

Институция: Министерство на регионалното развитие и благоустройството	Нормативен акт: Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата 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 27.12.2019 г.)
За включване в оперативната програма на Министерския съвет за периода: м. февруари 2020 г.	Дата: м. януари 2020 г.
Контакт за въпроси: Милена Атанасова	Телефон: 0876/ 53 95 15
<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>Размерът на таксите за ползване на пътната инфраструктура за изминато разстояние за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3 Закона за пътищата (ЗП) е определен на база обхвата на платената пътна мрежа от 6050 км., като не е предвидено поетапно въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената републиканска пътна мрежа и определяне на по-ниски стойности на таксите, заплащани от пътни превозни средства над 3,5 т., използващи алтернативни горива. Към настоящия момент, независимо, че в Тарифата са регламентирани размерите на таксите за изминато разстояние - тол такса, то същите не се прилагат, доколкото електронната система за събиране на пътни такси не е в реална експлоатация в частта тол. Предвид поетапното въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената републиканска пътна мрежа, определянето на предложените нови стойности ще бъде съобразено с тези обстоятелства.</p> <p>При заплащане на такса за определяне на специален маршрут за движение на тежки или извънгабаритни пътни превозни средства и за издаване на справка за размера на дължимата пътна такса за движение по него за пътни превозни средства с чуждестранна регистрация, в чл. 10 от Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа (Тарифата) липсва изрична разпоредба, която да посочва, че определената в евро такса, може да бъде заплатена и в лева. Всички такси, свързани с движението на тежки и/или извънгабаритни пътни превозни средства (ППС) с чуждестранна регистрация могат да бъдат заплащани и в изрично посочената им левова равностойност и следва точната им стойност в лева да бъде определена.</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>	

Прецизиране на текста относно заплащане на такса за определяне на специален маршрут за движение на тежки или извънгабаритни пътни превозни средства и за издаване на справка за размера на дължимата пътна такса за движение по него за пътни превозни средства с чуждестранна регистрация.

Проблемът не може да бъде разрешен в рамките на съществуващата нормативна уредба, тъй като не е предвидена левова равностойност на таксата за определяне на специален маршрут за движение на тежки или извънгабаритни пътни превозни средства и за издаване на справка за размера на дължимата пътна такса за движение по него за пътни превозни средства с чуждестранна регистрация.

Към настоящия момент, независимо, че чрез Тарифата са регламентирани размерите на таксите за изминато разстояние, то същите не се прилагат, доколкото електронната система за събиране на пътни такси не е в реална експлоатация в частта тол. В този смисъл, няма пряко приложение на текстовете от действащото законодателство, чиято промяна се предлага. Предвид поэтапното въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената републиканска пътна мрежа, определянето на предложените нови стойности ще бъде съобразено с това обстоятелство, както и ще бъде определена по-ниска стойност за ППС, използващи като единствен източник алтернативно гориво.

В Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, при определяне на досегашния размер на таксата на база изминато разстояние – тол такса, е спазен принципът на синтетичния метод, който оценява стойността на инфраструктурните елементи на таксуваната мрежа, чрез прилагане на разходи за подмяна на активи със сходни спецификации. Това изисква определяне на групи пътни активи, които са хомогенни, както и определяне на единични разходи за подмяна на активи. Консултантът Световна банка е предложил няколко сценария, които са прецизирани:

Сценарий 3АА-v2.0:

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

Промени в сравнение с v1.61

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

Новите сценарии са наименувани:

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

Сценарий 3АА-v2.0_100%

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

Сценарий 3АА-v2.0_85%

- Тарифата за автобуси е стабилна между 0.036 и 0.044 лева.

- Тарифите за товарни автомобили над 3,5-12т. е 100% от стойността на тавана.
- Тарифите за товарни автомобили над 12т е намалена до 85% от общата стойност на тавана.

Сценарий 3АА-в2.0_70%

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

Сценарий 3АА-в2.1_85%

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

Сценарий 3АА-в2.1_70%

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

Определянето на досегашния размер на таксите на база изминато разстояние (тол такси) е направен въз основа на съпоставка на гореописаните сценария, предложени от консултанта Световна банка и при предлаган обхват на платената пътна мрежа от 6050 км.

Проблемът не може да бъде разрешен в рамките на съществуващата нормативна уредба, тъй като размерът на тол таксите, определен в Тарифата не е съобразен с поэтапното въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената републиканска пътна мрежа и не е предвидена по-ниска стойност на таксите за ППС, използващи алтернативни горива. По този начин ползвателите на републиканската пътна мрежа ще заплащат такси, при определяне размера на които тези обстоятелства не са отчетени.

1.3. 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 въздействие.

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?)

С проекта на постановление на Министерския съвет се цели прецизиране на разпоредбата на чл. 10 от Тарифата и актуализиране на размера на таксата за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3 от ЗП във връзка с поэтапното въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената пътна мрежа и определяне на по-ниски стойности на таксите за ППС, използващи алтернативни горива, с цел стимулиране използването на чиста енергия за транспорта.

С измененията и допълненията в Закона за пътищата (ЗП) (Обн., ДВ, бр. 60 от

2019г.), е въведено изискването таксуването на пътните превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона с таксата по чл. 10, ал. 1, т. 2 от ЗП – тол такса, да се прилага от деня, следващ деня на обнародването в „Държавен вестник“ на решение на Министерския съвет, по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството, но не по-късно от 1 март 2020 г.

Към настоящия момент, независимо, че в Тарифата са регламентирани размерите на таксите за изминато разстояние - тол такса, то същите не се прилагат, доколкото електронната система за събиране на пътни такси не е в реална експлоатация в частта тол.

Целта на предлаганата промяна е предвид поетапното въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената републиканска пътна мрежа, определянето на предложените нови стойности да бъде съобразено с това обстоятелство. С предлаганата промяна предложените нови стойности ще са съобразени с поетапното въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената републиканска пътна мрежа.

При заплащане на такса за определяне на специален маршрут за движение на тежки или извънгабаритни пътни превозни средства и за издаване на справка за размера на дължимата пътна такса за движение по него за пътни превозни средства с чуждестранна регистрация, в чл. 10 от Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа (Тарифата) не е включена разпоредба, която да посочва, че определената в евро такса, може да бъде заплатена и в лева.

Целта на предлаганата промяна предвижда в разпоредбата на чл. 10 от Тарифата да се добави препращане към чл. 16, ал. 1 и 2 от Тарифата, с която ще се преодолее възникналият проблем.

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.)

1. Министерството на регионалното развитие и благоустройството;

2. Агенция „Пътна инфраструктура“;

3. Заинтересованите лица, които ползват платената пътна мрежа с ППС по чл. 10б, ал. 3 от ЗП;

4. Гражданите;

5. Бизнесът.

5.1. Физически лица, осъществяващи превоз на хора и стоки по платената пътна мрежа с ППС от категорията по чл. 10б, ал. 3 Закона за пътищата;

5.2. Юридически лица, осъществяващи превоз на хора и стоки по платената пътна мрежа

с ППС от категорията по чл. 10б, ал. 3 Закона за пътищата.

Приблизителният брой на заинтересованите лица не може да бъде определен, тъй като това е свързано, както с вътрешния, така и с международния трафик, които са динамични. Заинтересовани са всички ползватели на платената пътна мрежа с ППС от категорията по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата.

4. Варианти на действие:

(Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително и варианта „без действие“.)

Вариант на действие 0 "Без промяна":

При този вариант се очаква липса на прецизиране на разпоредбата на чл. 10 от Тарифата и актуализация на определения размер на таксата за изминато разстояние по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закон за пътищата - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3 от ЗП с поэтапното въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената пътна мрежа.

Вариант на действие 1 "Приемане на проекта на постановление":

- Прецизиране на разпоредбата на чл. 10 от Тарифата;
- Актуализиране на размера на таксата за изминато разстояние по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закон за пътищата - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3 от ЗП с поэтапното въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената пътна мрежа и определянето на по-ниска стойност за ППС, използващи алтернативни горива.

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 на действие 0 „Без намеса“.

- **За МРРБ и АПИ:**

Стойностите на таксите за изминато разстояние няма да са съобразени с поэтапното

въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената пътна мрежа и съобразени с вида на използваното гориво.

- За гражданите и бизнеса:

Стойностите на таксите за изминато разстояние няма да са съобразени с поетапното въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената пътна мрежа и с вида на използваното гориво.

- Липса на прецизиране на разпоредбата на чл. 10 и актуализация на размера на таксата за изминато разстояние по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закон за пътищата - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3 от ЗП, определен въз основа на предложен обхват на платената пътна мрежа от 6050 км. с поетапното въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената пътна мрежа и не отчита промените в обхвата, водещи до промяна в основни параметри при формирането на таксите за изминато разстояние : средно превозно разстояние по платена пътна мрежа за всяка отделна категория ППС над 3,5 тона. Също така няма да е съобразен и видът на използваното гориво.

Екологични негативни въздействия: не може да има.

Вариант на действие 1 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.

- Не се очакват негативни въздействия.

Приемането на проекта на постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа няма да доведе до икономически, социални, екологични и други негативни въздействия.

Екологични негативни въздействия: не се очакват.

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 на действие 0 „Без намеса“.

При този вариант не са идентифицирани положителни въздействия.

Няма да бъде прецизиран текстът на чл. 10 и чл. 27 от Тарифата и потребителите, които са собственици или ползватели на пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, ще заплащат такса в размер, който не е съобразен с поетапното въвеждане на тол сегментите в обхвата на платената пътна мрежа.

Вариант на действие 1 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.

С приемането на проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, ще бъде прецизиран текстът на чл. 10 и ще бъдат актуализирани размерите на таксата на база изминато разстояние (тол такса).

Актуализирането на размерът на таксата за всички пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона - такса за изминато разстояние (тол такса), ще окаже икономическо и социално въздействие върху групата заинтересовани страни, които са водачите на пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона. Също така ще бъде оказано общо – икономическо въздействие, върху сектор „Транспорт“ и върху различни участници от веригата на добавената стойност. Актуализирането на такса за изминато разстояние (тол такса), ще доведе до съвкупни ползи за обществото, но методически няма възможност да се идентифицира разпределението на тези ползи по сектори и/или икономически агенти (крайни потребители, граждани, превозвачи и др.).

- За МРРБ и АПИ:

Стойностите на таксите за изминато разстояние ще бъдат съобразени с поетапното въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената пътна мрежа и съобразени с вида на използваното гориво.

- За гражданите и бизнеса:

Стойностите на таксите за изминато разстояние ще бъдат съобразени с поетапното въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената пътна мрежа и съобразени с вида на използваното гориво.

7. Потенциални рискове:

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

Не са идентифицирани потенциални рискове при реализиране на Вариант на действие 1: „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

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

- Ще се повиши
- Ще се намали
- Няма ефект

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

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

Не се създават нови регулаторни режими.

9. Създават ли се нови регистри?

Не

10. Как въздейства актът върху микро- малките и средните предприятия (МСП)

- Актът засяга пряко МСП
- Актът не засяга МСП
- Няма ефект

Актът ще има благоприятно въздействие върху микро- малки и средни предприятия, чиито пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата преминават по платената пътна мрежа, тъй като размерът на таксите на база изминато разстояние ще е съобразен с въвеждане на тол сегменти в обхвата на платената републиканска пътна мрежа и с вида на използваното гориво.

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 оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултациялни процедури.

Проектът на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа ще бъде публикуван за обществена консултация на Портала за обществени консултации (<http://www.strategy.bg/PublicConsultations>) и на интернет страницата на Министерство на регионалното развитие и благоустройството (<https://www.mrrb.bg/>) Министерството на финансите (<http://www.minfin.bg>) и Агенция „Пътна инфраструктура“ (<http://www.api.bg>), като на основание чл. 26, ал. 4, изр. първо от Закона за нормативните актове, срокът за получаване на предложения и становища е 30 дни.

След приключване на обществените консултации и преди приемането на проекта на акт на Министерския съвет, на интернет страницата на МРРБ, МФ 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 Европейския съюз?

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

Да

Не

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:

Име и длъжност: Николай Найденов – директор на Национално тол управление

Дата: м. януари 2020 г.

Подпис: