

**Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието
Приложете към формуляра допълнителни информация/документи**

Институция: Министерство на регионалното развитие и благоустройството	Нормативен акт: Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за прилагане на Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 98 от 2000 г., изм. и доп., бр. 42 и 62 от 2001 г., бр. 18, 54 и 93 от 2006 г., бр. 79 от 2008 г., бр. 13 и 45 от 2009 г., бр. 60 от 2012 г., бр. 60 от 2014 г., бр. 57 от 2015 г. и бр. 90 от 2016 г.)
За включване в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет за периода: декември 2018 г.	Дата: ноември 2018 г.
Контакт за въпроси: Ивайло Иванов	Телефон: 02/9173225
<p>1. Дефиниране на проблема:</p> <p><i>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</i></p> <p>Със Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (ЗИДЗП) (обн., ДВ, бр. 80 от 2018 г.) се въвеждат нови положения на законово равнище, които налагат преразглеждане на акта по прилагане на Закона за пътищата - Правилника за прилагане на Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 98 от 2000 г.), с оглед привеждане в съответствие текстовете на подзаконовия нормативен акт с акт от по-висока степен.</p> <p>Със Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (ЗИДЗП) (обн., ДВ, бр. 80 от 2018 г.), се регламентира смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства - на база на изминато разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3.5 тона (тол) и на база време за леки автомобили с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3.5 тона (електронна винетка).</p> <p>Това поражда необходимост от изменение и допълнение на Правилника за прилагане на Закона за пътищата, така че да бъде приведен в съответствие със ЗИДЗП и по-конкретно с регламентацията относно въвеждането на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време за пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3.5 тона и на база на изминато разстояние за пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона и електронната система за събиране на пътни такси на база на изминато разстояние и на база време (по-нататък наричана „Електронна система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата“).</p> <p><i>1.2. Опишете какви са проблемите в приложението на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.)</i></p> <p>Институтът на електронната система за събиране на такси за изминато разстояние е нов за българската правна система. Новост е и прилагането на изцяло нов начин на пътно таксуване на пътните превозни средства, в зависимост от тяхната категория и прилагането на диференциран ред за заплащане на таксите за ползване на пътната мрежа – на база време и на база изминато разстояние. Нормативната уредба, съществуваща преди промените, не урежда правоотношенията, свързани с този начин на пътно таксуване, както и задълженията на различните субекти, свързани с функционирането на системата.</p> <p>С оглед нововъведените положения със ЗИД на Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 80 от 2018 г.), се налага разпоредбите на Правилника за прилагането на Закона за пътищата да бъдат</p>	

приведени в съответствие с него. Изменят се разпоредбите, регулиращи задължението за заплащане на винетна такса и издаването на винетни стикери, тъй като след въвеждането на смесената система за пътно таксуване, винетната такса е един от видовете такси за ползване на платената пътна мрежа, както и поради обстоятелството, че след въвеждане на електронните винетки е налице нов начин за генериране на документ, удостоверяващ надлежното заплащане на дължими винетни такси.

Проблемът не може да бъде разрешен в рамките на съществуващото законодателство. Предвид това, следва да бъде направено изменение и допълнение на Правилника за прилагане на Закона за пътищата, така че да бъдат отразени новите положения в Закона за пътищата.

1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

На предлагания за изменение нормативен акт не са изготвяни последващи оценки на въздействието.

2. Цели:

(Посочете целите, които си поставя нормативната промяна по конкретен и измерим начин и график (ако е приложимо) за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?)

Пряка цел на предложениния проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за прилагане на Закона за пътищата е привеждане в съответствие на подзаконовия нормативен акт с разпоредбите на Закона за пътищата,

Съгласно чл. 7, ал. 1 от Закона за нормативните актове правилникът е нормативен акт, който се издава за прилагане на закон в неговата цялост. В този смисъл, новите положения в Закона за пътищата следва да бъдат отразени в подзаконовия нормативен акт по прилагането на Закона за пътища, с оглед предотвратяване на противоречия между актове от различна степен и пораждане на тълкувания в тази насока.

Целта на предлаганите промени е подзаконовата нормативна уредба да се приведе в съответствие със ЗИД на Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 80 от 2018 г.), отчитайки въвеждането на смесената система за таксуване на различните категории пътни превозни средства; изменението на разпоредбите, регулиращи задължението за заплащане на винетна такса и издаването на винетни стикери; функциите на Агенция „Пътна инфраструктура“ като лице, събиращо пътни такси, включително във връзка с изграждането, оперирането и поддържането на Електронната система за събиране на пътни такси по чл.10, ал. 1 от Закона за пътищата, състояща се от електронна система за издадените електронни винетки и електронна система за събиране на тол такси.

Осигуряването на последователност в законодателството ограничава възможността за противоречиво тълкуване на нормите относно функционирането на смесената система за таксуване на различните категории пътни превозни средства.

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

(Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.)

Преки заинтересовани страни:

1. Ползвателите на платената пътна мрежа;
2. Агенция „Пътна инфраструктура“;
3. Министерство на регионалното развитие и благоустройството.

Косвени заинтересовани страни: Агенция „Митници“; Министерство на вътрешните работи; Доставчиците на услуги за електронно събиране на пътни такси и доставчиците на деклариран данни и други.

4. Варианти на действие:

(Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на

действие от страна на държавата, включително и варианта „без действие“.)

Вариант за действие 1 „Без намеса“.

При този вариант няма да бъде постигнато съответствие между Закона за пътищата и Правилника за прилагане на Закона за пътищата и няма да бъде изпълнено изискването на чл. 15, ал. 1 от Закона за нормативните актове, съгласно който нормативният акт трябва да съответства на Конституцията на Република България и на другите нормативни актове от по-висока степен.

При този вариант няма да бъдат отразени промените в Закона за пътищата и предвиждането пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса по-малка или равна на 3.5 тона да бъдат таксувани в зависимост от срока, за който ползват платената пътна мрежа, като за целта заплащат винетна такса и във връзка с което се издава електронна винетка, и таксуване на база на изминато разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3.5 тона (тол). Няма да се отменят разпоредбите, касаещи издаването на хартиени винетни стикери и това ще предположи тълкувания в тази насока.

При този вариант ще се наблюдава:

- противоречие с нормативен акт от по-висша степен (Закон за пътищата) по отношение на видовете пътни такси за различните категории пътни превозни средства, отмяната на винетните стикери и въвеждането на електронната винетка;
- липса на унифицираност на термините, използвани в законодателството, уреждащо смесената система за таксуване.

Вариант за действие 2 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за прилагане на Закона за пътищата“.

При този вариант ще се наблюдава изпълнение на Закона за нормативните актове и ще се избегне противоречие между подзаконов нормативен акт и акт от по-висока степен.

Това ще улесни правоприлагащите органи, ползвателите на платената пътна мрежа и гражданите и ще предотврати тълкувания в тази насока. Същевременно, в съответствие със Закона за пътищата, ясно ще се дефинира смесената система за таксуване на различните категории пътни превозни средства, която към настоящия момент не е отразена в Правилника по прилагане на Закона за пътищата.

При този вариант ще се наблюдава:

- привеждане в съответствие на нормативната уредба на видовете пътни такси за различните категории пътни превозни средства и на отмяната на винетните стикери след въвеждането на електронната винетка на подзаконово равнище;
- съответствие на термините, използвани в законодателството, уреждащо смесената система за таксуване.

5. Негативни въздействия:

(Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни, и кои да са значителни.)

Вариант за действие 1 „Без намеса“.

Негативните въздействия за заинтересованите страни са следните:

Икономически негативни въздействия:

Липсата на съответствие между нормативните предвиждания касаещи уредбата на смесената система за събиране на пътни такси би довела до неефективно функциониране на същата.

Това ще затрудни правоприлагащите органи, ползвателите на платената пътна мрежа и гражданите и създаде предпоставки за тълкувания в тази насока.

Няма да се дефинира смесената система за таксуване на различните категории пътни превозни

средства, която към настоящия момент не е отразена в Правилника по прилагане на Закона за пътищата, а именно предложението за изменение на чл. 18 от Правилника, предвиждащо собственикът или ползвателят на пътно превозно средство по чл. 10а, ал. 7 от Закона за пътищата заплаща такса за ползване на платената пътна мрежа по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата - винетна такса, а собственикът или ползвателят на превозно средство по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата заплаща такса за изминато разстояние по чл.10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата - тол такса.

Това ще доведе до икономически и социални негативни въздействия, с оглед липсата на яснота по отношение на заплащането на такси за собствениците на различните категории пътни превозна средства.

Вариант за действие 2 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за прилагане на Закона за пътищата“

Икономически негативни въздействия:

Приемането на проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение в Правилника за прилагане на Закона за пътищата няма да доведе до икономически, социални, екологични и други негативни въздействия.

6. Положителни въздействия:

(Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.)

Вариант за действие 1 „Без намеса“:

При неприемането на проекта на постановление на Министерски съвет положителни въздействия върху преките и косвените заинтересовани страни не се очакват.

Вариант за действие 2 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за прилагане на Закона за пътищата“.

Осигуряването на съответствие в правната уредба на смесената система за събиране на пътни такси би повишило ефективността на същата, което, от своя страна, би довело до повишаване на приходи в държавния бюджет от събирани пътни такси на база време и на база изминато разстояние.

Същевременно, това ще доведе до икономически и социални положителни въздействия, с оглед постигане на яснота по отношение на заплащането на такси за собствениците на различните категории пътни превозна средства.

7. Потенциални рискове:

(Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.)

Не са идентифицирани конкретни рискове при реализирането на Вариант 2 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за прилагане на Закона за пътищата“, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

Ще се повиши

Ще се намали

Няма ефект

8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?

Не

9. Създават ли се нови регистри?

Ако отговорът е „да“. Посочете колко и кои са те.

Не се създават нови регистри.

10. Как въздейства акта върху микро, малки и средни предприятия (МСП):

Актът засяга пряко МСП

Актът не засяга МСП

Няма ефект

11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието:

Да

Не

12. Обществени консултации:

(Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна ОВ или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове; посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.)

Проектът на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за прилагане на Закона за пътищата ще бъде публикуван за обществена консултация на Портала за обществени консултации и на интернет страницата на МРРБ, като на основание чл. 26, ал. 4, изр. първо от Закона за нормативните актове, срокът за получаване на предложения и становища е 30 дни. (<http://www.strategy.bg/PublicConsultations>, <http://www.mrrb.government.bg/>) След приключване на обществените консултации и преди приемането на проекта на постановление на Министерския съвет, на интернет страницата на МРРБ и на Портала за обществени консултации ще се публикува справка за постъпилите предложения и обосновка за неприетите предложения.

13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на ЕС.

Да

Не

(Моля, посочете изискванията на правото на ЕС, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво ЕС и я приложете (или връзка към източник).)

14. Име, длъжност, дата и подпис на директор на дирекцията, отговорна за изработването на проекта на нормативен акт:

Име и длъжност: **Ивайло Иванов – директор на дирекция „Обществени поръчки и правно обслужване“**

Дата: **14.11.2018 г.**

Подпис:

