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

|  |
| --- |
| **Частична предварителна оценка на въздействието** |
| **Институция:**Министерство на транспорта и съобщенията | **Нормативен акт:**Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет. |
|  | **периода от 1 юли 2023 г. до 31 декември 2023 г.** |
| **Лице за контакт:**Борислав Муеров – изпълнителен директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ | **Телефон и ел. поща:**02/930 88 40avto\_a@rta.government.bg |
| 1. **Проблем/проблеми за решаване:**

Необходимост от изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет*1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.***Проблеми:*** *Необходимост от изменение и допълнение на Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с Постановление № 163 на Министерския съвет от 29.06.2015 г. (обн., ДВ, бр. 51 от 2015 г., изм., бр. 53 от 2017 г., доп., бр. 83 от 2020 г., изм. и доп., бр. 18 от 2022 г., бр. 85 от 2022 г., доп., бр. 9 от 2023 г., изм., бр. 25 от 2023 г., бр. 36 от 2023 г.) (наредбата).*
* *Необходимост от изменение и допълнение на Постановление № 66 на Министерския съвет от 1991 г. за определяне минимални размери на намаленията на превозните цени по автомобилния транспорт на някои групи граждани (обн., ДВ, бр. 33 от 1991 г., доп. бр. 15 от 2000 г.; изм. бр. 13 от 2004 г., бр. 16 от 2008 г.; изм. и доп. бр. 104 от 2011 г.; бр. 57 от 2015 г.; изм., бр. 36 от 2022 г., изм. и доп., бр. 9 от 2023 г., изм., бр. 25 от 2023 г.) (постановлението)*

Ежегодно с постановление на Министерския съвет за изпълнение на държавния бюджет за съответната година се определят средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и междуселищния автомобилен транспорт и за компенсиране на намалените приходи от безплатните или по намалени цени пътувания на определени групи пътници в автомобилния транспорт, като условията и редът за предоставяне на средствата се определят с наредбата.Въз основа на изпълнението на Постановление № 10 на Министерския съвет от 25.01.2023 г. за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет (Постановление № 10 от 2023 г.), което е с действие до края на 2023 г., е установена нужда от осигуряване на постоянно действаща нормативна уредба, която да урегулира и трансформира промените, произтичащи от Постановление № 10 от 2023 г. в постоянно действащи. За целта е необходима промяна в постановлението и в наредбата, като промените касаят минималните нива на компенсиране на абонаментни карти на някои групи граждани – учащи – 50 на сто, пенсионери – 50 на сто и деца до 14 годишна възраст – 100 на сто. Също така е необходимо въвеждане на нова група правоимащи – лица с намалена работоспособност над 70,99 %, тъй като понастоящем общините предоставят намаление на картите за тях, но те не се компенсират от държавния бюджет. Предложението е да се осигури минимален размер от 25 на сто компенсиране, като този размер е продиктуван от възможностите на бюджета към момента.Въз основа на опита и приложението в практиката на наредбата е установена необходимост от изготвяне на методика за разпределяне на предвидените в държавния бюджет средства за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници.В одитен доклад № 0300100416 за извършен одит „Оптимизиране на транспортната свързаност на областите в Северозападния регион“ за периода от 01.01.2014 г. до 30.06.2016 г., изготвен от екип на Сметната палата са дадени препоръки към министъра на транспорта и съобщенията и към изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за изготвяне на методика, в която да бъдат разписани ясни критерии за разпределяне в годишен размер на предвидените от централния бюджет средства за субсидии за вътрешноградски пътнически превози и междуселищни пътнически превози и която да осигури публичност за потребителите на информация, а именно общините и превозвачите, за прилагания подход за разпределение на средствата за субсидия.Наредбата има нужда от промяна в частта, касаеща определянето на населените места, които подлежат на субсидиране и разширяване на техния обхват. Към настоящия момент населените места, подлежащи на субсидиране, трябва да са с брой жители до 500 и да попадат в приложното поле на Наредба № 14 от 2003 г. за определяне на населените места в селски и планински райони (Наредба № 14) или в състава на община, включена в списъка – приложение № 8 от наредбата.За Наредба № 14 има получено становище от министъра на земеделието и храните, че е издадена във връзка с одобряването на проекти по Специалната предприсъединителна програма на Европейския съюз за развитие на земеделието и селските райони в Република България, чийто период на действие е изтекъл и са налице основания за практическото загубване на значението на разпоредбите на чл. 3 от същата наредба, както и че тя не подлежи на промяна, а на отмяна. Много от населените места, които следва да бъдат субсидирани не фигурират в нормативната уредба. Има нови общини, които не са отразени като такива, след тяхното създаване и населени места в тях, все още се водят като част от състава на други общини. В списъка – приложение № 8 от наредбата, съдържащ общините в гранични райони, са установени пропуски.Наблюдава се нарастваща тенденция за отказ на превозвачи за изпълнение на превози по автобусни линии, преминаващи през населени места дори с по-голям брой жители от 500, поради нисък пътникопоток по тях и тяхната нерентабилност. Общините срещат все по-големи трудности при провеждането на процедури за възлагане на превози, поради липсата на кандидати и съответно невъзможност да осигурят транспортното обслужване на населението в множество населени места на тяхна територия. Установено е, че 2 транспортни връзки дневно, съответно 730 двупосочните курса годишно по междуселищни автобусни линии, за пробега на които се разпределят субсидии, са недостатъчни за осигуряване на минимално необходимото транспортно обслужване на населението в слабонаселените планински и гранични райони в страната. Също така е установено, че наредбата има необходимост от промени в някои нейни разпоредби с оглед: постигане на съответствие с нормативен акт от по-висока степен, какъвто е Законът за автомобилните превози и въведената в него четвърта утвърдена транспортна схема – междуобластната транспортна схема, актуализирането им, редакционни изменения с цел отстраняване на неточности, включително и технически, допуснати при първоначалното им разписване и постигане на по-голяма яснота по тяхното прилагане.**Проблем 1.** **„В постановлението и в наредбата е необходимо да се променят групите правоимащи лица и да се актуализират размерите на компенсациите за техните карти, съгласно установеното временно решение чрез ПМС № 10 от 2023 г., за да се въведат постояннодействащи разпоредби, които адекватно отразяват съвременната икономическа обстановка“****Проблем 2.** **„В наредбата липсва методика с ясно определени критерии, по която да се извършва разпределянето на средствата за компенсации и субсидии по групи правоимащи, видове превози и общини“****Проблем 3. „Невъзможност да бъдат субсидирани със средства от държавния бюджет автобусни линии, които са нерентабилни, но населените места през които минават не отговарят на условията на наредбата“****Проблем 4. „Разпоредби от наредбата, които не съответстват на разпоредбите от нормативен акт от по-висока степен – Закона за автомобилните превози, такива които не са актуални и в някои има необходимост от редакционни промени и отстраняване на технически грешки“** *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.).*Проблемите не могат да се решат в рамките на съществуващата нормативна уредба.*1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.*Проблемите не могат да се решат в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа, тъй като липсва ясно разписан ред за начина, по който се разпределят средствата за субсидии и компенсации на общините.Ако не бъде извършена промяна в постановлението и наредбата, нивата на компенсиране ще останат ниски – 20 на сто за лица, получаващи пенсия и 30 на сто за учащи. Освен това децата ще могат да пътуват безплатно само до 7 годишна възраст, а лицата с намалена работоспособност над 70,99 % няма да имат право на абонаментни карти за пътуване, които да бъдат компенсирани от държавния бюджет.Ако не бъде извършена промяна в наредбата списъкът с населените места, подлежащи на субсидиране, ще остане непроменен (те трябва да са едновременно с население до 500 жители и да са в състава на община по приложение № 8 от наредбата или да бъде включено в списъка по приложение № 2 към чл. 3, ал. 1 от Наредба № 14, за която има становища от Министерството на земеделието, храните и горите, че не подлежи на промяна, а на отмяна) и извън него ще продължат да бъдат много населени места, които са сериозно застрашени от оставането им без транспортна свързаност, поради нерентабилност от извършване на превозите по автобусни линии до тях и липса на субсидии от държавния бюджет.В приложение № 8 от наредбата липсват общини, които са гранични, има и нови общини, които не са отразени като такива, а са част от състава на други общини. Необходимо е привеждане на наредбата в съответствие с разпоредбата на чл. 17, ал. 9 (Нова – ДВ, бр. 60 от 2020 г.) от Закона за автомобилните превози.Необходимостта от актуализирането на наредбата е значителна, тъй като в противен случай би било почти невъзможно да се подобри планирането, определянето и отчитането на субсидиите за нерентабилни вътрешноградски и междуселищни пътнически превози и компенсациите за извършените безплатни и по намалени цени пътувания, както и да се осигури транспортно обслужване за всички слабонаселени райони в страната и преодоляване на социалната изолация на населението им.*1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.*С предложените промени не се въвеждат разпоредби от правото на Европейския съюз, а наредбата се привежда в съответствие с нормативен акт от по-висока степен – Закона за автомобилните превози и с постановлението*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 изпълнението на политиката. |
| **2. Цели:****Цел 1. „Въвеждане в постановлението и наредбата на актуализирани размери на компенсациите за абонаментни карти на деца до 14 г., учащи, лица, получаващи пенсия и лица с намалена работоспособност над 70,99 %“**С предлаганите промени ще се осигурят адекватни размери на компенсациите за картите на деца до 14 г., учащи, лица, получаващи пенсия и лица с намалена работоспособност над 70,99 %, които са адекватни на актуалната икономическа обстановка и са в синхрон с нивата на компенсиране в други европейски страни – например – Чехия и Австрия. Това ще стимулира общините и превозвачите да привличат повече пътници като цяло в обществения транспорт, тъй като ще се осигурят средства за компенсиране на по-евтините превозни документи за тези групи граждани, което ще позволи да се предложи по-редовна и по-качествена обществена услуга. Това ще намали трафика, тъй като с предложението да се осигурят изцяло (100 на сто) компенсирани карти за деца до 14 г. възраст се цели да се намали трафика с лични автомобили, които да превозват тези деца до детска градина и училище. Това ще резултира и в създаване на навик за използване на обществен транспорт у най-малките, което е ключово за предпочитането му в последствие, когато децата пораснат. **Цел 2. „Въвеждане в наредбата на методика с ясно определени критерии, по която да се извършва разпределянето на средствата за компенсации и субсидии по групи правоимащи, видове превози и общини“**С предложената методика за разпределяне на предвидените общо в държавния бюджет средства за компенсации и субсидии по групи правоимащи, видове превози и общини се цели изпълнение на препоръка на Сметната палата. Яснота, прозрачност и информираност на заинтересованите страни – общини и превозвачи за начина, по който се разпределят средствата. Подобряване на планирането, определянето и отчитането на субсидиите за нерентабилни вътрешноградски и междуселищни пътнически превози и компенсациите за извършените безплатни и по намалени цени пътувания. **Цел 3. „Разширяване на обхвата на населените места, през които преминаващите автобусни линии ще имат право да бъдат субсидирани със средства от централния бюджет“**С предложеното разширяване на обхвата на населените места, през които започващи/преминаващи нерентабилни автобусни линии биха могли да бъдат субсидирани със средства от държавния бюджет се цели прекратяване на негативната тенденция за отказ на превозвачи за изпълнение на превозите по автобусни линии, преминаващи през населени места с нисък пътникопоток, водещ до тяхната нерентабилност или липса на желаещи да участват в процедури за възлагането на такива превози по такива линии. Непрекъсване и осигуряване на транспортно обслужване за повече райони в страната и преодоляване на социалната изолация на населението им.С предложението се цели осигуряване на удобство и необходимите транспортни връзки дневно за населението от слабонаселените планински и гранични райони в страната.**Цел 4. „Промени на разпоредби от наредбата с оглед постигане на съответствие със Закона за автомобилните превози, актуализиране, редакционни промени и отстраняване на технически грешки“**С предложените промени на някои разпоредби от наредбата се цели постигане на съответствие с нормативен акт от по-висока степен, какъвто е Законът за автомобилните превози и въведената в него четвърта утвърдена транспортна схема – междуобластната транспортна схема, актуализирането им, редакционни изменения с цел отстраняване на неточности, включително и технически, допусната при първоначалното им разписване и постигане на по-голяма яснота по тяхното прилагане.*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.**  Лицата, получаващи пенсия по условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възрастта по чл. 68, ал. 1 – 3 от същия кодекс – 1 609 783.**2.** Учениците в дневна форма на обучение и студентите редовно обучение, включително докторантите в редовна форма на обучение, учащи в училищата, висшите училища и научните организации, включени в Регистъра на средните училища и детските градини и в Регистъра на акредитираните висши училища на МОН – 834 176.**3.** Деца до 7 навършени години и от 7 до 14 навършени години – 913 419.**4**. Военноинвалиди и военнопострадали, вкл. ветерани – 3752.**5.** Лица с намалена работоспособност над 70,99 % – 786 337**6.** Транспортни предприятия, притежаващи лиценз на Общността за международни автомобилни превози на пътници и лиценз за обществен превоз на пътници на територията на Република България – 1 474.**7.** Всички общини на територията на Република България – 265.**8.** Министерство на финансите.**9.** Министерство на транспорта и съобщенията.**10.** Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.*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 окажат 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:** |
| **4.1. По проблем 1:** |
| **Вариант 1 „Без действие“:****Описание:**Няма да бъдат въведени в постановлението и наредбата актуализирани размери на компенсациите за абонаментни карти на деца до 14 г., учащи, лица, получаващи пенсия и лица с намалена работоспособност над 70,99 %.**Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Не са идентифицирани такива.*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Запазването на предишните нива на компенсации (до 2022 г.) няма да отчете актуалната икономическа обстановка и положителния ефект от Постановление № 10 от 2023 г. върху финансирането на услугата обществен транспорт. Общините и превозвачите ще се принудят да намалят услугата – броя курсове по линиите, което ще доведе до лошо качество на услугата за пътниците, преориентиране на част от тях към друг вид транспорт, включително и към такъв с лични моторни превозни средства (МПС), което ще доведе до повече трафик, замърсяване и загуба на човекочасове. От друга страна, превозвачите е възможно да освободят работници – шофьори и технически персонал, тъй като няма да могат да осигурят заплащане за труда им, поради ниските нива на компенсации. Делът на обществения транспорт в общините може да намалее още, въпреки че е на едно от най-ниските нива, спрямо останалите страни от Европейския съюз. *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Специфични въздействия:** **Въздействия върху малките и средните предприятия:** Липсата на актуализиране на нивата на компенсиране на картите за групи граждани, ще осигури по-малко средства за общините и превозвачите, което може да затрудни планирането на тези средства от страна на общините при провеждане на процедури за възлагане на превозите и сключване на договори и съответно негативно въздействие върху малките и средните предприятия, каквито са част от превозвачите.**Административна тежест:** Не се идентифицира.*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 „Въвеждане в постановлението и наредбата на актуализирани размери на компенсациите за абонаментни карти на деца до 14 г., учащи, лица, получаващи пенсия и лица с намалена работоспособност над 70,99 %“:****Описание:**С предлаганите промени ще се осигурят адекватни размери на компенсациите за картите на деца до 14 г., учащи, лица, получаващи пенсия и лица с намалена работоспособност над 70,99 %, които са адекватни на актуалната икономическа обстановка и са в синхрон с нивата на компенсиране в други европейски страни – например – Чехия и Австрия. Това ще стимулира общините и превозвачите да привличат повече пътници като цяло в обществения транспорт, тъй като ще се осигурят средства за компенсиране на по-евтините превозни документи за тези групи граждани, което ще позволи да се предложи по-редовна и по-качествена обществена услуга. Това ще намали трафика, тъй като с предложението да се осигурят изцяло (100 на сто) компенсирани карти за деца до 14 г. възраст се цели да се намали трафика с лични автомобили, които да превозват тези деца до детска градина и училище. Това ще резултира и в създаване на навик за използване на обществен транспорт у най-малките, което е ключово за предпочитането му в последствие, когато децата пораснат. От по-редовния обществен транспорт ще се възползват и другите пътници, като например – работещите, които заплащат пълният размер на абонаментната карта, което може да осигури синергичен ефект – да се привлекат и други групи пътници към обществения транспорт, за сметка на придвижване с лично МПС, което е в синхрон с европейските политики за устойчива мобилност.**Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Ще се осигури адекватен размер на компенсиране на картите за групи граждани, което ще осигури повече средства за осигуряване на редовен обществен транспорт от общините и превозвачите.Ще се осигури по-редовен обществен транспорт за гражданите в цялост, което може да привлече нови пътници и да намали трафика в градовете.Ще се осигурят безплатни карти за деца до 14 г. възраст, което ще увеличи употребата на обществен транспорт от тях и ще се осигури възможност да се създадат навици у тях за използването му като първи избор за метод за пътуване.Ще бъдат осигурени повече средства за осигуряване на услугата от превозвачите, което ще осигури достатъчно средства за възнаграждения на шофьорите и сервизните техници (производствен персонал) и ще може да се осигури по-добро сервизно обслужване и средства за подмяна на амортизирания автопарк, където е необходимо. Това косвено ще повлияе върху повишаване качеството на услугата в дългосрочен план. *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Не са идентифицирани такива.*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Специфични въздействия:****Въздействия върху малките и средните предприятия:**Актуализирането на нивата на компенсиране на картите за групи граждани, ще осигури повече средства за общините и превозвачите, което би следвало да подобри планирането на тези средства от страна на общините при провеждане на процедури за възлагане на превозите и сключване на договори и съответно положително въздействие върху малките и средните предприятия, каквито са част от превозвачите.**Административна тежест:** Не се идентифицира.………………………………………………………………………………………….. *(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.)* |
| **4.2. По проблем 2:** |
| **Вариант 1 „Без действие“:****Описание:**Няма да бъде регламентирана методика в наредбата, съответно да бъдат разписани ясни критерии за разпределяне в годишен размер на предвидените от централния бюджет средства за субсидии за вътрешноградски пътнически превози и междуселищни пътнически превози и която да осигури публичност за потребителите на информация, а именно общините и превозвачите, за прилагания подход за разпределение на средствата за субсидия.**Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Не се идентифицират.*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Затруднения при планирането, определянето и отчитането на субсидиите за нерентабилни вътрешноградски и междуселищни пътнически превози и компенсациите за извършените безплатни и по намалени цени пътувания за общините и превозвачите. В тази връзка би могло да се стигне до прекратяване от превозвачи на договори или липса на желаещи да участват в процедури за възлагане обществени превозни услуги, което ще доведе до липса на транспортно обслужване за населението, включително и на правоимащи лица, които няма да имат възможност да ползват правата си за безплатни и по намалени цени пътувания. *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Специфични въздействия:** **Въздействия върху малките и средните предприятия:** Липсата на методика и ясно разписани правила, по които се разпределят предвидените общо в централния бюджет средства за компенсации и субсидии може да затрудни планирането на тези средства от страна на общините при провеждане на процедури за възлагане на превозите и сключване на договори и съответно негативно въздействие за малките и средните предприятия, каквито са част от превозвачите.**Административна тежест:** Не се идентифицира.*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 „Въвеждане в наредбата на методика, по която се разпределят средствата за компенсации и субсидии“:****Описание:**Регламентиране в наредбата на методика, в която са разписани ясни критерии за разпределяне в годишен размер на предвидените от централния бюджет средства за компенсации за правоимащите групи пътници и субсидии за вътрешноградски пътнически превози и междуселищни пътнически превози. В методиката се регламентира начинът за разпределяне на предвидените в държавния бюджет средства за компенсации и субсидии. Разпределянето на средствата за компенсации и субсидии общо по групи правоимащи и видове превози и след това по общини за:* Компенсации – първоначално пропорционално на база брой правоимащи и категория на общината, като първоначалните годишни лимити се коригират с коефициенти в зависимост от усвояемостта от средства за предходните години. След изтичане на деветмесечието на годината, на база постъпилите от общините справки за реално издадените безплатни и по намалени цени превозни документи и дължимите за тях суми на превозвачите се извършва актуализиране на годишните лимити от средства по общини и групи правоимащи.
* Субсидии – първоначално пропорционално на съответния пробег и нетния финансов ефект от изпълнението на задължението за обществени услуги от предходната година, като първоначалните годишни лимити се коригират с коефициенти в зависимост от усвояемостта от средства за предходните години. След изтичане на деветмесечието на годината на база на отчетените от общините справки с финансовите резултати от предоставяните субсидирани превозни услуги се извършва преразпределение на средствата – актуализиране на годишните лимити на база нетен финансов ефект, съобразен с изпълнения и утвърден за субсидиране годишен пробег.

**Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Ще се осигури публичност за потребителите на информация, а именно общините и превозвачите, за прилагания подход за разпределение на средствата за компенсации и субсидии. Ще се подобри планирането, определянето и отчитането на субсидиите за нерентабилни вътрешноградски и междуселищни пътнически превози и компенсациите за извършените безплатни и по намалени цени пътувания за общините и превозвачите. Ще се намали риска от прекъсване на транспортното обслужване на населението в населени места, до които извършването на превози по автобусни линии е нерентабилно. Ще се осигури ползването на правата за безплатни и по намалени цени пътувания на лицата, попадащи в категории, на които такива права са дадени с нормативни актове. *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Не се идентифицират. *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Специфични въздействия:****Въздействия върху малките и средните предприятия:**Наличието на методика, съдържаща ясно разписани правила, по които се разпределят предвидените общо в централния бюджет средства за компенсации и субсидии ще подобри планирането на тези средства от страна на общините при провеждане на процедури за възлагане на превозите и сключване на договори..**Административна тежест:** Не се идентифицира.………………………………………………………………………………………….. *(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.)* |
| **4.3. По проблем 3:** |
| **Вариант 1 „Без действие“:****Описание:**Населените места, през които преминавате автобусни линии, които имат право да бъдат субсидирани със средства от държавния бюджет ще останат в досегашния си вид, т.е. няма да бъде разширен обхватът им. Няма да бъде увеличен от две на три броят на транспортните връзки дневно, съответно двупосочните курсове годишно няма да се променят от 730 на 1095, по междуселищни автобусни линии, за пробега на които се разпределят субсидии. **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Не се идентифицират.*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Отказ на превозвачи за изпълнение на превози по автобусни линии, преминаващи през населени места, които не попадат в обхвата на наредбата, но също са нерентабилни или влошаване на качеството на предоставяната транспортна услуга. Общините няма да могат да осигурят транспортното обслужване на населението в множество населени места на тяхна територия. Регионална и социална изолация на населението в тези населени места и райони. Няма да бъде извършено осигуряването на три транспортни връзки дневно (отиване и връщане) – сутрин, обед и вечер, което би решило проблемите с минимално необходимата транспортна свързаност на населението в слабонаселените планински и гранични райони в страната и допринесло за преодоляване на регионалната изолация и очертаващата се тенденция за продължаващо обезлюдяване на посочените райони. *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Специфични въздействия:** **Въздействия върху малките и средните предприятия:** Има вероятност от прекратяване на дейност на малки и средни предприятия, каквито са част от превозвачите, притежаващи лиценз на Общността или лиценз за обществен превоз на пътници на територията на Република България и изпълняващи обществени превозни услуги, поради това че дейността им е свързана с изпълнение на превози по нерентабилни автобусни линии, за които не се предоставят субсидии от централен бюджет.**Административна тежест:** Не се идентифицира.*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 „Разширяване на обхвата на населените места, през които преминаващите автобусни линии ще имат право да бъдат субсидирани със средства от централния бюджет“:****Описание:** С разширяване на обхвата на населените места, през които започващи/преминаващи нерентабилни автобусни линии биха могли да бъдат субсидирани със средства от централния бюджет ще прекрати или поне намали негативната тенденция от отказ на превозвачи за изпълнение на превозите до/през тях или липса на желаещи да участват в процедури за възлагането на такива превози. Ще се осигури непрекъсване на транспортно обслужване за повече райони в страната и преодоляване на социалната изолация на населението им. С увеличаване на субсидираните транспортни връзки от 2 на 3 дневно, съответно от 730 на 1095 годишно ще бъде осигурено удобство и необходимите транспортни връзки дневно за населението от слабонаселените планински и гранични райони в страната. **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**С промяна в условията, на които трябва да отговарят населените места, за да имат право преминаващи или с началана/крайна спирка в тях автобусни линии по утвърдени транспортни схеми, които са нерентабилни да получават средства за субсидии от централния бюджет ще има положително икономическо въздействие за превозвачите, изпълняващи превози по тях, както и положително социално въздействие за населението в тези населени места и региони.Увеличението от две на три на броя на транспортните връзки дневно, съответно двупосочните курса годишно от 730 на 1095, по междуселищни автобусни линии, за пробега на които се разпределят субсидии, ще осигури минимално необходимото транспортно обслужване, тъй като в по-голяма част от случаите пътникът отива до най-близкия общински или областен център с цел посещение на лечебно заведение или административна структура и след приключване на задачата, с която е отишъл, обикновено по обяд, понастоящем няма осигурен транспорт за връщане и трябва да чака до вечерните часове за обратния курс. В тази връзка осигуряването на три транспортни връзки дневно (отиване и връщане) – сутрин, обед и вечер, ще реши проблемите с минимално необходимата транспортна свързаност на населението в слабонаселените планински и гранични райони в страната и допринесло за преодоляване на регионалната изолация и очертаващата се тенденция за продължаващо обезлюдяване на посочените райони.*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Не се идентифицират. *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Специфични въздействия:****Въздействия върху малките и средните предприятия:** При този вариант на действие ще има положително въздействие върху малките и средните предприятия, където попадат част от превозвачите, тъй като ще се осигури възможност със средства от централния бюджет да се покрива част от нетния финансов ефект от изпълнението на задължението за обществени превозни услуги.**Административна тежест:** Не се идентифицира.………………………………………………………………………………………….. *(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.)* |
| **4.4. По проблем 4:** |
| **Вариант 1 „Без действие“:****Описание:**Няма да бъдат извършени промени на разпоредби от наредбата с оглед постигане на съответствие със Закона за автомобилните превози, актуализиране, редакционни промени и отстраняване на технически грешки.**Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Не се идентифицират.*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Не се идентифицират.*(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Специфични въздействия:** **Въздействия върху малките и средните предприятия:** Не се очаква.**Административна тежест:** Не се идентифицира.*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 „Промени на разпоредби на наредбата с оглед постигане на съответствие със Закона за автомобилните превози, актуализиране, редакционни промени и отстраняване на технически грешки“:****Описание:**С промени на някои разпоредби от наредбата ще се постигане съответствие с нормативен акт от по-висока степен, какъвто е Законът за автомобилните превози и въведената в него четвърта утвърдена транспортна схема – междуобластната транспортна схема, актуализирането им, редакционни изменения с цел отстраняване на неточности, включително и технически, допусната при първоначалното им разписване и постигане на по-голяма яснота по тяхното прилагане.**Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**С актуализирането на някои разпоредби от наредбата ще се постигне яснота по прилагането им, което ще доведе до подобряване на планирането, определянето и отчитането на субсидиите за нерентабилни вътрешноградски и междуселищни пътнически превози и компенсациите за извършените безплатни и по намалени цени пътувания.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**Не се идентифицират. *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)***Специфични въздействия:****Въздействия върху малките и средните предприятия:** Не се очаква.**Административна тежест:** Не се идентифицира.………………………………………………………………………………………….. *(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.**По проблеми 1, 2, 3 и 4:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Вариант 1** **„Без действие“** | **Вариант 2** |
| ***Ефективност*** | Цел 1Цел 2Цел 3Цел 4 | 3 | 1 |
| ***Ефикасност*** | Цел 1Цел 2Цел 3Цел 4 | 3 | 1 |
| ***Съгласуваност*** | Цел 1Цел 2Цел 3Цел 4 | 3 | 1 |

*1.1. Сравнете вариантите чрез сравняване на ключовите им положителни и отрицателни въздействия.**1.2. Посочете степента, в която вариантите ще изпълнят определените цели, съгласно основните критерии за сравняване на вариантите:**ефективност, чрез която се измерва степента, до която вариантите постигат целите на предложението;**ефикасност, която отразява степента, до която целите могат да бъдат постигнати при определено ниво на ресурсите или при най-малко разходи;**съгласуваност, която показва степента, до която вариантите съответстват на действащите стратегически документи.* |
| **6. Избор на препоръчителен вариант:****По проблеми 1, 2, 3 и 4: Вариант 2 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет“** е препоръчителен вариант на действие спрямо решаването на посочените проблеми. Вариант 2 се отличава с най-висока степен на ефективност, ефикасност и съгласуваност, с оглед на заинтересованите страни.*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):**Прилагането на вариант 2 „Приемане на проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет“ няма да доведе до промяна в административната тежест.*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)?**… ……………………………………………………………*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)?**…………………………………………………………………..……………………… ………………………………………………………………………………………….*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)?**Препоръчителния вариант въздейства върху МСП чрез създаване на предпоставки за осигуряване на стабилен приход за транспортните оператори в страната, опериращи по автобусни линии от утвърдените транспортни схеми, голяма част от които са МСП. Актуален размер на финансиране съгласно текущата икономическа обстановка в страната.*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 потенциални рискове от прилагането на вариант 2 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет“.*Посочете възможните рискове от прилагането на препоръчителния вариант, различни от отрицателните въздействия, напр. възникване на съдебни спорове и др.* |
| **7. 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.*В съответствие с чл. 26, ал. 2-4 от Закона за нормативните актове проектът на постановление и докладът ще бъдат публикувани на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет.На заинтересованите лица ще бъде предоставена възможност да се запознаят с проекта на постановление и съпровождащите го документи и да представят писмени предложения или становища в 14-дневен срок от публикуването им. *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?**…………………………………………………………………..……………………… ………………………………………………………………………………………….*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?***(преценка съгласно чл. 20, ал. 3, т. 2 от Закона за нормативните актове)* |
| **10. Приложения:**…………………………………………………………………..……………………… ………………………………………………………………………………………….*Приложете необходимата допълнителна информация и документи.* |
| **11. Информационни източници:**Регистър „Лицензи“ на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и подадени данни от Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на образованието и науката и Националния осигурителен институт.*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:**Людмила Христова, директор на дирекция „Автомобилни превози и международна дейност“, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.**Дата: 14.11.2023 г.****Подпис:**  |