

Частична предварителна оценка на въздействието

Институция: Министерство на регионалното развитие и благоустройството	Нормативен акт: Проект на Постановление на Министерския съвет за допълнение 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.; бр. 49 от 2022 г., попр. бр. 51 от 2022 г., изм. бр. 104 от 2022 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: Георги Темелков - директор на Национално тол управление към Агенция „Пътна инфраструктура“	Телефон и ел. поща: g.temelkov@api.bg; телефон: +359885304528;
1. Проблеми за решаване: Проблем 1 „Предложения за промяна на размера на таксата за всички ППС с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, чрез въвеждане на отстъпки на база изминати километри, с ретроактивно действие считано от 01.07.2023 г., във връзка с проведени работни срещи между МРРБ, МТС и представители от браншови организации на превозвачите“ <i>1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.</i> <p>От 1 юли 2023 г., в Република България влезе в сила нов размер на пътните такси за товарни превози с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, въз основа на изменение в Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приети с Постановление № 495 на МС от 29.12.2022 г.</p> <p>Създалото се напрежение сред превозвачите, породено от сравнително високите нива на инфлацията, както и нестихващата война в Република Украйна, провокира да се въведат отстъпки от тол таксите за изминати километри за ППС на месечна база – 30% намаление в диапазон от 4000 до 5999 км и 50% намаление над 6000 км, в рамките на републиканската пътна мрежа (в частта, в която се дължат такси за изминато разстояние).</p> <p>Направеното предложение не отменя целите на НТУ за повишаване на тол ставките до крайните планирани нива, приети с ПМС № 495 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. Очакванията от прилагането на проекта на акт са за консолидация на товарите, с което се стимулира ефективно използване на наличния автопарк и намаляване на вредните емисии.</p>	

Предложеният проект на акт не води до въздействие върху държавния бюджет.

Предлаганите промени не влияят върху целевите стойности на показателите за изпълнение, в т.ч. на ключовите индикатори.

Въздействието на планирани промени в тарифирането на приходите за период 2023 - 2026 г., при приемане на предлаганите промени в Тарифата, е в посока намаление на приходите от тол такси. Ефектът върху приходите от тол такси за периода 2023 г. -2026 г. от прилагането на проекта на акт, е съгласно направените изчисления по Таблици № 1,2 и 3.

Таблица № 1 – данните са по извадка от електронната система на НТУ

Диапазон (км)	% ППС пътуващи в диапазона	% от общия дял на приходите	% от таксата след отстъпка
0-3999	95,72%	75,79%	100,00%
4000-5999	2,80%	13,01%	70,00%
над 6000	1,48%	11,20%	50,00%
общо	100%	100%	x

Таблица № 2 - Приходи от такси по Тарифата за 2023 г.

Държавни такси	Закон 2023 г.	Очаквани приходи по Тарифата при въвеждане на отстъпка за изминати км от 01.07- 31.12.2023 г.				Разлика
		Общо	събрани по КО към 31.07	събрани по КО през м.07.2023	01.08-31.12.2023	
1	2	3	3.1.	3.2.	3.3.	4=3-2
Други такси по Тарифата, събрани от АПИ	70 920 000	113 817 700	58 482 861	7 910 780	47 424 059	42 897 700
Електронни винетки	298 000 000	298 000 000	145 115 869	32 345 058	120 539 073	0
Тол такси	489 400 000	447 601 200	182 706 537	48 785 159	216 109 504	-41 798 800
ОБЩО	858 320 000	859 418 900	386 305 267	89 040 997	384 072 636	1 098 900

Разчетите в к.3.3 на Таблица № 2 са направени на база реализирани приходи от държавни такси от АПИ към 31.07.2023 г..

Изчисления към Таблица № 2 – на база ефект от отстъпки от тол таксата за м. 07.2023 г.

Приходи м. 07	% от общия дял на приходите	% от таксата след отстъпка	Редуцирани приходи за м. 07	Редуцирани приходи 01.08-31.12.2023
1	2	3	4=к1*к2*к3	5=к4*5
48 785 159	75,79%	100,00%	36 974 272	220 745 527
	13,01%	70,00%	4 442 864	

	11,20%	50,00%	2 731 969	
Приходи, подлежащи на връщане към превозвачите, събрани през м. 07			4 636 054	-4 636 054
Редуцирани приходи след отстъпката			44 149 105	216 109 473

Разпределението на приходите от държавни такси съгласно представената в Министерство на финансите бюджетна прогноза на МРРБ за периода 2024-2026 г. е посочено в Таблица №3.

Таблица № 3 - Приходи от такси по Тарифата за 2024 г.

Държавни такси	Прогноза за 2024 г.	Очаквани приходи за 2024 г.	Разлика
1	2	3	4=3-2
Други такси по Тарифата, събирани от АПИ	70 920 000	113 920 000	43 000 000
Електронни винетки:	298 000 000	298 000 000	0
Тол такси:	555 600 000	512 600 000	-43 000 000
Държавни такси	924 520 000	924 520 000	0

Видно от направените разчети в Таблица № 2 и Таблица № 3, посоченото намаление на приходите от тол такси се компенсира от очакваното увеличение на приходите от други такси по Тарифата, които се събират от АПИ.

Освен от тол такси и ел.винетки, АПИ администрира приходи и от други държавни такси, съгласно Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, които са за:

- за превишаване на допустимите норми за размери, маси и натоварване на ос при ползване на РПМ от извънгабаритни и/или тежки ППС. Таксата се заплаща в ЦА на АПИ, в ОПУ и на ГКПП;

- за специално ползване на пътя чрез експлоатация на търговски крайпътен обект и пътни връзки към него в обхвата на пътя и обслужващите зони;

- за експлоатация на рекламно съоръжение в обхвата на пътя и обслужващите зони;

- за измерване на осови натоварвания и общо тегло на товарни автомобили в случаите, в които е установено превишаване на допустимите норми. Таксата се събира на ГКПП от Агенция „Митници“;

- за преминаване на пътни превозни средства по моста на р. Дунав в посока Русе – Гюргево. Таксата се събира на ГКПП от Агенция „Митници“.

През 2023 г., въведената отстъпка за изминати километри ще доведе до намаляване на приходите от тол такси с 41,8 млн. лв., което ще се компенсира от увеличението на приходите от други такси по Тарифата, събирани от АПИ. В резултат на извършен анализ на изпълнението на другите приходи от държавни такси за 2023 г. е установено, че същите ще бъдат преизпълнени в

размер на около 42,9 млн. лв., поради което очакваното изпълнение на приходите от държавни такси на общо ниво ще се запази. При планирани 70,92 млн. лв., към 31.07.23 г. са събрани 66,4 млн. лв., като се очаква за периода от 01.08-31.12.2023 г. да се съберат още 47,4 млн.лв.

През 2024 и следващите години, въведената отстъпка за изминати километри ще доведе до намаляване на приходите от тол такси с 43,0 млн. лв., което ще се компенсира от увеличението на приходите от други такси по Тарифата, събрани от АПИ

Посочените разчети ще намерят отражение при разработване на проектобюджета на МРРБ за 2024 г. и актуализираната бюджетна прогноза за 2025 г. и 2026 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 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 в Тарифата не са съобразени с влошената икономическа и социална обстановка в страната. За постигането на заложените цели се предприемат действия по 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 промяна на размера на таксата за всички ППС с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, посредством въвеждане на отстъпки на база изминати километри, с ретроактивно действие считано от 01.07.2023 г.“

С проекта на постановление на Министерския съвет се цели влизането в сила на изменение на Тарифата за таксите, чрез въвеждане на отстъпки на база изминати километри, на

ППС на месечна база, с ретроактивно действие от 01.07.2023 г. за всички ППС с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона,

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, сравнително високите нива на инфлация и 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 „Бездействие“:

Описание:

При този вариант се очаква размерите 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 да останат същите. Това ще увеличи масовото недоволство от страна на превозвачите в Република България и ще увеличи риска от утежняване на икономическата обстановка поради наличните към настоящия момент икономически обстоятелства, както и ще доведе до начисляване на увеличените разходи за транспортиране в цените на стоките и услугите при крайния потребител.

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 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 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 проекта на постановление на Министерския съвет се цели влизането в сила на намаление на размерите на тол таксата по чл. 10б, ал. 3 от ЗП на база изминати километри за ППС на месечна база, с ретроактивно действие считано от 01.07.2023 г. В случай че не бъде одобрено влизането в сила на намаленията, това ще увеличи масовото недоволство от страна на превозвачите в Република България.

Направеното предложение не отменя целите на НТУ за повишаване на тол ставките до крайните планирани нива, приети с ПМС № 495 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:

Промяната на размера на таксата за всички ППС с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, чрез въвеждане на отстъпки на база изминати километри, с ретроактивно действие считано от 01.07.2023 г., 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 предложената промяна на размера на таксата за всички ППС с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, чрез въвеждане на отстъпки на база изминати километри, с ретроактивно действие считано от 01.07.2023 г., 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 очакваните приходи от пътни такси за 2023 г. – около 17 901 616,90 лева.

Пропуснати ползи за очакваните приходи от пътни такси за 2024 г. – около 53 824 762,41 лева
(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 информиране, 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 остановление на Министерския съвет“
		Ефекти вносност	Цел 1: „Промяна на размера на таксата за всички ППС с обща

	технически допустима максимална маса над 3,5 тона, чрез въвеждане на отстъпки на база изминати километри, с ретроактивно действие от 01.07.2023 г.“		
Ефикасност	Цел 1: „Промяна на размера на таксата за всички ППС с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, чрез въвеждане на отстъпки на база изминати километри, с ретроактивно действие от 01.07.2023 г.“	Ниска	Висока
Съгласуваност	Цел 1: „Промяна на размера на таксата за всички ППС с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, чрез въвеждане на отстъпки на база изминати километри, с ретроактивно действие от 01.07.2023 г.“	Ниска	Висока

1.1. Сравнете вариантите чрез сравняване на ключовите им положителни и отрицателни въздействия.

1.2. Посочете степеня, в която вариантите ще изпълнят определените цели, съгласно основните критерии за сравняване на вариантите:

ефективност, чрез която се измерва степеня, до която вариантите постигат целите на предложението;

ефикасност, която отразява степеня, до която целите могат да бъдат постигнати при определено ниво на ресурсите или при най-малко разходи;

съгласуваност, която показва степеня, 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 съотнесен 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 съотнесен 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 съотнесен 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 30-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 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:

.....
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:2023 г.

Подпис:

25.8.2023 г.

X 

Георги Темелков
Директор НТУ
Signed by: GEORGI ATANASOV TEMELKOV