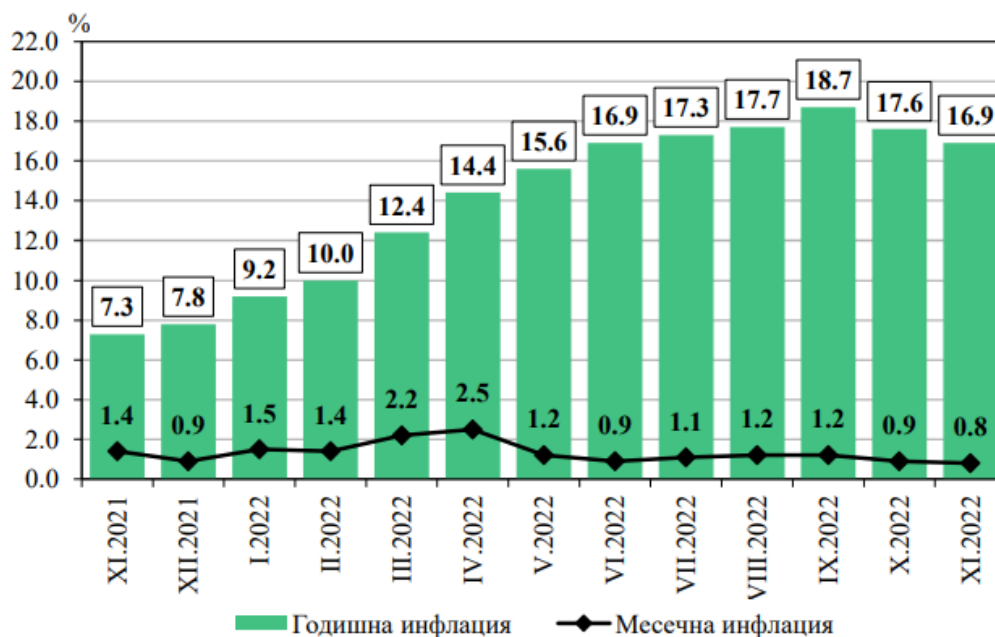


Частична предварителна оценка на въздействието

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., ДВ бр. 16 от 2020 г.; ДВ бр. 49 от 30.06.2022 г., попр. ДВ бр. 51 от 1.07.2022г.)
<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: Георги Темелков - директор на Национално тол управление към Агенция „Пътна инфраструктура“	Телефон и ел. поща: g.temelkov@ari.bg; телефон: +359885304528;
1. Проблеми за решаване: Проблем 1 „Предложения за отлагане на предстоящото увеличение на размерите на тол таксата по чл. 10б, ал. 3 от ЗП и на максималната тол такса по чл. 10б, ал. 5 от ЗП във връзка с проведени работни срещи между МРРБ, МТС и представители отбраншови организации на превозвачите“ <i>1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.</i> 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. 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 (автомагистрала, 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., както 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 влизат в сила от 01.01.2023 г. Проведени са работни срещи между представители на Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ), Министерство на транспорта и съобщенията и представители от браншови организации на превозвачите в Република България. В резултат на проведени дискусии и предвид икономическа ситуация в страната, която не се стабилизира към момента, е отправено предложение за отлагането на по - късен етап (01.07.2023г.) на увеличаването на размера на тол таксите, което е предвидено за 01.01.2023 г. По официални данни на Национален статистически институт (НСИ), през ноември 2022 г.	

месечната инфлация е 0.8% спрямо предходния месец, а годишната инфлация за ноември 2022 г. спрямо ноември 2021 г. е **16.9%**. Инфлацията от началото на годината (ноември 2022 г. спрямо декември 2021 г.) е **15.8%**, а средногодишната инфлация за периода декември 2021 - ноември 2022 г. спрямо периода декември 2020 - ноември 2021 г. е **14.6%**.

Фиг. 1. Инфлация, измерена чрез ИПЦ, по месеци



Всъщност Фиг. 1 ясно показва, че инфлационните процеси в Р България не индикират признаци за сериозно понижение, което да доведе до стабилна икономическа среда. Посочените данни потвърждават твърденията на транспортния бранш, свързан с сериозно повишаване на разходите от началото на годината, в т.ч. ръст в цените на горивата, и необходимост от отлагане увеличението на пътните такси поради факта, че високите нива на инфлация имат сериозни икономически щети за превозвачите на товари и други предприятия. Цените на стоките и услугите нарастват бързо и за бизнеса е трудно да се справи в кратки срокове, без сериозни икономически последиствия, с актуалните обстоятелства. Това важи особено за компаниите, които в рамките на производствените си дейности, разчитат изключително на транспортния сектор, където разходите за гориво и други такси, могат да се отразят на крайната себестойност на продукцията. В този контекст увеличаването на тол таксите за превозвачите само би изострило отрицателните ефекти от високата годишно инфлация. Добавяйки тежест към бизнеса, чрез увеличаване на таксите за изминато разстояние, допълнително ще затрудни транспортния сектор. Подобни последиствия за транспортния бранш може да доведат до намалена икономическа активност, което допълнително ще допринесе за отрицателните въздействия върху общата икономическа обстановка в страната.

Забавянето на увеличенията на таксите за изминато разстояние в условията на висока инфлация може да помогне за облекчаване на част от тежестта върху бизнеса. Като се даде на компаниите повече време да се приспособят към нарастващите разходи, ще бъде възможно да се смекчат някои от отрицателните ефекти от инфлационният натиск. Това би могло да помогне за подкрепа на цялостната икономика и насърчаване на стабилността по време на трудна икономическа ситуация.

Освен икономическото въздействие от високата инфлация, ситуацията за справяне с последиствията от Covid-19, също се е отразила негативно на превозвачите като все още щетите за

икономиката не са преодолені въпреки по-ранните очаквания. Пандемията доведе до намалено търсене на стоки и услуги, което доведе до намалени приходи за превозвачите. Ако в този момент се приложи планираното на по-ранен етап, увеличение с около 50% на тол таксите, това може допълнително да повлияе върху способността им да се възстановят от икономическите ефекти на пандемията.

Следва да се вземе под внимание и продължаващата война в Украйна, която също има отрицателно финансово въздействие върху транспортния бизнес. Конфликтът наруши търговските и транспортните маршрути, което доведе до повишени разходи и намалена ефективност за превозвачите.

Видно от таблица 1, настоящата политика на пътно таксуване не следва да се променя в дългосрочен план, поради факта че тренда на обръщане съотношението от тол и винетни такси към общите приходи от пътни такси, стартирал с увеличението на ставките за такси на база изминато разстояние от 01.07.2022 г., върви в справедлива посока, спрямо практиките в ЕС.

Табл. № 1 Приходи от винетни такси и тол такси за различни периоди						
Продукт	Приходи за година, в лв.					
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	01.01 - 30.06.2022	01.07 - 31.10.2022	Очаквания за 2022 г.
Електронни винетки	391 501 396,00	267 019 336,00	271 879 209,00	164 526 416,00	90 614 288,00	300 447 848,00
		70.50 % винетки	63.23 % винетки	67.23 % винетки	41.01 % винетки	52.14 % винетки
Съотношение	100 % винетки	Обръщане на съотношението от 01.07.2022 г.				
		29.50 % тол	36.77 % тол	32.77 % тол	58.99 % тол	47.86 % тол
Тол Такси	-	111 741 289,08	158 102 245,63	80 208 246,46	130 365 752,08	275 756 874,58
- Маршрутни карти	-	46 004 702,86	34 397 759,69	12 792 223,38	16 896 544,86	38 137 040,67
- Тол декларации	-	65 736 586,22	123 704 485,94	67 416 023,08	113 469 207,22	237 619 833,91
Общо приходи за годината:	391 501 396,00	378 760 625,08	429 981 454,63	244 734 662,46	220 980 040,08	576 204 722,58

Въпреки контекста на актуалната висока инфлация, както и непреодолените към момента икономически щети свързани с Covid-19 и продължаващата войната в Република Украйна, е необходимо да се претеглят ползите от забавянето на увеличенията на пътните такси спрямо потенциалните отрицателни последици.

Във връзка с гореизложеното е целесъобразно, влизането в сила на предстоящото увеличение на размерите на таксата на база изминато разстояние (тол такса) и на максималната тол такса, да бъде отложено за влизане в сила от 01.07.2023 г. с оглед икономическа ситуация в страната и намаляване на финансовия натиск върху транспортния бранш. Това ще спомогне за подкрепа на устойчивостта и конкурентоспособността на индустрията за товарни превози, което е от съществено значение за цялостното икономическо състояние в Република България.

Същевременно политиката за пътно таксуване на МРРБ, в частност Агенция “Пътна инфраструктура” и Национално тол управление, не остава променена като на последващ етап целите от достигане на необходими нива на приходите от пътни такси за ресурсно обезпечаване на рехабилитацията и поддръжката на Републиканската пътна мрежа, както и достигане на съотношение 2/3 приходи от тол такси и 1/3 от винетни такси, следва да бъдат изпълнени във възможно най-кратки срокове.

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.

Определеният размер на тол таксите по чл. 10б, ал. 3 от ЗП и на максималната тол такса по чл. 10б, ал. 5 от ЗП в Тарифата, които предстои да влязат в сила от 01.01.2023 г., не са съобразени с влошената икономическа и социална обстановка в страната. За постигането на заложените цели се предприемат действия по отлагане на влизането в сила на съответните разпоредби.

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 „Подпомогане на транспортния бранш да премине по-лесно през възникналата нестабилна икономическа обстановка в Република България чрез отлагане на момента на влизане в сила на предстоящото увеличение на размерите на тол таксата по чл. 10б, ал. 3 от ЗП и на максималната тол такса по чл. 10б, ал. 5 от ЗП“

С проекта на постановление на Министерския съвет се цели влизането в сила на предстоящото увеличение на размерите на тол таксата по чл. 10б, ал. 3 от ЗП и на таксата по чл.10б, ал. 5 от ЗП за пътни превозни средства над 3,5 тона, да бъде отложено за влизане в сила от 01.07.2023 г.

По този начин ще бъде осигурена възможност в по-голяма степен държавата да подпомогне транспортния бранш да премине по-лесно през възникналите икономически обстоятелства във връзка с нестабилните пазари, войната в Република Украйна.

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. Физически лица, осъществяващи превоз на хора и стоки по платената пътна мрежа;
4. Юридически лица, осъществяващи превоз на хора и стоки по платената пътна мрежа;
5. Потребители 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 този вариант се очаква от 01.01.2023 г. да влязат в сила увеличените размери на таксите за изминато разстояние по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата – тол такси и максимална тол такса по чл.10б, ал. 5 от ЗП за пътни превозни средства над 3, 5 тона. В случай че не бъде отложен моментът на влизането им в сила, това ще увеличи масовото недоволство от страна на превозвачите в Република България.

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 вдигането на цените на предоставяните услуги от страна на превозвачите, което допълнително би повлияло на инфлационните нива във връзка с възникналите негативни фактори за икономиката в страната като цяло.

(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 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, предстоящото увеличение на размерите на таксата на база изминато разстояние и на максималната тол такса по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата, ще бъде отложено от 01.01.2023 г. за 01.07.2023 г. като по този начин приетото увеличение ще бъде съобразено с икономическата и социалната обстановка в страната.

Направеното предложението не отменя целите на НТУ за повишаване на тол ставките до крайните планирани нива, приети с ПМС № 142 от 2022 г., а цели временно съобразяване и намиране на компромисно решение, с което да бъдат удовлетворени исканията на превозвачите, породени от влошената икономическа и социална обстановка.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Отлагането на увеличението на размера на таксата за всички ППС с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона – такса за изминато разстояние (тол такса) и максимална 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 и ще бъдат удовлетворени исканията на превозвачите в Република България.

- За МРРБ и АПИ:

С предложеното отлагане на увеличаването на размерите на тол таксата и на максималната тол такса по чл.10б, ал. 5 от ЗП, ще бъдат удовлетворени исканията на превозвачите в Република България, което ще увеличи доверието им в държавните институции.

- За потребителите на платената пътна мрежа с ППС по чл. 10б, ал. 3 и чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата:

С приемането на направеното предложение в голяма степен ще бъдат удовлетворени исканията на потребителите на платената пътна мрежа с ППС по чл. 10б, ал. 3 от ЗП, което ще увеличи доверието им в институциите.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Пропуснати ползи за планираните приходи от пътни такси за 2023 г. – около 80 млн. лв.

- 724 млн. лв. планирани общи приходи от пътни такси, вместо 804 млн. лв.

(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 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 проблем 1:

/		Вариант 1 „Без действие“	Вариант 2 – „Приемане на проекта на решаване на Министерския съвет“
Ефективност	Цел 1: „Отлагане на момента на влизане в сила на предстоящото увеличение на размерите на тол таксата и на максималната тол такса по чл. 10б, ал. 5 от ЗП“	Ниска	Висока
Ефикасност	Цел 1: „Отлагане на момента на влизане в сила на предстоящото увеличение на размерите на тол таксата и на	Ниска	Висока

	максималната тол такса по чл. 106, ал. 5 от ЗП“		
Съгласуваност	Цел 1: „Отлагане на момента на влизане в сила на предстоящото увеличение на размерите на тол таксата и на максималната тол такса по чл. 106, ал. 5 от ЗП“	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“

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. второ от Закона за нормативните актове, 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 за срок от 14 дни на интернет страниците на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и Агенция „Пътна инфраструктура“, както и на Портала за обществени консултации. Срокът за обществени консултации е 14-дневен, предвид важността на отлагане на поетапно увеличение на размерите на тол таксите за различните категории пътни превозни средства над 3,5 т. *Обобщете най-важните въпроси за обществени консултации. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.*

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

Да

Не

.....
.....
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:

.....
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: Георги Темелков– директор на Национално тол управление към Агенция „Пътна инфраструктура“

Дата: 21.12.2022 г.

Подпис: