

<b>Институция: Министерство на регионалното развитие и благоустройството</b>	<b>Нормативен акт: Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа</b>
<b>За включване в оперативната програма на Министерския съвет за периода: декември 2019 г.</b>	<b>Дата: м. ноември 2019 г.</b>
<b>Контакт за въпроси: Инж. Стела Кръстева</b>	<b>Телефон: 02/91 73 305</b>
<p><b>1. Дефиниране на проблема:</b></p> <p>Към настоящия момент е налице несъответствие на Тарифата за таксите, които се събират от Агенция „Пътна инфраструктура“ с изискванията на Закона за пътищата, относно определяне на съответния размер на таксата за изминато разстояние – тол такса, компенсаторната такса и максимална такса за изминато разстояние съгласно чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата. Това създава празнота в подзаконовата нормативна уредба, което налага приемането на проекта на постановление на Министерския съвет.</p> <p>Липсва правно основание за събиране на такса за специално ползване на пътя чрез експлоатация на търговски крайпътен обект и пътни връзки към него за II-ри клас път. С Решение № 10932 от 2018 г. по адм. д. № 3256/2017 г. по описа на Върховен административен съд /ВАС/, потвърдено с Решение № 10834 от 11.07.2019 г. по адм. д. № 454/2019 г. на ВАС, Петчленен състав (Обн., ДВ. бр.66 от 20 август 2019г. ) са отменени разпоредбите на чл. 22, т. 2 и т. 12, в частта им касаеща републиканските пътища – II-ри клас.</p> <p><i>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</i></p> <p>С измененията и допълненията в Закона за пътищата (ЗП) (Обн., ДВ, бр. 60 от 2019 г.), 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 – 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.</p> <p>Съгласно законната делегация на чл. 10, ал. 6 от ЗП, размерът на такса за изминато разстояние – тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б от Закон за пътищата, максималната такса по чл. 10б, ал. 5 и съответната компенсаторната такса, следва да бъде определен от Министерския съвет с тарифа по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на финансите. Към настоящия момент липсва уредба в Тарифата за таксите, които се събират от Агенция „Пътна инфраструктура“, с които да бъде определен съответния размер на таксата за изминато разстояние – тол такса, компенсаторната такса и максимална такса за изминато разстояние.</p> <p>Към момента на създаване на предложения проект на тарифа броят на пътните превозни средства с българска регистрация с обща техническа допустима максимална</p>	

маса над 3,5 тона до 12 тона, които преминават за един ден по платената пътна мрежа е близо 15 000 бр., а тези с маса над 12 тона – 25 000 бр. Съответно броят на пътните превозни средства с чуждестранна регистрация с обща техническа допустима максимална маса над 3,5 тона до 12 тона, които преминават за един ден по платената пътна мрежа е близо 1 000 бр., а тези с маса над 12 тона – 11 000 бр.

С Решение № 10932 от 2018 г. по адм. д. № 3256/2017 г. по описа на Върховен административен съд /ВАС/, е отменена разпоредбата на чл.22, ал. 1, т.2 и т.12 от Тарифата за таксите, които се събират от Агенция „Пътна инфраструктура“, потвърдено с Решение № 10834 от 11.07.2019 г. по адм. д. № 454/2019 г. на ВАС, Петчленен състав (Обн., ДВ. бр.66 от 20 август 2019г.), с оглед на което възниква необходимостта от регламентиране на такса за специално ползване на пътя чрез експлоатация на търговски крайпътен обект и пътни връзки към него за II-ри клас път. Липсата на правно основание за събиране на съответния вид такса ще окаже въздействие върху държавния бюджет в посока намаление на приходите, доколкото събраните през 2018 г. такси на основание чл. 22, т. 1 и т. 12 от Тарифата са в размер на не по-малко от 100 000 лева. Отменените разпоредби касаят трайно изградени търговски крайпътни обекти и пътни връзки към тях, като същите продължават да осъществяват специално ползване на пътя, въз основа на издадени разрешения за експлоатация по реда на Наредбата за специално ползване на пътищата, без да е налице основание да заплащат такса за това.

С проекта на Постановление за приемане на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, се предвижда запазване на размерите на таксите, които пътните превозни средства заплащат за ползване на пътната инфраструктура, а именно: винетна такса, такса за ползване на съоръжения и такава за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях, и определяне на размера на такса за изминато разстояние – тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б от Закон за пътищата и определяне на съответната компенсаторна такса в зависимост от вида на пътното превозно средство при установено движение по платената пътна мрежа, когато за съответното пътно превозно средство не е заплатена такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 от ЗП.

*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.)*

Проблемът не може да бъде разрешен в рамките на съществуващата нормативна уредба, тъй като Тарифата за таксите, които се събират от Агенция „Пътна инфраструктура“ не е приведена в съответствие със Закона за пътищата.

В Тарифата за таксите, които се събират от Агенция „Пътна инфраструктура“ лисват текстове, регламентиращи размера на тол таксата и съответната компенсаторна такса, както и таксата за специално ползване на пътя чрез експлоатация на търговски крайпътен обект и пътни връзки към него за II-ри клас път.

С проекта на постановление се предвижда приемане на нова тарифа, в която се запазва размерът на таксите за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса, такса за ползване на съоръжения и такава за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях, и се определя на размерът на въведените с чл. 10, ал. 1, т. 2 от ЗП такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3 компенсаторна такса по чл. 10, ал. 2 от ЗП и максимална такса за изминато разстояние по чл.10б, ал. 5 от Закона за пътищата.

При определяне размера на тол таксата 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-в2.0:

- 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, в зависимост от общата техническа допустима максимална маса до 12 тона и над 12 тона.
  - Тарифа за пътна категория АМ, Кат I е с плюс 20% в сравнение с тарифата за Кат II+III

Новите сценарии са наименувани:

- 3АА-в2.0\_100%
- 3АА-в2.0\_85%
- 3АА-в2.0\_70%
- 3АА-в2.1\_85%
- 3АА-в2.1\_70%

Сценарий 3АА-в2.0\_100%

- Тарифата за автобуси е стабилна в зависимост от общата техническа допустима максимална маса до 12 тона и над 12 тона.
- Тарифите за товарни автомобили е 100% от стойността на тавана.

Сценарий 3АА-в2.0\_85%

- Тарифата за автобуси е стабилна в зависимост от общата техническа допустима максимална маса до 12 тона и над 12 тона.

- 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-v2.0\_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 в зависимост от общата техническа допустима максимална маса до 12 тона и над 12 тона.

#### Сценарий 3АА-v2.1\_85%

- Тарифата за автобусите е стабилна в зависимост от общата техническа допустима максимална маса до 12 тона и над 12 тона
- Тарифите за всички категории товарни автомобили се намаляват до 85% от стойността на тавана.

#### Сценарий 3АА-v2.1\_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 в зависимост от общата техническа допустима максимална маса до 12 тона и над 12 тона.

Определянето на окончателния размер на таксите на база изминато разстояние (тол такси) е направен въз основа на съпоставка на гореописаните сценария, предложени от консултанта Световна банка.

С проекта на нормативен акт се определя и размера на компенсаторната такса, която може да заплати водач на пътно превозно средство, неговият собственик или трето лице при установено движение по платената пътна мрежа, когато за съответното пътно превозно средство не е заплатена дължимата такса по чл. 10, ал. 1, от Закона за пътищата. Предложеният размер на компенсаторната такса, за различните категории ППС ще изпълнява функцията си да стимулира водачите да заплащат съответните такси за преминаване по платената пътна мрежа. Европейската практика показва, че

операторите/собствениците на тол системата използват комбинация от различни решения, за да се постигне максимална ефективност. Използват се физически бариери, стационарни крайпътни съоръжения и мобилни контролни единици. Мобилните контролни единици са особено ефективни за установяване на тези превозни средства, за които не е заплатена дължимата пътна такса. При плътност на покритие на мрежата със стационарни контролни рамки за България 2 (два) пъти повече от средното за Европа (Унгария 101 рамки и 50 мобилни рамки, срещу 295 бр. стационарни и 55 бр. правоприлагащи автомобили за България) може да се очаква коефициент между 40 – 46 % ефективността на правоприлагане на годишна база спрямо 100 % от трафика. При прилагане на тези данни се получават следните стойности на размер на компенсаторната такса при установено движение без заплатена електронна винетка, изчислени по вече упоменатата методика, т.е за леките автомобили 70 лв., за товарни автомобили до 12 тона и автобуси – 125 лв., а за товарни над 12 тона – 175 лв. и съответно при установено движение без заплатена тол такса: в диапазона от 150 лв. до 750 лв. в зависимост от вида на пътното превозно средство.

С проекта на нормативен акт се определя и размерът на максималната такса за изминато разстояние, регламентирана в чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата. Съгласно становище на Световна банка нивото на максималната тол такса е таксата, платима за прекия маршрут между две най-отдалечени точки в България – т.е. разстоянието умножено по тол такса за километър на съответния вид пътено превозно средство. По този начин за всеки вид превозно средство ще има определена максимална тол такса.

Размерът на максималната тол такса по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата, е определен въз основа на становището на Световна банка и след извършен анализ на различни маршрути, сравнявани на базата на тол контекста. Избрани са точките от ГКПП Кулата и ГКПП Дуранкулак. Маршрутът е с обща дължина 732,675 км, от които 682,728 км са таксувани с тол такса. Направени са калкулации за всички видове пътни превозни средства, подлежащи на тол таксуване и са генерирани различни максимални тол такси.

*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 предложението акт на Министерския съвет се цели:

- Привеждане на подзаконовата нормативна уредба със Закона за пътищата;
- Регламентиране на размера на такса за изминато разстояние – тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б от Закон за пътищата и съответната компенсаторната такса;
- Определяне на размера на компенсаторната такса, която заплаща водачът на пътното превозно средство, неговият собственик или трето лице при установено движение по платената пътна мрежа, в случаите, в които не е заплатена съответната такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата;

- Определяне на размер на максималната такса за изминато разстояние по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата;
- Запазване на определения размер на такса за ползване на съоръжения;
- Запазване на определения размер на такса за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях;
- Запазване на определения размер на таксите предмет на споразумения между страните членки на ЕС и извън ЕС;
- Запазване на определения размер на такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса;
- Определянето на размера на новия вид такса за пътното превозно средство за изминато разстояние – тол такса за пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона;
- Запазване на определения размера на компенсаторната такса, която заплаща водачът на пътното превозно средство, неговият собственик или трето лице при установено движение по платената пътна мрежа, в случаите, в които не е заплатена съответната такса по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата;
- Запазване на нормативно регламентирана възможност водачите на превозни средства с чуждестранна регистрация да заплащат определените в евро такси и в левовата им равностойност.

Приемането на нова тарифа има за цел уреждане на подзаконовата нормативна уредба относно отношенията, свързани с предвиденото изискване таксуването на пътните превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона с таксата по чл. 10, ал. 1, т. 2 – 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.

Със запазването на определения размер на компенсаторната такса за водачите на пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3, 5 тона и въвеждането на компенсаторна такса за водачите на пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3, 5 тона, се цели да се намали общият брой на водачите, които се движат по платената пътна мрежа, без да са заплатили съответната такса за ППС по реда на чл. 10, ал. 1, т. 1 и т. 2 от Закона за пътищата. По този начин ще се стимулират всички потребители, независимо от тяхната националност да заплащат дължимите такси по реда на чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата – електронна винетка и дължимите такси по реда на чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата – тол такса.

С въвеждането на компенсаторната такса по чл. 10, ал. 2 от ЗП и определяне на нейния размер с Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, се създава възможност за стимулиране водачите да заплащат съответните дължими такси за ползване на републиканските пътища по чл. 10 от ЗП и намаляване на броя на нарушителите, а от друга страна няма да възпрепятства предвиждането до 24-я час на деня, в който е установено нарушението.

С въвеждането на максималната такса за изминато разстояние по чл. 10б, ал. 5 от Закон за пътищата и определяне на нейния размер с тарифата, се създава възможност да се заплати съответната такса, когато не е възможно да се установи действителното разстояние, изминато от пътното превозно средство, поради причини, които не се дължат на техническа неизправност на поддържаната от Агенция „Пътна инфраструктура“ Електронна система за събиране на тол такси.

За периода 24.06.2019 г. – 30.09.2019 г. по реда на чл. 179, ал. 3 от Закона за движение по пътищата, са издадени 292 бр. наказателни постановления и са платени

### **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;
4. Гражданите – физическите лица, заплащащи такси по тарифата;
5. Бизнесът - юридически лица, заплащащи такси по тарифата;

Определянето на размера на такса за ползване на съоръжения, засяга тази група потребители, които са водачи на пътни превозни средства с българска и с чуждестранна регистрация.

Определянето на размера на такса за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях, засяга тази група потребители, които са физически или юридически лица, както и водачи на пътни превозни средства с българска и с чуждестранна регистрация.

Определянето на размера на такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса, засяга онази група потребители, които са водачи на пътни превозни средства с българска и с чуждестранна регистрация.

Въвеждането на новия вид такса за пътното превозно средство за изминато разстояние – тол такса, засяга онази група потребители, които са водачи на пътни превозни средства българска и с чуждестранна регистрация и с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона;

Определянето на компенсаторната такса засяга онази група потребители, които ползват платената пътна мрежа и които не са заплатили дължимите такси по реда на чл. 10, ал. 1, т. 1 и т. 2 от Закона за пътищата.

Определянето на размера на максималната такса за изминато разстояние по чл. 10б, ал. 5 от Закон за пътищата засяга онази група потребители, когато не е възможно да се установи действителното разстояние, изминато от пътното превозно средство, поради причини, които не се дължат на техническа неизправност на поддържаната от Агенция „Пътна инфраструктура“ електронна система за събиране на тол такси.

### **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 намеса“:**

При този вариант се очаква липса на съответствие с влязла в сила разпоредба в Закона за пътищата за таксуването на пътните превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона с таксата по чл. 10, ал. 1, т. 2 – тол такса, събиране на компенсаторна такса която следва да заплати водач на пътното превозно средство, неговият собственик или трето лице при установено движение по платената пътна мрежа, когато за съответното пътно превозно средство не е заплатена дължимата такса по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата, както и максималната такса за изминато разстояние по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата. Съгласно законовата делегация на чл. 10, ал. 6 от ЗП, размерът на таксата на база изминато разстояние (тол такса), компенсаторната такса и таксата по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата следва да бъде определен от Министерския съвет с тарифа.

Също така, няма да бъдат разписани текстове, с които да бъде определен размерът на таксата за специално ползване на пътя чрез експлоатация на търговски крайпътен обект и пътни връзки към него за II-ри клас път, която следва да заплащат трайно изградените търговски крайпътни обекти и пътни връзки към тях, като същите продължават да осъществяват специално ползване на пътя, въз основа на издадени разрешения за експлоатация по реда на Наредбата за специално ползване на пътищата, без да е налице основание да заплащат такса за това.

#### **Вариант на действие 1 „Приемане на постановлението“:**

- Изпълнение на нормативно установени задължения;
- Определяне на размера на такса на база изминато разстояние (тол такса), съответната компенсаторна такса и максималната такса за изминато разстояние по чл. 10б, ал. 5 от Закон за пътищата, а именно:
  - такси за изминато разстояние – тол такса. Същите се заплащат от водачите на пътните превозни средства с българска и чуждестранна регистрация в зависимост от вида на автомобила и класа на пътния участък, по който преминават;
  - такси (компенсаторни такси) при установено движение по платената пътна мрежа, когато за съответното пътно превозно средство не е заплатена съответната тол такса;
  - такси (максимални тол такси) при невъзможност да се установи действително изминатото разстояние поради причини, които не се дължат на техническа неизправност на Електронна система за събиране на тол такси.
- Запазване на определените размери на таксите, събирани по Закон за пътищата, а именно:
  - таксата за влизане в Република България или за транзитно преминаване по републиканските пътища на пътни превозни средства с регистрация в страни извън Европейския съюз и ползващи разрешително със заплащане на пътна такса;
  - такси събирани при преминаване по републиканските пътища на пътни превозни средства, превишаващи нормите за размери, маса и натоварване на ос. Таксите се събират отделно за всеки превишен показател;
  - такса събирана при извършване на измерване на осовите натоварвания и общото тегло на товарни автомобили в случаите, в които е установено превишаване на допустимите норми, определени в чл. 6 и 7 от Наредба № 11 от 2001 г. за движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства;
  - такса за преминаване на пътни превозни средства по моста на р. Дунав в посока Русе – Гюргево, която зависи от вида на пътното превозно



средство;

- такси за съгласуване на проекти, издаване на разрешения за изграждане и експлоатация на подземни и надземни линейни или отделно стоящи съоръжения, на търговски крайпътен обект и пътни връзки към него в обхвата на пътя и обслужващите зони, както и на рекламно съоръжение в обхвата на пътя и обслужващите зони;
- такси за ползване на пътната инфраструктура за определен срок – винетна такса. Същите се заплащат от водачите на пътните превозни средства с българска и чуждестранна регистрация;
- такси (компенсаторни такси) при установено движение по платената пътна мрежа, когато за съответното пътно превозно средство не е заплатена съответната винетна такса;
- Нормативно регламентиране на възможността водачите на превозни средства с чуждестранна регистрация да заплащат определените в евро такси и в левовата им равностойност;
- Унифицирани правила, уреждащи дейността по събирането компенсаторната такса;
- Стимулиране на плащането на дължимите винетни и тол такси от потребителите за ползване на републиканските пътища;

С проекта на подзаконов нормативен акт се запазват размерите на таксите, които се заплащат за специално ползване на пътната инфраструктура. Направените калкулации за таксите за услуги, които изискват изцяло или предимно административни разходи за обслужването им, каквито са таксите за съгласуване на проекти, за издаване на разрешения за изграждане и експлоатация на съоръжение в обхвата на пътя, представляват сумата от преките и непреките разходи за всяка административна услуга.

Размерът на винетните такси, които заплащат ППС за ползване на републиканската пътна инфраструктура е определен съобразно периода им на валидност и срока, за който ще бъдат ползвани републиканските пътища, които са включени в трансевропейската пътна мрежа, както и такива, които са извън нея или по техни участъци, както и категорията на пътното превозно средство. Годишната, тримесечната месечната, седмичната, дневна и уикенд винетка са със срокове на валидност, съобразно датата на издаването им и категорията автомобил. Таксите за ползване на пътната инфраструктурата на база време от пътните превозни средства над 3,5 тона са пропорционални на продължителността на ползване и имат валидност за ден, седмица и месец. Месечният и седмичният размер е определен съгласно изискванията на европейското законодателство, а именно: „Месечният размер не надвишава 10 % от годишния размер, седмичният размер не надвишава 5 % от годишния размер, а дневният размер не надвишава 2 % от годишния размер“. Размерът на дневната винетка е определен на база възможността, която дава „Поправка на актуализацията на Приложение II от директивата“ (Официален вестник на ЕС, 2016/ С194/7, 1 юни 2016 г., касаещо Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури ) и съгласно която „Дневната такса е еднаква за всички категории превозни средства и възлиза на 12 EUR“.

При определянето на размера на винетната такса е спазен принципът на пропорционалност, както и на правилото за увеличаваща се стойност при намаляване на срока на валидност.

По отношение на компенсаторната такса - по същество тя се различава от държавните такси, срещу които се получава конкретен вид услуга, тъй като водещ при компенсаторната такса е наказващият характер. Предвид факта, че такава такса

се въвежда с цел намаляване и ограничаване на възможността за ползване на платената пътна мрежа от ППС без заплащане на дължимата такса, целесъобразно и икономически обосновано е същата да бъде справедлива и съответно събираема при установяване на нарушението.

Размерът на компенсаторната такса попада в рамките на интервала между дефинираните минимални и максимални нива за този тип такси в съответствие с приложимите Европейски практики и оценява спецификата на процеса за правоприлагане на територията на Република България. Предложеният размер на компенсаторната такса, за различните категории ППС ще изпълнява функцията си да стимулира водачите да заплащат съответните такси за преминаване по платената пътна мрежа.

При определяне размера на тол таксата 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.

Размерът на максималната тол такса по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата, е определен след извършен анализ на различни маршрути. Избран е маршрут с най-отдалечените точки, а именно от ГКПП Кулата до ГКПП Дуранкулак. Маршрутът е с обща дължина 732,675 км, от които 682,728 км са таксувани с тол такса. Направена е калкулация за всички видове пътни превозни средства, подлежащи на тол таксуване и са генерирани различни максимални тол такси в зависимост от вида на пътното превозно средство и класа на платения пътен участък, по който преминава съответното превозно средство. Вариант на действие 1 „Приемане на постановлението“ е препоръчителният вариант на действие.

## **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 министерство на регионалното развитие и благоустройството и за Агенция „Пътна инфраструктура“ :

- Липса на изпълнение на законовата делегация на чл. 10, ал. 6 от ЗП;
- Липса на определяне размера на такса на база изминато разстояние – тол такса и компенсаторна такса, съответно липса на възможност за заплащането им;
- По-малко приходи в държавния бюджет от такси за ползване на пътната инфраструктура, от собственика или ползвателя на пътното превозно средство за всички пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона. Създаване на предпоставки за ползване на републиканската мрежа без заплатена такса по реда на чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата;
- Увеличаване на общия брой водачи, които ползват републиканските пътища без

заплащане на дължимата такса.

За заинтересованите лица, които ползват платената пътна мрежа - гражданите и бизнеса:

- Ще бъдат поставени в условия на нарушители при ползване на платената пътна мрежа;
- Ще бъдат поставени в условия на нарушители водачите на ППС при движение на тежки и/или извънгабаритни товари;
- Неизпълнение на международни споразумения, по които Република България е страна, както и такива между страните членки на ЕС и извън ЕС.

Екологични негативни въздействия: не се очакват.

**Вариант на действие 1 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за приемане 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 приемане 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.

Потребителите, които са собственици или ползватели на пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, няма да имат възможност да заплатят дължимата такса при ползване на платената пътна инфраструктура на база изминато разстояние – тол такса .

**Вариант на действие 1 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за приемане 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 приемане на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, ще бъдат определени размерите на таксата на база изминато разстояние (тол такса), съответната компенсаторна такса, както и такса за максимално изминато разстояние по чл. 10б, ал. 5, което ще доведе до реалната възможност за тяхното заплащане

С приемането на проекта на Постановление на Министерски съвет се запазват

определения размер на такса за ползване на съоръжения; на такса за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях; размерът на такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса; определя се размерът на новия вид такса за пътното превозно средство за изминато разстояние – тол такса за пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона; Запазва се определеният размер на размера на компенсаторната такса, която заплаща водачът на пътното превозно средство, неговият собственик или трето лице при установено движение по платената пътна мрежа, в случаите, в които не е заплатена съответната такса по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата.

Определя се размерът на компенсаторната такса, която заплаща водачът на пътното превозно средство, неговият собственик или трето лице при установено движение по платената пътна мрежа, в случаите, в които не е заплатена съответната такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата.

Запазва се нормативно регламентирана възможност водачите на превозни средства с чуждестранна регистрация да заплащат определените в евро такси и в левовата им равностойност.

Въвеждането и определянето на нов вид такса 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. Въвеждането 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.) Въздействието на секторно ниво е оценено по отношение подобрене качеството на пътната мрежа. От тази позиция разходите за пътните такси са разглеждани, като допълнителен разход на сектора, но за да се спази диференциалния подход, тяхната величина е изчислена на основата на приспадащата се относителна част от разходите за пътни такси за националните превозвачи. За основа са възприети максималните прагове за таксуване на различните ППС. Основно пряко въздействие върху сектора, в резултат на въвеждане на системата за електронно таксуване е свързана с това, че акумулираният финансов ресурс се предвижда да бъде използван за подобряване състоянието на пътищата от републиканската пътна мрежа. Концептуалният подход за изчисляване на ефекта от подобряване качеството на пътищата се базира на презумпцията, че влошеното състояние на пътната настилка завишава реалната амортизационна норма на транспортните средства във финансово и икономическо отношение. Различните категории пътища в лошо и средно състояние увреждат в различна степен транспортните средства, като по този начин намаляват икономическия им полезен живот в различни срокове. Данните за състоянието на пътищата, поддържани от

Агенция „Пътна инфраструктура“ показват, че относително висок дял от пътната мрежа е в средно и лошо състояние, като за нейното привеждане в добро състояние е необходим финансов ресурс, който се очаква да бъде осигурен от въвеждането на системата за електронно таксуване. Механизмът на компенсиране на разходите за пътни такси чрез положителни ефекти се изгражда върху презумпцията, че секторът ще поеме изцяло за своя сметка допълнителни разходи и ще очаква своеобразна „компенсация“ от положителни ефекти във времето. За да се реализира подобряване качеството на пътната мрежа в страната първо следва да се осигури финансовият ресурс, след това да се реализират рехабилитационни и ремонтни дейности и след това ще се получат позитивни ефекти, като същите постепенно ще надхвърлят реализирания разход. След

първоначално въвеждане на системата, себестойността на транспортните услуги ще се повиши, икономическата тежест от което ще се понесе от различни участници във веригата добавена стойност. Върху няколко групи икономически субекти (браншови и потребителски), този процес би оказал съществено въздействие. Потенциално най – съществен ефект от допълнителните разходи за пътни такси ще има върху цените на хранителни стоки в страната. Делът на транспортните разходи, включени в крайното ценообразуване на хранителни стоки в България е 4,66 % като стандартното отклонение е 5,15 %. Предвид величината на нарастване в общата стойност на транспортната услуга средният ръст на цените на тези услуги се очаква да достигне 0,57 % при стандартно отклонение от 0,48 %. Първоначалната тежест (2020 година) от въвеждане на системата за електронно таксуване ще се изрази в ръст на цените в рамките на около 0,5% (като за малък брой продукти ръстът ще достигне до 1%) инфлационен натиск. Тъй като компенсиращите ефекти ще се проявят към 2023 – 2024 година, към този периода започва да се очаква след първоначалното покачване, инфлационният ефект да се абсорбира от текущата инфлация.

Аналогично на потребителите на хранителни стоки, пътническите превози най – съществено ще се отразят върху крайните потребители. Предвид общия размер на приходите в подсектор „Автобусни превози“ и величината на максималния праг на пътно таксуване, първоначалното увеличаване (в случай, че то се транслира изцяло върху крайните потребители и се запази нормата на доходност на превозвача) ще състави средно около 7, 23 % от текущата цена (за автобусни линии, за които е приложимо). Това увеличение ще бъде компенсирано от ефектите за превозвача в период около 5 години, т.е. при липса на други екстензивни разходоформиращи изменения ценовата трансляция ще се осъществи в период до 2024 година.

Част от ефектите, свързани с външните разходи на превозвачите, отнасящи се до ремонти в резултат от ниско качество на пътната мрежа, директно ще се отразят като позитивни ефекти за застрахователния бранш. В рамките на веригата на добавената стойност е възможно в краткосрочен план част от позитивните ефекти за транспортния сектор реално да се отразят не на превозвачите, а на техните застрахователи.

Положителните ефекти от въвеждането на системата компенсират и надхвърлят като стойностна величина размера на допълнителните разходи за превозвачите.

## **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 2: „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Тарифа 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

С проекта на подзаконов нормативен акт се запазват размерите на таксите, които се заплащат за специално ползване на пътната инфраструктура. Размерът на винетните такси, които заплащат ППС за ползване на републиканската пътна инфраструктура е определен съобразно периода им на валидност и срока, за който ще бъдат ползвани републиканските пътища, които са включени в трансевропейската пътна мрежа, както и такива, които са извън нея или по техни участъци, както и категорията на пътното превозно средство. При определянето на размера на винетната такса е спазен принципът на пропорционалност, както и на правилото за увеличаваща се стойност при намаляване на срока на валидност. По отношение на компенсаторната такса - по същество тя се различава от държавните такси, срещу които се получава конкретен вид услуга, тъй като водещ при компенсаторната такса е наказващият характер. При определяне размера на тол таксата 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. Размерът на максималната тол такса по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата, е определен след извършен анализ на различни маршрути. Избран е маршрут с най-отдалечените точки, а именно от ГКПП Кулата до ГКПП Дуранкулак. Маршрутът е с обща дължина 732,675 км, от които 682,728 км са таксувани с тол такса. Направена е калкулация за всички видове пътни превозни средства, подлежащи на тол таксуване и са генерирани различни максимални тол такси в зависимост от вида на пътното превозно средство и класа на платения пътен участък, по който преминава съответното превозно средство.

Административната тежест ще има само и единствено за тези потребители - физически и юридически лица, които преминават по платената пътна мрежа, без заплатена такси по реда на Закона за пътищата. Идентифицираната тежест се изразява в необходимостта потребителите своевременно да заплатят съответната такса за ползване на платената пътна мрежа.

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

Не се създават нови регулаторни режими. С проекта на Постановление за приемане на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа се предлага запазване на размерите на таксите, които пътните превозни средства заплащат за ползване на пътната инфраструктура, а именно: винетна такса, такса за ползване на съоръжения и такава за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях, и определяне на размера на такса за изминато разстояние – тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б от Закон за пътищата, определяне на съответната компенсаторна такса в зависимост от вида на пътното превозно средство при установено движение по платената пътна мрежа, когато за съответното пътно превозно средство не е заплатена такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 от ЗП, както и таксата за максимално изминато разстояние по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата.

С проекта на подзаконов нормативен акт се запазват размерите на таксите, които се заплащат за специално ползване на пътната инфраструктура.

Размерът на винетните такси, които заплащат ППС за ползване на републиканската пътна инфраструктура е определен съобразно периода им на валидност и срока, за който ще бъдат ползвани републиканските пътища, които са включени в трансевропейската пътна мрежа, както и такива, които са извън нея или по техни участъци, както и

категорията на пътното превозно средство. При определянето на размера на винетната такса е спазен принципът на пропорционалност, както и на правилото за увеличаваща се стойност при намаляване на срока на валидност. По отношение на компенсаторната такса - по същество тя се различава от държавните такси, срещу които се получава конкретен вид услуга, тъй като водещ при компенсаторната такса е наказващият характер. При определяне размера на тол таксата 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. Размерът на максималната тол такса по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата, е определен след извършен анализ на различни маршрути. Избран е маршрут с най-отдалечените точки, а именно от ГКПП Кулата до ГКПП Дуранкулак. Маршрутът е с обща дължина 732,675 км, от които 682,728 км са таксувани с тол такса. Направена е калкулация за всички видове пътни превозни средства, подлежащи на тол таксуване и са генерирани различни максимални тол такси в зависимост от вида на пътното превозно средство и класа на платения пътен участък, по който преминава съответното превозно средство.

#### **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 въздействие само и единствено върху тези микро- малки и средни предприятия, чиито пътни превозни средства преминават по платената пътна мрежа. С проекта на Постановление се създават задължения за заплащане на определени видове такси за съответните потребители (гражданите и бизнеса), попадащи в обхвата на Тарифата

#### **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 консултацияционни процедури.*

Проектът на Постановление на Министерския съвет за приемане 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 Министерството на регионалното развитие и благоустройството (<http://www.mrrb.government.bg/>),

Министерството на финансите (<http://www.minfin.bg>) и Агенция „Пътна инфраструктура“ (<http://www.apr.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 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:** инж. Стела Кръстева – директор дирекция „Пътни такси и разрешителни“ при Агенция „Пътна инфраструктура“

**Дата:** м. ноември 2019 г.

**Подпис:**