

**Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието\***

(Приложете към формуляра допълнителна информация/документи)

<b>Институция: Министерство на регионалното развитие и благоустройството</b>	<b>Нормативен акт: Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на Агенция "Пътна инфраструктура", приет с Постановление № 295 на Министерския съвет от 2010 г. (обн., ДВ, бр. 100 от 2009 г., изм. и доп., бр., 102 от 2010 г., бр. 52, 83 и 97 от 2011 г., бр. 14, 22, 60 и 81 от 2012 г., бр. 93 от 2013 г., бр., 60 и 102 от 2014 г., бр., 57 от 2015 г., бр. 88 от 2016 г., бр. 2 от 2018 г.)</b>
<b>За включване в оперативната програма на Министерския съвет за периода: 01.10.2018 – 31.10.2018 г.</b>	<b>Дата: 31 август 2018 г.</b>
<b>Контакт за въпроси: Ивайло Иванов</b>	<b>Телефон: 02/9173225</b>
<b>1. Дефиниране на проблема:</b> <p>Съгласно чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата, за преминаване по републиканските пътища, които са включени в трансевропейската пътна мрежа, както и такива, които са извън нея или по техни участъци, Министерският съвет може да въвежда една от следните такси за определена категория пътни превозни средства: 1. такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса; или 2. такса за изминато разстояние - ТОЛ такса. Организацията и контролът по събирането на тези такси е задължение на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ, агенцията).</p> <p>Националната система за събиране на такси за използване на пътната инфраструктура включва и Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние (ЕУЕСТ). Последното е изрично посочено в чл. 10з от Закона за пътищата, с който се транспонира Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април</p>	

2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността. С разпоредбите на същия член е предвидено и съобразяване с изискванията на Решение 2009/750/ЕО на Комисията от 6 октомври 2009 година за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи (нотифицирано под номер С(2009) 7547), което подробно урежда въведената с Директива 2004/52/ЕО ЕУЕСТ на европейско равнище.

В изпълнение на така заложените в Закона за пътищата и свързаното европейско законодателство основни положения на пътното таксуване са необходими нормативни промени във връзка с въвеждане на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства за преминаване по платената пътна мрежа на Република България - на база време за леки автомобили с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3.5 тона (електронна винетка) и на база изминато разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3.5 тона (ТОЛ) (нататък „смесена система за таксуване“).

Във връзка с горното, чл. 10, ал. 7 от Закона за пътищата предвижда, че условията, редът и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за заплащане на такса за изминато разстояние - ТОЛ такса за тежкотоварни моторни превозни средства и електронна винетка за леки моторни превозни средства, следва да бъдат в съответствие с изискванията на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури и Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността.

Въвеждането в експлоатация на смесената система за таксуване налага доразвиване на съществуващата законова и подзаконова рамка, включително чрез актуализиране на съществуващите вече актове, за да бъдат нормирани принципите на действие на системата, спецификите при извършване на дейността на различните категории участници и правомощията на агенцията като лице, събиращо пътни такси. Един от актовете, нормиращи тази материя е Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на Агенция „Пътна инфраструктура“.

С реалното стартиране на дейностите по въвеждане на ТОЛ системата през 2018 г. се създава необходимостта от разширяване и прецизиране на функциите на АПИ във връзка с електронното събиране на такси на база изминато разстояние от тежкотоварните ППС над 3,5 т., което ще се постигне чрез структуриране на ново звено в агенцията.

*1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.*

Предвижданото въвеждане в експлоатация на смесената система за таксуване налага изменение на структурата и правомощията на агенцията, така че същата ефективно да изпълнява функциите по събиране на пътни такси съгласно Закона за пътищата.

По-конкретно, необходимостта от изменение в административната структура на агенцията е във връзка със създаването на специализирано звено, наречено „Национално ТОЛ управление“, натоварено с всички функции на агенцията като лице, събиращо пътни такси, по опериране на Електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата; администриране събирането на пътните такси; създаване и поддържане на регистри на доставчиците на услуги за електронно събиране на пътни такси и регистър на областите на ЕУЕСТ; осъществяване на контрол и надзор върху доставчиците на услуги за електронно събиране на такси за изминато разстояние и върху доставчиците на декларирани данни, с които агенцията има сключени договори; регистрацията на ползватели на платената пътна мрежа, които нямат сключен договор с някой от изброените видове доставчици и усвояване на суми за реално изминато разстояние от поддържания от тях баланс. Горното обуславя необходимостта от обезпечаване на администрацията на агенцията с кадри, ангажирани единствено с ефективното функциониране на тази система.

Създаването на специализирано звено, натоварено с описаните по-горе функции на агенцията, поражда необходимост от предвиждане на неговите правомощия в действащия Правилник за структурата, дейността и организацията на работа на Агенция "Пътна инфраструктура". Проектът предвижда Национално ТОЛ управление да бъде организирано като специализирано звено, което ще изпълнява всички функции на агенцията като лице, събиращо пътни такси, по опериране на Електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата; администриране събирането на пътните такси; създаване и поддържане на регистри на доставчиците на услуги за електронно събиране на пътни такси и регистър на областите на ЕУЕСТ; осъществяване на контрол и надзор върху доставчиците на услуги за електронно събиране на такси за изминато разстояние и върху доставчиците на декларирани данни, с които агенцията има сключени договори; регистрацията на ползватели на платената пътна мрежа, които нямат сключен договор с някой от изброените видове доставчици и усвояване на суми за реално изминато разстояние от поддържания от тях баланс.

*1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. 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.).*

Необходимите промени са важни за дейността на агенцията, във връзка с въвеждането,

администрирането и поддържането на Електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата, поради което следва да се приеме постановлението за изменение и допълнение на Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на Агенция „Пътна инфраструктура“. Отделянето на функциите по управление и поддържане на Електронната система в отделно специализирано звено и съсредоточаване на капацитета и специализацията на служителите в една отделна структура, е целесъобразно и би допринесло за оперативността и ефективността от управление на сложните взаимосвързани процеси във връзка с въвеждането, администрирането и поддържането на Електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата.

В случай че не бъдат приети предлаганите изменения, ще се затрудни организацията на работата в Агенция „Пътна инфраструктура“, тъй като съществуващите в агенцията звена нямат достатъчен кадрови капацитет за ефективно изпълнение на функциите и задачите и постигане на поставените цели във връзка със създаването и ефективното функциониране на Електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата. Също така, неприемането на предлаганите изменения създава неяснота относно субекта, на когото са възложени функции на лице, събиращо пътни такси, по опериране на Електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата, администриране събирането на пътните такси и осъществяване на контрол и надзор върху доставчиците на услуги за електронно събиране на такси за изминато разстояние - националните доставчици на услуги за електронно събиране на такси за изминато разстояние и доставчиците на ЕУЕСТ, и върху доставчиците на декларирани данни.

*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:**

С предложените изменения и допълнения в Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на Агенция „Пътна инфраструктура“ се цели осигуряване на ефективно управление на Електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата, отчитайки функциите на Агенция „Пътна инфраструктура“ като лице, събиращо пътни такси, по опериране на Електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата; администриране събирането на пътните такси; създаване и поддържане на регистри на доставчиците на услуги за електронно събиране на пътни такси и регистър на областите на ЕУЕСТ; осъществяване на контрол и надзор върху доставчиците на услуги за електронно събиране на такси за изминато разстояние и върху доставчиците на декларирани данни, с които агенцията има сключени

договори; регистрацията на ползватели на платената пътна мрежа, които нямат сключен договор с някой от изброените видове доставчици и усвояване на суми за реално изминато разстояние от поддържания от тях баланс.

*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?*

### **3. Идентифициране на заинтересованите страни:**

Преки заинтересовани страни:

1. Агенция „Пътна инфраструктура“;
2. Министерство на регионалното развитие и благоустройството;
3. Гражданите и техните организации, в качеството им на заинтересовани от изпълнението на държавната политика в областта на електронното таксуване за ползване на платената пътна мрежа на база време и на база изминато разстояние.

*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.).*

### **4. Варианти на действие:**

#### **Вариант на действие 1 „Без действие“:**

В случай, че не бъдат приети измененията и допълненията в Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на Агенция „Пътна инфраструктура“, това ще затрудни дейността на съществуващите звена в агенцията. Съществува риск от неефективно изпълнение на функциите и задачите, и непостигане на поставените цели във връзка със създаването и ефективното функциониране на Електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата.

В случай, че не бъдат приети предлаганите изменения, кадровото обезпечаване на смесената система за таксуване на преминаването по платената пътна мрежа ще се окаже невъзможно. Съгласно изготвени разчети, с цел обезпечаване на необходимостта от провеждане на обучение на служителите, които ще бъдат пряко ангажирани със специфични дейности, свързани с функциониране на електронната ТОЛ система, се предвижда до края на 2018 г. да бъдат назначени до 393 служители, като поетапно през следващата календарна година ще се назначат и останалите служители, до достигане на

заложената щатна бройка от 921 служители, необходими за ефективното и безпрепятствено функциониране на ТОЛ системата.

Неприемането на измененията ще осуети организирането на дейността по създаване и поддържане на следните публични електронно достъпни регистри: национален регистър на областите на ЕУЕСТ и национален регистър на доставчиците на ЕУЕСТ, предвидени в чл. 10з, ал. 2 във вр. с чл. 10з, ал. 6 от Закона за пътищата, която дейност е от компетентността на Агенция „Пътна инфраструктура“. В случай че такива регистри не започнат да функционират паралелно с въвеждането на смесена система за таксуване на платената пътна мрежа, Република България ще бъде в нарушение на задълженията си на европейско равнище, произтичащи от Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността и Решение 2009/750/ЕО на Комисията от 6 октомври 2009 година за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи (нотифицирано под номер С(2009) 7547).

**Вариант на действие 2 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на АПИ“:**

С проекта на акт се предвиждат следните изменения и допълнения на Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на АПИ:

- създаване на специализирано звено „Национално ТОЛ управление“, което да поеме функциите на АПИ като лице, събиращо и администриращо събирането на пътните такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата и осъществяване на контрол и надзор върху националните доставчици на услуги за електронно събиране на такси за изминато разстояние и доставчиците на ЕУЕСТ, установени на територията на Република България;
- предвижда се на звеното да бъдат възложени дейности по обработка на данни относно геопозиционирането и изминатото разстояние от пътни превозни средства, които ползват платената пътна мрежа, формирането на унифицирани ТОЛ декларации и изпращане на данни за дължимите такси на съответните лица. Звеното следва да осъществява дейности по поддръжка на съоръженията и системите, от които е съставена електронната система за събиране на пътните такси, както и оперирането на Център за обработване на данни, в който ще се извършат всички дейности, свързани със събиране на данните за целите на пътното таксуване, изчисляване на пътните такси, тяхното събиране;
- предвижда се на звеното да бъде възложено поддържането на системите за генериране и продажба на електронни винетки и маршрутни карти, както и организиране разпространяването, продажбата и поддръжката на бордови устройства, отговарящи на съответните технически изисквания, посочени в Решение 2009/750/ЕО за целите на ТОЛ таксуването; да регистрира ползватели на платената пътна мрежа, притежаваща такива

устройства, които не са сключили договор с доставчик на услуга за електронно събиране на такси за изминато разстояние или доставчик на деклариран данни; да контролира наличността по баланс за авансово платени ТОЛ такси и да извършва дейности по усвояване на дължимите суми от наличността по него;

- на специализираното звено се предвижда да бъде възложено и организиране на дейностите по осъществяване на комуникацията с ползвателите по отношение на платените пътища, размера на пътните такси и начините за заплащането им, като се изгради комуникационен кол-център, в който да бъде получавана информация за нередности, запитвания на ползватели на платените пътища и да бъде предоставяна нужната информация и отговори на тези запитвания;

- на специализираното звено „Национално ТОЛ управление“ се предвижда да бъдат възложени дейности по създаване, водене и поддържане на Националните електронни регистри на доставчиците на услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние – Регистър на националните доставчици на услуги за електронно събиране на такси за изминато разстояние и Регистър на доставчиците на ЕУЕСТ, както и Регистър на намиращите се на територията на Република България области на ЕУЕСТ, като звеното следва да осъществява надзор върху дейността на тези доставчици от гледна точка наличие на предвидените законови и технически изисквания за осъществяване на тази дейност.

С приемането на проекта на постановление на Министерския съвет ще се постигне ефективно въвеждане и управление на Електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата и спазване на изискванията за оперативна съвместимост със системите на доставчиците на услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние.

Структурата на Националното ТОЛ управление следва да бъде утвърдена от Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“, като обособяването на отдели и сектори се обуславя от специфичните функции, които ще бъдат възложени на специализираното звено, в това число такива, свързани с електронни винетки, ТОЛ таксуване, договори с доставчици на услуги и регистри, техническа инфраструктура и контрол и др. С проекта на постановление се предвижда изменение на структурата и увеличение на утвърдената численост на персонала в АПИ с 921 щатни бройки. Във връзка с подготовката за въвеждане в експлоатация и функционирането на електронната система за събиране на пътни такси за ползване на републиканската пътна мрежа възниква необходимост от осигуряване на допълнителни средства за персонал, издръжка и капиталови разходи както през 2018 г., така и през следващите години. Предвижда се да се увеличат разходите по бюджета на МРРБ, респективно на АПИ, като планираните средства за 2018 г. са в размер на около 3 665 260 лева, в това число персонал, текущи и капиталови разходи.

Приемането на постановлението ще осигури необходимата численост на персонала на агенцията и в частност – на специализираното звено „Национално ТОЛ управление“, без което агенцията не би могла да изпълнява функциите на лице, събиращо пътни такси.

Приемането на измененията е необходимо във връзка с организирането на дейността по създаване и поддържане на националния регистър на областите на ЕУЕСТ и националния регистър на доставчиците на ЕУЕСТ, предвидени в чл. 10з, ал. 2 във връзка с чл. 10з, ал. 6 от Закона за пътищата, която дейност е от компетентността на Агенция „Пътна инфраструктура“. Посочените регистри следва да започнат да функционират паралелно с въвеждането на смесена система за таксуване на платената пътна мрежа, което задължение за Република България произтича от предвижданията на Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността и Решение 2009/750/ЕО на Комисията от 6 октомври 2009 година за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи (нотифицирано под номер С(2009) 7547).

Съгласно цитираните актове на Европейския съюз, очаква се регистрите да съдържат следната информация:

- национален регистър на областите на ЕУЕСТ: лицата, събиращи пътни такси; използваните технологии за събиране на такса за изминато разстояние; данните, необходими за таксата за изминато разстояние; заявлението за област на ЕУЕСТ; доставчиците на ЕУЕСТ, сключили договори за ЕУЕСТ с лицата, събиращи пътни такси, които действат в тяхната област на компетентност;
- национален регистър на доставчиците на ЕУЕСТ: регистрираните и заличените доставчици на ЕУЕСТ.

Във връзка с посочените регистри, очаква се агенцията да изпълнява следната надзорна дейност: да следи за актуалността на информацията по регистрите; в края на всяка календарна година да предоставя информацията, съдържаща в тях, на Европейската комисия и на лицата, отговорни за поддържането на съответни регистри във всяка една държава-членка на ЕС; и да уведомява Европейската комисия и всяка една държава-членка в случай че открие несъответствие в информацията, съдържаща се по съответен национален регистър на области на ЕУЕСТ на друга държава-членка. Във връзка с националния регистър на доставчиците на ЕУЕСТ, агенцията ще отговаря за вписването или отказът да бъде вписано дадено лице на доставчик на ЕУЕСТ.

В изпълнение на тези свои задължения, агенцията ще разчита на информация от лицата, които искат да бъдат регистрирани като доставчици на ЕУЕСТ; на служебно известна ѝ информация, включително такава, налична в публични безплатни регистри и/или



достъпна чрез междурегистров обмен; както и на информация, получена от лица, които поддържат съответни регистри в други държави-членки на Европейския съюз.

Приемането на постановлението ще постигне и съответствие между българското и европейското законодателство що се отнася до реално функциониране на национален регистър на областите на ЕУЕСТ и национален регистър на доставчиците на ЕУЕСТ, във вида и обема, описан по-горе. Във връзка с гореизложеното, се предлага да бъде избран Вариант 2 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на АПИ“.

*Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта "без действие".*

## **5. Негативни въздействия:**

### **Вариант на действие 1 „Без намеса“.**

#### **Икономически негативни въздействия:**

При запазване на съществуващата структура на АПИ е възможно да възникне негативен ефект върху качеството на изпълнение на функциите на агенцията, свързани с въвеждането на Електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата.

#### **Социални негативни въздействия:**

Таксите за ползване на платената пътна мрежа имат целеви характер – за поддръжка и изграждане на пътища. В този смисъл, събираемостта на тези публични вземания е от значение за състоянието на пътната инфраструктура и респективно за обществените нужди. Влошаване качеството на изпълнение на функциите на АПИ ще окаже негативно социално влияние върху гражданите.

#### **Екологични негативни въздействия:**

Не се очакват екологични негативни въздействия.

Гореописаните негативни въздействия са сходни за всички групи идентифицирани заинтересовани страни и са представени общо за всички тях.

### **Вариант на действие 2 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на АПИ“.**

Приемането на проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение и

допълнение на Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на Агенция „Пътна инфраструктура“ няма да доведе до икономически, социални, екологични и други негативни въздействия. С проекта на постановление се предвижда да се увеличат разходите по бюджета на МРРБ, респективно на АПИ за 2018 и следващите години, в размер на около 3 665 260 лева. *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.*

#### **6. Положителни въздействия:**

##### **Вариант на действие 1 „Без намеса“.**

При този вариант не са идентифицирани положителни въздействия.

##### **Вариант на действие 2 „Приемане на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на АПИ“.**

##### **Икономически положителни въздействия.**

Приемането на проекта на Постановление за изменение и допълнение на Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на Агенция „Пътна инфраструктура“ ще доведе до по-добра координация на различните дейности във връзка с въвеждането и функционирането на Електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата. Като приоритет се очертава необходимостта от ефективно опериране на тази система с цел повишаване на събираемостта на таксите за ползване на републиканската пътна мрежа на база изминато разстояние (ТОЛ) и на база време (електронна винетка). Очакваните приходи ще бъдат определени след утвърждаване на тарифата и обхвата на ТОЛ системата, които прогресивно могат да нарастват с разширяването на обхвата на системата, както и при въвеждане на нови участъци от републиканската пътна мрежа. По този начин ще се акумулират бюджетни средства за поддръжка и изграждане на пътища.

##### **Социални положителни въздействия:**

Таксите за ползване на платената пътна мрежа имат целеви характер – за поддръжка и изграждане на пътища. Състоянието на пътната инфраструктура е от изключително значение за обществото и повишаване качеството на изпълнение на функциите на АПИ ще окаже положително социално влияние върху гражданите.

**Екологични положителни въздействия:**

Не се очакват екологични положителни въздействия.

Гореописаните положителни въздействия са сходни за всички групи идентифицирани заинтересовани страни и са представени общо за всички тях.

*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.*

**7. Потенциални рискове:**

Приемането на проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на АПИ, без да бъдат осигурени средства за възнаграждения на новоназначаваните служители в създаденото специализирано звено „Национално ТОЛ управление“. При настъпването на този риск няма да е възможно да се осигури нужната персонална обезпеченост за ефективното функциониране на Електронната система за събиране на такси за ползване на платената пътна мрежа.

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

**8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:**

Ще се повиши

Ще се намали

Няма ефект

Предложените промени в Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на Агенция „Пътна инфраструктура“ нямат отражение върху административната тежест за физическите и юридически лица. Правата и задълженията на последните вече са регламентирани с цитираните в Раздел 1 разпоредби на Закона за пътища и свързаното европейско законодателство. Промените целят единствено актуализиране и прецизиране на правомощията на агенцията по отношение на смесената система за таксуване на преминаването по платената пътна мрежа на Република България.

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

Няма да се създават нови регулаторни режими и не се засягат съществуващи.

**9. Създават ли се нови регистри?**

Не се създават нови регистри – регистрите, които агенцията в лицето на „Национално ТОЛ управление“ ще води и поддържа, вече са регламентирани с настоящата редакция на Закона за пътищата. Предвидено е и посочените отношения да се уредят и в подзаконов нормативен акт – наредба на Министерски съвет.

*Когато отговорът е "да", посочете колко и кои са те .....*

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

Актът засяга пряко МСП

Актът не засяга МСП

Няма ефект

**11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?**

Да

Не

**12. Обществени консултации:**

Проектът на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за структурата, дейността и организацията на работа на АПИ ще бъде публикуван на Портала за обществени консултации и на интернет страницата на МРРБ, на основание чл. 26, ал. 2 от Закона за нормативните актове и чл. 85, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация. На основание чл. 26, ал. 4 от Закона за нормативните актове, срокът за получаване на предложения и становища е 30 дни.

Проектът на Постановление на Министерския съвет ще се съгласува в съответствие с чл. 32, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и неговата администрация с всички членове на Министерския съвет.

*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 консултационни процедури.*

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

Да

Не

.....

*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).*

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

**Име и длъжност: Ивайло Иванов – директор на дирекция „Обществени поръчки и правно обслужване“**

**Дата: 31.08.2018 г.**

**Подпис:**

