасност (чрез по-добро трансгранично прилагане на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата).

В предложението се разглеждат съществуващите пречки пред ефективното трансгранично разследване на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, и защитата на основните права на водачите с чужда регистрация на етапа на разследване. С предложението се установява правна и техническа рамка за сътрудничество между държавите членки за установяване на самоличността на лицата, отговорни за извършени в чужбина пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, за да се гарантира равно третиране на водачите. За тази цел обхватът на инициативата се разширява и допълва със седем пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, които могат да бъдат регистрирани дистанционно, без спиране на превозното средство и установяване на самоличността на водача на място, и които заинтересованите страни смятат, че в най-голяма степен ще подобрят допълнително пътната безопасност в ЕС.

Тъй като пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата, могат да се класифицират като административни или наказателни и съответно компетентните органи, които ги преследват, както и целите на преследването, са различни,

обработването на личните данни следва да е в съответствие с ОРЗД или ДПЗД. В краткосрочен план Комисията и държавите членки ще понесат разходи, свързани с разработването и прилагането на ИТ решения, необходими не само за обмена/споделянето на информация между правоприлагащите органи, но и за обмена/споделянето на информация между тези органи и участниците в пътното движение. Тези разходи обаче ще бъдат компенсирани в дългосрочен план от ползите, генерирани от подобреното сътрудничество и комуникация. За да се олекоти максимално докладването в съответствие с регулаторните изисквания, мониторингът на прилагането на преразгледаната Директива за ТГО ще се основава доколкото е възможно на съществуващите канали и инфраструктура за докладване на данни, както и на автоматизираното извличане на данни. За участниците в пътното движение, които са предприятия и граждани, се очаква предложението да доведе до намаляване на разходите за взаимодействие с публичните администрации.

- **Избор на инструмент**

С настоящото предложение допълнително се опростяват задълженията, наложени на органите на държавите членки по отношение на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата, и се осигурява по-високо равнище на хармонизация в тази област. Същевременно то има за цел да осигури на държавите членки гъвкавостта, която им е необходима, за да вземат предвид националните особености (като например възможността да се определят допълнителни основни или значими субекти или процедури, които надхвърлят предложените мерки). Като се има предвид това и фактът, че предложението се състои от редица изменения на съществуващата Директива за ТГО, бъдещият правен инструмент следва да бъде директива, тъй като това позволява конкретно ориентирана хармонизация, както и известна степен на гъвкавост за компетентните органи. Тъй като изменяната директива запазва настоящата си структура и същността ѝ не е засегната, не е необходимо преработване.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

През 2016 г. Комисията извърши оценка на прилагането на Директивата за ТГО от страна на държавите членки³⁶, като разгледа нейната целесъобразност, съгласуваност, ефективност, ефикасност и предимствата от подхода на равнище ЕС. След това тя представи на Европейския парламент и на Съвета доклад за изпълнението³⁷.

Оценката съдържаше следните заключения:

4. Обхватът на Директивата за ТГО беше оценен като адекватен, тъй като той включва най-важните пътнотранспортни нарушения, т.е. случаите, в които не е необходимо превозното средство да бъде спряно, за да бъде регистрирано нарушението. В оценката също така беше посочено, че може да е полезно да се обмисли в обхвата на директивата да бъдат включени още нарушения, които

³⁶ Работен документ на службите на Комисията SWD(2016) 355 final; оценката беше придружена от проучване, проведено от външни консултанти — Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5.

³⁷ COM(2016) 744 final.

застрашават безопасността по пътищата и за които все повече се използва автоматично оборудване за контрол, като например неспазването на достатъчно разстояние до движещото се отпред превозно средство, опасното изпреварване и опасното паркиране;

5. Електронната информационна система, използвана за обмен на данни за регистрацията на превозните средства (Eucaris), е осигурила ефективен, бърз, сигурен и поверителен обмен на данни за регистрацията на превозните средства и не създава ненужна административна тежест. Същевременно пълният потенциал на системата не е бил използван. През 2015 г. около 50 % от регистрираните пътнотранспортни нарушения, извършени от водачи с чуждестранна регистрация, не са били разследвани;
6. Не е било възможно да се установи ясна връзка между Директивата за ТГО и спазването от страна на участниците в пътното движение с чуждестранна регистрация на действащите правила за движение по пътищата, нито да се представят ясни доказателства за положителното въздействие на директивата върху пътната безопасност;
7. Що се отнася до външната съгласуваност, в оценката се заключава, че Директивата за ТГО е допринесла за по-съгласувана правна рамка на ЕС в областта на пътната безопасност чрез допълването на други инструменти, като например Директивата за свидетелствата за управление на превозни средства. При анализа на вътрешната съгласуваност беше установено, че двете конкретни цели на Директивата за ТГО — да се подпомогне изпълнението на правилата за движение по пътищата чрез трансграничен обмен на данни за регистрацията на превозните средства и да се популяризират сред гражданите действащите правила за движение по пътищата — се допълват изцяло.
8. Директивата за ТГО има още потенциал за подобряване на пътната безопасност. Около 50 % от разследваните пътнотранспортни нарушения, извършени от водачи с чуждестранна регистрация, не са били успешно санкционирани. Това се дължи или на липсата на взаимопомощ и сътрудничество между държавите членки при разследването на пътнотранспортни нарушения след обмен на данни за регистрацията на превозните средства, или на факта, че решенията, издавани от държавите членки в случаите на неплащане на паричните глоби за тези нарушения, често пъти не са били в обхвата на Рамково решение 2005/214/JHA на Съвета. Процедурите при трансграничните случаи на неплащане на парични глоби изглежда не са съобразени със ситуация, при която годишно се регистрират милиони пътнотранспортни нарушения, обхванати от Директивата за ТГО.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Комисията е възложила на консорциум, съставен от дружествата Ecorys, Wavestone и Grimaldi, да направи проучване, което да придружи оценката на въздействието във връзка с преразглеждането на Директивата за ТГО³⁸. Изпълнителят е потърсил информация от заинтересованите страни, които са пряко засегнати от директивата, посредством целеви проучвания и семинари. Проведени са били консултации с широк

³⁸ Проучване, придружаващо оценката на въздействието във връзка с преразглеждането на Директива (ЕС) 2015/413 за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата; консорциум ECORYS (2023), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

кръг експерти не само в областта на транспорта, но и в други области на политиката като полицейското и съдебното сътрудничество. Изпълнителят също така е извършил правен анализ относно (1) процедурите за взаимопомощ и признаване при трансграничното разследване на пътнотранспортни нарушения; (2) използването на Eucaris; (3) трансграничното изпълнение на решения, засягащи правото на управление на моторно превозно средство; (4) подходящото правно основание с оглед на евентуалното разширяване на обхвата на преразгледаната директива, така че в него да бъдат включени и други пътнотранспортни нарушения, включително нарушенията на правилата за достъпа на превозни средства до градските зони (ПДПСГЗ); (5) правилата за защита на личните данни; (6) специфични санкции като конфискацията/задържането на превозни средства и прилагането на обезпечения, т.е. практиката да се предоставя залог като обезпечение за изплащане на парична глоба, наложена за пътнотранспортно нарушение. Извършен е и технически анализ на цифровизацията на правосъдните системи на ЕС и на подходящите цифрови/ИТ решения за преразгледаната директива.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Целта на консултациите беше да се провери дали заинтересованите страни споделят разбирането на Комисията по разглежданите въпроси, и по-специално да се съберат отзиви относно проектомерките на политиката. При консултацията бяха събрани също така данни относно очакваните разходи и ползи от проектомерките. Тези данни помогнаха да се установят пропуските в интервенционната логика или областите, които изискват допълнително внимание. Обществената консултация относно първоначалната оценка на въздействието, целевите консултации и откритата обществена консултация имаха за цел събиране на информация и становища по следните елементи на оценката на въздействието: (1) очертаване на проблема, включително на факторите, които го пораждат, и цели на политиката; (2) обхват на преразглеждането; (3) възможни мерки и варианти на политиката и тяхното вероятно въздействие, включително върху субсидиарността и европейското измерение; (4) възможни икономии вследствие повишената ефективност (по-специално намаляването на регулаторните разходи) и мерки за опростяване.

Бяха проведени консултации с широк кръг заинтересовани страни, като например (1) централни правителствени органи (министерства на транспорта, на вътрешните работи и на правосъдието, децентрализирани държавни агенции); (2) органи на местното управление (общини и техните сдружения, напр. POLIS и EUROCITIES); (3) научноизследователски организации и НПО в областта на пътната безопасност (напр. VIAS Institute, ETSC, FERSI/SWOV); (4) организации на полицейски мрежи (напр. ROADPOL) и (5) организации на участници в пътното движение, бизнес асоциации и асоциации в областта на автомобилния транспорт (напр. ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, Leaseurope).

- **Оценка на въздействието**

Както се посочва в първоначалната оценка на въздействието³⁹, бяха анализирани следните въздействия на настоящата инициатива: (1) икономически въздействия — *върху публичните администрации, частния сектор (напр. лизингови дружества), МСП, участници в пътното движение, функционирането на вътрешния пазар и конкуренцията*; (2) социални въздействия — *върху пътната безопасност и защитата на основните права*; (3) екологични въздействия — *върху спазването на действащите*

³⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2131-Cross-border-enforcement-of-road-traffic-rules_bg

правила за движение по пътищата, особено на приложимите ограничения на скоростта. Базовият сценарий („да не се предприема нищо“), спрямо който беше оценено въздействието на всеки от набелязаните варианти на политиката, се основава на референтния сценарий на ЕС за 2020 г. (REF2020) като отправна точка за оценката, което отчита въздействието на пандемията от COVID-19 върху транспортния сектор.

Настоящото предложение за изменение на Директивата за ТГО е придружено от оценка на въздействието, чийто проект беше представен на Комитета за регулаторен контрол (КРК) на 22 юни 2022 г. На 22 юли 2022 г. КРК даде положително становище с резерви⁴⁰. Оценката на въздействието беше съответно коригирана в отговор не само на резервите, но и на по-подробните коментари на КРК. Тя включва подробно описание на вариантите на политиката, включени в раздел 5, а в раздел 6 е представен цялостен анализ на въздействието на всички варианти. Анализиранияте варианти на политиката са обобщени, както следва:

9. Вариант на политиката 1: Това е основният вариант на политиката, който съдържа 11 (от общо 16) избрани мерки на политиката, които са общи за всички варианти на политиката. Обхватът на Директивата за ТГО ще бъде разширен, така че в него да бъдат включени и други пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, които могат да бъдат регистрирани дистанционно с автоматично оборудване за контрол, като например *неспазване на достатъчна дистанция до движещото се отпред превозно средство, опасно изпреварване, опасно паркиране, пресичане на една или повече непресечени линии, управление в лента за насрещно движение или неспазване на правилата за образуване и използване на аварийни коридори и използване на претоварено превозно средство*. Това ще направи съществуващата директива по-ефективна като се подобри сегашният обмен на информация и се решат въпросите, свързани със защитата на основните права на нарушителите с чуждестранна регистрация на етапа на разследването, включително защитата на личните данни. Всички групи заинтересовани страни подкрепят това. При този вариант информацията в националните регистри на превозните средства относно предишния държател/ползвател на превозното средство ще трябва да се съхранява за определен период от време и да се обменя, ако е налична. Когато превозно средство е предоставено на лизинг (или е предмет на дългосрочен наем), информацията за действителния ползвател на превозното средство ще се обменя, ако е налична в националния регистър на превозните средства. На правоприлагащите органи ще бъде разрешено да използват не само регистрите на превозните средства, но и други регистри, като например националните регистри на свидетелствата за управление, за предпочитане чрез единна електронна система, когато това е необходимо за установяване на самоличността на лицето, отговорно за пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата.
10. Варианти на политиката 2 и 2А: Тези варианти включват всички елементи на вариант на политиката 1 и в допълнение предвиждат създаването на адаптирани последващи трансгранични процедури за разследване, включително специален ИТ портал⁴¹ за комуникация между правителствените

⁴⁰ RSB/RM/cdd - rsb(2022)5013941.

⁴¹ Порталът е предназначен да служи като единно звено за контакт (ЕЗК) или единна европейска електронна точка за достъп за трансграничното прилагане на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата.

органи/организации, предприятията и гражданите, и за предпочитане децентрализирана(и)⁴² платформа(и) за свързване на националните регистри/услугите на сървърните системи при трансграничния обмен на информация чрез определените звена за контакт. Възможното използване на задължението на собственика/държателя на превозното средство да сътрудничи на органите при установяването на самоличността на отговорното лице в съответствие с националното право на съответната държава членка, като част от вариант на политика 2А, би опростило трансграничните процедури за разследване и вероятно би повишило дела на успешните разследвания в държавите членки, които прилагат режими на правна отговорност за водачите. Някои държави членки вече използват този подход, например по Споразумението за ТГО в рамките на Форума от Залцбург⁴³.

11. Варианти на политиката 3 и 3А: Тези варианти се основават на вариант на политиката 2А и в допълнение установяват специални процедури за последващи действия във връзка с взаимното признаване на (окончателни) решения за парични глоби, наложени за нарушения от обхвата на Директивата за ТГО. Вариант на политиката 3 предвижда също така конкретни процедурни стандарти и гаранции, които трябва да бъдат спазвани при налагането на парични глоби в чужбина. Вариант на политиката 3А е разширена редакция на вариант 3, при който основанията за отказ на признаване и изпълнение на решение за парична глоба, издадено от друга държава членка, както е предвидено в член 7 от Рамково решение 2015/214/JHA, ще бъдат ограничени.

Като цяло анализът на ефективността на предложените мерки показва, че общите ползи, които в зависимост от варианта на политиката варират от 1259,2 до 3850,6 милиона евро, значително надвишават общите разходи, които варират между 72,8 и 150 милиона евро по цени от 2020 г. Оптимизираното разследване от страна на органите на държавите членки действително води до по-високи разходи — за изпращане на уведомителни писма/наказателни постановления с препоръчана поща, което пък е тясно свързано със защитата на основните права, но действителната полза е всеки един спасен човешки живот т.е. социалното въздействие (в количествено изражение) положително надхвърля икономическото.

⁴² Децентрализираният характер на системата означава, че няма да има съхранение или обработване на данни от субекта, на когото е възложено оперативното управление на компонентите на системата. В зависимост от това дали дадена точка за достъп до системата се управлява от институция, агенция или орган на ЕС, или на национално/международно равнище, и в зависимост от това кои национални органи обработват лични данни и за какви цели, се прилагат Регламент (ЕС) 2018/1725 относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза и относно свободното движение на такива данни (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39); Регламент (ЕС) 2016/679 относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1) или Директива (ЕС) 2016/680 относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от компетентните органи за целите на предотвратяването, разследването, разкриването или наказателното преследване на престъпления или изпълнението на наказания и относно свободното движение на такива данни (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 89).

⁴³ На 11 октомври 2012 г. България, Хърватия, Унгария и Австрия подписаха многостранното споразумение за ТГО в рамките на Форума от Залцбург. То използва рамката, установена с Директивата за ТГО, и също така включва сътрудничество в трансграничното разследване на пътнотранспортни нарушения.
(http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

В оценката на въздействието се заключава, че предпочитаният вариант на политиката е 2А, за който се смята, че води до ефективно постигане на набелязаните цели на политиката, като носи големи нетни ползи, съгласуван е вътрешно и е пропорционален по отношение на целите на инициативата, а също така отчита правилата и процедурите на държавите членки и като цяло е най-добър по отношение на политическата и правната осъществимост. Вариант на политиката 2А може също така значително да улесни трансграничните процедури за разследване (и следователно трансграничното принудително събиране на паричните глоби), което би компенсирало потенциални проблеми с външната съгласуваност. Този вариант ще разшири съдържано законодателните граници на ЕС, проправяйки пътя към общоприемлив и много ефективен режим на правна отговорност, приложим за пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата.

Основните ползи за обществото от предпочитания вариант на политика 2А бяха определени въз основа на въздействието му върху пътната безопасност (в частност избегнатите смъртни случаи и наранявания). Те ще бъдат следствие от възпиращия ефект на Директивата за ТГО посредством по-доброто прилагане на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата. При вариант на политика 2А се очакват 384 смъртни случая и 21 789 наранявания по-малко в периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий. В парично изражение намалението при външните разходи вследствие произшествия се оценява на около 2,8 милиарда евро, изразено като настояща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий. Освен това лизинговите дружества могат да очакват годишни икономии от около 7 милиона евро спрямо базовия сценарий, изразени като настояща стойност през периода на оценяване 2025—2050 г., поради административните облекчения, когато самоличността на ползвателя на превозното средство (лизингополучателят) може да бъде извлечена пряко от данните за регистрацията на превозното средство.

Очаква се вариант на политика 2А ефективно да увеличи дела на успешно разследваните престъпления и да доведе до по-високи разходи за правоприлагане поради по-големия брой издадени наказателни постановления. 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). Очаква се тези относително ниски допълнителни разходи да бъдат компенсирани от допълнителните приходи от заплатените глоби, макар подобна оценка на тези последствия да не е възможна. Освен това разходите на Европейската комисия за приспособяване (главно за актуализиране на информационния портал) се оценяват на 1,5 милиона евро спрямо базовия сценарий, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г.

Въздействието на предпочитания вариант на политика върху околната среда се очаква да бъде леко положително. Очаква се премахването на случаите на безнаказаност на нарушителите с чуждестранна регистрация да доведе до по-законосъобразно поведение у водачите с чуждестранна регистрация, което специално ще се отнася до превишената скорост, на която се пада по-голямата част от нарушенията с чуждестранни превозни средства, ще доведе до по-ниска средна скорост и съответно до по-нисък разход на гориво и по-малко замърсители и емисии на CO₂. Очаква се постепенното увеличаване на дела на превозните средства с нулеви или ниски емисии в автомобилния парк да направи по-ниската средна скорост по-маловажна от екологична гледна точка. Като

цяло не се очаква сериозно положително въздействие върху околната среда, но не се очакват и вреди.

Инициативата допринася пряко за постигане на цел за устойчиво развитие № 11 на ООН — *„Превръщане на градовете и селищата в приобщаващи, безопасни, адаптивни и устойчиви места за живеене“*, и по-специално на подцел 11.2 — *„Осигуряване до 2030 г. на достъп до безопасни, финансово поносими, достъпни и устойчиви транспортни системи за всички, като се подобри пътната безопасност, най-вече чрез разширяване на общественя транспорт, със специален акцент върху нуждите на хората в уязвимо положение, жените, децата, хората с увреждания и възрастните хора“*⁴⁴. Подобреното разследване на пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата и извършени с регистрирани в чужбина превозни средства, ще подсили възпиращият ефект на Директивата за ТГО. В резултат на това се очаква пътищата в ЕС да станат по-безопасни за всички участници в пътното движение. Прилагането на законодателството относно поведенческите рискове е основен елемент от подхода „Безопасна система“ и ръководен принцип в Стокхолмската декларация на ООН от 2020 г. относно пътната безопасност⁴⁵.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Като част от Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT)⁴⁶ настоящото предложение има за цел да намали разходите на органите на държавите членки по прилагането на правилата за движение при трансгранично разследване на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата. Предложените мерки следва да доведат до намаляване на времето за разследване и на съответните разходи на нарушение, което трябва да се постигне посредством (1) подобряване на обмена на информация между органите, включително на достъпа до регистрите и на тяхното съдържание; (2) създаване на специален механизъм за трансгранично разследване с цел по-ефективно установяване кой е отговорен за нарушението, включително задължение за сътрудничество с правоприлагащите органи при установяването на действителния извършител, когато това е възможно. Предложението следва да намали неудобствата за участниците в пътното движение посредством подобряване на съдържанието на уведомителните писма/наказателните постановления и на последващата комуникация с нарушителите (по-добра защита на основните права). Освен това се очаква да намалее административните разходи на дружествата за лизинг и за отдаване под наем на автомобили, тъй като ще се разреши трансграничният обмен на информация относно действителния ползвател на превозното средство (лизингополучателя).

Инициативата се придържа към принципа „цифров по подразбиране“⁴⁷, тъй като насърчава цифровата трансформация, когато това е възможно. В нея се предлагат например цифровизирани последващи процедури, свързани с трансграничното изпълнение на санкциите за нарушенията, обхванати от Директивата за ТГО, включително въвеждане на стандартизирани цифрови формуляри, преведени на всички официални езици на ЕС, което би опростило техния обмен.

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>.

⁴⁵ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

⁴⁶ Работна програма на Комисията за 2022 г., приложение II (инициативи по REFIT), раздел „Нов тласък за европейската демокрация“.

⁴⁷ COM(2021) 118.

- **Прилагане на принципа на отмяна на предишни тежести при въвеждане на нови**

Принципът на отмяна на предишни тежести при въвеждането на нови се състои в *компенсиране на всяка нова тежест за гражданите и предприятията, произтичаща от предложенията на Комисията, чрез премахване на еквивалентна съществуваща тежест в същата област на политиката*. Както беше обяснено в параграфа по-горе, настоящото предложение следва да доведе до намаляване на административните разходи за частния сектор — дружествата за лизинг и за отдаване на автомобили под наем — с приблизително 0,435 милиона евро до 2030 г. и 0,275 милиона евро до 2050 г. в сравнение с базовия сценарий. Икономии от административни разходи на дружество възлизат приблизително на 202 евро до 2030 г. и на 128 евро до 2050 г. Изразени като настояща стойност, между 2025 г. и 2050 г. икономии от административни разходи се оценяват общо на около 7 милиона евро.

- **Основни права**

Една от конкретните цели на настоящото предложение е да се подобри защитата на основните права на водачите с чуждестранна регистрация. Подобреното прилагане на правилата за движение в резултат на трансграничния обмен на информация при пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, ще гарантира равно третиране на водачите с местна и тези с чуждестранна регистрация, които ще могат успешно да упражняват правото си на ефективни правни средства за защита и на справедлив съдебен процес, презумпцията за невинност и правото на защита. Това следва да се постигне чрез (1) осигуряване на възможност за проверка на автентичността на уведомителните писма и на последващите документи; (2) установяване на хармонизирани срокове за изпращане на уведомителните писма и последващите документи; (3) установяване на задължителни минимални изисквания за информацията, която се споделя с предполагаемите отговорни лица; (4) осигуряване на последователен езиков режим до етапа на обжалване пред съда; и (5) гарантиране, че с уведомителните писма/наказателните постановления гражданите получават повече информация например относно приложимите процедури за обжалване и начините за плащане на глоби.

В настоящото предложение се предвижда също така привеждането на Директивата за ТГО в съответствие с новите правила за защита на личните данни. Поради това са предвидени подходящи защитни мерки, за да се гарантира, че директивата изцяло спазва членове 7 и 8 от Хартата на основните права на Европейския съюз, както и приложимата правна рамка относно защитата на личните данни. Ще бъде проведена консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните (ЕНОЗД).

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Изпълнението на предложението изисква създаването и поддържането на нова информационна система. Тази система следва да свързва съществуващи мрежи от национални информационни системи и оперативно съвместими точки за достъп, за чието действие и управление всяка държава членка носи отделно отговорност, с цел гарантиране на сигурен и надежден трансграничен обмен на информация относно пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата. Комисията ще определи подходящи информационно-технологични решения в актове за изпълнение, включително концепцията/архитектурата и техническите спецификации за специален цифров портал и електронните системи (интерфейсна(и) платформа(и)) за взаимно свързване на националните системи за обмен на информация, които държавите членки

могат да изберат да използват. Тя ще гарантира, че всички предлагани решения ще бъдат оценявани за оперативна съвместимост въз основа на изискванията по член 3 от предложението за Акт за оперативно съвместима Европа. Актовете за изпълнение следва да отразяват следното:

1. техническите спецификации, определящи методите за комуникация чрез електронни средства, включително протоколи за комуникация;
2. целите в областта на информационната сигурност и съответните мерки, с които се гарантират минимални стандарти за информационна сигурност и високо равнище на киберсигурност при обработването и съобщаването на информация;
3. целите за минимална наличност и свързаните с тях технически изисквания за предоставяните услуги.

Еднократните разходи през 2025 г. и текущите разходи на Комисията за приспособяване до 2050 г., свързани главно със създаването на информационната система в подкрепа на взаимодействията между самите правителствени органи и организации и между тях и физическите и юридическите лица при трансграничните административни и наказателни производства, се оценяват на 1531 милиона евро. Разходите за държавите членки се оценяват по-скоро като ограничени. Очаква се държавите членки да поемат тези разходи от националните си бюджети; те могат също така да кандидатстват за финансова подкрепа от ЕС по съответните програми за финансиране, като например програма „Правосъдие“⁴⁸, и чрез инструментите на политиката на сближаване.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг и оценка, програма за мониторинг и целеви преглед**

Продължават да се прилагат установените инструменти за мониторинг, за да се проследи във времето делът на успешно разследваните пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата. Докладването включва броя на автоматизирани изходящи искания, изпратени от държавата членка, в която е извършено нарушението, и адресирани до държавата членка, в която е регистрирано превозното средство, заедно с вида на нарушенията, за които се отнасят исканията, и броя на неуспешните искания. Освен това държавите членки трябва да предоставят допълнителни количествени показатели, например относно установените пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, които се регистрират автоматично или без да се установява самоличността на отговорното лице на място и които са извършени с превозни средства с регистрация в държава членка, различна от тази, в която е извършено нарушението, или относно броя на доброволно платените парични глоби от чуждестранни лица.

Новият период на докладване за държавите членки се удължава от настоящите две години на четири години, като той се привежда в съответствие с графика за оценка на Комисията и намалява административната тежест за националните органи. Комисията ще информира държавите членки за съдържанието на представените доклади, след като те бъдат оценени. Информационно-технологичната(ите) платформа(и) има(т) за цел да

⁴⁸ https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/justice-programme_en

улесни(ят) автоматичното обобщаване на данни чрез специфични функции за изготвяне на доклади. Комисията ще следи как се изпълнява и доколко ефективно се прилага настоящата инициатива чрез редица действия и набор от ключови показатели за ефективност (КПЕ), измерващи напредъка към постигането на оперативните цели. Пет години след датата на влизане в сила на акта службите на Комисията ще извършат оценка, за да проверят в каква степен са били постигнати целите на инициативата.

• **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

Предложението за преразгледаната Директива за ТГО е структурирано около трите основни цели на политиката, посочени в глава 1 от настоящия обяснителен меморандум, които са взаимно свързани и са насочени към подобряване на пътната безопасност в Съюза. Основните разпоредби, с които съществено се изменя директивата или се добавят нови елементи, са следните:

С член 1, параграф 1 се изменя член 2 от Директивата за ТГО, като се разширява нейното приложно поле, така че да включва и други пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, а именно: (1) неспазване на достатъчна дистанция до движещото се отпред превозно средство; (2) опасно изпреварване; (3) опасно паркиране; (4) пресичане на една или повече непрекъснати линии; (5) управление в лента за насрещно движение; (6) неспазване на правилата за образуване и използване на аварийни коридори и (7) използване на претоварено превозно средство. В него също така се изяснява връзката между Директивата за ТГО и вече съществуващата правна рамка на ЕС относно някои права и задължения на държавите членки, като Директива 2014/41/ЕС, Конвенцията за взаимопомощ по наказателноправни въпроси между държавите членки на Европейския съюз, Рамково решение 2005/214/JHA на Съвета и законодателството относно правата на заподозрените и обвиняемите.

С член 1, параграф 2 се изменя член 3 от Директивата за ТГО, като допълнително се изясняват съществуващите определения и се добавят определения на нововключените пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата.

С член 1, параграф 3 се вмъква нов член 3а относно отговорностите и компетенциите на националните звена за контакт. От националните звена за контакт на държавите членки се изисква да си сътрудничат с други органи, участващи в разследването на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, които попадат в обхвата на Директивата за ТГО, независимо от естеството на нарушението или правния статут на органа. По този начин държавите членки се насърчават да обменят информацията по директивата чрез единна система.

С член 1, параграф 4 се заменя член 4 от Директивата за ТГО. В него се предвижда, че обменът на данни за регистрацията на превозните средства следва да се извършва чрез единна електронна система — Европейската информационна система за превозни средства и свидетелства за управление (Eucaris) — за да се гарантира бърз, икономически ефективен, сигурен и надежден обмен на конкретни данни за регистрацията на превозните средства между държавите членки. В него се посочва също така, че държавите членки имат право да извършват автоматизирано търсене в регистрите на превозните средства в съответствие със съществуващите процедури, включително да използват софтуерното приложение, докато Комисията приеме акт за изпълнение, в който се определят процедурите за такова търсене. От държавите членки също така се изисква да поддържат определени данни за регистрацията на превозните средства на разположение и актуални. В случаите, когато превозно средство е било предоставено на лизинг (или е предмет на дългосрочен договор за наем), държавите

членки имат право да извършват автоматизирано търсене в регистрите на превозните средства с цел извличане на данните за крайните ползватели на превозните средства, когато такива данни са налични. Установява се срок на съхранение на данните по отношение на самоличността на предишните собственици, държатели и крайни ползватели на превозните средства, за да се предостави на органите подходящата информация, от която се нуждаят за разследването на нарушенията.

С член 1, точка 5 се вмъква:

- нов член 4а относно процедурите за взаимопомощ между държавите членки при трансграничното разследване на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата. В него се предвижда, че държавите членки са длъжни да си оказват взаимопомощ в случаите, когато въз основа на резултатите от извършеното автоматизирано търсене държавата членка, в която е извършено нарушението, не може надлежно да установи самоличността на лицето, отговорно за пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата. Процедурите за взаимопомощ ще бъдат цифровизирани в съответствие с акт за изпълнение. Посочват се и основанията, на които държавата членка на регистрация или държавата членка на пребиваване може да откаже предоставянето на взаимопомощ за установяване на самоличността на отговорното лице, по-специално с цел да се избегне разкриването на самоличността на лицата, които се ползват от защита;
- нов член 4б относно прилагането на национални мерки, улесняващи установяването на самоличността на отговорното лице. В него се предвижда, че държавите членки имат право да прилагат националните си мерки по отношение на водачите с чуждестранна регистрация, по-специално задължението на предполагаемите отговорни лица да сътрудничат на своите органи при установяване на самоличността на отговорното лице; както и
- нов член 4в относно използването на други бази данни при разследването на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата. В него се посочва, че правоприлагащите органи на държавите членки имат правото да използват не само регистрите на превозните средства, но и други регистри, като например националните регистри на свидетелствата за управление на МПС или регистрите на населението, доколкото такова използване е изрично разрешено съгласно законодателството на Съюза.

С член 1, точка 6 се заменя член 5 от Директивата за ТГО. В него се уточнява минималното съдържание на уведомителното писмо, което трябва да включва по-специално информация за извършеното нарушение, наложените санкции, процедурите за обжалване, плащането на парични глоби — включително смекчаващи мерки, приложимите правила за защита на данните и, ако е целесъобразно, информация за субекта, оправомощен от държава членка да събира паричните глоби, който е изпратил уведомителното писмо.

С член 1, точка 7 се вмъква:

- нов член 5а относно връчването на уведомителното писмо и документите относно последващите действия. В него се определя езиковият режим за комуникация между лицата, за които се предполага, че са отговорни, и органите на държавите членки, който се прилага до етапа на обжалване пред съд, както и хармонизирани срокове за изпращане на тези документи. Ако не е възможно документите да бъдат доставени с препоръчана поща или чрез

равностойни електронни средства, се установяват специални процедури за взаимопомощ за трансгранично връчване на документите. Процедурите ще бъдат цифровизирани в съответствие с акт за изпълнение.

- нов член 5б относно финансовите искове от частни или публични субекти, оправомощени от държавите членки да ръководят последващото производство. В него се посочва, че предполагаемите отговорни лица не са длъжни да заплащат правните и административните разходи, свързани с обработването на глобите, когато това обработване е възложено на събирачи на вземания. Въпреки това органите на държавите членки имат право да налагат пропорционални административни такси.

С член 1, точка 8 се заменя:

- член 6 от Директивата за ТГО. С него периодът на докладване за държавите членки се удължава на четири години, като той се привежда в съответствие с графика за оценка на Комисията. От държавите членки се изисква да предоставят допълнителни количествени показатели, като например за регистрираните пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, които са извършени с превозни средства, регистрирани в държава членка, различна от държавата членка, в която е извършено нарушението, или за броя на доброволно платените парични глоби от водачи с чуждестранна регистрация. Комисията е длъжна да информира държавите членки за съдържанието на представените доклади, след като те бъдат оценени;

член 7 от Директивата за ТГО. От държавите членки се изисква да се информират взаимно относно киберинциденти, свързани с данни, съхранявани в „облак“;

- член 8 от Директивата за ТГО. В него се определя задължението на Комисията да създаде специален информационен портал с цел улесняване на обмена на информация между националните звена за контакт, другите съответни органи на държавите членки и участниците в движението по пътищата, например относно действащите в държавите членки правила за движение, свързани с безопасността по пътищата, процедурите за обжалване и наложените санкции. Порталът ще улеснява и проверката на автентичността на уведомителните писма и документите относно последващите действия. Обменяната информация може да включва данни за регистрацията на превозните средства и данни за лицата, за които се предполага, че са отговорни или които са отговорни за нарушения, свързани с безопасността по пътищата.

С член 1, точка 9 се вмъква нов член 8а относно финансовата подкрепа за насърчаване на трансграничното сътрудничество при прилагането в ЕС на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата. Създава се правно основание за финансиране от ЕС на дейности, насочени към обмен на най-добри практики за правоприлагане, прилагане на методики и техники за интелигентно правоприлагане в държавите членки, увеличаване на изграждането на капацитет на правоприлагащите органи и кампании за повишаване на осведомеността.

С член 1, точка 10 се заменя член 9 от Директивата за ТГО, като на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове за актуализиране на новото приложение в съответствие с техническия напредък.

С член 1, точка 11 се вмъква нов член 10а относно комитет, който трябва да бъде създаден в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета.

С член 1, точка 12 се заменя член 11 от Директивата за ТГО. С него от Комисията се изисква да представи доклад на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на директивата.

С член 1, точка 13 приложение I към Директива (ЕС) 2015/413 се заменя с приложението към изменената директива.

С член 1, точка 14 се отменя приложение II към Директива (ЕС) 2015/413.

В член 2 се определя крайният срок за транспониране на изменената директива от страна на държавите членки.

С член 3 датата на влизане в сила на изменената директива се определя на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в Официален вестник на Европейския съюз.

В член 4 като адресати на изменената директива се определят държавите членки.

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

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1, буква в) от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Директива (ЕС) 2015/413 улеснява трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата, и по този начин намалява безнаказаността на нарушителите с чуждестранна регистрация. Ефективното трансгранично разследване и правоприлагане при пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата, подобрява пътната безопасност, тъй като насърчава водачите с чуждестранна регистрация да извършват по-малко нарушения и да шофират по-безопасно.
- (2) Практиката на правоприлагащите органи, участващи в разследването на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, показва, че настоящият текст на Директива (ЕС) 2015/413 не улеснява в желаната степен ефективното разследване на пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата, извършени от водачи с чуждестранна регистрация, и принудителното събиране на паричните глоби. Това води до относителна безнаказаност на водачите с чуждестранна регистрация и има отрицателно въздействие върху пътната безопасност в Съюза. Освен това процесуалните и основните права на водачите с чуждестранна регистрация не винаги се зачитат в контекста на трансграничните разследвания, по-специално поради липсата на прозрачност при определянето на размера на глобите и при процедурите за обжалване. Настоящата директива има за цел да повиши допълнително ефективността на разследването на пътнотранспортните нарушения, свързани с

¹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

² ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

безопасността по пътищата, извършени с регистрирани в друга държава членка превозни средства, в подкрепа на целта на Съюза смъртните случаи при всички видове транспорт да бъдат сведени почти до нула до 2050 г. и за по-добра защита на основните и процесуалните права на водачите с чуждестранна регистрация.

- (3) В своята „Рамка за политиката на ЕС в областта на пътната безопасност за периода 2021—2030 г.“³ Комисията потвърди ангажимента си към амбициозната цел до 2050 г. смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата на Съюза да бъдат сведени почти до нула („нулева смъртност“) и към средносрочната цел за намаляване на смъртните случаи и тежките наранявания с 50 % до 2030 г. — цел, първоначално заложена през 2017 г. от министрите на транспорта от ЕС в декларацията от Валета относно пътната безопасност. За да постигне тези цели, Комисията обяви намерението си да преразгледа Директива (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета⁴ като част от съобщението „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“⁵.
- (4) Обхватът на директивата следва да бъде разширен, така че в него да бъдат включени и други пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, за да се гарантира равно третиране на водачите. Като се има предвид правното основание, на което е приета Директива (ЕС) 2015/413, а именно член 91, параграф 1, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз, допълнителните нарушения следва да демонстрират силна връзка с пътната безопасност чрез обхващане на опасните и непредпазливи поведения, които представляват сериозен риск за участниците в движението по пътищата. Разширяването на обхвата следва също така да отразява и техническия напредък в автоматичното установяване на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата.
- (5) Пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата, се категоризират или като административни нарушения, или като престъпления съгласно националното право на държавите членки, което може да доведе до образуване на производства от административни или съдебни органи пред съдилища, компетентни по административни или наказателни дела, в зависимост от приложимите национални процедури. Съдебното сътрудничество по наказателноправни въпроси, което се основава на принципа на взаимното признаване на присъдите и съдебните решения, се урежда от специална правна рамка на Съюза. Поради това е необходимо прилагането на настоящата директива да не накърнява правата и задълженията на държавите членки, произтичащи от друго приложимо законодателство на Съюза по наказателноправните въпроси, и по-специално тези, предвидени в Рамково решение 2005/214/ПВР на Съвета⁶, Директива 2014/41/ЕС на Европейския

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Директива (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (ОВ L 68, 13.3.2015 г., стр. 9).

⁵ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ (COM(2020) 789 final).

⁶ Рамково решение 2005/214/ПВР на Съвета от 24 февруари 2005 г. относно прилагането на принципа за взаимно признаване на финансови санкции (ОВ L 76, 22.3.2005 г., стр. 16).

парламент и на Съвета⁷, що се отнася до процедурите за обмен на доказателства и процедурите за връчване на документи, предвидени в член 5 от Конвенцията за взаимопомощ по наказателноправни въпроси между държавите — членки на Европейския съюз, съставена от Съвета в съответствие с член 34 от Договора за Европейски съюз⁸. Освен това от прилагането на настоящата директива следва също да не бъдат засегнати наказателните производства, в които се изискват конкретни гаранции за засегнатите лица, и процесуалните гаранции за заподозрените и обвиняемите, залегнали в директиви 2010/64/ЕС⁹, 2012/13/ЕС¹⁰, 2013/48/ЕС¹¹, (ЕС) 2016/343¹², (ЕС) 2016/800¹³ и (ЕС) 2016/1919¹⁴ на Европейския парламент и на Съвета.

- (6) Отговорностите и правомощията на националните звена за контакт следва да бъдат определени, за да се гарантира, че те си сътрудничат безпрепятствено с правоприлагащите органи, участващи в разследването на пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата, които попадат в обхвата на настоящата директива. Националните звена за контакт следва винаги да са на разположение на тези органи и да отговарят на техните искания в разумен срок. Такъв следва да бъде случаят независимо от естеството на нарушението или правния статут на органа, и по-специално независимо от това дали органът има национални, поднационални или местни правомощия.
- (7) Основните положения на системата за трансграничен обмен на информация, създадена с Директива (ЕС) 2015/413, се оказаха ефективни. Необходими са обаче допълнителни подобрения и корекции, за да се отстранят проблемите, породени от липсващи, погрешни или неточни данни. Поради това на държавите членки следва да бъдат наложени допълнителни задължения по отношение на необходимостта определени данни да се поддържат актуални и на разположение в съответните бази данни, за да се повиши ефективността на обмена на информация.
- (8) Държавата членка по местонарушението следва също да има право да извършва автоматизирано търсене в регистрите на превозните средства, за да извлича данни за крайните ползватели на превозните средства, когато вече има налична

⁷ Директива 2014/41/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно Европейска заповед за разследване по наказателноправни въпроси (ОВ L 130, 1.5.2014 г., стр. 1).

⁸ ОВ С 197, 12.7.2000 г., стр. 3.

⁹ Директива 2010/64/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно правото на устен и писмен превод в наказателното производство (ОВ L 280, 26.10.2010 г., стр. 1).

¹⁰ Директива 2012/13/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 май 2012 г. относно правото на информация в наказателното производство (ОВ L 142, 1.6.2012 г., стр. 1).

¹¹ Директива 2013/48/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2013 г. относно правото на достъп до адвокат в наказателното производство и в производството по европейска заповед за арест и относно правото на уведомяване на трето лице при задържане и на осъществяване на връзка с трети лица и консулски органи през периода на задържане (ОВ L 294, 6.11.2013 г., стр. 1).

¹² Директива (ЕС) 2016/343 на Европейския парламент и на Съвета от 9 март 2016 г. относно укрепването на някои аспекти на презумпцията за невинност и на правото на лицата да присъстват на съдебния процес в наказателното производство (ОВ L 65, 11.3.2016 г., стр. 1).

¹³ Директива (ЕС) 2016/800 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно процесуалните гаранции за децата, които са заподозрени или обвиняеми в рамките на наказателното производство (ОВ L 132, 21.5.2016 г., стр. 1).

¹⁴ Директива (ЕС) 2016/1919 на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2016 г. относно правната помощ за заподозрени и обвиняеми в рамките на наказателното производство и за искания за предаване лица в рамките на производството по европейска заповед за арест (ОВ L 297, 4.11.2016 г., стр. 1).

такава информация. Освен това следва да се установи срок на съхранение на данните по отношение на самоличността на предишните собственици, държатели и крайни ползватели на превозните средства, за да се предостави на органите подходящата информация, от която се нуждаят за разследването.

- (9) Искането за предоставяне на данни за регистрацията на превозните средства и обменът на елементи на данните при трансгранични случаи следва да се извършват чрез единна електронна система. Поради това и въз основа на вече съществуващата техническа рамка автоматизираното търсене на данни за регистрацията на превозните средства съгласно Директива (ЕС) 2015/413 следва да се извършва само чрез софтуерното приложение на Европейската информационна система за превозни средства и свидетелства за управление (Eucaris) и изменените версии на този софтуер. Това приложение следва да даде възможност за експедитивен, икономически ефективен, сигурен и надежден обмен на конкретни данни за регистрацията на превозни средства между държавите членки и по този начин да повиши ефективността на разследването. Държавите членки следва да възпрепятстват обмена на информация с други средства, който може да бъде по-неефективен икономически и да не гарантира защитата на предаваните данни.
- (10) С цел да се гарантират еднакви условия за търсенията, които трябва да се извършват от държавите членки, на Комисията следва да се предостави правомощието да приема актове за изпълнение за определяне на процедурите за тези търсения. За да се гарантира обаче безпрепятственият обмен на данни, докато тези правила станат приложими, следва да бъдат въведени преходни мерки за автоматизирания обмен на данни за регистрацията на превозните средства въз основа на съществуващата електронна система.
- (11) В случаите, в които самоличността на отговорното лице не може да бъде установена с изискваната от законодателството на държавата членка по местонарушението степен на сигурност въз основа на информацията от регистъра на превозните средства, държавите членки следва да си сътрудничат, за да потвърдят самоличността на отговорното лице. За тази цел следва да се въведе процедура за взаимопомощ, насочена към установяване на самоличността на отговорното лице или чрез искане за потвърждение въз основа на информация, с която държавата членка по местонарушението вече разполага, или чрез искане за целенасочено проучване, което да бъде проведено от съответните органи на държава членка на регистрация или на държавата членка на пребиваване.
- (12) Държава членка на регистрация или държавата членка на пребиваване следва да предостави в разумен срок допълнителната информация, поискана от държавата членка по местонарушението, необходима за установяване на самоличността на отговорното лице. Ако не е възможно да се събере или предостави информацията или ако това не е възможно без неоправдано забавяне, следва да се даде ясно обяснение за съответните причини и забавянето да бъде сведено до минимум.
- (13) Следва конкретно да бъдат посочени основанията, на които държавата членка на регистрация или държавата членка на пребиваване може да откаже предоставянето на взаимопомощ за установяване на самоличността на отговорното лице. По-специално следва да се въведат предпазни мерки, за да се

избегне разкриването чрез тези процедури на самоличността на лицата, които се ползват от защита, например защитените свидетели.

- (14) На държавите членки следва да бъде разрешено да използват националните процедури, които биха приложили, ако свързаното с безопасността по пътищата нарушение беше извършено от водач с местна регистрация. Правната сигурност следва да бъде засилена по отношение на приложимостта на конкретни мерки, предприети в рамките на такива процедури, а именно по отношение на документите, с които се изисква да бъде потвърдено или отречено извършването на нарушението или се налагат задължения на засегнатите лица да съдействат за установяване на самоличността на отговорното лице. Тъй като посочените мерки следва да имат същите правни последици за засегнатите лица, както и при националните случаи, тези лица следва да се ползват от еднакви стандарти по отношение на основните и процесуалните права.
- (15) Когато в законодателството на Съюза или в националното право на държавите членки изрично се предвижда достъп до информация от други национални бази данни или бази данни на Съюза за целите на Директива (ЕС) 2015/413, или възможност за обмен на такава информация, държавите членки следва да има възможност да обменят информация чрез използване на такива бази данни, като същевременно зачитат основните права на водачите с чуждестранна регистрация.
- (16) Определението на понятието уведомително писмо за пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата, и неговото съдържание понастоящем се различава в отделните държави членки до такава степен, че могат да бъдат накърнени основните и процесуалните права на лицата, участващи в процедурите за последващи действия, започнати от държавата членка по местонарушението. Това е особено вярно в случаите, когато се изпращат т. нар. „предварителни уведомителни писма“, които не отговарят на стандартите за езика и информацията, изисквани съгласно Директива (ЕС) 2015/413. Лицата, засегнати от тези практики, обикновено не са запознати с правната система на държава членка по местонарушението, нито говорят нейния официален език или езици, поради което техните процесуални и основни права следва да бъдат по-добре защитени. За да се постигне тази цел, следва да се установят задължителни минимални изисквания за съдържанието на уведомителното писмо и да се преустанови използването на настоящия образец на уведомително писмо, съдържащо само основна информация, както е посочено в приложение II към Директива (ЕС) 2015/413.
- (17) Уведомителното писмо следва да включва най-малкото подробна информация относно правната квалификация и правните последици от нарушението, по-специално като се има предвид, че санкциите за нарушенията в обхвата на Директива (ЕС) 2015/413 могат да бъдат от непаричен характер, например ограничения на правото на нарушителя да управлява моторни превозни средства. Правото на обжалване следва да бъде затвърдено и чрез предоставяне на подробна информация за това къде и по какъв начин да се упражни правото на защита или да се подаде жалба в държавата членка по местонарушението на език, който засегнатото лице разбира. Когато е приложимо, следва да се представи и описание на процедурите, които се прилагат задочно, тъй като предполагаемото отговорно лице може да не планира да се върне в държавата членка по местонарушението, за да участва в производството. Възможностите за плащане и начините за намаляване на обема на санкциите също следва да станат

лесно разбираеми, за да се насърчи доброволното сътрудничество. И накрая, тъй като уведомителното писмо следва да бъде първият документ, който собственикът, държателят или крайният ползвател на превозното средство или всяко друго предполагаемо отговорно лице получава, то следва да съдържа информацията по член 13 от Директива (ЕС) 2016/680 на Европейския парламент и на Съвета¹⁵, която съгласно член 13, параграф 2, буква г) следва да включва информация за източника на личните данни, и членове 13 и 14 от Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета¹⁶. Тази информация следва да бъде предоставена в уведомителното писмо пряко или чрез посочване на мястото, където тя е налична.

- (18) Когато водачи с чуждестранна регистрация биват проверени на място при пътна проверка и това действие води до започване на последващото производство във връзка с извършването на пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата, уведомителното писмо следва да съдържа само някои съществени елементи и да бъде връчено пряко на засегнатото лице като част от процедурите за пътна проверка.
- (19) За да се гарантира, че предполагаемото отговорно лице е лицето, което действително получава уведомителното писмо и документите относно последващите действия, и да се избегне неправилната намеса на трети незасегнати страни, следва да се определят правила за връчване на документите.
- (20) В случай че не е възможно документите да бъдат доставени с препоръчана поща или чрез равностойни електронни средства, държавата членка по местонарушението следва да има възможност да разчита на държавата членка на регистрацията или на пребиваване, за да връчи документите и съобщенията на засегнатото лице съгласно националното си законодателство, уреждащо връчването на документи.
- (21) Както уведомителното писмо, така и документите относно последващите действия следва да се изпращат на езика на документа за регистрацията на превозното средство или, ако такава информация не е налична или ако това е необходимо за защитата на основните права, на съответния официален език или езици на държавата членка на регистрацията или на пребиваване. Тъй като обаче някои държави членки имат повече от един официален език, това задължение може да доведе до изпращане на уведомителни писма и други съобщения относно последващи действия на език, който получателят не разбира. За да бъде определен подходящият език на уведомителното писмо, държавите членки следва да посочат на Комисията предпочитания от тях език, включително по териториални подразделения, ако сметнат за необходимо. Комисията следва да публикува посочените езикови предпочитания. Това следва да не засяга

¹⁵ Директива (ЕС) 2016/680 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от компетентните органи за целите на предотвратяването, разследването, разкриването или наказателното преследване на престъпления или изпълнението на наказания и относно свободното движение на такива данни, и за отмяна на Рамково решение 2008/977/ПВР на Съвета (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 89).

¹⁶ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

прилагането на Директива 2010/64/ЕС в съответствие с член 1, параграф 3 от нея.

- (22) Държавата членка по местонарушението следва да предоставя възможност на лицето, за което се предполага, че е отговорно за пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата, да осъществява до етапа на обжалване пред съд комуникация на всеки от езиците, които държавата членка на регистрация или държавата членка на пребиваване или държавата членка по местонарушението е съобщила на Комисията, или — ако съответното лице не владее в достатъчна степен тези езици — на език, който лицето говори или разбира, с цел да улесни упражняването на процесуалните му права.
- (23) Следва да се предвиди ефективен съдебен контрол, в случай че органите на държавата членка по местонарушението не се придържат към стандартите и правилата за връчване на документи и съответните си национални законови разпоредби.
- (24) За да се гарантира прозрачното и пропорционално прилагане на парични глоби при пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, които са предмет на публичното право, предполагаемите отговорни лица не следва да бъдат принуждавани да заплащат правните и административните разходи във връзка с обработването на глобите, когато това обработване е възложено на частни или публични субекти. Въпреки това органите на държавите членки следва да имат право да налагат пропорционални административни такси.
- (25) Обхватът на информацията, която държавите членки докладват на Комисията, следва да бъде разширен, така че да включва елементи, тясно свързани с целта за подобряване на пътната безопасност, за да може Комисията да анализира по-добре актуалното състояние в държавите членки и да предлага инициативи въз основа на солидни факти. За да се компенсира допълнителната административна тежест за органите на държавите членки, а докладването да се приведе в съответствие с графика за оценка на Комисията, периодът на докладване следва да бъде удължен. Следва да се предвиди преходен период, за да може текущият двугодишен период на докладване да приключи безпроблемно.
- (26) Тъй като данните, свързани с установяването на самоличността на даден нарушител, представляват лични данни по смисъла на Регламент (ЕС) 2016/679 и Директива (ЕС) 2016/680, а правната рамка на Съюза относно обработването на лични данни беше значително изменена след приемането на Директива (ЕС) 2015/413, разпоредбите относно обработването на лични данни следва да бъдат приведени в съответствие с новата правна рамка.
- (27) Съгласно член 62, параграф 6 от Директива (ЕС) 2016/680 Комисията трябва да извърши преглед на други актове от правото на Съюза, които регламентират обработването на лични данни от компетентните органи за целите, посочени в член 1, параграф 1 от тази директива, за да прецени необходимостта от привеждането на тези актове в съответствие с посочената директива и, ако е целесъобразно, да изготви необходимите предложения за изменение на тези актове, така че да се осигури съгласуван подход към защитата на личните данни в обхвата на посочената директива. Този преглед¹⁷ доведе до определянето на Директива (ЕС) 2015/413 като един от тези други актове, които трябва да бъдат

¹⁷ COM(2020) 262 final.

изменени. Затова следва да се поясни, че когато обработването на лични данни попада в материалното и персонално приложно поле на Директива (ЕС) 2016/680, то следва да се извършва и в съответствие с нея.

- (28) Всяко обработване на лични данни съгласно Директива (ЕС) 2015/413 следва да е в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679, Директива (ЕС) 2016/680 и Регламент (ЕС) 2018/1725¹⁸ в рамките на съответното им приложно поле.
- (29) Правното основание на дейностите по обработване, необходими за установяване на самоличността на отговорното лице и за доставяне до предполагаемите отговорни лица на уведомителното писмо и на документите относно последващите действия, се съдържа в Директива (ЕС) 2015/413, в съответствие с член 6, параграф 1, буква д) и, когато е приложимо, член 10 от Регламент (ЕС) 2016/679 и член 8 от Директива 2016/680. В съответствие със същите правила в настоящата директива се определя правното основание на задължението на държавите членки да обработват лични данни за целите на взаимопомощта, която си оказват при установяване на самоличността на лицата, отговорни за изброените в настоящата директива пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата.
- (30) В някои държави членки личните данни на водачите с чуждестранна регистрация, за които се предполага, че са отговорни, или които са отговорни за пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата, се съхраняват в мрежа от сървъри („облак“). Без да се засягат правилата относно нарушенията на сигурността на личните данни, изложени в Регламент (ЕС) 2016/679 и Директива (ЕС) 2016/680, и относно нарушенията на сигурността на личните данни и инцидентите със сигурността, изложени в Директива (ЕС) 2022/2555 на Европейския парламент и на Съвета¹⁹, държавите членки следва да гарантират, че се информират взаимно относно киберинциденти, свързани с тези данни.
- (31) Следва да бъде създаден онлайн портал (наричан по-нататък „порталът за трансграничен обмен на информация“), който да предоставя на участниците в движението по пътищата в Съюза изчерпателна информация относно действащите в държавите членки правила за движение, свързани с безопасността по пътищата, и да позволява на участниците в движението по пътищата да комуникират с органите на държавите членки по ефективен и сигурен начин. Порталът следва също така да улеснява комуникацията между органите на държавите членки по различни въпроси във връзка с трансграничното разследване на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, например за целите на проверката на автентичността на уведомителните писма и документите относно последващите действия, за да се премахне възможността за извършване на измами. Обменяните лични данни следва да бъдат ограничени до необходимото за трансграничните разследвания и

¹⁸ Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2018 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Регламент (ЕО) № 45/2001 и Решение № 1247/2002/ЕО (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39).

¹⁹ Директива (ЕС) 2022/2555 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. относно мерки за високо общо ниво на киберсигурност в Съюза, за изменение на Регламент (ЕС) № 910/2014 и Директива (ЕС) 2018/1972 и за отмяна на Директива (ЕС) 2016/1148 (Директива МИС 2) (ОВ L 333, 27.12.2022 г.).

изпълнението на санкциите, по-специално плащането на парични глоби. Порталът за трансграничен обмен на информация следва да може да се свързва с други относими портали, мрежи, уебсайтове или платформи, с цел да се улесни обменът на информация относно прилагането на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата. Комисията следва да бъде администратор на портала за трансграничен обмен на информация в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1725.

- (32) Комисията следва да предоставя пропорционална финансова подкрепа за инициативи, които подобряват трансграничното сътрудничество при прилагането на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата в Съюза.
- (33) С цел да се вземе предвид относимият технически напредък или промените в съответните правни актове на Съюза, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз, за да актуализира чрез изменение приложението към настоящата директива. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.²⁰. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (34) За да се гарантират еднакви условия за прилагането на Директива (ЕС) 2015/413, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за определяне на процедурите и техническите спецификации, включително мерките за киберсигурност, за автоматизираното търсене, което трябва да се извършва във връзка с разследването на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността, съдържанието на стандартния електронен формуляр за искането и средствата за предаване на информацията, свързана с искането за взаимопомощ при установяване на самоличността на отговорното лице, съдържанието на електронните формуляри за искането за взаимопомощ при връчване на уведомителното писмо и на документите за последващите действия и на съответното удостоверение, както и използването и поддръжката на портала за трансграничен обмен на информация. Техническите решения следва да бъдат приведени в съответствие с Европейската рамка за оперативна съвместимост и съответните решения за оперативно съвместима Европа, посочени в предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на мерки за високо ниво на оперативна съвместимост на публичния сектор в целия Съюз (Акт за оперативно съвместима Европа)²¹. Изпълнителните

²⁰ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

²¹ COM(2022) 720 final.

правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета²².

- (35) Поради това Директива (ЕС) 2015/413 следва да бъде съответно изменена.
- (36) Доколкото целите на настоящата директива, а именно осигуряване на високо равнище на защита на всички участници в движението по пътищата в Съюза и еднакво третиране на водачите чрез рационализиране на процедурите за взаимопомощ между държавите членки при трансграничното разследване на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, и чрез укрепване на защитата на основните права на водачите с чуждестранна регистрация, когато нарушенията са извършени с превозно средство, регистрирано в държава членка, различна от държавата членка по местонарушението, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците от настоящата директива могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (37) В съответствие с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета²³ беше проведена консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните, който прие становище на [DD/MM/YYYY].
- (38) Съгласно Съвместната политическа декларация от 28 септември 2011 г. на държавите членки и на Комисията относно обяснителните документи²⁴ държавите членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят смята, че предоставянето на тези документи е обосновано,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива (ЕС) 2015/413 се изменя, както следва:

- (1) Член 2 се изменя, както следва:
- а) в първата алинея се добавят следните букви:

²² Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

²³ Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2018 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Регламент (ЕО) № 45/2001 и Решение № 1247/2002/ЕО (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39).

²⁴ ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

- „и) неспазване на достатъчна дистанция до движещото се отпред превозно средство;
 - й) опасно изпреварване;
 - к) опасно паркиране;
 - л) пресичане на една или повече непрекъснати линии;
 - м) управление в лента за насрещно движение;
 - н) неспазване на правилата за образуване и използване на аварийни коридори;
 - п) използване на претоварено превозно средство.“;
- б) добавя се следната алинея:
- „Настоящата директива не засяга правата и задълженията, произтичащи от следните разпоредби на правните актове на Съюза:
- а) Рамково решение 2005/214/ПВР на Съвета;
 - б) Директива 2014/41/ЕС на Европейския парламент и на Съвета*;
 - в) процедурите за връчване на документи, предвидени в член 5 от Конвенцията за взаимопомощ по наказателноправни въпроси между държавите — членки на Европейския съюз, съставена от Съвета в съответствие с член 34 от Договора за Европейски съюз**;
 - г) разпоредбите относно правата на заподозрените лица и обвиняемите, предвидени в директиви 2010/64/ЕС***, 2012/13/ЕС****, 2013/48/ЕС*****, (ЕС) 2016/343*****, (ЕС) 2016/800***** и (ЕС) 2016/1919 на Европейския парламент и на Съвета*****.

* Директива 2014/41/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно Европейска заповед за разследване по наказателноправни въпроси (ОВ L 130, 1.5.2014 г., стр. 1).

** ОВ С 197, 12.7.2000 г., стр. 3.

*** Директива 2010/64/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно правото на устен и писмен превод в наказателното производство (ОВ L 280, 26.10.2010 г., стр. 1).

**** Директива 2012/13/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 май 2012 г. относно правото на информация в наказателното производство (ОВ L 142, 1.6.2012 г., стр. 1).

***** Директива 2013/48/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2013 г. относно правото на достъп до адвокат в наказателното производство и в производството по европейска заповед за арест и относно правото на уведомяване на трето лице при задържане и на осъществяване на връзка с трети лица и консулски органи през периода на задържане (ОВ L 294, 6.11.2013 г., стр. 1).

***** Директива (ЕС) 2016/343 на Европейския парламент и на Съвета от 9 март 2016 г. относно укрепването на някои аспекти на презумпцията за невинност и на правото на лицата да присъстват на съдебния процес в наказателното производство (ОВ L 65, 11.3.2016 г., стр. 1).

***** Директива (ЕС) 2016/800 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно процесуалните гаранции за децата, които са заподозрени или обвиняеми в рамките на наказателното производство (ОВ L 132, 21.5.2016 г., стр. 1).

***** Директива (ЕС) 2016/1919 на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2016 г. относно правната помощ за заподозрени и обвиняеми в рамките на наказателното производство и за искани за предаване лица в рамките на производството по европейска заповед за арест (ОВ L 297, 4.11.2016 г., стр. 1).“;

(2) Член 3 се изменя, както следва:

а) буква й) се заменя със следното:

„й) „движение в забранена лента“ означава незаконно използване на част от вече съществуващ постоянен или временен пътен участък, като например лента, предназначена за обществен транспорт, или временно затворена лента поради задръстване или ремонтна дейност, както е определено в правото на държавата членка по местонарушението“;

б) буква л) се заменя със следното:

„л) „национално звено за контакт“ означава компетентният орган, определен за целите на настоящата директива“;

в) добавят се следните букви от о) до щ):

„о) „неспазване на достатъчна дистанция до движещото се отпред превозно средство“ означава неподдържане на разстоянието, необходимо за избягване на сблъсък с превозното средство, движещо се отпред на превозното средство, управлявано от водача, ако предното превозно средство намали скоростта или спре рязко, както е определено в правото на държавата членка по местонарушението;

п) „опасно изпреварване“ означава изпреварване на друго превозно средство или на друг участник в движението по пътищата по начин, който нарушава приложимите правила относно опасното изпреварване в държава членка по местонарушението;

р) „опасно паркиране“ означава паркиране на превозното средство по начин, който нарушава приложимите правила относно опасното паркиране в държава членка по местонарушението. Неплащането на такси за паркиране и други подобни нарушения не се считат за опасно паркиране;

с) „пресичане на една или повече непрекъснати линии“ означава преминаване с превозното средство от една пътна лента в друга чрез незаконно пресичане на поне една непрекъсната линия, както е определено в правото на държавата членка по местонарушението;

- т) „управление в лента за насрещно движение“ означава управление на превозното средство срещу определената посока на движение, както е определено в правото на държавата членка по местонарушението;
- у) „неспазване на правилата за образуване и използване на аварийни коридори“ означава несъобразяване с правилата относно образуването и използването само при аварийни ситуации на временна лента, образувана между превозните средства, която трябва да бъде оформена от водачите, за да се позволи на превозните средства за спешна помощ, като полицейски автомобили, превозни средства за спасителни действия или пожарни коли, да преминат и да пристигнат на мястото на аварийната ситуация, както е определено в правото на държавата членка по местонарушението;
- ф) „използване на претоварено превозно средство“ означава използване на превозно средство, което не отговаря на изискванията за неговите максимално допустими маси, определени в националните закони, подзаконови или административни разпоредби за транспониране на Директива 96/53/ЕО на Съвета* или в правото на държава членка по местонарушението за превозните средства или операциите, за които в посочената директива няма определени такива изисквания;
- х) „уведомително писмо“ означава първото съобщение, получено от лицата по член 5, параграф 1, втора алинея, независимо дали става въпрос за административно или съдебно решение, или за всякакъв друг документ, изпратен от държавата членка по местонарушението или от всеки друг субект с правомощия за това съгласно нейното право, издадено до етапа на обжалване пред компетентен съд и съдържащо най-малко информацията, посочена в член 5, параграф 2;
- ц) „документи относно последващите действия“ означава административните или съдебните решения или всякакви други документи, които държавата членка по местонарушението или всеки друг субект с правомощия за това съгласно нейното право издава след уведомителното писмо във връзка с това писмо или с въпросното пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата, до етапа на обжалване пред компетентен съд;
- ч) „отговорно лице“ означава лицето, което носи отговорност за посочено в член 2, първа алинея пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата, в съответствие с националното право на държавата членка по местонарушението;
- ш) „краен ползвател“ означава всяко физическо лице, което не е собственикът или държателят на превозното средство, с което е извършено някое от нарушенията, изброени в член 2, първа алинея, но което законно е използвало това превозно средство, по-специално по силата на дългосрочен договор за лизинг или наем или като част от автомобилен парк на разположение на служителите;
- щ) „държава членка на пребиваване“ означава всяка държава членка, за която с достатъчна степен на сигурност може да се приеме, че е

обичайното местопребиваване на лицата по член 5, параграф 1, втора алинея.

* Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).“;

(3) добавя се следният член 3а:

„Член 3а

Национални звена за контакт

1. За целите на обмена на информация съгласно настоящата директива всяка държава членка определя национално звено за контакт. Правомощията на националните звена за контакт се уреждат от приложимото право на съответната държава членка.

2. Държавите членки гарантират, че съответните им национални звена за контакт си сътрудничат с органите, участващи в разследването на изброените в член 2, първа алинея пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, по-специално с цел да се гарантира, че цялата необходима информация се споделя своевременно и са спазени сроковете, предвидени в член 4а, параграф 5 и член 5а, параграф 2.“;

(4) Член 4 се заменя със следното:

„Член 4

Процедури за обмен на информация между държавите членки

1. За разследване на изброените в член 2, първа алинея пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, държавите членки предоставят на националните звена за контакт на другите държави членки достъп до следните национални данни за регистрацията на превозните средства, с правото да извършват автоматизирано търсене на:

- а) данни, отнасящи се до превозните средства;
- б) данни, отнасящи се до собствениците, държателите или крайните ползватели на превозните средства, когато са налични.

Елементите на данните, посочени в първата алинея, букви а) и б), които са необходими за извършване на търсене, са съдържащите се в приложението.

При извършването на търсене под формата на изходящо искане националното звено за контакт на държавата членка по местонарушението използва пълен регистрационен номер.

2. Държавите членки гарантират, че елементите на данните, изброени в раздел 2, части I, II и IV от приложението, са налични и актуални в техните национални регистри на превозните средства.

3. Държавите членки съхраняват в националните регистри на превозните средства елементите на данните, посочени в раздел 2, част IV, и когато са налични, в раздел 2, част V от приложението, в продължение на най-малко 6

месеца след всяка промяна в собствеността или използването на въпросното превозно средство.

4. Държавите членки връщат съобщение „Информацията не е предоставена“ вместо исканите елементи на данните в следните случаи:

- а) превозното средство е предадено за вторични суровини;
- б) пълният регистрационен номер на превозното средство не е предоставен при търсенето, извършено под формата на изходящо искане по параграф 1;
- в) пълният регистрационен номер на превозното средство, предоставен при търсенето, извършено под формата на изходящо искане по параграф 1, е неактуален или неправилен;

Държавите членки връщат съобщение „Откраднато превозно средство или табела с регистрационен номер“ вместо исканите елементи на данните, когато превозното средство или табелата с регистрационния номер на превозното средство са вписани като откраднати в националните регистри на превозните средства.

5. За автоматизираното търсене на данни за регистрацията на превозните средства държавите членки използват специално проектираното софтуерно приложение на Европейската информационна система за превозни средства и свидетелства за управление (Eucaris) и изменените версии на този софтуер.

Държавите членки гарантират, че автоматизираното търсене на данни за регистрацията на превозните средства е сигурно, икономически ефективно, експедитивно и надеждно и се извършва чрез оперативно съвместими средства в рамките на децентрализирана структура.

Софтуерът предоставя както режим на онлайн обмен в реално време, така и пакетен режим на обмен, като последният позволява обмен на множество искания или отговори в рамките на едно съобщение. Информацията, обменяна чрез Eucaris, се предава в криптирана форма.

6. Комисията приема актове за изпълнение, за да установи процедурите и техническите спецификации, включително мерките за киберсигурност, за автоматизираното търсене, извършвано съгласно настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 10а, параграф 2.

7. Докато актовете за изпълнение, посочени в параграф 6 от настоящия член, станат приложими, търсенето по параграф 1 от настоящия член се извършва в съответствие с процедурите, описани в глава 3, точки 2 и 3 от приложението към Решение 2008/616/ПВР*, прилагани съвместно с приложението към настоящата директива.

8. Всяка държава членка поема своите разходи, произтичащи от администрирането, използването и поддръжката на софтуерното приложение и неговите изменени версии, посочени в параграф 5.

* Решение 2008/616/ПВР на Съвета от 23 юни 2008 г. за изпълнение на Решение 2008/615/ПВР относно засилването на трансграничното сътрудничество, по-специално в борбата срещу тероризма и трансграничната престъпност (ОВ L 210, 6.8.2008 г., стр. 12).“;

(5) вмъкват се следните членове 4а, 4б и 4в:

„Член 4а

Взаимопомощ при установяване на самоличността на отговорното лице

1. Държавите членки си оказват взаимопомощ, когато въз основа на резултатите от автоматизираното търсене, извършено в съответствие с член 4, параграф 1, държавата членка по местонарушението не може да установи самоличността на отговорното лице с необходимата степен на сигурност, изисквана от националното ѝ законодателство, за да започне или проведе последващото производство, посочено в член 5, параграф 1.

2. Държавата членка по местонарушението решава дали да поиска взаимопомощ за получаване на допълнителната информация, посочена в параграф 3, втора алинея. Искането може да бъде отправено само от административен или съдебен орган или от полицейския орган, компетентен по конкретния случай, в съответствие с националното право на тази държава членка.

3. Когато държавата членка по местонарушението реши да поиска взаимопомощ в съответствие с параграф 1, нейното национално звено за контакт изпраща електронно структурирано и подписано искане до националното звено за контакт на държавата членка на регистрация или държавата членка на пребиваване.

От държавата членка на регистрация или държавата членка на пребиваване може да бъде поискано:

- а) да потвърди въз основа на информацията, с която вече разполага, че може да се приеме с достатъчна степен на сигурност, че лицето, визуално записано с оборудването за установяване на нарушения на държавата членка по местонарушението, е собственикът, държателят или крайният ползвател на превозното средство или всяко лице, за което се предполага, че е отговорно за някое от пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата, изброени в член 2, алинея първа;
- б) да изиска от собственика, държателя или крайния ползвател на превозното средство или от всяко лице, за което се предполага, че е отговорно за някое от пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата, изброени в член 2, алинея първа, да предостави информация за самоличността на отговорното лице в съответствие с националното си право.

4. Когато държавата членка на регистрация или държавата членка на пребиваване получи искане по параграф 3, тя събира исканата информация, освен ако реши да се позове на някое от основанията за отказ, изброени в параграф 7, или ако не е възможно да се събере исканата информация. Държавата членка на регистрация или държавата членка на пребиваване предава по електронен път и без неоправдано забавяне исканата информация на държавата членка по местонарушението чрез своето национално звено за контакт.

В случая по параграф 3, втора алинея, буква б) държавата членка на регистрация или държавата членка на пребиваване иска информацията в съответствие с приложимите национални процедури, все едно че съответното

действие по разследване е било разпоредено от собствените ѝ органи, освен ако реши да се позове на някое от основанията за отказ, изброени в параграф 7.

При събирането на допълнителната информация държавата членка на регистрацията и държавата членка на пребиваване спазват формалностите и процедурите, изрично поискани от държавата членка по местонарушението, доколкото те не са несъвместими с националното им законодателство.

5. Държавите членки гарантират, че предоставят исканата информация без неоправдано забавяне от получаване на искането.

Когато не е възможно информацията да бъде събрана без неоправдано забавяне от получаване на искането, националните звена за контакт на държавата членка на регистрацията или държавата членка на пребиваване предават тази информация на държавата членка по местонарушението във възможно най-кратък срок, като обясняват по подходящ начин причините за забавянето.

Когато е станало ясно, че държавата членка на регистрацията или държавата членка на пребиваване няма да може да събере цялата или част от исканата информация, тя незабавно уведомява държавата членка по местонарушението с подробно обяснение на причините за това.

6. Запитаните държави членки може да предвидят предварителна административна или съдебна процедура по потвърждаване, за да се уверят, че исканата информация е необходима и пропорционална за целите на установяване на самоличността на отговорното лице, особено като се имат предвид правата на предполагаемите отговорни лица.

7. Държавите членки могат да откажат да предоставят допълнителната информация, поискана в съответствие с параграф 3. Те правят това само в следните случаи:

- а) съществува имунитет или привилегия съгласно правото на държавата членка на регистрацията или на държавата членка на пребиваване, поради които предоставянето на информацията е невъзможно;
- б) предоставянето на исканата информация би противоречало на принципа *ne bis in idem*;
- в) предоставянето на исканата информация би навредило на основните интереси на националната сигурност, би застрашило източника на информацията или би наложило използването на класифицирана информация, свързана със специални разузнавателни дейности;
- г) има сериозни основания да се смята, че предоставянето на исканата информация би било несъвместимо със задълженията на държавата членка на регистрацията или на държавата членка на пребиваване в съответствие с член 6 от Договора за Европейския съюз и Хартата на основните права на Европейския съюз;
- д) предоставянето на исканата информация би разкрило самоличността на лице, което се ползва от защита в съответствие с националното право на държава членка на регистрацията или на държавата членка на пребиваване;
- е) когато държавата членка на регистрацията или държавата членка на пребиваване предвижда предварителна административна или съдебна процедура по потвърждаване, посочена в параграф 6, но искането не е

било потвърдено от държавата членка по местонарушението, преди да бъде предадено, и въз основа на обстоятелствата по конкретния случай исканата информация не се счита за необходима и пропорционална за целите на установяване на самоличността на отговорното лице.

Държавите членки решават във възможно най-кратък, но не по-късно от 15 дни след получаване на искането, дали да се позоват на основание за отказ. Държавите членки, които решат да приложат основание за отказ, информират за това държавата членка по местонарушението чрез нейното национално звено за контакт без неправомерно забавяне.

8. Държавите членки гарантират, че в случая, посочен в параграф 3, втора алинея, буква б), се прилагат правни средства за защита, равностойни на предвидените при сходен национален случай.

9. Националните звена за контакт на държавата членка по местонарушението, на държавата членка на регистрация и на държавата членка на пребиваване могат да се консултират помежду си по всякакъв подходящ начин с оглед улесняване на ефективното прилагане на настоящия член.

10. Искането, посочено в параграф 2, се съобщава на езика или на един от езиците на държавата членка на регистрация или на държавата членка на пребиваване, за които Комисията е уведомена в съответствие с член 5а, параграф 8.

Информацията, предоставена в отговор на искането, се съобщава на езика на държавата членка по местонарушението, за който Комисията е уведомена в съответствие с член 5а, параграф 8.

11. Комисията приема актове за изпълнение за допълнително уточняване на съдържанието на стандартния електронен формуляр за искането, на средствата за предаване на информацията, посочени в параграфи 3 и 4, както и на функционалните възможности и техническите спецификации на софтуерното приложение за обмен на данни, включително на мерките за киберсигурност. В спецификациите на софтуера се предвижда възможност както за онлайн асинхронен режим на обмен, така и за асинхронен пакетен режим на обмен, наред с предаване на елементите на данните в криптирана форма.

Стандартният електронен формуляр за искането включва следната информация:

- а) административното или съдебното решение за потвърждаване на поисканата информация, посочено в параграф 6, и подробности за органа, взел решението, ако е приложимо;
- б) елементите на данните, свързани със собствениците, държателите или крайните ползватели на превозните средства, получени в резултат на автоматизираното търсене, извършено в съответствие с член 4, параграф 1;
- в) ако има такъв, визуалния запис на отговорното лице, извлечен от оборудването за установяване на нарушения, по-специално от камерите за засичане на скоростта.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 10а, параграф 2.

Член 4б

Национални мерки, улесняващи установяването на самоличността на отговорното лице

1. Държавите членки могат да предприемат всякакви мерки по отношение на изброени в член 2, първа алинея пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността, за да установят успешно самоличността на отговорното лице, като например мерки, свързани със задължението за сътрудничество при установяване на самоличността на отговорното лице, при условие че се спазват основните и процесуалните права съгласно правото на Съюза и националното право.

2. В съответствие с параграф 1 държавите членки могат по-специално:

- а) да връчват документи на лица, за които се предполага, че са отговорни за извършването на изброените в член 2, първа алинея пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, включително документи, с които тези лица се приканват да потвърдят своята отговорност;
- б) да прилагат във възможно най-голяма степен задължения, наложени на предполагаемите отговорни лица, които са от значение за установяването на самоличността на отговорното лице.

Член 4в

Използване на други бази данни

„Държавите членки могат да обменят или да имат достъп до данни, като използват други бази данни, като например регистри на свидетелствата за управление на моторно превозно средство или регистри на населението, единствено с цел установяване на самоличността на отговорното лице. Те правят това само доколкото този обмен на данни или достъп се основават изрично на законодателството на Съюза.“.

- (6) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Уведомително писмо за пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата

1. Държавата членка по местонарушението решава дали да започне последващо производство по отношение на изброените в член 2, първа алинея пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, или не.

Когато държавата членка по местонарушението реши да предприеме такова производство, тя своевременно информира с уведомително писмо предполагаемото отговорно лице за пътнотранспортното нарушение, свързано с безопасността по пътищата, и за решението за започване на последващо производство.

Уведомителното писмо може да служи за цели, различни от посочените във втора алинея.

2. Уведомителното писмо съдържа най-малко следното:

- а) посочване, че писмото е издадено за целите на настоящата директива;

- б) наименованието, пощенския адрес, телефонния номер и адреса на електронна поща на компетентния орган;
- в) цялата съответна информация относно пътнотранспортното нарушение, свързано с безопасността по пътищата, по-специално данни за превозното средство, с което е извършено нарушението, включително регистрационния номер на превозното средство, мястото, датата и часа на нарушението, естеството на нарушението, подробно позоваване на нарушените правни разпоредби и, когато е целесъобразно, данни относно устройството, използвано за установяване на нарушението;
- г) подробна информация относно правната класификация на пътнотранспортното нарушение, свързано с безопасността по пътищата, приложимите санкции и други правни последици от пътнотранспортното нарушение, свързано с безопасността по пътищата, включително информация, свързана с решения, засягащи правото на управление на моторно превозно средство (включително наказателни точки или други ограничения, наложени върху правото да се управлява моторно превозно средство), в съответствие с националното законодателство на държавата членка по местонарушението;
- д) подробна информация за това къде и по какъв начин да се упражни правото на защита или да се обжалва решението за санкциониране на пътнотранспортното нарушение, свързано с безопасността по пътищата, включително изискванията за допустимост на такова обжалване и срока за подаване на жалба, както и дали и при какви условия процедурите се прилагат задочно, в съответствие с националното право на държавата членка по местонарушението;
- е) когато е приложимо, информация относно процедурите, приложими спрямо лицата, посочени в параграф 1, втора алинея от настоящия член, за информиране на органите на държавата членка по местонарушението за самоличността на отговорното лице в съответствие с член 4б;
- ж) когато е приложимо, подробна информация за наименованието, адреса и международния номер на банкова сметка (IBAN) на органа, на който може да бъде заплатена наложената парична глоба, за крайния срок за плащане и за алтернативните методи на плащане, по-специално за конкретни софтуерни приложения, доколкото тези методи са достъпни както за водачи с местна регистрация, така и за водачи с чуждестранна регистрация;
- з) информация относно приложимите правила за защита на данните, правата на субектите на данни и наличието на допълнителна информация или посочване на мястото, от което тази информация може лесно да бъде извлечена в съответствие с член 13 от Директива (ЕС) 2016/680 на Европейския парламент и на Съвета, включително информация за източника на личните данни, или посочване на членове 13 и 14 от Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета;
- и) когато е приложимо, подробна информация за това дали и как санкциите за нарушенията, изброени в член 2, първа алинея, могат да бъдат смекчени, включително чрез предсрочно плащане на парична глоба;

й) когато е приложимо, ясно посочване, че изпращащият писмото частен или публичен субект е пълномощник, оправомощен от държавата членка по местонарушението в съответствие с член 5б, и ясно разграничение между размерите на претендираните суми, в зависимост от правното им основание.

3. Чрез дерогация от параграф 2 държавите членки гарантират, че когато отговорното лице е водач с чуждестранна регистрация, който е бил проверен на място при пътна проверка, уведомителното писмо съдържа най-малко данните, изброени в параграф 2, букви в), г), д) и ж).

4. По искане на предполагаемите отговорни лица държавата членка по местонарушението гарантира, че се предоставя достъп до цялата съществена информация, с която разполагат органите, компетентни за разследването на посочено в член 2, първа алинея пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата.

5. Държавите членки гарантират, че началото на сроковете, в които водачите с чуждестранна регистрация могат да упражнят правото си на обжалване или да смекчат санкциите в съответствие с параграф 2, букви д) и и), съответстват на датата на получаване на уведомителното писмо.“

(7) Въмъкват се следните членове 5а и 5б:

„Член 5а

**Връчване на уведомителното писмо и на документите относно
последващите действия**

1. Държавите членки изпращат уведомителното писмо и документите относно последващите действия на предполагаемите отговорни лица чрез препоръчана поща или чрез електронни средства, които са равностойни в съответствие с глава III, раздел 7 от Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета*, или в случая, упоменат в член 5, параграф 3 от посочения регламент, връчват уведомителното писмо пряко на предполагаемото отговорно лице.

2. Държавите членки гарантират, че уведомителното писмо се изпраща не по-късно от един месец от регистрирането на пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата, посочено в член 2, първа алинея, или в случай че по време на разследването трябва да бъдат изпратени повече уведомителни писма — до 15 дни от събитието, направило необходимо изпращането на последващите уведомителни писма.

Държавите членки гарантират, че всички други документи относно последващите действия се изпращат в срок от 15 дни от събитието, направило необходимо тяхното изпращане.

3. Държавата членка по местонарушението може да изпрати на предполагаемите отговорни лица уведомителното писмо или документите относно последващите действия чрез органите на държавата членка на регистрация или на държавата членка на пребиваване в следните случаи:

а) адресът на лицето, за което е предназначен документът, е неизвестен, непълен или несигурен;

- б) процесуалните правила съгласно националното право на държавата членка по местонарушението изискват доказателство за връчването на документа, различно от доказателството, което може да бъде получено с препоръчана поща или чрез равностойни електронни средства;
- в) при невъзможност документът да бъде връчен с препоръчана поща или чрез равностойни електронни средства;
- г) държавата членка по местонарушението има основателни причини да счита, че връчването на документа с препоръчана поща или чрез равностойни електронни средства в този конкретен случай ще бъде неефективно или нецелесъобразно.

4. Искането за започване на процедурата за взаимопомощ, посочена в параграф 3, може да бъде отправено от административен или съдебен орган или от полицейския орган, компетентен по конкретния случай, в съответствие с националното право на държавата членка по местонарушението.

Националното звено за контакт на държавата членка по местонарушението предава уведомителното писмо или документите относно последващите действия, които се предвижда да бъдат връчени, на националното звено за контакт на държавата членка на регистрация или на държавата членка на пребиваване, заедно с електронно структурирано искане.

5. Държавите членки гарантират, че уведомителното писмо и документите относно последващите действия, които трябва да бъдат връчени в съответствие с параграф 3, се връчват или в съответствие с националното им право, или когато това е надлежно обосновано, по специален метод, изискван от държавата членка по местонарушението, освен когато този метод е несъвместим с националното им право.

6. Държавата членка на регистрация или държавата членка на пребиваване гарантира, че нейното национално звено за контакт изготвя електронно структурирано удостоверение и го изпраща на националното звено за контакт на държавата членка по местонарушението в следните случаи:

- а) след приключване на формалностите по връчването на уведомителното писмо или на документите относно последващите действия в съответствие с параграф 3,
- б) когато доставянето е неуспешно.

По искане на държавата членка по местонарушението удостоверението се придружава от копие на връчените документи.

7. Искането, посочено в параграф 4, се съобщава на езика или на един от езиците на държавата членка на регистрация или на държавата членка на пребиваване, за които Комисията е уведомена в съответствие с параграф 8. Удостоверението, посочено в параграф 6, се съобщава на езика на държавата членка по местонарушението, за който Комисията е уведомена в съответствие с параграф 8.

8. Когато държавата членка по местонарушението реши да започне последващо производство във връзка с изброените в член 2, първа алинея пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, същата държава членка изпраща уведомителното писмо и документите относно

последващите действия на езика на документа за регистрация на превозното средство.

Когато езикът на документа за регистрация на превозното средство не е наличен или когато има основателни съмнения дали изпращането на уведомителното писмо или на документите относно последващите действия на езика на документа за регистрация на превозното средство би било в съответствие със защитата на основните права на засегнатото лице, уведомителното писмо и документите относно последващите действия се изпращат на официалния език или езици на държавата членка на регистрация или на държавата членка на пребиваване на предполагаемото отговорно лице.

В случаите, обхванати от втора алинея от настоящия параграф, когато в държавата членка на регистрация или в държавата членка на пребиваване има няколко официални езика, уведомителните писма и документите относно последващите действия се изпращат на официалния език или езици на региона или на друго географско подразделение, където е адресът на предполагаемите отговорни лица, или на друг език, за който тази държава членка е посочила, че би приела.

Всяка държава членка съобщава на Комисията всеки от официалните езици на Съюза, на които може да се изпрати уведомителното писмо, като при необходимост се прави разбивка по региони или други географски подразделения. Комисията предоставя списъка на приетите езици на онлайн портала, посочен в член 8.

9. Държавите членки гарантират, че на предполагаемите отговорни лица се предоставя възможност за комуникация с органите на държавата членка по местонарушението до етапа на обжалване пред съда на всеки от езиците, които държавата членка на регистрация или държавата членка на пребиваване или държавата членка по местонарушението е съобщила на Комисията в съответствие с параграф 8, или — ако засегнатото лице не владее в достатъчна степен тези езици — на език на Съюза, който лицето говори или разбира.

10. Държавите членки гарантират, че качеството на превода на уведомителното писмо и на документите относно последващите действия отговаря най-малко на стандарта, определен в член 3, параграф 9 от Директива 2010/64/ЕС.

11. Държавата членка по местонарушението гарантира, че уведомителното писмо и документите относно последващите действия, връчени на предполагаемите отговорни лица, могат да бъдат ефективно и бързо оспорени пред съд, правораздавателен орган или подобна институция с правомощия да приема правно обвързващи решения по искане на всяко лице, което има правен интерес от изхода на производствата, започнати съгласно член 5, на основание, че посочените документи не са в съответствие с настоящия член.

12. Комисията приема актове за изпълнение с цел определяне на съдържанието на електронните формуляри за искането, посочено в параграф 4, и на удостоверението, посочено в параграф 6, както и на функционалните възможности и техническите спецификации на софтуерното приложение за обмен на данни, включително на мерките за киберсигурност. В спецификациите на софтуера трябва да се предвижда както възможност за онлайн асинхронен режим на обмен, така и за асинхронен пакетен режим на обмен. Данните се предават чрез използване на съвременна технология за

криптиране. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 10а, параграф 2.

Член 5б

Финансови искиове от правни субекти, оправомощени от държавите членки

Държавите членки гарантират, че когато оправомощават частен или публичен субект със самостоятелна юридическа правосубектност да ръководи последващото производство или част от него, започнато съгласно член 5, параграф 1, включително принудителното събиране на парични глоби, предполагаемите отговорни лица не подлежат на облагане с таксите на този субект, свързани с правни и административни разходи, направени при провеждането на това производство. Това не засяга правото на органите на държавите членки да налагат пропорционални административни такси.

* Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции на вътрешния пазар и за отмяна на Директива 1999/93/ЕО (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 73).“;

(8) Членове 6, 7 и 8 се заменят със следното:

„Член 6

Докладване и наблюдение

1. Най-късно на следните дати: 6 май 2024 г., 6 май 2026 г., (...), всяка държава членка изпраща на Комисията изчерпателен доклад в съответствие с втора и трета алинея от настоящия параграф.

Във всеки изчерпателен доклад се посочва броят на автоматизираните търсения, направени от държавата членка по местонарушението, след изпратени искания до националното звено за контакт на държавата членка на регистрация във връзка с нарушения, извършени на нейна територия, както и видът на нарушенията, за които са направени тези искания, и броят на безрезултатните искания.

Във всеки изчерпателен доклад също така се съдържа описание на положението на национално равнище във връзка с последващите действия, предприети по отношение на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, въз основа на дела на такива нарушения, по които са били предприети последващи действия с уведомителни писма.

2. До [четири години след датата на влизане в сила на настоящата директива] и на всеки четири години след това всяка държава членка изпраща на Комисията доклад за прилагането на настоящата директива.

3. В доклада се посочва броят на автоматизираните търсения, направени от държавата членка по местонарушението в съответствие с член 4, параграф 1, след изпратени искания до националното звено за контакт на държавата членка на регистрация във връзка с изброени в член 2, първа алинея пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата и извършени на нейна територия, както и видът на нарушенията, за които са направени тези искания, и броят в структуриран вид на безрезултатните искания в зависимост от вида

неизпълнение. Тази информация може да се основава на данни, предоставяни чрез EUCARIS.

В доклада също така се съдържа описание на положението на национално равнище във връзка с последващите действия, предприети по отношение на пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата. В описанието се посочва най-малко следното:

- а) общият брой регистрирани пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, изброени в член 2, първа алинея, които са установени автоматично или без установяване на самоличността на отговорното лице на място;
- б) броят на регистрираните пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, изброени в член 2, първа алинея, които са извършени с превозни средства, регистрирани в държава членка, различна от държавата членка, в която е извършено нарушението, и са установени автоматично или без установяване на самоличността на отговорното лице на място;
- в) броят на стационарното или преносимото оборудване за автоматично установяване на нарушения, включително камери за засичане на скоростта;
- г) броят на паричните глоби, платени доброволно от водачи с чуждестранна регистрация;
- д) броят на изпратените по електронен път искания за взаимопомощ в съответствие с член 4а, параграф 3 и броят на такива искания, по които информацията не е била предоставена;
- е) броят на изпратените по електронен път искания за взаимопомощ в съответствие с член 5а, параграф 4 и броят на такива искания, при които не е било възможно да бъдат връчени документите.

4. Комисията оценява докладите, изпратени от държавите членки, и информира комитета, посочен в член 10а, относно тяхното съдържание не по-късно от 6 месеца след получаването на докладите от всички държави членки.

Член 7

Допълнителни задължения

Без да се засягат задълженията съгласно Регламент (ЕС) 2016/679, Директива (ЕС) 2016/680 и Директива (ЕС) 2022/2555 на Европейския парламент и на Съвета* държавите членки се информират взаимно относно киберинциденти, за които се извършва уведомление в съответствие с член 10 от Директива (ЕС) 2022/2555, когато инцидентите са свързани с данни, съхранявани във виртуален или физически „облак“, или с услуги за съхранение в облак.

Член 8

**Портал за трансграничен обмен на информация относно
пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата
(„портал за трансграничен обмен на информация“)**

1. Комисията създава и поддържа онлайн портал за трансграничен обмен на информация, достъпен на всички официални езици на Съюза и предназначен за:

- а) обмен на информация с участниците в движението по пътищата относно действащите правила в държавите членки в областта, обхваната от настоящата директива, и по-специално правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата, процедурите за обжалване, наложените санкции, както и схемите и наличните средства за плащането на парични глоби;
- б) обмена на информация и други взаимодействия между националните звена за контакт и други съответни органи на държавите членки помежду им и с други участници в движението по пътищата, по-специално чрез предоставяне на достъп до конкретни приложения на държавите членки, улесняващи изпълнението на санкциите, включително за плащането на парични глоби, когато е приложимо. Това може да включва обмен на данни за регистрацията на превозните средства и на данни за лицата, за които се предполага, че са отговорни или са отговорни за нарушения, свързани с безопасността по пътищата, изброени в член 2, първа алинея.

2. Достъп до портала за трансграничен обмен на информация се предоставя на националните звена за контакт и на другите съответни органи, които са компетентни за установяването на самоличността на отговорните лица и за трансграничното прилагане на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата, в държавите членки.

3. Държавите членки помагат на участниците в движението по пътищата при проверката на автентичността на уведомителните писма и документите относно последващите действия. За тази цел държавите членки споделят помежду си и с Комисията чрез портала за трансграничен обмен на информация образците на информационни писма и документи относно последващите действия, издадени от техните органи, които се използват при трансгранични случаи. Държавите членки също така се информират взаимно за органите и оправомощените правни субекти, които имат право да издават тези писма и документи. Комисията е администратор на портала за трансграничен обмен на информация в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1725**.

4. Порталът за трансграничен обмен на информация е съвместим с интерфейса, установен съгласно Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета***, и с други портали или платформи с подобна цел, като например европейския портал за електронно правосъдие.

5. За целите на настоящия член държавите членки предоставят актуална информация помежду си и на Комисията и редовно си взаимодействат с участниците в движението по пътищата чрез портала за трансграничен обмен на информация.

6. Комисията приема актове за изпълнение с цел определяне на техническите спецификации, включително мерките за киберсигурност, необходими за използването и поддръжката на портала за трансграничен обмен на информация. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 10а, параграф 2.

* Директива (ЕС) 2022/2555 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. относно мерки за високо общо ниво на киберсигурност в Съюза, за изменение на Регламент (ЕС) № 910/2014 и Директива (ЕС) 2018/1972 и за отмяна на Директива (ЕС) 2016/1148 (Директива МИС 2) (ОВ L 333, 27.12.2022 г., стр. 80).

** Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2018 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Регламент (ЕО) № 45/2001 и Решение № 1247/2002/ЕО (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39).

*** Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета от 2 октомври 2018 г. за създаване на единна цифрова платформа за предоставяне на достъп до информация, до процедури и до услуги за оказване на помощ и решаване на проблеми и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 1).“.

- (9) Вмъква се следният член 8а:

„Член 8а

Финансова подкрепа за трансгранично сътрудничество при дейности по правоприлагане

Комисията предоставя финансова подкрепа за инициативи, които допринасят за трансграничното сътрудничество при прилагането в Съюза на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата, по-специално обмена на най-добри практики, прилагането на методики и техники за интелигентно правоприлагане в държавите членки, увеличаването на изграждането на капацитет на правоприлагащите органи и кампаниите за повишаване на осведомеността относно трансграничните действия по правоприлагане.“.

- (10) Член 9 се заменя със следното:

„Член 9

Делегирани актове

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 10 за изменение на приложението и неговото актуализиране в съответствие с техническия напредък или в случаите, в които това се изисква от правни актове на Съюза, непосредствено свързани с актуализирането на приложението.“.

- (11) Вмъква се следният член 10а:

„Член 10а

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета*.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато становището на комитета трябва да бъде получено по писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, ако в рамките на срока за даване на становище председателят на комитета вземе такова

решение или обикновено мнозинство от членовете на комитета отправят такова искане.

Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

* Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).“;

- (12) Член 11 се заменя със следното:

„Член 11

Докладване от страна на Комисията

Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на настоящата директива от държавите членки не по-късно от 18 месеца след получаване на посочените в член 6, параграф 2 доклади от всички държави членки.“.

- (13) Приложение I се заменя с текста в приложението към настоящата директива;
- (14) Приложение II се заличава.

Член 2

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до [две години след датата на влизане в сила на настоящата директива]. Те съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.
Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.
2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

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

1.2. Съответни области на политиката

Транспорт, пътна безопасност

1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:

☐ ново действие

☐ ново действие след пилотен проект/подготвително действие⁷³

☒ продължаване на съществуващо действие

☐ сливане или пренасочване на едно или няколко действия към друго/ново действие

1.4. Цели

1.4.1. Общи цели

Общата цел на настоящата инициатива е да се подобри пътната безопасност чрез по-ефективно трансгранично прилагане в ЕС на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата.

1.4.2. Конкретни цели

Конкретните цели на инициативата са:

- Повишаване на спазването от страна на водачите с чуждестранна регистрация на допълнителните правила за движение, свързани с безопасността по пътищата;
- Рационализиране на процедурите за взаимопомощ между държавите членки при трансграничното разследване на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата;
- Укрепване на защитата на основните права на нарушителите с чуждестранна регистрация, включително привеждане в съответствие с новите правила на ЕС за защита на личните данни.

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите/целевите групи.

Инициативата ще допринесе за постигане на общата цел за повишаване на пътната безопасност в ЕС чрез по-добро прилагане на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата, в случая на нарушители с чуждестранна регистрация, които често избягват санкциите. Тя ще има силно положително

⁷³

Съгласно член 58, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

въздействие по отношение на спасяването на човешки живот и избягването на наранявания (ще бъдат спасени 384 човешки живота и ще бъдат избегнати 21 405 наранявания).

Обхватът на предложението ще бъде разширен, така че да обхване и други пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, като например неспазване на достатъчна дистанция до движещото се отпред превозно средство, опасно изпреварване, опасно паркиране, пресичане на непрекъсната(и) линия(и), управление в лента за насрещно движение или в лента за аварийно спиране и управление на претоварено превозно средство. Чрез разширяване на обхвата, така че да се обхванат тези нарушения, се очаква броят на установените нарушения да се увеличи с 2 % през 2025 г. спрямо базовия сценарий и съответно през целия период на оценяване.

Понастоящем около 20 % от всички разследвания във връзка с нарушения, извършени с регистрирани в чужбина превозни средства, са неуспешни поради технически проблеми, свързани например с наличието на точна информация в националните регистри на превозните средства и с установяване на самоличността на отговорното лице. Очаква се предложението да доведе до увеличаване на броя на успешно провежданите разследвания. С него се въвеждат мерки на политиката, насочени към подобряване на съдържанието на регистрите на превозните средства и съществуващия обмен на информация между правоприлагащите органи. В допълнение към тези мерки то включва адаптирани процедури за последващи действия по разследване въз основа на електронен обмен на конкретна информация, като например визуални доказателства, за по-добро установяване на самоличността на отговорното лице. С него също така се предоставя възможност за изпълняване на задължението на собственика/държателя на превозното средство да сътрудничи на правоприлагащите органи при установяването на самоличността на водача/действителния нарушител, в съответствие с националното право на държавите членки.

Предложението допринася за подобряване на трансграничното изпълнение на санкциите, тъй като мерките, насочени към подобряване на разследването и установяването на самоличността на отговорното лице, ще имат положително въздействие и върху броя на успешно разследваните нарушения, и съответно ще позволят по-високи равнища на правоприлагане чрез равното третиране на водачите.

С предложението се въвеждат мерки за подобряване на защитата на основните права на водачите с чуждестранна регистрация, за да се гарантира, че уведомителното писмо или документите относно последващите действия, издадени от правоприлагащите органи във връзка с нарушението, съдържат цялата необходима информация относно административните или наказателните производства, написани са на език, който водачите разбират, и автентичността на тези документи може да бъде проверена.

И накрая, предложението има за цел да подобри трансграничното прилагане на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата, въз основа на съществуващата мярка за намеса. Това означава, че в базовия сценарий вече се съдържат някои мерки за справяне с установените проблеми. Включените в предложението мерки са предимно с технически характер и допълват съществуващите правила, като същевременно се приема, че хармонизирането

на националните правни системи, включително на процедурите, които са в основата на трансграничното разследване на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, и трансграничното изпълнение на санкциите за такива нарушения, което би могло значително да увеличи дела на успешните разследвания, не е осъществим вариант.

Поради предвиденото разширяване на обхвата на предложението и благодарение на опростеното трансгранично разследване на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, което е съобразено с масовото установяване на нарушения, често квалифицирани като административни и цифровизирани чрез създаването на специален информационен портал и платформи, ще бъде възможно успешно да се разследват по-голям брой нарушения, като по този начин ще се намали безнаказаността на нарушителите с чуждестранна регистрация. Съответно водачите с чуждестранна регистрация ще адаптират поведението си по пътищата. Очаква се това да доведе до по-малко нарушения, извършвани с регистрирани в чужбина превозни средства, в сравнение с базовия сценарий.

1.4.4. Показатели за изпълнението

Посочете показателите за проследяване на напредъка и на постиженията.

Комисията ще наблюдава следните показатели за ефективност по отношение на изпълнението и ефективността на прилагането на инициативата/интервенцията (член 6 от предложението):

- общия брой регистрирани пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, попадащи в обхвата на директивата, които се установяват автоматично или без установяване на самоличността на отговорното лице на място;
- броя на регистрираните пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, попадащи в обхвата на директивата, които са извършени с превозни средства, регистрирани в държава членка, различна от държавата членка, в която е извършено нарушението, и са установени автоматично или без установяване на самоличността на отговорното лице на място;
- броя на стационарното или преносимото оборудване за автоматично установяване на нарушения, като например камери за засичане на скоростта;
- броя на паричните глоби, платени доброволно от водачи с чуждестранна регистрация;
- броя на изпратените по електронен път искания в рамките на процедурата за взаимопомощ (последващи действия по разследване) и броя на такива искания, по които информацията не е била предоставена;
- броя на изпратените по електронен път искания за връчване на документи и броя на такива искания, при които не е било възможно да бъдат връчени документите.

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата

Не са определени конкретни изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочен или дългосрочен план. Независимо от това в краткосрочен план се очаква инициативата значително да намали безнаказаността на нарушителите с чуждестранна регистрация, като се основава на настоящата директива, която значително допринесе за премахване на тяхната анонимност. В дългосрочен план се предвижда по-осезаемо намаляване на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия и тежки наранявания по пътищата, в които участват водачи с чуждестранна регистрация.

1.5.2. Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на тази точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.

Добавената стойност на инициативата е подобна на добавената стойност за ЕС от настоящата директива. Съществуващите двустранни и многостранни споразумения (като Споразумението относно трансграничното изпълнение на финансови санкции във връзка с нарушения на правилата за движение по пътищата на Форума от Залцбург) няма да могат да постигнат същото равнище на ефективност като директивата както по отношение на прекратяване на безнаказаността на нарушителите с чуждестранна регистрация, така и по отношение на гарантирането на равно третиране на всички участници в движението по пътищата. Оценката на директивата показва, че ако държавите членки желаят да постигнат същите резултати чрез сключването на двустранни споразумения, ще трябва да бъдат подписани стотици такива споразумения, което ще доведе до голяма сложност и възможни несъответствия и в крайна сметка до значителни разходи за националните администрации. Следователно добавената стойност на действията на ЕС може да се разглежда и от гледна точка на ефективността, като се има предвид, че наличието на единна рамка осигурява по-висока ефективност.

Недостатъците на настоящата директива — по-специално липсата на ефективност — могат да бъдат преодоляни само чрез действие на равнището на ЕС. Само инструмент на ЕС може да доведе до последователно и ефективно трансгранично прилагане в целия ЕС на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата.

1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото

При оценката на действащата директива се установи, че тя е оказала положително въздействие върху премахването на анонимността на нарушителите, извършили в чужбина пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата, тъй като с течение на времето се разследват все по-голям брой пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, които са извършени от водачи с чуждестранна регистрация. Мерките по настоящата директива обаче не бяха достатъчни за премахване на тяхната

безнаказаност. През 2015 г. около 50 % от установените пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, извършени от водачи с чуждестранна регистрация, не са били разследвани, а около 50 % от паричните глоби за нарушенията, по отношение на които е проведено разследване, не са били успешно събрани. При почти всички нарушения, когато нарушителите са отказали да платят парични глоби, тези глоби не са били събрани, т.е. успешно изпълнените санкции са се дължали основно на доброволни плащания.

Основното обяснение за това е свързано с трудностите при сътрудничеството между държавите членки при разследването на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, и изпълнението на санкции след обмен на данни за регистрацията на превозните средства, особено когато се прилагат различни режими на правна отговорност. Независимо от това подобно сътрудничество изглежда успешно между държавите членки, които са сключили двустранни или многостранни споразумения, допълващи правото на ЕС.

1.5.4. Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални синергии с други подходящи инструменти

Предложеното преразглеждане на Директивата за трансграничния обмен на информация е в съответствие с други законодателни актове на ЕС в областта на пътната безопасност. То се позовава на Директива 1999/37/ЕО на Съвета относно документите за регистрация на превозни средства по отношение на класификацията на елементите от данните за регистрацията на превозните средства; с него се разширява приложното поле на Директивата за трансграничния обмен на информация, така че да се обхване нарушението, свързано с използване на претоварено превозно средство, като по този начин се установява тясна връзка с прилагането на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите маси и размери на превозните средства; с него се допълва Директивата относно свидетелствата за управление на моторно превозно средство, като се дава възможност за използването на лични данни от регистрите на свидетелствата за управление за целите на трансграничното разследване на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, информират се нарушителите за наложените санкции, засягащи правото им да управляват превозни средства, и се установява самоличността на лицето, отговорно за нарушения, свързани с безопасността по пътищата. Предложението е в съответствие и с по-широк набор от съществуващи правни инструменти и текущи инициативи на равнището на Съюза в областта на полицейското и съдебното сътрудничество, които трябва да бъдат взети предвид във връзка с настоящата инициатива, като например съществуващите трансгранични процедури за разследване съгласно Конвенцията за взаимопомощ по наказателноправни въпроси между държавите — членки на Европейския съюз, европейската заповед за разследване и решенията „Прюм“, които понастоящем са в процес на преразглеждане.

За да се гарантира последователен подход при трансграничното прилагане на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата, се изготвя преговорен пакет, който се състои от три инициативи — освен настоящото предложение за директива за изменение на Директивата за трансграничния обмен на информация, в него се съдържа също така предложение за нова Директива относно свидетелствата за управление на моторно превозно

средство (заменяща Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства) и предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно действието в целия Съюз на определени решения, засягащи правото на управление на моторно превозно средство.

1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства

Еднократните разходи през 2025 г. и текущите разходи на Комисията за приспособяване до 2050 г. са свързани главно със създаването на информационната система в подкрепа на взаимодействието между самите правителствени органи и организации и между тях и физическите и юридическите лица при трансгранични административни и наказателни производства. Информационната функция на специалния информационен портал ще се основава на съществуващия портал, управляван от Комисията („Пътуване в чужбина“), а модернизирането на тази система ще представлява най-доброто използване на настоящата организация и инвестираните до момента ресурси. Създаването на информационната система не изисква увеличаване на човешките ресурси.

1.6. Продължителност и финансово отражение на предложението/инициативата

☐ **ограничен срок на действие**

- ☐ в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ
- ☐ Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ за бюджетни кредити за поети задължения и от ГГГГ до ГГГГ за бюджетни кредити за плащания.

☒ **неограничен срок на действие**

- Изпълнение с период на започване на дейност от 2025 г. до 2027 г.,
- последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Планирани методи на изпълнение на бюджета⁷⁴

X Пряко управление от Комисията

- ☐ от нейните служби, включително от нейния персонал в делегациите на Съюза;

☐ **Споделено управление с държавите членки**

☐ **Непряко управление чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:**

- ☐ трети държави или на органите, определени от тях;
- ☐ международни организации и техните агенции (да се уточни);
- ☐ ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;
- ☐ органите, посочени в членове 70 и 71 от Финансовия регламент;
- ☐ публичноправни органи;
- ☐ частноправни органи със задължение за обществена услуга, доколкото са им предоставени подходящи финансови гаранции;
- ☐ органи, уредени в частното право на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и на които са предоставени подходящи финансови гаранции;
- ☐ органи или лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на ОВППС съгласно дял V от ДЕС и които са посочени в съответния основен акт.
- *Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Забележки“.*

Забележки

Изпълнението на предложението изисква създаването и поддържането на нова информационна система. Тази система следва да свързва съществуващи мрежи от национални информационни системи и оперативно съвместими точки за достъп, за чието действие и управление всяка държава членка носи отделно отговорност, с цел гарантиране на сигурен и надежден трансграничен обмен на

⁷⁴

Подробности във връзка с методите на изпълнение на бюджета и позовавания на Финансовия регламент могат да бъдат намерени на уебсайта BUDGpedia:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

информация относно пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата. Комисията ще определи подходящи информационно-технологични решения в актове за изпълнение, включително концепцията/архитектурата и техническите спецификации за специален цифров портал и електронните системи (интерфейсна(и) платформа(и)) за взаимно свързване на националните системи за обмен на информация, които държавите членки могат да изберат да използват. Очаква се разходите на Комисията за приспособяване да се състоят от три основни разходни елемента (изчислени в настоящата нетна стойност), както следва:

- еднократните разходи за приспособяване през 2025 г. за обмена на информация между държавите членки във връзка с проверката на уведомителното писмо и документите относно последващите действия чрез специалния информационен портал се оценяват на 405 000 EUR;

- през 2025 г. се предвиждат еднократни разходи за приспособяване в размер на 70 000 EUR във връзка със създаването на специалния информационен портал;

- текущите разходи за приспособяване (разработване, поддръжка и обслужване на специалния информационен портал) се оценяват на приблизително 50 000 EUR годишно, като са предназначени за по-интерактивен обмен на информация между правоприлагащите органи на държавите членки и организациите на гражданите/участниците в движението по пътищата не само относно въведените приложими правила за движение, свързани с безопасността по пътищата (съществуващия уебсайт на Комисията „Пътуване в чужбина“), но и относно приложимите режими на санкции и процедури за обжалване.

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Задачите, изпълнявани пряко от ГД „Мобилност и транспорт“, ще следват годишния цикъл на планиране и наблюдение, както той се прилага в Комисията и изпълнителните агенции, включително докладването на резултатите чрез годишния отчет за дейността на ГД „Мобилност и транспорт“.

Комисията ще наблюдава изпълнението и ефективността на прилагане на инициативата/интервенцията чрез докладване на конкретни показатели (член 6 от предложението), които включват например броя на автоматизирани изходящи искания, подадени от държавата членка, в която е извършено нарушението, и отправени до държавата членка на регистрация на превозното средство, или броя на регистрираните пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, които са установени автоматично или без установяване на самоличността на отговорното лице на място и са извършени с регистрирани в чужбина превозни средства, броя на автоматичното оборудване за контрол (например камери за засичане на скоростта) или на доброволно платените парични глоби от водачи с чуждестранна регистрация.

Новият период на докладване за държавите членки се удължава от настоящите две години на четири години, като той се привежда в съответствие с графика за оценка на Комисията и намалява административната тежест за националните органи. Информационно-технологичната(ите) платформа(и) има(т) за цел да улесни(ят) автоматичното обобщаване на данни чрез специфични функции за изготвяне на доклади.

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. *Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол*

Отделът към ГД „Мобилност и транспорт“, отговарящ за областта на политиката, ще управлява прилагането на директивата в сътрудничество с други съответни отдели и генерални дирекции.

Разходите ще се изпълняват при пряко управление при пълно прилагане на разпоредбите на Финансовия регламент. Стратегията за контрол на обществените поръчки и безвъзмездните средства в ГД „Мобилност и транспорт“ включва специфични предварителни правни, оперативни и финансови проверки на процедурите (включително за обществените поръчки преглед от консултативния комитет за обществените поръчки и договорите), както и на подписването на договори и споразумения. Освен това разходите, направени за доставка на стоки и услуги, подлежат на предварителен и, когато е необходимо, последващ и финансов контрол.

2.2.2. *Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им*

Много нисък риск. Специалният информационен портал ще се основава на съществуващия уебсайт „Пътуване в чужбина“ (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_bg.htm) и ще бъде

модернизиран, за да стане по-интерактивен и да предоставя допълнителни функционални възможности. Установените рискове са свързани с използването на процедури за възлагане на обществени поръчки: забавяне, наличност на данни, навременна информация за пазара и др. Тези рискове са обхванати от Финансовия регламент и са смекчени от набора от вътрешни проверки, въведени от ГД „Мобилност и транспорт“ за обществени поръчки на тази стойност.

2.2.3. *Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)*

Исканото увеличение на бюджета е свързано със създаването и поддържането на информационната система. Що се отнася до контролните дейности, свързани с информационните системи, разработени или управлявани от отговарящата за предложението дирекция, ръководният комитет за информационни технологии редовно наблюдава базите данни на дирекцията и постигнатия напредък, като взема предвид опростяването и разходната ефективност на ИТ ресурсите на Комисията.

В годишния си отчет за дейността ГД „Мобилност и транспорт“ докладва относно разходите за контрол на своите дейности. Рисковият профил и разходите за контрол на дейностите по възлагане на обществени поръчки са в съответствие с изискванията.

2.3. *Мерки за предотвратяване на измами и нередности*

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита, например от стратегията за борба с измамите.

Ще се прилагат редовните мерки на Комисията за предотвратяване и защита, по-специално:

- плащанията за всякакви услуги се проверяват от персонала на Комисията преди да бъдат извършени, като се вземат под внимание договорните задължения, икономическите принципи и добрите финансови и управленски практики. Разпоредби за борба с измамите (наблюдение, изисквания за докладване и т.н.) ще бъдат включени във всички споразумения и договори, сключени между Комисията и получателите на плащанията;

- за борба с измамите, корупцията и други незаконни дейности разпоредбите на Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 1999 г. относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF) се прилагат без ограничения.

ГД „Мобилност и транспорт“ прие преработена стратегия за борба с измамите (СБИ) през 2020 г. Стратегията за борба с измамите на ГД „Мобилност и транспорт“ се основава на стратегията на Комисията за борба с измамите и на специфична оценка на риска, извършена вътрешно с цел определяне на областите, които са най-уязвими по отношение на измами, вече въведените проверки и действията, необходими за подобряване на капацитета на ГД „Мобилност и транспорт“ за предотвратяване, разкриване и коригиране на измами.

Приложимите за обществените поръчки договорни разпоредби гарантират, че одитите и проверките на място могат да се извършват от службите на Комисията, включително от OLAF, като се използват стандартните разпоредби, препоръчани от OLAF.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

- Съществуващи бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разход	Финансов принос			
	Номер	Многогод./едногод. ⁷⁵	от държави от ЕАСТ ⁷⁶	от държави кандидатки и потенциални кандидати ⁷⁷	от други трети държави	други целеви приходи
01	02 20 04 01	Многогод. д.	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ

- Поискани нови бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разход	Финансов принос			
	Номер	Многогод./едногод.	от държави от ЕАСТ	от държави кандидатки и потенциални кандидати	от други трети държави	други целеви приходи
	[XX.YY.YY.YY]		ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ

⁷⁵ Многогод. = Многогодишни бюджетни кредити / Едногод. = Едногодишни бюджетни кредити.

⁷⁶ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

⁷⁷ Държави кандидатки и ако е приложимо, потенциални кандидати от Западните Балкани.

3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу. Не са необходими допълнителни бюджетни кредити. Сумите, необходими за финансиране на проекта, ще бъдат преразпределени от бюджетните кредити, които вече са предвидени в официалното финансово програмиране по конкретните бюджетни позиции.

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	01	Единен пазар, иновации и цифрови технологии
---	----	---

ГД: „Мобилност и транспорт“			Година 2025 ⁷⁸	Година 2026	Година 2027	Година 2028	Година 2029+	ОБЩО (2025—2050 г.)
• Бюджетни кредити за оперативни разходи								
Бюджетен ред ⁷⁹ 02 20 04 01	Поети задължения	(1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Плащания	(2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Бюджетен ред	Поети задължения	(16)						
	Плащания	(26)						
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми ⁸⁰								

⁷⁸ Година 2025 е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата.

⁷⁹ Съгласно официалната бюджетна номенклатура.

⁸⁰ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (пришнни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

Бюджетен ред		(3)						
ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Мобилност и транспорт“	Поети задължения	=1a+1b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Плащания	=2a+2b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Плащания	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		(6)						0,051
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 1 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Плащания	=5+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Ако предложението/инициативата има отражение върху повече от една оперативна функция, повторете частта по-горе:

ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи (всички оперативни функции)	Поети задължения	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Плащания	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми (всички оперативни функции)		(6)						
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1—6 от многогодишната финансова рамка (Референтна стойност)	Поети задължения	=4+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Плащания	=5+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Функция от многогодишната финансова рамка	7	„Административни разходи“
---	---	---------------------------

Тази част следва да бъде попълнена, като се използва таблицата за бюджетни данни от административно естество, която най-напред се въвежда в [приложението към законодателната финансова обосновка](#) (приложение 5 към Решението на Комисията относно вътрешните правила за изпълнението на раздела за Комисията от общия бюджет на Европейския съюз), което се качва в DECIDE за провеждането на вътрешни консултации между службите.

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Година 2025	Година 2026	Година 2027	Година 2028	Година 2029+	ОБЩО 2025—2050 г.
ГД: <.....>							
• Човешки ресурси							
• Други административни разходи							
ОБЩО ГД <.....>	Бюджетни кредити						

ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	(Общо задължения = поети плащания)								
--	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Година 2025	Година 2026	Година 2027	Година 2028	Година 2029+	ОБЩО 2025—2050 г.
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1—7 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Плащания	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи

Бюджетни кредити за поети задължения в милиони евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и резултатите ↓			Година N		Година N+1		Година N+2		Година N+3		Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)						ОБЩО	
	РЕЗУЛТАТИ																	
	Вид ⁸¹	Среде н разхо д	Бр.	Разхо ди	Бр.	Разхо ди	Бр.	Разхо ди	Бр.	Разхо ди	Бр.	Разхо ди	Бр.	Разхо ди	Бр.	Разхо ди	Общ бр.	Общо разходи
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 1 ⁸² ...																		
- Резултат																		
- Резултат																		
- Резултат																		
Междинен сбор за конкретна цел № 1																		
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 2...																		
- Резултат																		
Междинен сбор за конкретна цел № 2																		
ОБЩО																		

⁸¹ Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (напр. брой финансирани обмени на учащи се, дължина на построените пътища в километри и т.н.).

⁸² Описана в точка 1.4.2. „Конкретни цели...“

3.2.3. *Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи*

- ☒ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи
- ☐ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N ⁸³	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)	ОБЩО
--	---------------------------	---------------	---------------	---------------	--	------

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други административни разходи								
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								

Извън ФУНКЦИЯ 7 ⁸⁴ от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други административни и разходи								
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								

ОБЩО								
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Бюджетните кредити, необходими за човешки ресурси и други разходи с административен характер, ще бъдат покрити от бюджетни кредити на ГД, които вече са определени за управлението на действието и/или които са

⁸³ Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата. Моля, заменете буквата N с очакваната първа година от изпълнението (например: 2021 г.). Същото за следващите години.

⁸⁴ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

переразпределени в рамките на ГД, при необходимост заедно с допълнително отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

3.2.3.1. Очаквани нужди от човешки ресурси

- ☒ Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси
- ☐ Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време

	Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)		
• Должности в щатното разписание (должностни лица и срочно наети служители)							
20 01 02 01 (Централа и представителства на Комисията)							
20 01 02 03 (Делегации)							
01 01 01 01 (Непреки научни изследвания)							
01 01 01 11 (Преки научни изследвания)							
Други бюджетни редове (да се посочат)							
• Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време — ЕПРВ) ⁸⁵							
20 02 01 (ДНП, КНЕ, ПНА от общия финансов пакет)							
20 02 03 (ДНП, МП, КНЕ, ПНА и МЕД в делегациите)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	- в централата						
	- в делегациите						
01 01 01 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Непреки научни изследвания)							
01 01 01 12 (ДНП, КНЕ, ПНА — Преки научни изследвания)							
Други бюджетни редове (да се посочат)							
ОБЩО							

XX е съответната област на политиката или бюджетен дял.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Должностни лица и срочно наети служители	
--	--

⁸⁵ ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

⁸⁶ Подтаван за външния персонал, покрит с бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове ВА).

Външен персонал	
-----------------	--

3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

Предложението/инициативата:

- ☒ може да се финансира изцяло чрез преразпределяне на средства в рамките на съответната функция от многогодишната финансова рамка (МФР).

Сумите, необходими за финансиране на проекта, ще бъдат преразпределени от бюджетен ред 02.200401.

- ☐ налага да се използват неразпределеният марж под съответната функция от МФР и/или специалните инструменти, предвидени в Регламента за МФР.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми и инструментите, които се предлага да бъдат използвани.

- ☐ налага преразглеждане на МФР.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми.

3.2.5. Финансов принос от трети страни

Предложението/инициативата:

- ☒ не предвижда съфинансиране от трети страни
- ☐ предвижда следното съфинансиране от трети страни, като оценките са дадени по-долу:

Бюджетни кредити в млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N ⁸⁷	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			Общо
Да се посочи съфинансиращият орган								
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити								

⁸⁷

Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата. Моля, заменете буквата N с очакваната първа година от изпълнението (например: 2021 г.). Същото за следващите години.

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- ☒ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- ☐ Предложението/инициативата има следното финансово отражение:
 - ☐ върху собствените ресурси
 - ☐ върху разните приходи
 - Моля, посочете дали приходите са записани по разходни бюджетни редове ☐

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Приходен бюджетен ред:	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Отражение на предложението/инициативата ⁸⁸						
		Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)		
Статия								

За целевите приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

--

Други забележки (например метод/формула за изчисляване на отражението върху приходите или друга информация).

--

⁸⁸

Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 20 % за разходи по събирането.