

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 Тарифа 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.;)
<input checked="" type="radio"/> Не е включен в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет	<input type="radio"/> Включен е в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за:
Лице за контакт: Инж. Иво Иванов - директор на Национално тол управление към Агенция „Пътна инфраструктура“	Телефон и ел. поща: ivo.ivanov@ari.bg; телефон: +359878988898

1. Проблеми за решаване:

Проблем 1 „Необходимост от актуализиране размера на пътните такси по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата“

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

Констатирана е невъзможност да бъдат реализирани заложените приходи от тол такси на годишна база, спрямо реално постъпващите такива. Този проблем поражда необходимост от изменение на действащата към момента Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа (Тарифата).

През месец декември 2019 г., с Постановление № 370 на Министерския съвет на Република България е приета Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа. Заложените в нея размери на тол такси за различните категории пътни превозни средства (ППС) над 3,5 т и различните класове пътища (автомогистрала, пътища първи и втори клас, с обща дължина от 6 050 км), са определени на база изготвени от Световна банка няколко сценария, включително и анализ за въздействието на тол таксите върху цените на билетите за междуградските автобуси и върху цените на стоки от първа необходимост.

При последвалото изменение на Тарифата през 2020 г., размерът на таксите по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата е определен по начин, целящ постигане на баланс едновременно между интересите на държавата, превозвачите и потребителите. Поставена е цел за постигане на финансов приход от тол такси в размер на **450 млн. лв.**

Определените стойности на съответните такси при изменението на Тарифата, от своя страна, е породено от масови възражения от страна на дружествата, осъществяващи дейности по превоз на хора и стоки, поради което е взето управленско решение за въвеждане на нулева ставка за пътища втори клас, а размерът на тол таксите за останалите класове пътища е намален драстично спрямо първоначалните разчети (с до 50 %). Тези промени са обвързани с очакван приходен финансов резултат в размер на 450 млн. лв. за 2020 г. Още към онзи момент, с превозвачите е постигната договореност, че в случай на неизпълнение на заложените цели, ще бъде направен анализ и ще се обмислят варианти за промяна на ставките и обхвата с оглед реализиране на заложените приходи.

Предвид горното, след въвеждане на таксуването на ППС над 3.5 т. с таксите по чл.10, ал. 1, т. 2 (считано от 01.03.2020 г.), Тол системата работи при приетите намалени тарифни ставки и обхват на платената пътна мрежа с дължина 6050 км, от които реално подлежат на таксуване 3 115 км.

В резултат на възражението на превозвачите и последвалото намаление на тарифните ставки и на реално платения обхват на пътната мрежа, към настоящия момент е установено, че заложените приходи на година не могат да бъдат реализирани. В допълнение, следва да бъде отчетено и обявеното извънредно положение в страната, вследствие на пандемията от Ковид 19, което води до значително намаляване на пътния трафик на територията на страната.

В условията на изброените по-горе неблагоприятни фактори, през периода март – декември 2020 г. са реализирани следните приходи от пътни такси, посочени в Таблица 1:

Табл. 1. Приходи от пътни такси през 2020 г.

период	Реализирани пътни такси чрез електронната система за събиране на пътни такси в лева		Приход в лева	% към общия приход
2020 г. Пътни такси			378 760 625	
ППС <=3.5 тона	Електронни винетки (ППС по чл. 10а, ал. 7 от ЗП)	247 799 200	247 799 200	65.42%
ППС > 3,5 тона	Електронни винетки до 01.03.2020 г.	19 220 136	130 961 425	34.58%
	Тол такси (маршрутни)	111 741 289		

	карти + тол декларации) след 01.03.2020 г.			
--	---	--	--	--

Приходите от пътни такси през 2021 г. са посочени в Таблица 2., както следва:

Табл. 2.

2021 г. Пътни такси			429 981 454	
ППС <=3.5 тона	Електронни винетки	271 879 209	271 879 209	63.23%
ППС > 3,5 тона	Тол такси(маршру тни карти + тол декларации)	158 102 245	158 102 245	36.77%

Прогнозният приход за 2020 г. от 450 млн. лв. само от тол такси, с планираното последващо нарастване за следващата 2021 г., не е постигнат с действащата в момента Тарифа.

Видно от данните в Таблица 1 и Таблица 2, събраните приходи от тол такси са около 1/3 от общия приход от пътни такси. Основната причина за тези резултати е ниският размер на тарифните ставки за пътищата първи клас и автомагистрала и въвеждане на нулева ставка за пътищата II-ри клас.

Промяна в подхода при таксуването би осигурила в по-голяма степен спазване на основните принципи на европейската таксова политика в областта на пътната инфраструктура „ползвателят/замърсителят плаща“.

Към момента основният приход от пътни такси, чието предназначение е за поддържане/рехабилитация на републиканската пътна мрежа, се формира от платени винетни такси за ППС по чл. 10а, ал. 7 от Закона за пътищата, независимо от това, че въздействието върху пътната настилка от тях е несъпоставимо с това на ППС над 3.5 т.

С оглед на констатациите по-горе се налага необходимостта от промяна на действащите към момента единични цени на километър, чрез което да се постигне справедлив подход съобразно заложения принцип на ЕС „ползвателят/замърсителят плаща“.

За целта следва да бъдат предприети действия по изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление № 370 на Министерски съвет от 2019 г. (обн. ДВ бр. 101 от 27.12.2019 г. изм., бр. 16 от 24.02.2020 г.).

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 и по чл. 10б, ал. 5 се определя с тарифа на Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството. Тарифата е действащата нормативна рамка и за да се решат проблемите, се налагат изменения.

Настоящият размер на тол таксите, определен в Тарифата, не води до пълна възвръщаемост на разходите за поддържане/рехабилитация на републиканската пътна мрежа. За постигането на заложените цели е необходимо да се предприемат действия по увеличаване на размера на тол таксите за автомагистрала, пътища първи и втори клас, като за последните към настоящия момент е определена 0-ва ставка.

В Тарифата, при определяне на първоначалния размер на таксата на база изминато разстояние – тол такса, е спазен принципът на синтетичния метод, който оценява стойността на инфраструктурните елементи на таксуваната мрежа, чрез прилагане на разходи за подмяна на активи със сходни спецификации.

Съгласно Доклад за уведомление от месец февруари 2019 г. на консултанта Световна банка, според Европейската комисия, методиката за изчисляване на разходите може да се основава или на синтетичния метод (СМ), или на метода на постоянното обновяване на материалните запаси (МПОМЗ).

МПОМЗ се основава на историческите разходи и капитализира времевите серии от годишни инвестиции чрез натрупването им и чрез изваждане на стойността на активите, надвишаващи продължителността на живота им.

СМ оценява стойността на инфраструктурните елементи на таксуваната мрежа, чрез прилагане на разходи за подмяна на активи със сходни спецификации.

Това изисква определяне на групи пътни активи, които са хомогенни, както и определяне на единични разходи за подмяна на активи. Консултантът Световна банка е предложил няколко сценария, които са прецизирани:

Сценарий ЗАА-v2.0:

- Разликата между Евроклас I-II и VI е 20%;
- Тарифите за всички товарни автомобили се базират на средната претеглена стойност;
- Разходите за леки товарни автомобили EURO 5 се повишават до максимална стойност от 105 лева и са оптимизирани за стойността на тавана;
- Изчисляване на разликата в еврокласа: Евроклас 5 е зададен на 100%, най-високо на 110, Евроклас 6 на 90%;

Промени в сравнение с v1.61;

- Съставени алтернативи за приходите на 100%, 85% и 70%;
- Автобусите са включени с намалена цена на километър, диапазонът е между 0,036 и 0,044 лева;
- Тарифа за пътна категория АМ, Кат I е с плюс 20% в сравнение с тарифата за Кат II+III

Новите сценарии са наименувани:

- 3AA-v2.0_100%
- 3AA-v2.0_85%
- 3AA-v2.0_70%
- 3AA-v2.1_85%
- 3AA-v2.1_70%

Сценарий 3AA-v2.0_100%

- Тарифата за автобуси е стабилна между 0.036 и 0.044 лева.
- Тарифите за товарни автомобили е 100% от стойността на тавана.

Сценарий 3AA-v2.0_85%

- Тарифата за автобуси е стабилна между 0.036 и 0.044 лева.
- Тарифите за товарни автомобили над 3,5-12т. е 100% от стойността на тавана.
- Тарифите за товарни автомобили над 12т е намалена до 85% от общата стойност на тавана.

Сценарий 3AA-v2.0_70%

- Тарифите за товарни автомобили над 3,5т – 12т и над 12т с 2-3 оси се изчисляват с 85% от стойността на тавана.
- Тарифите за товарни автомобили над 12 тона с 4 + оси се намаляват по тарифа с цел цялостният приход от сценария да е 70%. Това означава, че тарифата за товарни автомобили над 12 тона с повече от 3 оси ще бъде намалена под 70% от стойността на тавана.

- Тарифата за автобуси е стабилна между 0,036 и 0,044 лева.

Сценарий 3AA-v2.1_85%

- Тарифата за автобусите е стабилна между 0,036 и 0,044 лева.
- Тарифите за всички категории товарни автомобили се намаляват до 85% от стойността на тавана.

Сценарий 3AA-v2.1_70%

- Тарифите за товарни автомобили над 3,5т – 12т и над 12т с 2-3 оси се изчисляват с тарифата, разработена за сценария за 85%.
- Тарифите за товарни автомобили над 12 тона с 4 + оси се намаляват по тарифа с цел цялостният приход от сценария да е 70%. Това означава, че тарифата за товарни автомобили над 12 тона с повече от 3 оси ще бъде намалена под 70% от стойността на тавана.
- Тарифата за автобуси е стабилна между 0,036 и 0,044 лева.

Първоначалният размер на таксите на база изминато разстояние (тол такси) е определено въз основа на съпоставка на гореописаните сценарии, предложени от консултанта Световна банка и при предлаган обхват на платената пътна мрежа от 6 050 км.

Сегашният размер на таксите на база изминато разстояние (тол такси) е определено въз основа на съпоставка на гореописаните сценарии, предложени от консултанта Световна банка и при реален обхват на платената пътна мрежа от 3 115 км.

Предложените в проекта на постановление нови стойности са определени въз основа на съпоставка на гореописаните сценарии, предложени от консултанта Световна банка, и при предлаган обхват на платената пътна мрежа, включваща всички автомагистрала, всички пътища първи клас и всички пътища втори клас. Нови стойности са предложени за преминаване по автомагистрала, първи клас пътища и втори клас пътища.

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 нормативни актове от по-висока степен или актове от правото 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 нормативния акт, както и анализи за изпълнението на политиката.

Проблем 2 „Необходимост от отпадане на въведената категоризацията на пътните превозни средства по Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа“

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

Към момента на приемане на Тарифата, както и към момента на изменението ѝ, все още ППС, преминаващи по републиканската пътна мрежа, са заплащали единствено такса на база изминато време – винетна такса.

Размерът на винетните такси е определен съобразно направено разграничение в категорията на ППС, а именно Категория 1, Категория 2 и Категория 3, подробно описани в § 1, т. 1.1, т. 1.2 и т. 1.3 от Допълнителна разпоредба към Тарифата.

След 1 март 2020 г. започва таксуването на пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона с таксата по чл. 10, ал. 1, т. 2 – тол такса, което води до отпадане на задължението за ППС Категория 1 и Категория 2 за заплащане на винетна такса. В тази връзка възниква необходимост въведеното разграничение в категориите в чл. 24, 25 и 26 от Тарифата да отпадне с цел избягване на противоречия при прилагането ѝ.

В допълнение към гореизложеното следва да се има предвид, че съществуващата към момента категоризация в Тарифата не кореспондира с категоризацията на ППС съгласно Закона за пътища. В тази връзка с цел избягване на несъответствия при прилагане на Тарифата и Закона за пътищата, се поражда необходимостта от отпадане категоризацията на ППС в самата Тарифа по отношение на дължимите таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската 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.

Действащата нормативна рамка не позволява решаването на проблема, тъй като в Тарифата са заложили категории, които са съобразени с актуалното към момента на нейното приемане и изменение законодателство.

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 нормативни актове от по-висока степен или актове от правото 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 нормативния акт, както и анализи за изпълнението на политиката.

Проблем 3 „Необходимост от отпадане на облекчения режим на таксуване за пътни превозни средства над 3, 5 тона, използващи като единствен източник алтернативно гориво по реда на чл. 27, ал. 2 от Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа“

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

На основание чл. 27, ал. 2 от Тарифата, за ползване на пътната инфраструктура от ППС над 3,5 тона, използващи като единствен източник алтернативно гориво, се заплаща такса за изминато разстояние – тол такса, в размер от 50 на сто от стойността, определен за съответния вид пътно превозно средство за категория ЕВРО VI, ЕЕV.

Независимо от въведеното облекчение следва да се отчете, че използването на алтернативно гориво от ППС над 3, 5 тона не води до намаляване на вредите върху пътната инфраструктура. Заложеното изключение ППС, използващи алтернативен източник на гориво да заплащат по-малък размер на пътни такси в размер 50 на сто от дължимата стойност, допринася допълнително за невъзможността от постигане на първоначално прогнозирания годишен приход от тол такси.

Следва да се уточни, че към настоящия момент Електронната система за събиране на тол такси не е обезпечена с функционалност за таксуването на пътни такси в размер на 50 на сто на превозните средства, попадащи в хипотезата на чл. 27 от Тарифата. В тази връзка водачите на тези ППС заплащат пълния размер на таксата, след което подават заявление за възстановяване на 50% от заплатената сума.

Във връзка с гореизложеното са направени приблизителни разчети на общия брой ППС, възползващи се от предвидената хипотеза на чл. 27 от Тарифата, както и на средномесечния приход от събрани тол такси от тях. По данни за 2021 г., средномесечният брой на ППС, които се възползват от предвидената възможност е 461 броя. Постъпленията за същата година от тези ППС са в размер на **3 273 855.30 лв.**, от които **1 636 927.65 лв.** са им възстановени. На практика реалният **средномесечен** приход от тези превозни средства е в размер на **136 410.64**

лв.

Във връзка с прилагането на описаното облекчение по чл. 27, ал. 2 от Тарифата, е извършено проучване на правилата за таксуването на база изминато разстояние (тол таксуване) на пътни превозни средства над 3,5 т, задвижвани на алтернативни горива в другите европейски държави, включително и съседните на Република България държави. На база извършеното проучване е установено, че единствено във Федерална Република Германия и в Република Австрия тези ППС са освободени от заплащането на пътни такси или ползват облекчения. Предвид на това, промените в чл. 27 не предвиждат възможност за заплащане такса при ППС над 3,5 тона, използващи като единствен източник алтернативно гориво в намален размер.

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.

Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, е нормативна рамка към момента и за да се решат проблемите, се налагат изменения.

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 нормативни актове от по-висока степен или актове от правото 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 нормативния акт, както и анализи за изпълнението на политиката.

Проблем 4 „Необходимостта от промяна на определения размер на пътните таксите по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата, събирани за пътни превозни по чл. 10а, ал.7 от Закона за пътищата.“

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

Констатирана е необходимост от актуализиране на размера на таксата по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата за ППС по чл.10а, ал. 7 от Закона за пътища, посочен в Тарифата.

Видно от представените данни в Таблица 1 и Таблица 2 за събрани приходи от винетни такси и тол такси, събраните приходи от тол такси са 1/3 от общия приход от пътни такси.

Представените данни ясно показват, че основният приход от пътни такси в Република България, чието предназначение е за рехабилитация/поддържане на републиканската пътна мрежа, се формира от винетните такси, дължими за превозни средства по чл.10а, ал. 7 от

Закона за пътищата, независимо от това, че въздействието върху пътната настилка от същите е несъпоставимо с това на пътните превозни средства над 3,5 т.

Същевременно видно от направените изчисления във връзка с увеличаване на размера на тол таксите, разгледано като Проблем 1, приходът, който ще се реализира от тол такси е **около 3 пъти по-висок**, т.е. ще бъде реализирана целта относно постигане на по-справедливо разпределение на разходите за поддръжка и рехабилитация на а пътната инфраструктура в страната в съответствие с принципите „ползвателят плаща/замърсителят плаща“.

С цел постигане на един по-справедлив модел на пътното таксуване, при който ще се постигне реално съотношение между винетни такси и тол такси 1:2, следва да бъдат предприети действия по промяна на определения размер на винетните такси, събирани за пътни превозни по чл.10а, ал. 7 от Закона за пътищата.

Изменението на размера на винетните такси ще доведе до генериране на приходи от винетни такси (от пътните превозни средства по чл. 10а, ал. 7 от ЗП), в съотношение 1:2 спрямо тол таксите, както и до спазване на един от основните принципи на европейската политика в областта на таксуване ползването на пътната инфраструктура „ползвателят/замърсителят плаща“ и до промяна на съществуващото към момента положение, че приходите за поддържане на платената пътна мрежа се генерират в по-голям размер от винетни такси.

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.

Действащата нормативна рамка не позволява решаване.

Съгласно чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата, размерът на таксите по ал. 1, 2, 4 и 5 и по чл. 10б, ал. 5 се определя с тарифа на Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството. Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, е действащата нормативна рамка и за да се решат проблемите, се налагат изменения.

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 нормативни актове от по-висока степен или актове от правото 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 нормативния акт, както и анализи за изпълнението на политиката.

Проблем 5 „Необходимост от актуализиране на размера на таксата по чл.10б, ал. 5 от Закона за пътища.“

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

Констатирана е необходимост от актуализиране на размера на таксата по чл.10б, ал. 5 от Закона за пътища, предвид изложената по-горе в Проблем 1 от настоящия документ, необходимост от актуализиране на тарифни ставки.

През месец декември 2019 г. е приета Тарифата. В нея са заложили размери на тол таксите за различните категории ППС над 3, 5 тона и за различните класове пътища (автомагистрала, пътища първи и втори клас, с обща дължина от 6 050 км).

Размерът на максималната такса за изминато разстояние, регламентирана в чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата е определен съгласно становище на Световна банка, а именно, че нивото на максималната тол такса е таксата, платима за прекия маршрут между две най-отдалечени точки в България – т.е. разстоянието, умножено по тол такса за километър на съответния вид пътно превозно средство. По този начин за всеки вид превозно средство е определена максимална тол такса. Направена е калкулация за всички видове ППС, подлежащи на тол таксуване и са генерирани различни максимални тол такси в зависимост от вида на ППС и класа на платения пътен участък, по който преминава съответното превозно средство.

С оглед предлаганата промяна на размера на тарифните ставки по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата, следва да бъдат актуализирани и размерът на таксата по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата.

Предвид факта, че такава такса се въвежда с цел намаляване и ограничаване на възможността за ползване на платената пътна мрежа на ППС без заплащане на дължимата такса, целесъобразно и икономически обосновано е размерът на същата да бъде справедлив, а таксата съотносима към определените тарифни ставки и съответно събираема при установяване на нарушението.

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 бъде разрешен в рамките на действащата нормативна уредба. Съгласно чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата, размерът на таксите по ал. 1, 2, 4 и 5 и по чл. 10б, ал. 5 се определя с тарифа на Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството. Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, е действащата нормативна рамка и за да се решат проблемите, се налагат изменения.

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

Действащата нормативна рамка не позволява решаване

Не се налагат действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.

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 нормативни актове от по-висока степен или

актове от правото 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 нормативния акт, както и анализи за изпълнението на политиката.

2. Цели:

Цел 1 „Актуализиране на размера на пътните такси по чл.10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата“

С проекта на постановление на Министерския съвет се цели актуализиране на размера на таксата за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства над 3, 5 тона. По този начин ще бъде осигурено в по-голяма степен спазване на основните принципи на европейската таксова политика в областта на пътната инфраструктура „ползвателят/замърсителят плаща“.

При прилагане на предложения вариант, съобразен с разработените от Световна банка сценарии, таксите ще се доближат до таксите на съседните на Република България страни и ще бъдат постигнати договорените с транспортния бранш приходи от тол такси за 2020 г. в размер на 450 млн. лв.

На следващо място, ще се уеднакви подходът към ползвателите на платената пътна мрежа в страната – за движение по второкласната пътна мрежа, освен пътни превозни средства по чл.10а, ал. 7 от Закона за пътищата, пътна такса ще заплащат и пътните превозни средства над 3,5 т.

Цел 2 „Отпадане на категоризацията на пътните превозни средства по Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа “

С проекта на постановление ще отпадне категоризацията на ППС по Тарифата, което ще доведе до избягване на противоречия при прилагането ѝ.

Цел 3 „Отпадане на облекчения режим на таксуване за пътни превозни средства над 3, 5 тона, използващи като единствен източник алтернативно гориво по реда на чл. 27, ал. 2 от Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа“

С проекта на постановление се цели отпадане на облекчения режим на таксуване за ППС над 3, 5 тона, използващи като единствен източник алтернативно гориво по реда на чл. 27, ал. 2 от Тарифата. По този начин ще бъде спазен основният принцип на ЕС „ползвателят плаща“ и ще бъде увеличен основният приход от пътни такси, чието предназначение е за поддържане/рехабилитация на републиканската пътна мрежа.

Цел 4 „Актуализиране на размера на пътните такси по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата, събирани за пътни превозни средства по чл.10а, ал.7 от Закона за пътищата. “

С проекта на постановление на Министерския съвет се цели актуализиране на размера на таксата по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата за ППС по чл.10а, ал. 7 от Закона за пътищата. По този начин ще бъде реализирана целта за спазване на един от основните принципи на европейската политика в областта на таксуване „ползвателят/замърсителят плаща“, както и до промяна на съществуващото към момента положение, че приходите за поддръжка на съществуващата пътна инфраструктура в страната се генерират предимно от

винетни такси.

Цел 5 „Актуализиране на размера на таксата по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътища.“

С проекта на постановление на Министерския съвет се цели актуализиране на размера на таксата по чл.10б, ал. 5 от Закона за пътища спрямо предлаганата промяна на размера на тарифните ставки по чл. 10, ал. 1, т.2 от Закона за пътищата. По този начин ще се постигне до един по-справедлив размер на заложените такси спрямо тарифните ставки по чл. 10, ал. 1, т.2 от Закона за пътищата.

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:

1. Министерството на регионалното развитие и благоустройството;
2. Агенция „Пътна инфраструктура“/Национално тол управление;
3. Потребителите на платената пътна мрежа с ППС по чл. 10а, ал. 7 и чл. 10б, ал. 3 от ЗП;

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 този вариант се очаква липса на актуализация на определения размер на таксите за изминато разстояние по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата – тол такси за пътни превозни средства над 3, 5 тона. В случай че не бъдат актуализирани тарифните ставки и не бъде променена действащата уредба, ще продължи да се наблюдава тенденцията на невъзможност да бъдат реализирани заложените приходи от пътни такси на година.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Няма идентифицирани положителни въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Няма идентифицирани отрицателни екологични и социални въздействия.

Отрицателните икономически въздействия се изразяват във възпрепятстването генерирането на по – големи приходи от тол такси.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:**Въздействия върху малките и средните предприятия:**

Няма въздействие върху малки и средни предприятия.

Административна тежест:

Няма идентифицирана 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 информирание, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

Вариант 2 „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“**Описание:**

С приемането на проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата ще бъдат прецизирани текстовете, които уреждат заплащането на таксите по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата ще бъдат актуализирани размерите на таксата на база изминато разстояние (тол такса), както следва:

Пътни превозни средства		Платена пътна инфраструктура		
		Цена на тол такса лв./км		
		АМ	I клас	II клас
Товарен автомобил с обща технически допустима максимална маса над 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 автомобил с обща технически допустима	ЕВРО VI, EEV	0,26	0,22	0,19
	ЕВРО V	0,27	0,24	0,21

максимална маса над 12 т с 2 – 3 оси	ЕВРО III и IV	0,28	0,24	0,21
	ЕВРО 0, I, II	0,30	0,25	0,23
Товарен автомобил с обща технически допустима максимална маса над 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

Въз основа на предложените нови размери на тарифните ставки се очаква да бъдат увеличени приходите от пътни такси на годишна база. Направените прогнозни разчети за приходите от тол такси сочат 480 млн. лв. за 2022 г., 520 млн. лв. за 2023 г. и 520 млн. лв. за 2024 г., което означава средногодишен приход от порядъка на 506.7 млн. лв.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Актуализирането на размера на таксата за всички ППС с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона – такса за изминато разстояние (тол такса), ще окаже икономическо и социално въздействие върху групата заинтересовани страни, които са водачите на пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, посредством генериране на финансовия ресурс, който ще се вложи за рехабилитация и поддържане на пътната инфраструктура, съответстваща на европейските стандарти. В резултат на това ще се повиши безопасността и комфортът на пътния трафик. Това от своя страна ще окаже благоприятно икономическо въздействие и върху сектор „Транспорт“. Актуализирането на таксата за изминато разстояние (тол такса) ще доведе до съвкупни ползи за обществото, но методически няма възможност да се идентифицира разпределението на тези ползи по сектори и/или икономически оператори (крайни потребители, граждани, превозвачи и др.).

- **За МРРБ и АПИ:**

Увеличаването на размера на таксите за изминато разстояние ще доведе до увеличаване на приходите от пътни такси, а оттам и нарастване на финансовия ресурс, който ще се вложи за рехабилитация и поддържане на съществуващата пътна инфраструктура, съответстваща на европейските стандарти. В резултат на това ще се повиши безопасността и комфортът на пътния трафик.

- **За потребителите на платената пътна мрежа с ППС по чл. 10а, ал. 7 и чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата:**

Увеличаването на приходите от пътни такси ще доведе до влагане на повече средства за рехабилитация и поддържане на пътната инфраструктура, което ще увеличи възможността за по-бързо и по-безопасно пътуване по републиканската пътна мрежа.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани отрицателни въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Не се идентифицират специфични въздействия върху малките и средните предприятия.

Административна тежест:

Не се очаква да има ефект върху административната тежест за заинтересованите лица, тъй като промените засягат размера на таксата за изминато разстояние – тол такса.

(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.)

За разрешаване на съществуващия проблем е препоръчително да бъде избран вариант на действие № 2.

4.2. По проблем 2:

Вариант 1 „Без действие“:

Описание:

При този вариант на действие ще се запази съществуващата категоризацията на пътните превозни средства, въведена в Тарифата, което ще доведе до противоречие със Закона за пътищата и би довело до противоречия и трудности при прилагането на Тарифата.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Няма идентифицирани положителни въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

В случай че не бъде премахнато горепосоченото несъответствие, това би довело до затруднения при определяне на размера на дължимата пътна такса, както и заплащане на некоректна сума, което от своя страна ще доведе до налагане на санкции спрямо нарушителите. Това в цялост би довело до неблагоприятно икономическо въздействие върху ползвателите на платената пътна мрежа.

Няма идентифицирани отрицателни екологични и социални въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Вариантът „без действие“ е възможно да окаже въздействие върху микро-, малки- и средни предприятия, чиито ППС над 3, 5 тона, преминават по платената пътна мрежа. Противоречивото тълкуване и прилагане на Тарифата е възможно да доведе до объркване по отношение на вида на дължимата пътна такса, която ползвателят следва да заплати при преминаване по платената пътна мрежа, както и заплащане на некоректна сума, което от своя страна ще доведе до налагане на санкции спрямо нарушителите.

Административна тежест:

Няма идентифицирана 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.)

Вариант 2 „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“

Описание:

С приемането на проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата ще бъдат прецизирани текстовете, които уреждат заплащането на таксите по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата и ще отпаднат категоризациите на ППС.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

В случай че бъде премахнато горепосоченото несъответствие, това би довело до улеснение при определяне на размера на дължимата пътна такса, както и до премахване на всички несъответствия с цел заплащане на коректната сума, което от своя страна ще доведе до наличие на по-малко нарушения. Това в цялост би довело до благоприятно икономическо въздействие върху ползвателите на платената пътна мрежа.

Не са идентифицирани положителни екологични въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани отрицателни въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Не се идентифицират специфични въздействия върху малките и средните предприятия.

Административна тежест:

Не се очаква да има ефект върху административната тежест за заинтересованите лица, тъй като промените засягат отпадането на категоризацията на ППС.

(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.)

За разрешаване на съществуващия проблем е препоръчително да бъде избран вариант на действие № 2.

4.3. По проблем 3:

Вариант 1 „Без действие“:

Описание:

При този вариант се запазва облекченият режим на таксуване за ППС над 3,5 тона, използващи като единствен източник алтернативно гориво по реда на чл. 27, ал. 2 от Тарифата.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Няма идентифицирани положителни въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Отрицателните икономически въздействия се изразяват във възпрепятстването от генерирането на по-големи приходи от тол такси.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Няма въздействие върху малките и средни предприятия.

Административна тежест:

Няма идентифицирана 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 информирание, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

Вариант 2 „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“

Описание:

С приемането на проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата, ще отпадне облекчения режим на таксуване за ППС над 3, 5 тона, използващи като единствен източник алтернативно гориво по реда на чл. 27, ал. 2 от Тарифата.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Отпадането на облекчения режим на таксуване за ППС над 3,5 тона, използващи като единствен източник алтернативно гориво, ще окаже общо икономическо въздействие, върху сектор „Транспорт“ и върху различни участници от веригата на добавената стойност. Актуализирането на такса за изминато разстояние (тол такса), ще доведе до съвкупни ползи за обществото, но методически няма възможност да се идентифицира разпределението на тези ползи по сектори и/или икономически агенти (крайни потребители, граждани, превозвачи и др.).

- **За МРРБ и АПИ:**

Отпадането на облекчения режим на таксуване за ППС над 3, 5 тона, използващи като единствен източник алтернативно гориво, ще доведе до увеличаване на приходите от пътни такси.

- **За потребителите на платената пътна мрежа с ППС по чл. 10а, ал. 7 и чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата:**

Отпадането на облекчения режим на таксуване за ППС над 3,5 тона, използващи като единствен източник алтернативно гориво и увеличаването на приходите от пътни такси ще доведе до разходване на повече средства за рехабилитация и поддържане на пътната инфраструктура, което ще увеличи възможността за по-бързо и по-безопасно придвижване по републиканската пътна мрежа.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани отрицателни въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Не се идентифицират специфични въздействия върху малките и средните предприятия.

Административна тежест:

Не се очаква да има ефект върху административната тежест за заинтересованите лица, тъй като промените засягат размера на таксата за изминато разстояние – тол такса.

(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 информирание, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

За разрешаване на съществуващия проблем е препоръчително да бъде избран вариант на действие № 2.

По проблем 4:

Вариант 1 „Без действие“:

Описание:

При този вариант се очаква липса на актуализация на определения размер на таксата по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата за ППС по чл. 10а, ал. 7 от Закона за пътищата, което няма да допринесе за спазване на основния принцип на европейската политика в областта на таксуване ползването на пътната инфраструктура „ползвателят/замърсителят плаща“.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Няма идентифицирани положителни въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Отрицателните икономически въздействия се изразяват в липсата на актуализация на размера на таксите по чл. 10, ал. 1, т.1 от Закона за пътищата спрямо основния принцип на европейската политика в областта на таксуване ползването на пътната инфраструктура „ползвателят/замърсителят плаща“.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Няма въздействие върху малките и средни предприятия.

Административна тежест:

Няма идентифицирана 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.)

Вариант 2 „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“

Описание:

С приемането на проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата ще бъдат актуализирани размерите на таксата на база изминато разстояние (тол такса), както следва:

	Цени на винетни такси (в лева)	Цени на винетна такса (в евро)
Уикенд	9	5
Седмична	13	7
Месечна	27	14
Тримесечна	48	25
Годишна	87	45

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Актуализирането на размера на таксата по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата, ще окаже икономическо и социално въздействие върху потребителите на платената пътна мрежа с ППС по чл. 10а, ал. 7 от Закона за пътищата.

Приемането на проекта на постановление ще доведе до въвеждането на един по-справедлив модел на пътно таксуване, при който „ползвателят/замърсителят плаща“.

• **За МРРБ и АПИ:**

Ще бъде въведен един справедлив модел на пътно таксуване, което ще засили доверието на гражданите в институцията.

• **За потребителите на платената пътна мрежа с ППС по чл. 10а, ал. 7 от ЗП:**

Актуализирането на размера на таксата по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата, ще окаже положително икономическо и социално въздействие върху потребителите на платената пътна мрежа с ППС по чл. 10а, ал. 7 от Закона за пътищата.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани отрицателни въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Не се идентифицират специфични въздействия върху малките и средните предприятия.

Административна тежест:

Не се очаква да има 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.)

За разрешаване на съществуващия проблем е препоръчително да бъде избран вариант на действие № 2.

4.3. По проблем 5:

Вариант 1 „Без действие“:

Описание:

При този вариант се очаква липса на актуализация на определения размер на таксата по чл.10б, ал. 5 от Закона за пътища. В случай, че не бъдат актуализирани размерите на таксите и не бъде променена действащата уредба, ще е налице несъответствие между размера на таксите по чл.10, ал. 1, т. 2 и таксата по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Няма идентифицирани положителни въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Няма идентифицирани отрицателни екологични и социални въздействия.

Отрицателните икономически въздействия се изразяват във възпрепятстване генериране на приходи в бюджета, предвид несъответствието между размера на таксите по чл.10, ал. 1, т. 2 и таксата по чл.10б, ал. 5 от Закона за пътищата.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Няма въздействие върху малките и средни предприятия.

Административна тежест:

Няма идентифицирана 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.)

Вариант 2 „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“

Описание:

С приемането на проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата, ще бъдат актуализирани размерите на таксата по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата както следва:

Пътни превозни средства		В лева	В евро
Товарен автомобил с обща технически допустима максимална маса над 3,5 т – до 12 т включително	ЕВРО VI, EEV	54,00	28,00
	ЕВРО V	60,00	31,00
	ЕВРО III и IV	64,00	33,00
	ЕВРО 0, I, II	74,00	38,00
Товарен автомобил с обща технически допустима максимална маса над 12 т с 2 – 3 оси	ЕВРО VI, EEV	162,00	83,00
	ЕВРО V	172,00	88,00
	ЕВРО III и IV	176,00	90,00
	ЕВРО 0, I, II	186,00	95,00
Товарен автомобил с обща технически допустима максимална маса над 12 т с 4 и повече оси	ЕВРО VI, EEV	227,00	116,00
	ЕВРО V	234,00	120,00
	ЕВРО III и IV	244,00	125,00
	ЕВРО 0, I, II	277,00	142,00
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	24,00	12,00
	ЕВРО V	30,00	15,00
	ЕВРО III и IV	37,00	19,00
	ЕВРО 0, I, II	51,00	26,00
Пътни превозни средства, предназначени за превоз на пътници с обща технически допустима максимална маса над 12 т	ЕВРО VI, EEV	30,00	15,00
	ЕВРО V	37,00	19,00
	ЕВРО III и IV	44,00	23,00
	ЕВРО 0, I, II	58,00	30,00

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Актуализирането на размера на таксата по чл.10б, ал. 5 от Закона за пътищата, ще окаже икономическо и социално въздействие върху потребителите на платената пътна мрежа с ППС с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, поради факта, че ще се увеличат приходите от пътни такси, а оттам и нарастване на финансовия ресурс, който ще се вложи за рехабилитация и поддържане на пътната инфраструктура, съответстваща на европейските стандарти. В резултат на това ще се повиши безопасността и комфортът на пътния трафик.

- **За МРРБ и АПИ:**

Увеличаването на размера на таксите по чл.10б, ал. 5 от Закона за пътищата ще доведе до увеличаване на приходите от пътни такси, а оттам и нарастване на финансовия ресурс, който ще се вложи за рехабилитация и поддържане на пътната инфраструктура, съответстваща на европейските стандарти. В резултат на това ще се повиши безопасността и комфортът на пътния трафик.

- **За потребителите на платената пътна мрежа с ППС по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата:**

Увеличаването на размера на таксите по чл.10б, ал. 5 от Закона за пътищата ще доведе до увеличаване на приходите от пътни такси, а оттам и нарастване на финансовия ресурс, който ще се вложи за рехабилитация и поддържане на пътната инфраструктура, съответстваща на европейските стандарти.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани отрицателни въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Не се идентифицират специфични въздействия върху малките и средните предприятия

Административна тежест:

Не се очаква да има ефект върху административната тежест за заинтересованите лица, тъй като промените засягат размера на таксата за изминато разстояние – тол такса.

(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 информирание, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

За разрешаване на съществуващия проблем е препоръчително да бъде избран вариант на действие № 2.

5. Сравняване на вариантите:

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

5.1. По проблеми 1, 2,3, 4 и 5:

Критерии за сравнение	Цел	Проблем 1		Проблем 2		Проблем 3		Проблем 4		Проблем 5	
		Вариант 1	Вариант 2	Вариант 1	Вариант 2	Вариант 1	Вариант 2	Вариант 1	Вариант 2	Вариант 1	Вариант 2
Ефективност	1	Ниска	Висока								
	2			Ниска	Висока						
	3					Ниска	Висока				
	4							Ниска	Висока		
	5									Ниска	Висока
Ефикасност	1	Ниска	Висока								
	2			Ниска	Висока						
	3					Ниска	Висока				
	4							Ниска	Висока		
	5									Ниска	Висока
Съгласуваност	1	Ниска	Висока								
	2			Ниска	Висока						
	3					Ниска	Висока				
	4							Ниска	Висока		
	5.									Ниска	Вис

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 ПМС за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, с което се увеличава размерът на пътните такси по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата“

По проблем 2: Вариант 2 „Приемане на ПМС за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, с което се премахва констатирано към момента несъответствие в категоризацията между действащата Тарифа и Закона за пътищата“

По проблем 3: Вариант 2 „Приемане на ПМС за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, с което се премахва заложеното облекчение пътни превозни средства, използващи алтернативен източник на гориво, да заплащат 50 на сто от дължимата стойност “

По проблем 4: Вариант 2 „Приемане на ПМС за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, с което се актуализира размерът на пътните такси по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата, събирани за пътни превозни по чл.10а, ал.7 от Закона за пътищата“

По проблем 5: Вариант 2 „Приемане на ПМС за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, с което се актуализира размерът на пътните таксите по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата“

Посочете препоръчителните варианти за решаване на поставения проблем/проблеми.

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

Ще се увеличи

Ще се намали

Няма ефект

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

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

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

Да

Не

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

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

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

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

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

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

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

Да

Не

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

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

Актът засяга пряко МСП

Актът не засяга МСП

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

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

Не са идентифицирани.

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

7. Консултации:

Проведени са консултации

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

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

На основание чл. 26, ал. 4, изр. първо от ЗНА, проектът на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, ще бъде публикуван на интернет страницата на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и Агенция „Пътна инфраструктура“, както и на Портала за обществени консултации за срок от 30 дни.

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

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

Да

Не

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

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

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

Да

Не

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

10. Приложения:

Няма.

Приложете необходимата допълнителна информация и документи.

11. Информационни източници:

Доклад за уведомление от месец февруари 2019 г. на консултанта Световна банка

.....
Посочете изчерпателен списък на информационните източници, които са послужили за

*оценка на въздействията на отделните варианти и при избора на вариант за действие:
регистри, бази данни, аналитични материали и др.*

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

Име и длъжност: инж. Иво Иванов – директор на Национално тол управление към Агенция „Пътна инфраструктура“

Дата: 15.04.2022 г.

Подпис: