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

|  |
| --- |
| **Частична предварителна оценка на въздействието** |
| **Институция:**Министерство на регионалното развитие и благоустройството | **Нормативен акт:**Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление № 370 на Министерския съвет от 2019 г. (обн., ДВ, бр. 101 от 2019 г., изм., бр. 16 от 2020 г., бр. 49 от 2022 г., попр., бр. 51 от 2022 г., изм., бр. 104 от 2022 г.) |
|  | **………………………………………………** |
| **Лице за контакт:****проф. д.н. инж. Олег Асенов – директор на Национално тол управление към Агенция „Пътна инфраструктура“** | **Телефон и ел. поща:****+359 877 767 632;** **Oleg.Asenov@bgtoll.bg** |
| **1. Проблем за решаване:** **Проблем 1: „Необходимост от актуализиране на размерите на винетните такси по чл. 10а, ал. 7 и ал. 7а от Закона за пътищата (ЗП), размерите на тол таксите по чл. 10б, ал. 3, ал. 4, максимална такса по чл.10б ал. 5 и промяна на компенсаторна такса по чл.10, ал.2 от ЗП“***1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.* През месец юни 2022 г., с Постановление № 142 на Министерския съвет на Република България, са приети изменения в Тарифа за таксите които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа (Тарифата). С тях се приема поетапно увеличение на размерите на тол таксите за различните категории пътни превозни средства (ППС) над 3,5 т и различните класове пътища (автомагистрали, пътища първи и втори клас). В приетото изменение е заложено увеличение на размера на тол таксите, което е влязло в сила от 01.07.2022 г., като е предвидено и последващо увеличение на тол таксите с около 50 процента и намаление на винетните такси с около 10 процента от действащите такси, които нива за витетките влизат в сила от 01.01.2023 г. а за тол таксите от 01.07.2023 г. на основание на Постановление № 495 от 29 декември 2022 г. на Министерския съвет.Цените на винетките в Република България не са променяни от 2016 г. до 2022 г. с изключение на 10-процентното намаление от 01.01.2023 г., осъществено на фона на нестабилна икономическа ситуация в страната, породена от продължаващата война в Украйна и наложените рестриктивни мерки в борбата срещу Covid-19. Увеличението на тарифата с 10% за електронните винетки, считано от 1 април 2025 г. ще води до връщането на цените на винетните такси към цените от преди 01.01. 2023 г., които бяха намалени с 10% в този период.За последната отчетна 2024 г., електронната система за събиране на пътни такси е реализирала приходи от тежкотоварни пътни превозни средства над 3,5 тона в размер на около 590 млн. лв. Приходите се събират от тол такси, които включват тежкотоварни ППС с бордови устройства и маршрутни карти.Последното увеличение на тол таксите в България беше въведено в средата на 2023 г. (от 1 юли). Инфлацията в Република България за последната отчетна 2024 г., измерена чрез промените в общоевропейския хармонизиран индекс на потребителските цени (ХИПЦ) и без енергията и непреработените храни, публикуван от Комисията (Евростат), е около 2,8%.Според представената информация за последната отчетна година, очакваните приходи за настоящата 2025 г., приходите от тол такси трябва да се увеличат с около 8%. Очакваните приходи за 2025 г. с корекция на инфлацията се предвижда да бъдат 654 млн. лв. Това увеличение трябва да се постигне чрез поетапно повишение на тарифите от 1 април 2025 г. с 10% и с допълнително увеличение от 10% от 1 септември 2025 г. Републиканската пътна мрежа е ключов елемент от националната инфраструктура и е от съществено значение за икономическото развитие и благосъстояние на страната. Състоянието на пътната мрежа пряко влияе на пътната безопасност, ефективността на транспорта, и комфорта на пътуване за гражданите и бизнеса. В продължение на години пътният сектор в България е недофинансиран, което води до натрупване на дефицити в поддръжката и амортизация на пътната инфраструктура. Приходите от таксите за ползване на пътната инфраструктура – винетни и тол, са един от източниците, които се насочват за поддържане на републиканската пътна мрежа. Поради това от изключително значение е да се предприемат мерки за увеличаване на средствата, генерирани от Електронната система за събиране на пътни такси, с което да се осигури устойчиво финансиране не поддържането на републиканската пътна мрежа в съответствие с изискванията на европейските стандарти. От друга страна, размерите на компенсаторните такси по чл. 10, ал. 2 от Закона за пътищата за пътните превозни средства над 3,5 тона към настоящия момент не са съобразени с максималната тол такса, дължима за изминатото разстояние, съответстващо на най-дългата отсечка между две точки от платената пътна мрежа, определена по най-прекия маршрут по протежението на платената пътна мрежа. *1.2. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).*Проблемът не може да се реши в рамките на съществуващата нормативна уредба чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.*1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.*Проблемът не може да бъде разрешен в рамките на действащата нормативна уредба. Съгласно чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата, размерът на таксите по чл.10, ал. 1, 2, 4 и 5 се определя с тарифа на Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството. *1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.*Не се налагат действия, произтичащи от нормативните актове от по-висока степен или актове на ЕС.*1.5. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?* Не са извършвани последващи оценки на нормативен акт, както и анализи за изпълнението на политиката. |
| **2. Цели:****Цел 1: „Увеличение на размерите винетните такси по чл. 10а, ал. 7 и ал. 7а от Закона за пътищата (ЗП), размерите на тол таксите по чл. 10б, ал. 3, ал. 4, максимална такса по чл.10б ал. 5 и** **промяна на размера на** **компенсаторна такса по чл.10, ал.2 от ЗП, относно тежкотоварните пътни средства “***Предварителна експертна оценка сочи, че повишение с 10 % на размера на винетната такса, тол таксата, максималната такса и промяна на компенсаторна такса - чл.26 ал.2 от Тарифата е целесъобразно и приемливо от социалноикономическа гледна точка.* *Предприемането на действия за повишение на цитираните по-горе такси се налага поради следните причини:*1. Цените на винетките в Република България са непроменени от 2016 г до 2022 г. с изключение на десет процентното намаление от 01.01.2023 г., осъществено на фона на нестабилна икономическа ситуация в страната, породена от продължаващата война в Украйна и наложените рестриктивни мерки в борбата срещу Covid-19.2. Предложеното увеличение от 10% по същество представлява възстановяване на цената до 01.01.2023 г. През 2022 г. цените на е-винетките са: годишната винетка струва 97 лв., тримесечната - 54 лв., месечната - 30 лв., седмичната - 15 лв., а уикенд винетката - 10 лв.3. Очакваните приходи от тол такси на база анализ от Световната банка за 2025 г. с корекция на инфлацията се предвижда да бъдат 654 млн. лв. увеличение трябва да се постигне чрез поетапно увеличение на Тарифата от 1 април 2025 г. с 10% на винетна такса, тол такса и максимална такса.4. Предвижда се и допълнително увеличение от 10% на тол такса и максимална такса от 1 септември 2025 г., които допълнително ше увеличават приходите на държавния бюджет от пътни такси5. Прогнозира се, че предложените увеличения на винетните и тол такси ще доведат до значително нарастване на приходите, осигурявайки така необходимия финансов ресурс за пътната инфраструктура. Общото очаквано увеличение на приходите от винетни такси през 2025 г. е 310 392 564 лв. а за период от 2026 г. – 2028 г. се очаква 314 523 419 лв. за всяка година. Прогнозираните общи приходи от тол такси за 2025 г. са 705 090 985 лв. За период от 2026 г. - 2028 г., се очаква приходите да достигнат 763 406 780 лв. за всяка година. В обобщение, очакваните резултати от прилаганета на проекта на акт са приходите от винетни и тол такси да достигнат нива от 1 077 930 199 лв. на годишна база.6. Повишава финансирането на пътната инфраструктура – приходите ще бъдат използвани за подобряване на състоянието на републиканската пътна мрежа и допринася допълнително за пътната безопасност, което е от съществено значение за постигане на устойчива пътна мрежа;7. Позволява постепенно адаптиране на ползвателите към икономическите реалности – умереното увеличение дава възможност на гражданите да се адаптират към новите цени без значителен финансов стрес;Увеличението е внимателно планирано и има за цел да не се натоварят прекомерно ползвателите, като същевременно ще допринесе за повишаване на финансовия ресурс за поддържане на пътната инфраструктура. Предвиденото увеличение на тол таксите ще доведе до увеличение на максималните такси по чл.10б, ал. 5 от ЗП. 8 На следващо място, с предложения проект на ПМС се предвижда размерът на предвидените за съответните категории ППС компенсаторни такси да бъде определен на основата на изчислената за същите категории ППС максимална тол такса. Предвиденото увеличение на тол таксите ще доведе до увеличение на максималните такси по чл.10б, ал. 5 от ЗП. Размерът на предвидените за съответните категории ППС компенсаторни такси обаче ще бъде намален, като се предвижда дължимата компенсаторна такса за съответната категория ППС да бъде в двукратен размер спрямо максималната такса за същата категория ППС.Предложената методика за определяне на дължимият размер компенсаторните такси, като същият бъде поставен в зависимост от максималната тол такса, представлява справедлив механизъм за определяне на размерите на компенсаторните такси, които имат подчертан санкционен елемент. Предложената промяна ще бъде в съответствие и с мотивите на Съда на Европейския съюз, изложени по дело С-61/2023 г. относно съразмерността на системата от наказания при незаплащане на пътни такси в Република България, тъй като дължимата, в случай на установено нарушение, компенсаторна такса ще бъде в размер, в размер - съразмерен на дължимата такса за максимално възможното изминато разстояние за дадена категория превозни средства.Намаляването на компенсаторните такси ще стимулира тяхното заплащане, което ще доведе и до намаляване на случаите на оспорване при извършени нарушения.*Посочете определените цели за решаване на проблема/проблемите, по възможно най-конкретен и измерим начин, включително индикативен график за тяхното постигане. Целите е необходимо да са насочени към решаването на проблема/проблемите и да съответстват на действащите стратегически документи.* |
| **3. Заинтересовани страни:** **3.13.1. Винетки (ППС до и равни на 3.5 тона):**o    Български ППС: 3 280 863o    Чуждестранни ППС: 1 810 034o    **Общо:** 5 090 897        **3.1.2. Тол декларации (ППС над 3.5 тона):***Тежкотоварни ППС:*o    Български ППС: 95 563o    Чуждестранни ППС: 88 734o    **Общо тежкотоварни:** 184 297*Автобуси:** Български: 9 666
* Чуждестранни: 1 334

**Общо автобуси:**  11 000       **3.1.3. Маршрутни карти (ППС над 3.5 тона):***Тежкотоварни ППС:*o    Български ППС: 44 114o    Чуждестранни ППС: 95 075o    **Общо тежкотоварни:** 139 189*Автобуси:*o    Български: 6 504o    Чуждестранни: 11 233o    **Общо автобуси:** 17 737**3.2. Доставчици на услуги за електронно пътно таксуване**      **Европейска услуга за електронно пътно таксуване (ЕУЕПТ):** Един регистриран доставчик, който към момента все още не оперира.      **Национални доставчици на услуги:**o    Активни: 2o    Регистрирани, но неактивни: 3* Общо: 5

**3.3. Други заинтересовани страни****1.** Министерство на регионалното развитие и благоустройство;**2.** Агенция „Пътна инфраструктура“/ Национално тол управление;**3.** Физически лица, ползващи платената пътна мрежа с пътни превозни средства до или равно на 3,5 т.;**4.** Юридически лица ползващи платената пътна мрежа с пътни превозни средства до или равно на 3,5 т.;**5**. Ползватели на транспортни услуги.*Посочете всички потенциални заинтересовани страни/групи заинтересовани страни (в рамките на процеса по извършване на частичната предварителна частична оценка на въздействието и/или при обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове), върху които предложенията ще окажат пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи/общини и др.).* |
| **4. Варианти на действие. Анализ на въздействията:** |
| **4.1. По проблем 1:** |
| **Вариант 1: „Без действие“:****Описание:**При запазване на сегашната стойност на пътните такси няма да се повишава финансирането на пътната инфраструктура, като няма да има допълнителни приходи за подобряване на състоянието на републиканската пътна мрежа и повишаване на пътната безопасност, което е от съществено значение за постигане на устойчива пътна мрежа;**Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Не се очакват положителни въздействия *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Няма идентифицирани отрицателни екологични и социални въздействия. *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Специфични въздействия:**Не са идентифицирани специфични въздействия.**Въздействия върху малките и средните предприятия:** Не се идентифицират специфични въздействия върху малките и средни предприятия. **Административна тежест:** Не се очаква да има ефект върху административната тежест за заинтересованите лица.*1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.**1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)***Вариант 2: „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа“:****Описание:**С приемане на Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление № 370 на Министерския съвет от 2019 г. (обн., ДВ, бр. 101 от 2019 г.), ще се увеличат приходите от винетни такси, които ще се вложат за подобряване техникоексплоатационното състояние на пътната инфраструктура.Увеличение на размерите на винетните такси по чл. 10а, ал. 7 и ал. 7а от Закона за пътищата (ЗП), размерите на тол таксите по чл. 10б, ал. 3, ал. 4, максимална такса по чл.10б ал. 5 и промяна на размера на компенсаторната такса по чл.10, ал.2 от ЗП, относно тежкотоварните пътни средства е внимателно планирано и има за цел да не се натоварят прекомерно ползвателите, като същевременно ще допринесе за повишаване на финансовия ресурс за поддържане на пътната инфраструктура.**1. Актуални цени на тол такса лв.за км. :**

| Пътни превозни средства | Платена пътна инфраструктура |
| --- | --- |
| Цена на тол такса лв./км |
| АМ | I клас | II клас |
| Товарен автомобилс обща технически допустима максимална масанад 3,5 т – до 12 т включително | ЕВРО VI, EEV | 0,10 | 0,06 | 0,04 |
| ЕВРО V | 0,11 | 0,07 | 0,05 |
| ЕВРО III и IV | 0,12 | 0,07 | 0,05 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,13 | 0,09 | 0,07 |
| Товарен автомобилс обща технически допустима максимална масанад 12 т с 2 – 3 оси | ЕВРО VI, EEV | 0,26 | 0,22 | 0,19 |
| ЕВРО V | 0,27 | 0,24 | 0,21 |
| ЕВРО III и IV | 0,28 | 0,24 | 0,21 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,30 | 0,25 | 0,23 |
| Товарен автомобилс обща технически допустима максимална масанад 12 т с 4 и повече оси | ЕВРО VI, EEV | 0,35 | 0,32 | 0,29 |
| ЕВРО V | 0,36 | 0,33 | 0,30 |
| ЕВРО III и IV | 0,37 | 0,35 | 0,32 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,43 | 0,39 | 0,37 |
| Пътни превозни средства, предназначени за превоз на пътници, с обща технически допустима максимална маса над 3,5 т – до 12 т включително | ЕВРО VI, EEV | 0,04 | 0,03 | 0,02 |
| ЕВРО V | 0,05 | 0,04 | 0,03 |
| ЕВРО III и IV | 0,06 | 0,05 | 0,04 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,08 | 0,07 | 0,05 |
| Пътни превозни средства, предназначени за превоз на пътници с обща технически допустима максимална маса, над 12 т  | ЕВРО VI, EEV | 0,05 | 0,04 | 0,03 |
| ЕВРО V | 0,06 | 0,05 | 0,04 |
| ЕВРО III и IV | 0,07 | 0,06 | 0,05 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,09 | 0,08 | 0,06 |

**2. Цена на тол такса лв./км за периода от 1 април 2025 г до 31 август 2025 г.****включително:**

| Пътни превозни средства | Платена пътна инфраструктура |
| --- | --- |
| Цена на тол такса лв./км |
| АМ | I клас | II клас |
| Товарен автомобилс обща технически допустима максимална масанад 3,5 т – до 12 т включително | ЕВРО VI, EEV | 0,11 | 0,07 | 0,04 |
| ЕВРО V | 0,12 | 0,08 | 0,06 |
| ЕВРО III и IV | 0,13 | 0,08 | 0,06 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,14 | 0,10 | 0,08 |
| Товарен автомобилс обща технически допустима максимална масанад 12 т с 2 – 3 оси | ЕВРО VI, EEV | 0,29 | 0,24 | 0,21 |
| ЕВРО V | 0,30 | 0,26 | 0,23 |
| ЕВРО III и IV | 0,31 | 0,26 | 0,23 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,33 | 0,28 | 0,25 |
| Товарен автомобилс обща технически допустима максимална масанад 12 т с 4 и повече оси | ЕВРО VI, EEV | 0,39 | 0,35 | 0,32 |
| ЕВРО V | 0,40 | 0,36 | 0,33 |
| ЕВРО III и IV | 0,41 | 0,39 | 0,35 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,47 | 0,43 | 0,41 |
| Пътни превозни средства, предназначени за превоз на пътници, с обща технически допустима максимална маса над 3,5 т – до 12 т включително | ЕВРО VI, EEV | 0,04 | 0,03 | 0,02 |
| ЕВРО V | 0,06 | 0,04 | 0,03 |
| ЕВРО III и IV | 0,07 | 0,06 | 0,04 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,09 | 0,08 | 0,06 |
| Пътни превозни средства, предназначени за превоз на пътници с обща технически допустима максимална маса, над 12 т  | ЕВРО VI, EEV | 0,06 | 0,04 | 0,03 |
| ЕВРО V | 0,07 | 0,06 | 0,04 |
| ЕВРО III и IV | 0,08 | 0,07 | 0,06 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,10 | 0,09 | 0,07 |

**2. Цена на тол такса лв./км за периода от 1 септември 2025 г.:**

| Пътни превозни средства | Платена пътна инфраструктура |
| --- | --- |
| Цена на тол такса лв./км |
| АМ | I клас | II клас |
| Товарен автомобилс обща технически допустима максимална масанад 3,5 т – до 12 т включително | ЕВРО VI, EEV | 0,12 | 0,07 | 0,05 |
| ЕВРО V | 0,13 | 0,08 | 0,06 |
| ЕВРО III и IV | 0,14 | 0,08 | 0,06 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,16 | 0,11 | 0,08 |
| Товарен автомобилс обща технически допустима максимална масанад 12 т с 2 – 3 оси | ЕВРО VI, EEV | 0,31 | 0,26 | 0,23 |
| ЕВРО V | 0,32 | 0,29 | 0,25 |
| ЕВРО III и IV | 0,34 | 0,29 | 0,25 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,36 | 0,30 | 0,28 |
| Товарен автомобилс обща технически допустима максимална масанад 12 т с 4 и повече оси | ЕВРО VI, EEV | 0,42 | 0,38 | 0,35 |
| ЕВРО V | 0,43 | 0,40 | 0,36 |
| ЕВРО III и IV | 0,44 | 0,42 | 0,38 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,52 | 0,47 | 0,44 |
| Пътни превозни средства, предназначени за превоз на пътници, с обща технически допустима максимална маса над 3,5 – до 12 т включително | ЕВРО VI, EEV | 0,05 | 0,04 | 0,02 |
| ЕВРО V | 0,06 | 0,05 | 0,04 |
| ЕВРО III и IV | 0,07 | 0,06 | 0,05 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,10 | 0,08 | 0,06 |
| Пътни превозни средства, предназначени за превоз на пътници с обща технически допустима максимална маса, над 12 т  | ЕВРО VI, EEV | 0,06 | 0,05 | 0,04 |
| ЕВРО V | 0,07 | 0,06 | 0,05 |
| ЕВРО III и IV | 0,08 | 0,07 | 0,06 |
| ЕВРО 0, I, II | 0,11 | 0,10 | 0,07 |

На следващо място, с предложения проект на ПМС се предвижда размерът на предвидените за съответните категории ППС компенсаторни такси да бъде определен на основата на изчислената за същите категории ППС максимална тол такса. Предвиденото увеличение на тол таксите ще доведе до увеличение на максималните такси по чл.10б, ал. 5 от ЗП. Размерът на предвидените за съответните категории ППС компенсаторни такси обаче ще бъде променен, като се предвижда дължимата компенсаторна такса за съответната категория ППС да бъде в двукратен размер спрямо максималната такса за същата категория ППС. На основание годишен отчет на НТУ за 2024 г., броят на случаи на оспорване на НП/ЕФ е 2041. 1. За пътните превозни средства - товарни автомобили с обща технически допустима максимална маса над 3,5 т – до 12 т включително – в периода 01.04.2025 до 01.09.2025 – дължимата компенсаторна такса ще бъде в размер на 139 лв., а в периода след 01.09.2025 – 151 лв. За сравнение към настоящия момент компенсаторната такса е в размер 150 лв.2. За пътните превозни средства - товарни автомобили с обща технически допустима максимална маса над 12 т с 2 – 3 оси– в периода 01.04.2025 до 01.09.2025 – дължимата компенсаторна такса ще бъде в размер на 383 лв., а в периода след 01.09.2025 – 418 лв.3. За пътните превозни средства - товарни автомобили с обща технически допустима максимална маса над 12 т с 4 и повече оси– в периода 01.04.2025 до 01.09.2025 – дължимата компенсаторна такса ще бъде в размер на 540 лв., а в периода след 01.09.2025 – 589 лв.4. За пътните превозни средства - предназначени за превоз на пътници, с обща технически допустима максимална маса над 3,5 т до 12 т включително– в периода 01.04.2025 до 01.09.2025 – дължимата компенсаторна такса ще бъде в размер на 53 лв., а в периода след 01.09.2025 – 58 лв.5. За пътните превозни средства - предназначени за превоз на пътници, с обща технически допустима максимална маса над 12 т– в периода 01.04.2025 до 01.09.2025 – дължимата компенсаторна такса ще бъде в размер на 66 лв., а в периода след 01.09.2025 – 72 лв.**Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Подобряването на техникоексплоатационното състояние на републиканската пътна мрежа ще повиши пътната безопасност и комфорта на движението. Ще намалеят задръстванията, което ще окаже положително екологично въздействие, както и ще се намали времето за пътуване.* За МРРБ и АПИ

Увеличаване на приходите от пътни такси, а оттам и нарастване на финансовия ресурс, който ще се вложи за поддържане на републиканската пътна инфраструктура в съответствие с националните и европейски стандарти.Намаляването на компенсаторните такси ще стимулира тяхното заплащане, което ще доведе и до намаляване на случаите на оспорване при извършени нарушения.* За гражданите и бизнеса:

Увеличеният финансов ресурс ще бъде вложен за поддържане на републиканската пътна мрежа в съответствие с изискванията на европейските стандарти, в резултат на което ще се повиши безопасността и комфортът на движението, а също и ще се намалят експлоатационните разходи за ППС поради по-доброто техникоексплоатационно състояние на пътната инфраструктура. Ще се намали времето за пътуване и задръстванията, което ще окаже положителен екологичен ефект поради по-малкото емисии от отработено гориво от ППС.По-ниският размер на компенсаторните такси ще се отрази благоприятно за разходите на гражданите и юридическите лица, ползващи републиканската пътна мрежа и допуснали неплащане на дължима пътна такса. *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Не се предвиждат отрицателни въздействия.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Специфични въздействия:**Не са идентифицирани специфични въздействия.**Въздействия върху малките и средните предприятия:** Не се очакват въздействия върху малките и средните предприятия.**Административна тежест:**Не се очаква ефект върху административната тежест за заинтересованите лица.*(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)**1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.**1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)* |
| **5. Сравняване на вариантите:****Степени на изпълнение по критерии:** 1) висока; 2) средна; 3) ниска.**5.1. По проблем 1:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Вариант 1** **„Без действие“** | **Вариант 2****„Приемане на проекта на Постановление на Министерски съвет“** |
| ***Ефективност*** | **Цел 1: : „Увеличение на размерите винетните такси по чл. 10а, ал. 7 и ал. 7а от Закона за пътищата (ЗП), размерите на тол таксите по чл. 10б, ал. 3, ал. 4, максимална такса по чл.10б ал. 5 и промяна в размера на компенсаторна такса по чл.10, ал.2 от ЗП, относно тежкотоварните пътни средства “** | Ниска | Висока |
| ***Ефикасност*** | **Цел 1: : „Увеличение на размерите винетните такси по чл. 10а, ал. 7 и ал. 7а от Закона за пътищата (ЗП), размерите на тол таксите по чл. 10б, ал. 3, ал. 4, максимална такса по чл.10б ал. 5 и промяна в размера на компенсаторна такса по чл.10, ал.2 от ЗП, относно тежкотоварните пътни средства “** | Ниска | Висока |
| ***Съгласуваност*** | **Цел 1: „Отлагане на увеличение на размерите винетните такси по чл. 10а, ал. 7 и ал. 7а от Закона за пътищата (ЗП), размерите на тол таксите по чл. 10б, ал. 3, ал. 4, максимална такса по чл.10б ал. 5 и промяна в размера на компенсаторна такса по чл.10, ал.2 от ЗП, относно тежкотоварните пътни средства“** | Ниска | Висока |

*1.1. Сравнете вариантите чрез сравняване на ключовите им положителни и отрицателни въздействия.**1.2. Посочете степента, в която вариантите ще изпълнят определените цели, съгласно основните критерии за сравняване на вариантите:**ефективност, чрез която се измерва степента, до която вариантите постигат целите на предложението;**ефикасност, която отразява степента, до която целите могат да бъдат постигнати при определено ниво на ресурсите или при най-малко разходи;**съгласуваност, която показва степента, до която вариантите съответстват на действащите стратегически документи.* |
| **6. Избор на препоръчителен вариант:****По проблем 1: Вариант 2 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа“** |
| **6.1. Промяна в административната тежест за физическите и юридическите лица от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):**…………………………………………………………………..……………………… ………………………………………………………………………………………….*1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант за решаване на всеки проблем.**1.2. Ако се предвижда въвеждането на такса, представете образуването на нейния размер съгласно Методиката по чл. 7а от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.* |
| **6.2. Създават ли се нови/засягат ли се съществуващи регулаторни режими и услуги от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?**…………………………………………………………………..……………………… ………………………………………………………………………………………….*1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на избрания вариант.**1.2. В случай че се предвижда създаване нов регулаторен режим, посочете неговия вид (за стопанска дейност: лицензионен, регистрационен; за отделна стелка или действие: разрешителен, уведомителен; удостоверителен и по какъв начин това съответства с постигането на целите).**1.3. Мотивирайте създаването на новия регулаторен режим съгласно изискванията на чл. 3, ал. 4 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.**1.4. Посочете предложените нови регулаторни режими отговарят ли на изискванията на чл. 10 – 12 от Закона за дейностите по предоставяне на услуги.**1.5. Посочете изпълнено ли е изискването на § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за дейностите по предоставяне на услуги.**1.6. В случай че се изменят регулаторни режими или административни услуги, посочете промяната.* |
| **6.3. Създават ли се нови регистри от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?**…………………………………………………………………..……………………… ………………………………………………………………………………………….*Когато отговорът е „Да“, посочете регистрите, които се създават и по какъв начин те ще бъдат интегрирани в общата регистрова инфраструктура.* |
| **6.4. По какъв начин препоръчителният вариант въздейства върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)** **(включително по отделните проблеми)?***Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант.* |
| **6.5. Потенциални рискове от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):**Не са идентифицирани.*Посочете възможните рискове от прилагането на препоръчителния вариант, различни от отрицателните въздействия, напр. възникване на съдебни спорове и др.* |
| **7. Консултации:**……………………………………………………………..……………………………………………………………………………………………………………………………..……………………………………………………………………………………………..*Посочете основните заинтересовани страни, с които са проведени консултации. Посочете резултатите от консултациите, включително на ниво ЕС: спорни въпроси, многократно поставяни въпроси и др.*Проектът ще се съгласува със заинтересованите министерства и ведомства по реда на чл. 32 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация. На основание чл. 26, ал. 4 от Закона за нормативните актове, проектът на нормативен акт ще бъде публикуван за съкратен срок от 14 дни на Портала за обществени консултации, както и на интернет страниците на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и на АПИ поради наличие на изключителни обстоятелства, налагащи неотложно приемане на настоящия нормативен акт. Тези обстоятелства са пряко свързани с пълноправното членство на България в Шенгенското пространство по суша от 1 януари 2025 г., а именно: значително увеличение на трафика и ускорено износване на инфраструктурата (увеличение с 6.75% според данни от стационарните контролни точки на Национално тол управление (НТУ) по Граничните контролно-пропускателни пунктове (ГКПП) за януари 2025 г. спрямо януари 2024 г.), инфлационен натиск и неотложна нужда от финансови ресурси за поддръжка, ремонт и повишаване на качеството на пътната инфраструктура. 14-дневен срок е достатъчен за обществено обсъждане и същевременно позволява неотложно приемане на акта, което е в обществен интерес.*Обобщете най-важните въпроси за обществени консултации. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.* |
| **8. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?**…………………………………………………………………..……………………… ………………………………………………………………………………………….*1.1. Посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 6.2 и 6.3, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).**1.2. Изборът трябва да съответства на посоченото в раздел 1, съгласно неговата т. 1.5.*  |
| **9. Изисква ли се извършване на цялостна предварителна оценка на въздействието поради очаквани значителни последици?***(преценка съгласно чл. 20, ал. 3, т. 2 от Закона за нормативните актове)* |
| **10. Приложения:**Няма.*Приложете необходимата допълнителна информация и документи.* |
| **11. Информационни източници:**Решение на СЕС – линк:<https://curia.europa.eu/juris/document/document> Доводите и мотивите, съврзани с отказ за заплащане на КТ и оспорване на правораздавателния акт варират в зависимост от конкретните фактически обстоятелства, като преобладава мотивът – несъразмерност на основане Решение на СЕС по дела C-61/2023.*Посочете изчерпателен списък на информационните източници, които са послужили за оценка на въздействията на отделните варианти и при избора на вариант за действие: регистри, бази данни, аналитични материали и др.* |
| **12. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за извършването на частичната предварителна оценка на въздействието:****директор на Национално тол управление / АПИ****Дата: …………2025 г.** |