

Образецът на частична предварителна оценка на въздействието влиза в сила от 01 януари 2021 г.

### Частична предварителна оценка на въздействието

**Институция:**

Министерство на регионалното развитие и благоустройството

**Нормативен акт:**

Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата

Не е включен в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет

Включен е в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за:

**Лице за контакт:**

инж. Румен Мутафчиев, и.д. Директор на Национално тол управление

**Телефон и ел. поща:**

0882255343

r.mutafchiev@ari.bg

**1. Проблеми за решаване: Необходимост от справедливо прилагане на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“, генериране на приходи и осигуряване на финансиране за бъдещи инвестиции в областта на транспорта, както и от въвеждане на винетна такса за един ден.**

*1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.*

Движението на товарните и пътническите превозни средства е фактор, който допринася за отделянето на замърсители в атмосферата, които имат сериозно отражение върху здравето на хората и водят до влошаване на качеството на атмосферния въздух. Необходимо е преди всичко първоначално да се намалят емисиите на CO<sub>2</sub> при превозни средства с обща техническа допустима маса над 3.5 тона чрез включване на емисиите на CO<sub>2</sub> като компонент от таксата за ползване.

Законопроектът транспонира Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 година за изменение на директиви 1999/62/ЕО, 1999/3/ЕО и (ЕС) 2019/520 относно таксуването на превозни средства за използване на определени инфраструктури (Директива (ЕС) 2022/362), като включва въвеждане на задължително диференциране на таксите за ползване на пътищата според екологичните характеристики на превозните средства. Предвижда се пътните такси да се определят не само според категорията и броя оси на автомобила, но и в зависимост както от класа на емисии EURO, така и от класа емисии на CO<sub>2</sub> на превозното средство, като целта е чрез финансови стимули като облекчени ставки или премии да се насърчи преминаването към по-модерни, по-екологични и нисковъглеродни превозни средства. От друга страна, по-замърсяващите автомобили ще плащат по-високи такси.

В допълнение се въвежда винетна такса за един ден, осигурявайки нова опция за краткосрочно използване на платената пътна мрежа, което отговаря на нарастващите нужди на потребителите и обществените очаквания за по-голяма мобилност и достъпност.

Промените са необходими за адаптиране на националното законодателство към европейските стандарти, осигурявайки справедливо разпределение на разходите за поддръжка и развитие на

пътната мрежа, и въвеждането на нови, дневни винетни такси за подобряване на гъвкавостта при ползването на инфраструктурата от различни потребители.

*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, свързан с въвеждане на диференцирани такси за ползване в зависимост от емисиите CO<sub>2</sub> на превозното средство не може да бъде решен в рамките на съществуващото законодателство, тъй като то не съдържа такива разпоредби. Необходими са законодателни промени, за да се въведе новата система за таксуване и да се осигури съответствие с европейските изисквания.

Действащото законодателство не съдържа също разпоредби, които да уреждат винетна такса за един ден. Нормативното създаване на такава възможност, съответства на нуждите на потребителите и осигурява ефективност при ползването на пътната мрежа.

*1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.*

Законопроектът има за предмет въвеждане на задължително диференциране на таксите за ползване на пътищата от пътните превозни средства с обща техническа допустима маса над 3.5 тона в зависимост както от класа на емисии EURO, така и от класа емисии на CO<sub>2</sub>. Предмет на законопроекта е и въвеждане на винетна такса за пътните превозни средства с обща техническа допустима маса до или равна на 3.5 тона един ден. Законопроектът съдържа също обяснения на думи или изрази, които се употребяват от Директива (ЕС) 2022/362 и трябва да бъдат въведени в националното законодателство.

Въвеждането на предвидените в проекта изменения и допълнения, освен че ще доведе до транспониране изискванията на Директива (ЕС) 2022/362, ще допринесе до по-пълното прилагане на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“, ще генерира приходи и ще осигури финансиране за бъдещи инвестиции в областта на транспорта.

*1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.*

Предложените промени са в резултат от задължението за транспониране на Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета относно таксуването на превозни средства за ползване на определени пътни инфраструктури.

*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 изпълнение на политиката.

#### **Общи цели:**

##### **Общи цели на законопроекта са:**

- осигуряване на по-пълното прилагане на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“, както и генериране на приходи и осигуряване финансирането на бъдещи инвестиции в областта на транспорта;
- насърчаване на краткосрочния транзит и улесняване достъпа до пътната мрежа за туристи и други временни посетители.

##### **Конкретни цели на законопроекта са:**

- диференциране на таксите за ползване на пътищата според екологичните характеристики на превозните средства. Предвижда се пътните такси да се определят не само според категорията и броя оси на автомобила, но и в зависимост както от класа на емисии EURO, така и от класа емисии на CO<sub>2</sub> на превозното средство, като целта е чрез финансови стимули като облекчени ставки или премии да се насърчи преминаването към по-модерни,

по-екологични и нисковъглеродни превозни средства. Тази мярка цели да направи таксуването по-справедливо и да стимулира използването на по-малко замърсяващи превозни средства, както и по-ефективното използване на пътната инфраструктура. Таксуването ще отразява реалните разходи за поддръжка и развитие на пътната мрежа, осигурявайки, че потребителите, които най-много влияят на инфраструктурата и околната среда, принасят справедлив дял за нейното управление и подобрене;

- предоставяне възможност за плащане на такси за ползване на пътна инфраструктура за един ден.

#### **Оперативната цел на законопроекта е:**

- постигане на посочените общи и конкретни цели в 6-месечен срок от влизането му в сила чрез изменение и допълнение 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 и Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление № 370 на Министерския съвет от 2019 г.

След изтичането на срока за постигане на оперативната цел на законопроекта следва да се установи дали чрез законодателните разрешения са постигнати общите и конкретните цели.

*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. Потребителите на платената пътна мрежа:**

- пътни превозни средства с обща техническа допустима маса над 3.5 тона:
  - вътрешен превоз;
  - транзитен превоз;
- пътни превозни средства с обща техническа допустима маса до и равна на 3.5 тона:
  - вътрешен превоз;
  - транзитен превоз.
- Статистика за ППС по уникални регистрационни номера, закупили заплатили пътни такси по чл.10 от Закона за пътищата по видове продукти:
  - Брой на пътни превозни средства с обща техническа допустима маса до и равна на 3.5 тона, заплатили винетни такси:
    - ППС с българска регистрация - 2 803 300 бр.
    - ППС с чуждестранна регистрация – 1 450 586 бр.
    - Общо ППС: 4 253 886 бр.
  - Брой пътни превозни средства с обща техническа допустима маса над 3.5 тона, заплатили маршрутни карти:
    - ППС с българска регистрация - 48 469 бр.
    - ППС с чуждестранна регистрация – 95 786 бр.
    - Общо ППС: 144 255 бр.

- Брой на пътни превозни средства с обща техническа допустима маса над 3.5 тона, за които са заплатени тол декларации:
    - ППС с българска регистрация - 91 350 бр.
    - ППС с чуждестранна регистрация – 80 184 бр.
    - Общо ППС: 171 534 бр.
  - Статистика за брой на заплатени пътни такси по чл.10 от Закона за пътищата по видове продукти:
  - Брой заплатени винетки за пътни превозни средства с обща техническа допустима маса до и равна на 3.5 тона:
    - ППС с българска регистрация - 4 021 288 бр.
    - ППС с чуждестранна регистрация – 2 240 546 бр.
    - Общо ППС: 6 261 834 бр.
  - Брой заплатени маршрутни карти за пътни превозни средства с обща техническа допустима маса над 3.5 тона:
    - ППС с българска регистрация - 595 729 бр.
    - ППС с чуждестранна регистрация – 682 889 бр.
    - Общо ППС: 1 278 618 бр.
  - Брой заплатени тол декларации за пътни превозни средства с обща техническа допустима маса над 3.5 тона:
    - ППС с българска регистрация - 670 327 851 бр.
    - ППС с чуждестранна регистрация – 239 912 781 бр.
    - Общо ППС: 910 240 632 бр.
  - Статистика с броя преминавания през стационарни контролни точки на територията на Република България:
    - ППС с българска регистрация - 579 791 017 бр.
    - ППС с чуждестранна регистрация – 78 568 725 бр.
    - Общо ППС: 658 359 742 бр.
2. Министерство на околната среда и водите - отговорно за политиките, свързани с намаляване на вредните емисии от транспорта.
  3. Министерство на транспорта и съобщенията - отговорно за политиките в областта на транспорта.
  4. Министерство на регионалното развитие и благоустройството - отговорно за разработването и прилагането на политиката в областта на пътната инфраструктура.
  5. Министерство на вътрешните работи - отговорно за воденето на регистрите за превозните средства, необходими за прилагането на системата за таксуване.
  6. Агенция „Пътна инфраструктура“ / Национално тол управление;
  7. Доставчиците на ЕУЕПТ и националните доставчици на услуги:
    - 7.1. Доставчиците на ЕУЕПТ – На територията на Република България има един вписан доставчик на ЕУЕПТ, който към настоящия момент все още не предоставя услуги.
    - 7.2. Национални доставчици на услуги:
      - 7.2.1. Национални доставчици на услуги, които осъществяват дейност – 2 (два) броя;
      - 7.2.2. Национални доставчици на услуги, които са вписани, но към настоящия момент все още не осъществяват дейност – 3 (три) броя.

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 оказат 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:**

##### **Вариант 1 „Без действие“:**

###### **Описание:**

При този вариант не се предприемат промени в националното законодателство.

Общите и специалните цели на законопроекта няма да бъдат постигнати, тъй като в действащото законодателство липсват правни норми, които да осигуряват този резултат.

###### **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

При този вариант няма да има положителни въздействия върху която и да е от заинтересованите страни.

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

###### **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

При този вариант на действие няма да бъдат постигнати целите, за които законопроектът е създаден.

Замърсяването с CO<sub>2</sub>, причинено от пътни преводни средства с обща техническа допустима максимална маса над 3.5 тона, няма да бъде ограничено. Няма да се генерират приходи и да се осигури финансирането на бъдещи инвестиции в областта на транспорта.

Няма да се насърчи краткосрочния транзит и улесняване достъпа до пътната мрежа за туристи и други временни посетители.

Националното законодателство ще е в несъответствие с правото на Европейския съюз. В случай, че не се приеме проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата (със законопроекта се отразяват и необходимите изменения в Закона за движението по пътищата), областите в които е необходима хармонизация на европейско ниво, няма да бъдат изпълнени от страна на Република България, което ще бъде предпоставка за налагане на имуществена санкция, в случай че ЕК упражни правото си по ДФЕС, като сезира СЕС с иск за неизпълнение на задължението да се съобщи за мерките за транспониране на Директивата.

Не се очакват социални негативни въздействия.

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

###### **Специфични въздействия:**

###### **Въздействия върху малките и средните предприятия:**

Не се очаква въздействие върху малките и средните предприятия.

###### **Административна тежест:**

Няма промяна на административната 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.)*

**Вариант 2 „Приемане на проект за Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, с който се транспонира Директива (ЕС) 2022/362“:**

**Описание:**

Този вариант предвижда приемане на законодателни промени, с които да се транспонират изискванията на Директива (ЕС) 2022/362 в националното законодателство.

Законопроектът постига целите си като:

- в чл. 10, ал. 7 изрично се посочва, че таксите за ползване се определят съгласно изискванията на Директива (ЕС) 2022/362;
- общите и специални цели във връзка с диференцираната такса за ползване според класа емисии CO<sub>2</sub> на превозното средство се постигат чрез допълнения в чл. 10 и чл. 10б:
  - в чл. 10, ал. 1, т. 2 се добавят думите „клас емисии Евро, емисии CO<sub>2</sub>“;
  - в чл. 10б, ал. 1 след втората употреба на думата „характеристики“ се поставя запетая и се добавя „клас емисии Евро, емисии CO<sub>2</sub>“;
  - в чл. 10б, ал. 6 след думите "EEV" се поставя запетая и се добавят думите: „както и които отговарят на емисии на CO<sub>2</sub> класове 2, 3, 4 и 5. При условие, че свидетелството за регистрация на пътното превозно средство не съдържа данни за емисиите на CO<sub>2</sub>, се счита, че пътното превозно средство отговаря на емисия на CO<sub>2</sub>, клас 1.“;
  - изменя се Приложение 2 към § 1, т. 19 от Допълнителните разпоредби;
- общите и специалните цели, свързани с въвеждането на еднодневна винетна такса се постигат чрез допълнение на чл. 10а, ал.1, като в чл. 10а, ал. 1, изр. 2 думата „и“ след думата „седмична“ се заличава и се поставя запетая, а след думата „уикенд“ се добавя „и еднодневна“, и се създава изречение четвърто: „Заплатената винетната такса не освобождава задължените лица от заплащане на такса за задръстване, когато такава такса е дължима за определен пътен участък и съответното превозно средство подлежи на таксуване.“

При диференциране на таксите за ползване ще бъдат създадени следните класове емисии на CO<sub>2</sub>:

а) емисии на CO<sub>2</sub> клас 1 — превозни средства, които не попадат в никой от класовете емисии на CO<sub>2</sub>, посочени в букви б)–д);

б) емисии на CO<sub>2</sub> клас 2 — превозни средства от подгрупа превозни средства, регистрирани за първи път през периода за докладване за годината съгласно с емисии на CO<sub>2</sub> от над 5 % под траекторията за намаляване на емисиите за периода за докладване за годината и подгрупата превозни средства sg, които обаче не принадлежат към никой от класовете емисии на CO<sub>2</sub>, посочени в букви в), г) и д);

в) емисии на CO<sub>2</sub> клас 3 — превозни средства от подгрупа превозни средства sg, регистрирани за първи път през периода за докладване за годината с емисии на CO<sub>2</sub> от над 8 % под траекторията за намаляване на емисиите за периода за докладване за годината и подгрупата превозни средства (sg), които обаче не принадлежат към никой от класовете емисии на CO<sub>2</sub>, посочени в букви г) и д);

г) емисии на CO<sub>2</sub> клас 4 — тежки превозни средства с ниски емисии;

д) емисии на CO<sub>2</sub> клас 5 — превозни средства с нулеви емисии.

Във връзка с въведените изменения на чл.10, ал.1, т.2 и чл. 10а, ал.1 от Закона за пътищата се предвижда изменение и в тарифата по чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата и Наредбата по чл. 10, ал. 7 от Закона за пътищата в 6-месечен срок от влизането на закона в сила. Въвеждането на изискванията на Директива (ЕС) 2022/362 ще доведе до необходимост от определени промени в съществуващата система и процеси, свързани с електронното пътно таксуване.

В тази връзка подробен анализ на непосредствени икономически, социални и екологични въздействия и финансови последици за държавния бюджет ще бъде извършен във връзка с приемане на изменението 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 и Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа. Точната оценка на конкретните параметри по отношение на значителните потенциални икономически, социални и екологични въздействия, както и необходимите допълнителни разходи ще зависи от конкретните технически решения и организационни мерки. Реалистична прогноза за въздействието на новата политика ще може да се направи след поне една година наблюдения, което ще се отрази включително в следващия бюджетен период. Доколкото последваща проверка би следвало да се извърши в 5 годишен срок от влизане на закона в сила, то към посочения момент би следвало всички въздействия да могат да бъдат проследени.

Новите услуги ще се администрират от:

- Агенция „Пътна инфраструктура“ / Национално толо управление;
- Доставчиците на ЕУЕПТ и националните доставчици на услуги.

Засегнатите страни ще разберат за появата на диференциране на таксите за ползване според екологичните характеристики на превозното средство от влизането в сила на измененията и допълненията 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.

#### **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

Транспонирането на директивата ще доведе до намаляване на замърсяването с емисии от CO<sub>2</sub>.

Намаляването на замърсяването ще произтече от интересите на собствениците на съответните превозни средства, попадащи в обхвата на директивата да намаляват разходите за замърсяване чрез закупуване на нови превозни средства, попадащи в по-ниски (по икономически ефективни) категории.

Закупуването на нови превозни средства с цел намаляване на емисиите и таксите допълнително ще има социален ефект, както следва:

- Новите превозни средства ще предлагат по-добри и комфортни работни условия;
- Новите превозни средства ще генерират по-малко замърсяване както по магистралите, така и в градовете и по този начин косвено ще влияят върху качеството на живота.

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

#### **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**

При този вариант не се идентифицират негативни последици за заинтересованите страни.

*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*

#### **Специфични въздействия:**

##### **Въздействия върху малките и средните предприятия:**

Не се идентифицират специфични въздействия върху малките и средните предприятия.

##### **Административна тежест:**

Не се предвижда увеличаване на административната тежест.

*(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.)

## 5. Сравняване на вариантите:

Степени на изпълнение по критерии: 1) висока; 2) средна; 3) ниска.

### 5.1. По проблем 1:

		Проблем 1: „Необходимост от транспониране Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета относно таксуването на превозни средства за ползване на определени пътни инфраструктури.“	
		Вариант 1 „Без действие“	Вариант 2 „Предприемане на действия по транспониране на Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета относно таксуването на превозни средства за ползване на определени пътни инфраструктури.“
Ефективност	Общи цели:	Общите цели няма да бъдат постигнати.	Общите цели на ще бъдат постигнати
	<ul style="list-style-type: none"> <li>осигуряване на пълното прилагане на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“, както и генериране на приходи и осигуряване финансирането на бъдещи инвестиции в областта на транспорта;</li> <li>насърчаване на краткосрочния транзит и улесняване достъпа до пътната мрежа за туристи и други временни посетители.</li> </ul>		
Ефикасност	Конкретни цели:	Конкретните цели няма да бъдат постигнати.	Конкретните цели ще бъдат постигнати.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>диференциране на таксите за ползване на пътищата според екологичните характеристики на превозните средства. Премества се пътните</li> </ul>		



	<p>такси да се определят не само според категорията и броя оси на автомобила, но и в зависимост както от класа на емисии EURO, така и от класа емисии на CO2 на превозното средство, като целта е чрез финансови стимули като облекчени ставки или премии да се насърчи преминаването към по-модерни, по-екологични и нисковъглеродни превозни средства. Тази мярка цели да направи таксуването по-справедливо и да стимулира използването на по-малко замърсяващи превозни средства, както и по-ефективното използване на пътната инфраструктура. Таксуването ще отразява реалните разходи за поддръжка и развитие на пътната мрежа, осигурявайки, че потребителите, които най-много влияят на инфраструктурата и околната среда, принасят справедлив дял за нейното управление и подобрене;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• предоставяне възможност за плащане на такси за ползване на пътна инфраструктура за един ден.</li> </ul>			
--	--	--	--	--

<b>Съгласуваност</b>	Цел за привеждане на националното законодателство в съответствие с европейското законодателство, посредством въвеждане на изискванията на Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета относно таксуването на превозни средства за ползване на определени пътни инфраструктури.	ниска	Висока
----------------------	---	-------	--------

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

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

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

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

*съгласуваност, която показва степенна, до която вариантите съответстват на действащите стратегически документи.*

## **6. Избор на препоръчителен вариант:**

**По проблем 1:** За разрешаване на съществуващия проблем е необходимо да бъде избран вариант на действие № 2, при който ще се извършат цялостни действия по хармонизиране на националното законодателство с европейското, с цел насърчаване на преминаването към по-модерни, по-екологични и нисковъглеродни превозни средства.

*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 съотносим 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)?**

**По проблем 1:** Вариант 2 „Приемане на проект за Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, с който се транспонира Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета относно таксуването на превозни средства за ползване на определени пътни инфраструктури.“

- Да
- Не

*1.1. Изборът следва да е съотносим 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 съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант.*

**6.5. Потенциални рискове от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми) Не са идентифицирани рискове при прилагането на препоръчителните варианти.**

*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.*

На основание чл. 26, ал. 4, изр. първо от ЗНА проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата ще бъде публикуван за обществено обсъждане за срок от 30 дни на интернет страниците на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и Агенция „Пътна инфраструктура“, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет.

*Обобщете най-важните въпроси за обществени консултации. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.*

**8. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?**

Да

Не

Действията изцяло произтичат от изискванията на Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 година за изменение на директиви 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 относно таксуването на превозни средства за използване на определени инфраструктури (Директива (ЕС) 2022/362) 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. Извършване на последваща оценка на въздействието:**

За осигуряване на съотношението между формулираните цели и постигнатите резултати в заключителните разпоредби на законопроекта е предвидено, че в 5 годишен срок от влизане на закона в сила министърът на регионалното развитие и благоустройството организира последваща оценка на въздействието.

**11. Приложения:**

*Приложете необходимата допълнителна информация и документи.*

**11. Информационни източници:**

Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 година за изменение на директиви 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 относно таксуването на превозни средства за използване на определени инфраструктури, достъпна на български език на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A32022L0362>

*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: **инж. Румен Мутафчиев, и.д. Директор на Национално тол управление**

Дата: **29.05.2024 г.**

Подпис:

