

**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 на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние, приета с Постановление № 285 на Министерския съвет от 2018 г. (обн., ДВ, бр. 104 от 2018 г.) |
| За включване в законодателна/ оперативна програма на Министерския съвет за периода: Септември 2019 г. | Дата: Август 2019 г. |
| Контакт за въпроси: Радослав Миленов | Телефон: 0889521245 |
| <p>1. Дефиниране на проблема: Констатираните проблеми в рамките на действащата правна уредба са: несъответствие между правната уредба на таксите за изминато разстояние (тол такси) и функциите на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) и на доставчиците на декларирани данни в рамките на Електронната система за събиране на тол такси на законово и подзаконово равнище; необходимост от прецизиране на термините, използвани в Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние.</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 (обн., ДВ, бр. 60 от 2019 г.) са регламентирани промени във функциите на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) и на доставчиците на декларирани данни в рамките на Електронната система за събиране на тол такси.</p> <p>С оглед тези промени в Закона за пътищата, се налага да бъде извършено изменение и на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние, приета с Постановление № 285 на Министерския съвет от 2018 г. (обн., ДВ, бр. 104 от 2018 г), за да се постигне непротиворечивост в правната уредба и да се регулират обществените отношения по начин, който съответства на законовите предвиждания. Във връзка със законовите промени се налага изменение и на текстове от наредбата, като се предвиди, че доставчиците на декларирани данни следва да предоставят получаваните от тях данни за географското позициониране на своите клиенти на доставчици на услуга за електронно събиране на такси за изминато разстояние – национални доставчици и ЕУЕСТ доставчици (а не директно на Агенция „Пътна инфраструктура“), които да ги обработват и допълват до получаването на декларирани тол данни, използвайки техническите си системи, които позволяват това.</p> <p>По същите причини се предлага и отпадането на задължението на Агенция „Пътна инфраструктура“ да организира разпространението на бордови устройства, регистрацията на ползватели на платената пътна мрежа, директното им отчитане и усвояване на суми от поддържан от тях баланс, като тези дейности ще бъдат изцяло прехвърлени върху търговците, които в различните си качества осъществяват дейности по предоставяне на услуги по електронно събиране на пътни такси.</p> <p>Във връзка с горното, услугите, предоставяни в разкриваните от АПИ пунктове за продажба по чл. 7, ал. 5 от наредбата са ограничени до заплащането на винетна такса и закупуването на маршрутна карта, като тол такса ще може да бъде заплащана в пунктовете за продажба,</p> | |

разкривани от търговци по чл. 7, ал. 6 и 7 от наредбата.

Отчитайки обстоятелството, че данните, необходими за начисляване на дължимата тол такса, ще бъдат предоставяни на АПИ от доставчик на услуга за електронно събиране на такси за изминато разстояние, а не директно от доставчик на декларираните данни, отпада необходимостта от сключване на договори при общи условия между АПИ и последната категория търговци, като се предлагат съответни изменения в наредбата в тази връзка. Същевременно се запазват функциите на АПИ във връзка с осъществяване на контрол и надзор върху дейността им, като се предвижда доставчиците, които отговарят на нормативно установените изисквания, да бъдат вписвани в публичен списък на тези доставчици.

Тези промени в договорните отношения предпоставят и отпадането на изискването доставчиците на декларираните данни да сключват застраховка „Професионална отговорност“, за да упражняват дейност като такива.

Освен промените, свързани с функциите на доставчиците на декларираните данни в рамките на електронната система за тол такси и в съответствие с приетите изменения в Закона за пътищата, се налага поясняване на техническия начин, по който електронната система за тол такси ще изчислява изминатото разстояние - въз основа на сбора на отделните тол сегменти, в които съответното пътно превозно средство е навлязло, а дължимите такси се определят въз основа на сбора на изчислените за съответните тол сегменти такси.

С оглед на горното отпада предвиждането, действително изминатото разстояние между две точки от обхвата на платената пътна мрежа да бъде изчислявано с точност до 100 метра.

Предвижда се изменение и в чл. 11, ал. 2 от наредбата, за да се постигне съответствие със Закона за пътищата и да се уточни по какъв начин ще се определя най-дългата отсечка между две точки от платената пътна мрежа, и съответно – размерът на максималната такса, която пътни превозни средства ще заплащат за осъщественото ползване на платената пътна мрежа, в случаите при които не са установили действително изминато разстояние съгласно възложеното им със закон задължение.

Предвижда се изменение в разпоредбата на чл. 13, ал. 8 от наредбата, в частта относно срока за деклариране на реално изминатото разстояние и маршрут от страна на ползвателя на платената пътна мрежа, чрез доставчика на услуга по електронно събиране на такса за изминато разстояние, с когото има сключен договор, в случаите при които бордово устройство преустанови подаването на данни и бъде включено в списъка на невалидните бордови устройства.

Предлага се прецизиране на текста на чл. 16, ал. 1 като се предвижда възможност маршрутна карта да бъде закупена от всички пътни превозни средства от категорията по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата.

С оглед отлагане на таксуването с таксата по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата – тол такса с разпоредбата на § 7, т. 1 от Преходните и заключителните разпоредби на Закона за изменение и допълнение за Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 60 от 2019 г.), с която се създава § 19а в Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение за Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 80 от 2018 г.), в проекта на акт се предвижда съответно отлагане на приложението на разпоредбите, свързани със събирането на тол такси, като се предлага същите да се прилагат от деня, следващ деня на обнародването в „Държавен вестник“ на решението на Министерски съвет, съответно – от 1 март 2020 г.

Във връзка с отлагане на таксуването по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата, в проекта на акт се предвижда началната дата на валидност на електронните винетки за пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3.5 тона, да не може да бъде по-късна от 7 календарни дни от датата на нейното заплащане.

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.)

Предложените промени са наложени от въведени в Закона за пътищата изменения, които

засягат и подзаконовата нормативна уредба, а именно Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние.

Промените в Закона за пътищата касаят на първо място дейността на доставчиците на деклариранни данни и ролята, която същите се предвижда да изпълняват при въвеждане на електронното таксуване на база изминато разстояние в Република България. Промените, свързани с тези доставчици, налагат изменението и на подзаконовата нормативна уредба, уреждаща тази материя.

На следващо място, промените в Закона за пътищата, рефлектират и върху правомощията на Агенция „Пътна инфраструктура“, и доколкото същите са уредени и в наредбата, се налага приемането на съответно изменение в същата, което да съответства с предвижданията на законодателно ниво.

Отново поради същата причина, се налага да се изменят и текстовете в наредбата, уреждащи начинът за определяне на действително изминатото разстояние и изчисляване на дължимите тол такси, поради приети съответни изменения и в Закона за пътищата.

В тази връзка, не е възможно да се избегне необходимостта от уеднаквяване на нормативната уредба и съобразяването на подзаконовата уредба с предвижданията на законодателно ниво, без да се приеме изменение в наредбата, като не са приложими други механизми от организационно или техническо естество. Посочените проблеми не могат да бъдат решени в рамките на съществуващата нормативна уредба чрез промяна на организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

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

Не е извършвана последваща оценка на въздействието.

Предложените изменения касаят Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние, която е приета с Постановление № 285 на Министерския съвет от 2018 г. (обн., ДВ, бр. 104 от 2018 г.). Съгласно чл. 34, т. 1 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, приета с Постановление № 301 на Министерския съвет от 2016 г. (обн., ДВ, бр. 91 от 2016 г.) органът, в чиято компетентност е изпълнението на новия подзаконов нормативния акт извършва последваща оценка на въздействието му в срок до 5 години от влизането в сила на акта.

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?)

Целта на предлаганите промени е подзаконовата нормативна уредба да се приведе в съответствие със Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 60 от 2019 г.). Осигуряването на последователност в законодателството ще спомогне за ясното разграничаване между правата и задълженията на участниците в смесената система за таксуване, за внасяне на яснота в правната уредба, касаеща таксуването с таксата по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата и за постигане на непротиворечиво уреждане на компетентността и задълженията на Агенция „Пътна инфраструктура“ във връзка с качеството ѝ на лице, събиращо пътни такси. Това, от своя страна, ще осигури по-голяма ефективност при събиране на всички видове пътни такси.

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.)

Пряко заинтересовани страни:

1. Ползвателите на платената пътна мрежа;

2. Агенция „Пътна инфраструктура“;
3. Доставчици на деклариранни данни;
4. Доставчици на услуга за електронно събиране на пътни такси – 4 юридически лица, вписани в Националния електронен регистър на националните доставчици на услуги за електронно събиране на такса за изминато разстояние.

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 0 „Без намеса“.

При този вариант няма да бъде постигнато съответствие между предвижданията 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 ще се наблюдава:

- противоречие с нормативен акт от по-висока степен (Закон за пътищата) по отношение на предвижданията, свързани с електронното таксуване на база изминато разстояние и осъществяването на дейностите на различните участници в рамките на тази електронна система;
- липса на еднотипност на термините, използвани в законодателството, уреждащо смесената система за таксуване.

Вариант за действие 1 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние“.

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

Предлаганите промени засягат разпоредбите относно отношенията между доставчиците на деклариранни данни, Агенция „Пътна инфраструктура“ и доставчиците на услуга за електронно събиране на такси за изминато разстояние, като в съответствие с промените в Закона за пътищата се предвижда доставчиците на деклариранни данни да предоставят получаваните от тях данни за географското позициониране на своите клиенти на доставчици на услуга за електронно събиране на такси за изминато разстояние – национални доставчици и ЕУЕСТ доставчици (а не директно на Агенция „Пътна инфраструктура“), които да ги обработват и допълват до получаването на деклариранни тол данни, използвайки техническите си системи, които позволяват това. В тази връзка отпадат предвижданията относно сключването на договори при общи условия между АПИ и доставчиците на деклариранни данни, както и сключването на застраховка „Професионална отговорност“ от доставчиците на деклариранни данни, за да упражняват дейност като такива.

Отпада задължението на Агенция „Пътна инфраструктура“ да организира разпространението на бордови устройства, регистрацията на ползватели на платената пътна мрежа, директното им отчитане и усвояване на суми от поддържан от тях баланс, като тези дейности ще бъдат изцяло прехвърлени върху търговците, които в различните си качества осъществяват дейности по предоставяне на услуги по електронно събиране на пътни такси.

Във връзка с горното, услугите, предоставяни в разкриваните от АПИ пунктове за продажба по чл. 7, ал. 5 от наредбата са ограничени до заплащането на винетна такса и закупуването на маршрутна карта, като тол такса ще може да бъде заплащана в пунктовете за продажба, разкривани от търговци по чл. 7, ал. 6 и 7 от наредбата.

Освен промените, свързани с функциите на доставчиците на деклариранни данни в рамките на електронната система за тол такси и в съответствие с приетите изменения в Закона за

пътищата, се пояснява техническия начин, по който електронната система за тол такси ще изчислява изминатото разстояние.

Предвижда се изменение в разпоредбата на чл. 13, ал. 8 от наредбата, в частта относно срока за деклариране на реално изминатото разстояние и маршрут от страна на ползвателя на платената пътна мрежа, чрез доставчика на услуга по електронно събиране на такса за изминатото разстояние, с когото има сключен договор, в случаите при които бордово устройство преустанови подаването на данни и бъде включено в списъка на невалидните бордови устройства.

Предлага се прецизиране на текста на чл. 16, ал. 1 като се предвижда възможност маршрутна карта да бъде закупена от всички пътни превозни средства от категорията по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата.

С оглед отлагане на таксуването с таксата по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата – тол такса с разпоредбата на § 7, т. 1 от Преходните и заключителните разпоредби на Закона за изменение и допълнение за Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 60 от 2019 г.), с която се създава § 19а в Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение за Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 80 от 2018г.), в проекта на акт се предвижда съответно отлагане на приложението на разпоредбите, свързани със събирането на тол такси, като се предлага същите да се прилагат от деня, следващ деня на обнародването в „Държавен вестник“ на решението на Министерски съвет, съответно – от 1 март 2020 г.

Във връзка с отлагане на таксуването по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата, в проекта на акт се предвижда началната дата на валидност на електронните винетки за пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3.5 тона, да не може да бъде по-късна от 7 календарни дни от датата на нейното заплащане.

Този вариант на действие е единствено приложимият за решаване на констатираните в т. 1 проблеми.

Със заинтересованите страни са проведени консултации във връзка с готовността им да се реализират промените, свързани с приемане на проекта на акт.

Направените предложения за промени в проекта на акт ще улеснят правоприлагащите органи, ползвателите на платената пътна мрежа и гражданите, и ще предотвратят различните тълкувания в тази насока.

При този вариант ще се наблюдава:

- пълно съответствие на уредбата на пътните такси на законово и подзаконово ниво;
- ясно разграничение между правата и задълженията на ползвателите на пътя;
- актуалност на преpracанията между различните нормативни актове, уреждащи материята;
- съответствие на термините, използвани в законодателството, уреждащо смесената система за таксуване и по-специално – таксуването на база изминатото разстояние;

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 0 „Без намеса“.

Негативните въздействия за заинтересованите страни са следните:

Икономически негативни въздействия:

Липсата на съответствие между нормативните предвиждания в уредбата, касаеща обществените отношения във връзка със смесената система за събиране на пътни такси ще доведе до неефективно функциониране на последната. Това ще затрудни правоприлагащите органи, ползвателите на платената пътна мрежа и гражданите и ще създаде предпоставки за тълкувания в тази насока. Това несъответствие ще засегне всички групи заинтересовани лица, доколкото ще е налице противоречие в нормативна уредба, водеща до неяснота относно

задълженията и правата/правомощията на различните заинтересовани лица.
Липсата на съответствие в правната уредба на пътните такси ще доведе до неефективно събиране на същите.

Социални негативни въздействия: не са идентифицирани

Екологични негативни въздействия: не са идентифицирани.

Вариант за действие 1 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние“

Икономически негативни въздействия:

Не се въвеждат промени в съществуващата подзаконова нормативна уредба извън привеждането на подзаконовата регулация в съответствие със законовите предвиждания.

Негативно въздействие върху заинтересованите страни вследствие приемането на постановлението не се очаква.

Социални негативни въздействия: не са идентифицирани.

Екологични негативни въздействия: не са идентифицирани.

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 0 „Без намеса“: При неприемането на постановлението положителни въздействия върху заинтересованите страни не се очакват.

Вариант за действие 1 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние“.

Икономически положителни въздействия:

Въздействие върху заинтересованите страни:

Приемането на проекта на акт ще доведе до пълно съответствие на уредбата на пътните такси на законово и подзаконово ниво. Това ще се отрази положително на всички групи заинтересовани лица, доколкото ще се отстрани противоречие в нормативна уредба, водещо до неяснота относно задълженията и правата/правомощията на различните заинтересовани лица.

Съответствието в правната уредба на пътните такси ще доведе до ефективно събиране на същите.

Социални положителни въздействия: не са идентифицирани.

Екологични положителни въздействия: не са идентифицирани.

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 на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние“, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

Ще се повиши

Ще се намали

Няма ефект

С приемането на проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние не се въвеждат нови регулаторни, разрешителни, уведомителни или лицензионни режими, като не се въвеждат и нови обстоятелства във вече създадените регулаторни режими, съответствието с които да следва да бъде установявано от физическите и юридическите лица. С проекта отпада съществуващият регистрационен режим за доставчиците на деклариранни данни, като по отношение на тези лица отпада и необходимостта задължително да застраховат професионалната си отговорност.

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.

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

Актът засяга пряко МСП

Актът не засяга МСП

Няма ефект

Не се въвеждат промени в съществуващата подзаконова нормативна уредба извън привеждането на подзаконовата регулация в съответствие с предвижданията на законодателно ниво. Проектът на акт не създават нови задължения за търговските оператори, нито за ползвателите на пътната мрежа, които по занятие упражняват търговска дейност.

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 на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние ще бъде публикуван на Портала за обществени консултации и на интернет страницата на МРРБ и АПИ, 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 акт, 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: Радослав Миленов -

Дата: 16. 08.2019 г.

Подпис: