Частична предварителна оценка на въздействието	
Институция: Агенция „Пътна инфраструктура“ /АПИ/	**Нормативен акт:** Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура"
◉ Не е включен в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет	○ Включен е в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за: ……
Лице за контакт: Анна Стоянова – главен секретар на Агенция „Пътна инфраструктура“	**Телефон и ел. поща:** 02/09173204 a.s.stoyanova@api.bg

1. Проблем/проблеми за решаване:

„Наличната структура, функционалната организация и числеността на административните звена в Агенция „Пътна инфраструктура“ не са достатъчно оптимални за изпълнение на дейността и за реализиране на програмите на агенцията.”

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

След преглед на организационната структура на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ, агенцията) и функционалните характеристики на звената на ведомството е констатирана необходимост от реорганизация и оптимизация на същите, което е причина за изготвяне на проекта на постановление. Наличната структура, функционалната организация и числеността на административните звена в АПИ не са достатъчно оптимални за изпълнение на дейността и за реализиране на програмите на агенцията в съответствие с държавната политика в областта на пътищата. Необходимо е повишаване ефективността на дейността на агенцията в приоритетни области, при постигане на пълно съответствие със Закона за администрацията и действащото законодателство в областта на пътищата. Предвид необходимостта от многобройни и съществени промени, с цел оптимизиране на структурата на административните звена и подобряване на работата, е налице основание за приемане на нов устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура" съгласно нормата на чл. 11, ал. 1 от Закона за нормативните актове.

Установено е наличие на специфични затруднения в организацията на работа при съществуващата структура и функционални характеристики на отделните звена в агенцията и недостатъчно оптимално разпределение на функциите на административните звена.

Констатирано е, че организационното структуриране на администрацията в АПИ не е в достатъчна степен ефективно, с оглед изпълнение на правомощията на Управителният съвет на агенцията.

Анализът на Устройствения правилник на АПИ налага извод, че структурата на агенцията е силно раздробена като централната администрация е била организирана в 6 общи и 10 специализирани дирекции. Същевременно функциите и задачите на АПИ, посочени в закона, не са променени съществено, така че увеличаването на дирекциите да е обосновано от възложени нови задачи.

Установяват се следните припокриващи се функции и „тесни места“:

• **Дирекциите „Правна“ и „Обществени поръчки“** в предходен период са били обединени в една дирекция и в последствие са разделени в самостоятелни. С оглед оперативна бързина и целесъобразност на осъществяване на работния процес е препоръчително двете дирекции отново да бъдат обединени като се сформира екип, който да е специализиран по отношение на договорите и процедурите по ЗОП, както и екип от юристи, профилирани в останалите направления на правото.

• **Дирекция „Държавна собственост и отчуждителни процедури“** е в структурата на специализирана администрация, но една част от основната дейност на дирекцията е свързана управление на частната и публична държавна собственост, включително договори за наем, търгове и право на ползване. Тази дирекция следва да бъде разделена, като се предвижда част от функциите по провеждане на процедурите по отчуждаване на имотите, попадащи в сервитута на новите инфраструктурни обекти, съгласно одобрените подробните устройствени планове да се пренасочват към специализирана администрация и да се поемат от дирекция „Инвестиционни проекти и отчуждителни процедури“, а останалите функции се пренасочват към обща администрация, а именно в дирекция „Административно обслужване, човешки ресурси и стопански дейности“.

Ненавременното изпълнение на отчуждителните процедури от дирекцията води до блокиране на инвестиционния процес в инвестиционните дирекции. В тази насока тя си взаимодейства тясно с останалите дирекции от Обща администрация. Целесъобразно е нейният капацитет да бъде укрепен с цел ускоряване на процедурите по отчуждаване, подобряване координацията с областните администрации, МРРБ, ГРАО под прякото ръководство на главния секретар на МРРБ.

• **Дирекциите „Инвестиционни процедури“, „Управление на стратегически инфраструктурни проекти“ и двете европейски дирекции („Европейски проекти за регионално развитие“ и „Европейски проекти за транспортна свързаност“)** всички работят по инвестиционни проекти, но с различен източник на финансиране (държавни средства, заеми, фондове на ЕС). Това е потенциално дублиране по процеси (планиране, управление, отчетност), при формално разделяне според източник на финансиране. Оптимизацията на тези дублиращи се структурни звена, чрез тяхната синхронизация и обединяване е пряко свързано с изпълнение на целите в Стратегията, свързани с повишаване ефективността в разходване/усвояване на средствата за инфраструктурни проекти. Независимо от факта, че източника на финансиране е различен, подходът и процесите за подготовка на проектите, както и техните изисквания за качество и отчетност на изпълнение следва да се уеднаквят в максимална степен.

• **Дирекция „Управление на стратегически инфраструктурни проекти (УСИП)“ се преименува на Дирекция „Стратегически инфраструктурни проекти“** като дейността й се съсредоточава върху големите нови проекти със стратегически характер, като размерът/прагът на тези проекти ще се уточнява допълнително с решение на Управителния съвет.

• **Дирекция „Транспортна свързаност и концесии“** поема големите проекти и получава нова задача – подготовка и контрол на бъдещи концесии за строителство на пътища, автомагистрали и мостове: за целта в нея се създава ново звено „Концесии“, което ще развие компетентности по финансово-икономически анализ и моделиране, определяне на формата на ПЧП и подготовка на документации за конкурентните процедури за избор на частен партньор.

• **Дирекция „Европейски проекти за регионално развитие“** се преименува на дирекция „Регионално развитие“ и се профилира върху проектирането и годишната програма за основни ремонти, приоритизирана по данни за състоянието на мрежата.

• **Дирекция „Инвестиционни процедури“** се преобразува в **Дирекция „Инвестиционни проекти и отчуждителни процедури“** като запазва функциите си по управление на процеса на прединвестиционни проучвания, координиране изготвянето и съгласуване на проекти, подготовка на устройствените планове, провеждане на процедурите по екологичното законодателство и др. съгласувателни процедури в инвестиционния процес. Дирекцията ще продължи да съгласува проекти за пътища (нови и реконструкция на съществуващи), представени от външни възложители.

• **Дирекциите „Експлоатация и поддържане на пътната инфраструктура“ и „Планиране и пътна безопасност“** – двете имат близки функции при организация на ремонти, безопасност и временна организация на движението. Възможни са припокривания, особено при обследване на участъци с висок степен от инциденти и аварии. Необходимо е ясно да се разграничат и прецезират функциите на двете дирекции, което се постига с новия устройствен правилник.

Дирекция „Експлоатация и поддържане на пътната инфраструктура“ съгласно устройствения правилник отговаря за цялостната организация, координация и контрол на дейностите по поддръжка на пътната инфраструктура като е в тясно взаимодействие с 27 – те областни пътни управления /ОПУ/ и Института по пътища и мостове /ИПМ/. ОПУ и ИПМ извършват периодична проверка на състоянието на пътната инфраструктура и съоръженията и подава информация до дирекция „ППИ“. Обобщената информация се планира и приоритизира при възлагането на изпълнението на поддръжка и основен ремонт.

Дирекцията следва да ползва информационните системи за управление на активите и ГИС като съвместно със служителите на ОПУ и ИПМ да актуализира данните в системите. Към момента дейността по въвеждане на ГИС бази данни е вменена на дирекция „Информационни и комуникационни технологии“. Информационните системи за управление на активите (RAMS) и ГИС следва да се прилагат при определяне на обхвата/обема на планираните дейности по ремонт и поддръжка като участъците се оценяват спрямо ясни критерии за тяхното приоритизиране. Във всяко едно ОПУ следва да бъдат определени и обучени служители, които да работят с ГИС и RAMS. Тази информация, заедно с данните от ИТС за контрол на трафика, информацията за ПТП и аварии от КАТ следва да бъде основа за изготвянето на плановете за пътно поддържане и ремонт.

• **Дирекция „Анализ на риска и оперативен контрол“** няма ясно разграничени функции от тези на останалите дирекции. В момента дирекция АРОК осъществява контролни функции върху работата на обща и специализирана администрация и специализираните звена, за която цел тя обработва почти целия документооборот на останалите дирекции, особено документите, свързани с възлагания на обществени поръчки, управление на проекти, договори, възлагания и плащания, контрол по изпълнение на поддръжки и други.

Дирекцията дублира задълженията по контрол, които са вменени на преките ръководители на звената и ги освобождава от отговорност. В същото време дирекцията опосредства взаимодействието между обща и специализирана администрация без съществен принос към качеството на документацията. Необходимо да се преосмисли ролята на тази дирекция, като възможен вариант в тази посока е преразпределение на част от служителите в останалите

дирекции, като например вътрешен одит, където активно да се включат в работата на администрацията съобразно компетентността си. В последния случай тя ще има ясно изразени контролни правомощия, които няма да представляват препятствие за изпълнението на ежедневните задачи на останалите звена. В задълженията на АРОК е вменен контролът на общата маса, осовото натоварване и габаритните размери на ППС. Сформирани са мобилни екипи, които са крайно недостатъчни за покритие на територията на страната. В същото време тази функция се дублира с извършваната от ИААА контролна дейност, без да е ясно как двете структури си взаимодействат и се допълват.

Същевременно към системата на Национално тол управление са изградени индикативни рамки, които могат да установяват и да подават сигнал при установяване на превишение на допустимата маса на превозните средства. Считаме, че контролът по правилната експлоатация на пътната мрежа, както и контрола над общата маса и осовото натоварване, които водят до сериозни увреждания на пътната инфраструктура, трябва да се възложат на контролните органи на Национално тол управление. Същите разполагат с необходимия ресурс и щатно окомплектоване, с които могат да осъществяват реален и засилен контрол.

- **Институтът за пътища и мостове** е специализирано звено, което е създадено с цел което изпълнява научна, изследователска и приложна дейност на национално равнище в областта на пътното дело, дейности по контрол и изпитване на строителни материали и изготвяне на експертизи при спазване на националното законодателство, правото на Европейския съюз и на приложимите международни стандарти. В последните години ИПМ не развива научно-изследователски проекти, не предоставя надеждна информация за трафика поради неработещи и неподдържани камери. В същото време е необходимо АПИ да приложи научно-обоснован подход за интегриране на нови технологии и инженерни практики за устойчивост на проектите, качеството на строителството на пътища, подобряване на пътната безопасност, ефективности екологосъобразност на поддръжката.

В тази връзка ИПМ може да влезе в сътрудничество с други организации от академичната общност – български и чуждестранни университети, институти на БАН, като участва в проекти и да привлича чужди специалисти. Подобна практика съществува в Лесотехнически университет /ЛСТУ/ с университети в Азербайджан и Казахстан. По този начин ще се подпомогне и бизнеса при намирането на кадри и привличането на млади специалисти от чужбина, които да започват работа в областта на пътищата.

Предвид демографската криза и острата необходимост от привличане на квалифицирани кадри, ИПМ може да развие своя капацитет като център за компетентност, нови технологии и обучение на кадри за нуждите на АПИ, проектантските и строителни фирми.

- **Областните пътни управления /ОПУ/** са специализирани териториални звена, които осигуряват изпълнението на определени функции на Агенцията на територията на една административна област. Техните задачи могат да бъдат обобщени, както следва:

 Поддържат връзка и взаимодействие между Агенцията, областната и общинските администрации.

 Отговарят за безопасността на движението по републиканските пътища – идентифицират и обезопасяват опасни участъци, изпълняват предписанията на консултативните органи.

 Следят и контролират фирмите, които поддържат пътищата, включително готовността им за зимни и кризисни условия.

 Събират, актуализират и поддържат база данни за състоянието на пътната мрежа, малките съоръжения, принадлежности, крайпътни обекти, реклами и пътни имоти.

 Организират паспортизацията и отчетността за пътните съоръжения.

 Подготвят програми за ремонти и подпомагат централната администрация с анализи и оценки.

 Участват в контрола на изграждането и експлоатацията на крайпътни обекти и рекламни съоръжения.

 Съгласуват инвестиционни проекти, когато това е нормативно изискуемо.

ОПУ не разполагат с оперативна самостоятелност да извършват елементарни дейности по пътните участъци, за които отговарят, включително отстраняване на опасности по пътното платно вследствие на ПТП, дъждове или други природни бедствия. Договорите за поддръжка обикновено предвиждат процедура за реакция, но нейното задействане отнема време, което се явява предпоставка за нови ПТП и затруднен трафик. Ето защо е необходимо да се обмисли в ОПУ да бъдат създадени технически екипи за реакции при кризисни ситуации, обезопасяване на пътни участъци и създаване на временна организация на движението. Служителите на тези екипи следва да бъдат обучени и да осъществяват комуникация с органите на МВР, в частност Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ и доброволчески формирования на територията на съответното ОПУ. Екипите следва да бъдат подходящо оборудвани с МПС, лекотоварни автомобили, резачки, огради, пътни знаци и други.

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 може да бъде решен в рамките на съществуващата нормативна уредба, чрез промяна в организацията на работа на централна администрация и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности, успоредно с оптимизиране структурата на администрацията на ОПУ със запазване на числеността им на 27 ОПУ, с оглед на териториалното им разпределение и функционалност, както и оптимизиране дейността на останалите специализирани звена НТУ и ИПМ.

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

Не е възможно проблемът да бъде разрешен при действието на съществуващата нормативна уредба, поради неравномерното и неефективно разпределение на функциите в рамките на съществуващите дирекции.

1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.

Не са налице задължителни 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 изпълнение на политиката.

2. Цел:

С проекта на постановление се предвижда намаляване на общата численост на персонала на Агенция „Пътна инфраструктура“ от 2411 на 1798 щатни бройки, т.е. с общо 613 щатни бройки. Предлаганата структурна промяна е резултат от извършения функционален анализ, установените дублиращи се функции, необходимостта от оптимизиране на работните процеси и въвеждането на модел на споделени услуги.

Основните цели, които ще бъдат постигнати чрез приемане на нов Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“ са:

Да се съобразят в максимална степен изискванията на Закона за администрацията по отношение организацията на работа на общата и специализираната администрация. Чрез предлаганото изменение ще бъде оптимизирана структурата на администрацията, ще бъдат обхванати дейностите, осъществявани от Агенция „Пътна инфраструктура“. С преструктурирането на дирекциите от общата и специализираната администрация се цели по-ефективно изпълняване на функциите в областта на развитието и управлението на републиканската пътна мрежа (РПМ). Дирекциите ще функционират при по-тясно взаимодействие и координация съобразно взаимосвързаността на функциите им, ще се повиши ефективността на дейността им, както и ще се премахне съществуващото към момента дублиране на функциите им.
Основна цел е създаване на ефективна организация на работния процес и укрепване на административния и кадрови капацитет на АПИ, при оптимално разпределение на дейността на новите дирекции.
Постигане на по-добра организация на работата и управление на процесите и ресурсите в АПИ чрез ясно разпределение на функциите и отговорностите по ресори.

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:

Агенция „Пътна инфраструктура“ и специализираните звена към агенцията – ОПУ, НТУ и ИПМ.

Министерство на регионалното развитие и благоустройството

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 проблема :

Вариант 1 „Без действие“:

Описание:

Вариантът „Без действие“ се характеризира с непредприемането на никакви действия. При такъв вариант констатираните проблеми ще продължат да съществуват и няма да бъдат постигнати заложените цели. Няма да се постигне по-ефективен контрол върху изпълнението на възложените

задачи и разпределени административни преписки на служителите в администрация. В резултат няма да бъдат оптимизирани структурата и функциите на административните звена в агенцията, с оглед на което няма да се постигне ефективно изпълнение на дейностите, осъществявани от АПИ, възложени съгласно Закона за пътищата.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани положителни въздействия по отношение на нито една от заинтересованите страни при прилагането на Вариант 1.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Структурните звена на АПИ ще продължат да извършват дейности при наличието на сериозен риск за дублирането им и неефективното разпределение на текущите задачи.

Основни звена от специализираната администрация на агенцията ще продължат да извършват дейности, които са присъщи функционално на други дирекции.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Прилагането на Вариант 1 няма специфични въздействия.

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Прилагането на Вариант 1 няма въздействие върху малките и средните предприятия.

Административна тежест:

Проектът на акт не въвежда промени по отношение на административната 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 приемане на Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“:

Описание:

С приемането на предлагания проект на нормативен акт ще се постигне оптимизация на структурата на АПИ, ще се повиши ефективността на дейността на АПИ в приоритетни области и ще се преодолеят рисковете от дублиране на функции между структури на ведомството, ще се постигне необходимият комплексен подход при администрирането на процеси по извършване на основни за ведомството дейности.

Налице е необходимост от оптимизиране на организацията на административните звена при осъществяването на дейностите в АПИ, както и укрепване на административния капацитет.

Налице е необходимост от оптимизиране на структурата и числеността на административни звена в АПИ, прецизиране на техните функционални характеристики, както и преодоляване на дублиращи функции. Функциите на административни звена са основно преразгледани, систематизирани и по-добре дефинирани, а новата им регламентация съответства на

функционалната компетентност на Агенция „Пътна инфраструктура“ с цел оптимизиране на дейностите и укрепване на административния капацитет.

Както в общата, така и в специализираната администрация е установена потребност от прецизиране функциите на част от дирекциите чрез сливането им.

С цел оптимизация на работните дейности и подобряване координацията между отделните структури в агенцията с проекта на Устройствен правилник са предвидени следните мерки за оптимизация:

Обща администрация: Числеността на Общата администрация наброява 121 щ. бр., разпределени в 4 вместо 6 дирекции.

1. Обединяват се **дирекции „Правна“ и дирекция „Обществени поръчки“** в дирекция „Обществени поръчки и правно обслужване“ (32 щ.бр.). Това обединение връща модела, действал в АПИ преди разделянето им, като ще подобри комуникацията и взаимодействието между двете дирекции.
2. **Дирекция „Административно обслужване и човешки ресурси"** поема част от функциите на **дирекция „Държавна собственост и отчуждителни процедури"** и се преобразува на **дирекция „Административно обслужване, човешки ресурси и стопански дейности“** с 50 щ.бр;
3. **Дирекция „Връзки с обществеността и протокол“ и дирекция „Бюджет, финанси и разплащане по проекти“** запазват статута си и продължават да функционират със съответно 11 и 28 щ.бр.
4. Дирекция „Информационни и комуникационни технологии" се преименува в дирекция **„Дигитална инфраструктура и системи“** и преминава от обща в специализирана администрация като запазва досегашните си функции и увеличава числеността си на 25 щ.бр. като поема допълнителни функции.

Специализирана администрация: Специализирана администрация наброява 231 щ. бр., разпределени в 8, вместо в 10 дирекции.

1. **Дирекция „Анализ на риска и оперативен контрол“ (АРОК)** се преструктурира, като се намалява числеността и функциите се поемат от дирекция „Мониторинг и контролни дейности“ с 26 щатни бройки, а към дирекция „Вътрешен одит“ преминава 1 щатна бройка. Тази дирекция ще бъде на пряко подчинение на Управителния съвет с ясно определени контролни функции, които да не се намесват в изпълнението на ежедневните задачи на останалите звена и не забавят тяхната реализация.
2. **Дирекция „Държавна собственост и отчуждителни процедури"** се преструктурира като част от функциите се поемат от **дирекция „Административно обслужване, човешки ресурси и стопански дейности“**, а останалата част се поемат от дирекция **„Инвестиционни проекти и отчуждителни процедури“** с 30 щ.бр.
3. Запазват се четирите инвестиционни дирекции, но се прецизира профила на всяка от тях, така че да не се припокриват функциите, разграничението вече е по тип и мащаб на проектите, а не само по източник на финансиране. Промени в организацията на инвестиционния процес.

3.1. **Дирекция „Управление на стратегически инфраструктурни проекти (УСИП)“** променя наименованието си на **дирекция „Стратегически инфраструктурни проекти“** с 28

щ.бр. и се съсредоточава върху големите нови проекти със стратегически характер, като размерът/прагът на тези проекти ще се уточни допълнително с решение на Управителния съвет.

3.2. **Дирекция „Транспортна свързаност и концесии“** поема големите проекти и получава нова задача – подготовка и контрол на бъдещи концесии за строителство на пътища, автомагистрали и мостове: за целта в нея се създава ново звено „Концесии“, което ще развие компетентности по финансово-икономически анализ и моделиране, определяне на формата на ПЧП и подготовка на документации за конкурентните процедури за избор на частен партньор. Дирекцията ще разполага с 36 щ.бр. за изпълнение на поставените ѝ цели.

3.3. **Дирекция „Европейски проекти за регионално развитие“** се преименува на дирекция **„Регионално развитие“** и се профилира върху управлението на проектите, заложени в годишната програма за основни ремонти, приоритизирана по данни за състоянието на мрежата.

3.4. **Дирекция „Инвестиционни процедури“** се преобразува в **Дирекция „Инвестиционни проекти и отчуждителни процедури“** като запазва функциите си по управление на процеса на пред инвестиционни проучвания, координиране изготвянето и съгласуване на проекти, подготовка на устройствените планове, провеждане на процедурите по екологичното законодателство и др. съгласувателни процедури в инвестиционния процес. Дирекцията ще продължи да съгласува проекти за пътища (нови и реконструкция на съществуващи), представени от външни възложители.

3.5. **Дирекция „Пътни такси и разрешителни“** се преструктурира като функциите ѝ се поемат от НТУ.

Специализираните звена- Предвиждат се следните мерки:

1. фокусиране на дейността на **ИПМ** към научно-изследователски проекти, включително с международно участие, и развитие на компетентности, знания и умения в областта на проектиране, строителство и пътно поддържане, управление на трафика, пътна безопасност и свързаните с тях информационни системи;
2. изграждане на капацитета на **ОПУ** като самостоятелни оперативни звена за пътно поддържане, включващи и самостоятелни екипи за превенция на ПТП и аварии, и преодоляване последствия от такива.

- Ясно дефинирана и утвърдена нормативна рамка чрез проекта на Устройствен правилник, която задава точен, реалистичен и оптимален лимит на щатните бройки, като числеността от им от 1080 се редуцира на 991 с оптимизиране на функциите.
- Внедрени високотехнологични процеси за автоматично регистриране на нарушения и събиране на такси, които позволяват плавен преход от ръчен към електронен контрол.
- Наличие на детайлна, точна и актуална статистика за разпределението на реално заетите и свободните места, което предоставя солидна база за извършване на прецизна структурна реформа.
- Механично разширен щат в **Националното тол управление**, което функционира с над два пъти по-голям щат (882 бройки) от нормативно допустимия. Основният генератор на този дисбаланс е отдел "Контрол и правоприлагане" със 710 бройки по щат.
- Липса на интегриран подход и модел на споделени услуги. Поддържането на самостоятелен вътрешен ИТ отдел с 57 служители дублира функциите на централната администрация, създава организационни прегради и увеличава разходите за издръжка.

- Фиктивни вакантни позиции, възлизащи на 105 трайно незаети длъжности, които представляват скрит пасив за бюджета.

Основната цел на настоящата реформа е да приведе структурата на НТУ в стриктно съответствие с Устройствения правилник, като едновременно с това повиши ефикасността, премахне дублиращите се функции и гарантира по-високо качество на предоставяните услуги и контрол. Предлагат се следните конкретни мерки:

Редукция на щатната численост

Предлага се съкращаване на общо 505 щатни бройки от съществуващата структура на НТУ. Тази стъпка стартира със задължителното закриване на всички 105 вакантни позиции. Редукцията е разпределена функционално, както следва:

- Отдел „Администрация и финанси“: съкращаване на 1 щатна бройка.
- Отдел „Правно-административни дейности и обществени поръчки (ПАДОП)“: съкращаване на 3 щатни бройки.
- Отдел „Координация дейности“: съкращаване на 2 щатни бройки.
- Отдел „Обслужване на клиенти“: съкращаване на 3 щатни бройки.
- Отдел „Управление на информационна система и инфраструктура (УИСИ)“: съкращаване на 26 щатни бройки.
- Отдел „Контрол и правоприлагане“: мащабна редукция от 470 щатни бройки.

Тази значителна оптимизация в сектор "Контрол" е пряк резултат от технологичния и икономически скок на системата. Преходът към изцяло евро-деноминиран ценови модел, влязъл в сила от 1-ви август 2026 г., гарантира устойчиви годишни приходи от 400 млн. евро, при стабилна средна ставка от 12 000 евро на тежкотоварно превозно средство. Успоредно с това, широкомащабното въвеждане на автоматизирани системи за измерване на теглото в движение (Weigh-In-Motion), строго сертифицирани според международния метрологичен стандарт OIML R134, осигурява обективен денонощен електронен контрол. Технологичната обезпеченост напълно премахва необходимостта от поддържане на стотици служители за ръчен, физически контрол на терен, превръщайки административния правоприлагащ процес в ефективен дигитален модел.

Дублиране на функции и системен анализ.

При извършения функционален анализ се констатира сериозно припокриване на дейности между специализираното звено НТУ и централната администрация на АПИ. Най-отчетливо това се наблюдава в сферата на информационните технологии. Дирекция „ИКТ“ в АПИ отговаря за развитието, поддръжката и киберсигурността на всички системи на Агенцията. Въпреки това, в НТУ е изграден паралелен отдел „Управление на информационна система и инфраструктура“ (УИСИ) с внушителните 57 щатни бройки. Това дублиране води до размиване на отговорностите, неефективно разходване на финансов ресурс и усложнена комуникация при управление на системни инциденти.

След прилагане на редукцията, базовата структура на НТУ ще възлиза на 377 щатни бройки.

3. Преструктуриране на **Областните пътни управления** – намаление с 89 щ.бр.

Дейността на ОПУ се оптимизира като се запазва броя на 27-те ОПУ, но числеността на администрацията им се намалява от 1080 на 991 щ. бр.

След съкращаването и обединяването на административните ще са налице следните промени в щата:

- Щатната численост на ОПУ се съкращават с общо 89 щатни бройки (разбивка по ОПУ – в приложението).

С предложените промени общата численост на Агенцията намалява от 2411 на 1798 щатни бройки.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Ще е налице ясно дефиниране на функции и отговорности на отделните структурни звена на агенцията, без дублиране и неправилно функционално определяне. Ще се постигне оптимизация на структурата, съответно повишаване на ефективността на дейността на ведомството в приоритетни области.

Като положително социално и организационно въздействие се отчита възможността за по-устойчиво кадрово обезпечаване на Агенция „Пътна инфраструктура“.

Очакваният ефект е повишаване на мотивацията, намаляване на риска от загуба на квалифицирани експерти, по-добро разпределение на функциите и по-ефективно използване на човешкия ресурс след намаляване на общата щатна численост.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се очакват отрицателни икономически, социални или екологични въздействия върху гражданите, бизнеса, малките и средните предприятия, регулаторните режими и административното обслужване.

По отношение на служителите на Агенция „Пътна инфраструктура“ са възможни вътрешноорганизационни последици, свързани с привеждане на длъжностното и поименното разписание в съответствие с новата структура, включително промени в функциите, отговорностите и длъжностите, както и прекратяване или изменение на служебни и трудови правоотношения при условията и по реда на приложимото законодателство.

Тези последици са пряко свързани с целта на структурната оптимизация и ще бъдат управлявани чрез поетапно прилагане на промените, актуализиране на вътрешните правила и спазване на нормативната уредба относно служебните и трудовите правоотношения.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Прилагането на варианта има специфично вътрешноорганизационно въздействие върху служителите на Агенция „Пътна инфраструктура“, доколкото проектът предвижда едновременно оптимизация на структурата и числеността.

Въздействието е ограничено до вътрешната организация на Агенцията и не създава нови задължения за гражданите, бизнеса или малките и средните предприятия.

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Прилагането на Вариант 2 няма въздействие върху малките и средни предприятия.

Административна тежест:

Проектът на акт не въвежда промени по отношение на административната тежест.

(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 проблема :

		Вариант 1 „Без действие“	**Вариант 2 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“**
Ефективност	Цел: Да се съобразят в максимална степен изискванията на Закона за администрацията по отношение организацията на работа на общата и специализираната администрация.	3	1
Ефикасност	Цел: Да се съобразят в максимална степен изискванията на Закона за администрацията по отношение организацията на работа на общата и специализираната администрация.	3	1
Съгласуваност	Цел: Да се съобразят в максимална степен изискванията на Закона за администрацията по отношение организацията на работа на общата и специализираната администрация.	3	1

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:

Вариант № 2 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“ .

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

С проекта на Постановление на Министерския съвет за приемане на Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“ няма да се увеличи административната тежест за физическите и юридическите лица от прилагането на препоръчителния вариант.

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):

Като потенциални рискове от прилагането на препоръчителния вариант се отчитат:

- необходимостта от своевременно привеждане на длъжностното и поименното разписание в съответствие с новата структура;

- рискът от временни затруднения в организацията на работните процеси при преминаване към новата структура;

- рискът от неравномерно разпределение на функциите и отговорностите в периода на преструктуриране;

Рисковете ще бъдат ограничени чрез поетапно прилагане на промените.

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.

Проектът ще се съгласува със заинтересованите министерства и ведомства по реда на чл. 32 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация. Проектът на нормативен акт ще бъде публикуван за срок от 30 дни на Портала за обществени консултации и на интернет страниците на Министерството на регионалното развитие и благоустройството, и на Агенция „Пътна инфраструктура“.

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?

Не се изисква извършване на цялостна предварителна оценка на въздействието. Проектът има вътрешноорганизационен характер и урежда структурата, функциите, числеността на персонала на Агенция „Пътна инфраструктура“.

Не се създават нови регулаторни режими, не се въвеждат нови такси, не се създават нови административни услуги или регистри и не се увеличава административната тежест за гражданите, юридическите лица и малките и средните предприятия.

Очакваните въздействия са основно вътрешноорганизационни и бюджетни, като прилагането на предложената уредба ще се извършва в рамките на утвърдените разходи за възнаграждения и задължителни осигурителни вноски.

○ Да

◉ Не

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

10. Приложения:

Приложете необходимата допълнителна информация и документи.

11. Информационни източници:

Закон за пътищата; Закон за администрацията; Закон за държавния служител; Кодекс на труда; действащ Устройствен правилник на Агенция „Пътна инфраструктура“;
функционален анализ на структурата и числеността на Агенция „Пътна инфраструктура“;
данни за щатната численост и структурата на централната администрация и специализираните звена на Агенцията.

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:

Expired certificate

X

Анна Стоянова
Главен секретар на АПИ
Signed by: ANNA SVETOSLAVOVA STOYANOVA