|  |
| --- |
| **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 |
|  | **………………………………………………** |
| **Лице за контакт:**  Бойко Рановски – изпълнителен директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ | **Телефон и ел. поща:**  02/930 88 40  [branovski@rta.government.bg](mailto:branovski@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.*  **Проблем 1.** *Необходимост от изменение и допълнение на Наредба 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.) (Наредбата).*  **Проблем 1.1. „Липса на нормативно основание за целите на разпределението на средствата за компенсации и субсидии от министъра на транспорта и съобщенията по реда на Наредбата да се използва единна автоматизирана система“**  Понастоящем за целите на разпределението на средствата за компенсации и субсидии от министъра на транспорта и съобщенията по реда на Наредбата се изпращат данни и справки от всички общини в страната и съответните ведомства на хартиен носител и по електронна поща, което е предпоставка за допускане на технически грешки и изисква повече време за тяхното обработване. Разработена и внедрена в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ е единна автоматизирана система за използването на която няма нормативно основание.  **Проблем 1.2. „Несъответствие на разпоредбите на чл. 19 от Наредбата с промени в чл. 17, ал. 1 от Закона за военноинвалидите и военнопострадалите“**  Извършена е промяна в Закона за военноинвалидите и военнопострадалите, в частта касаеща обхвата на правоимащите лица по посочения закон и превозите, по които имат право на безплатно пътуване и съответно компенсиране със средства от държавния бюджет, която не е отразена в Наредбата.  **Проблем 1.3. „Неактуализиран размер на заложените в чл. 40, ал. 1 от Наредбата максимални месечни размери за компенсиране на стойността на намалените приходи при пътуванията на правоимащите по чл. 19, т. 5 и 6 от Наредбата“**  Максимално допустимите стойности за компенсиране на издаваните по намалени цени абонаментни карти, определени в чл. 40, ал. 1 от Наредбата за учениците, обучаващи се в дневна форма на обучение, на студентите редовно обучение, включително докторантите в редовна форма на обучение, и за лицата, получаващи пенсия по условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възрастта по чл. 68, ал. 1 – 3 от същия кодекс, не са актуални, тъй като не са променяни от 2008 г. и не съответстват на необходимите към момента средства за компенсиране на превозвачите на извършваните от тях задължителни намаления на посочените категории правоимащи пътници.  **Проблем 2.** *Необходимост от изменение 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.) (ПМС № 66).*  **Проблем 2.1. „Разлика в размера на задължителните намаления от редовната тарифа, които се извършват при издаване на абонаментни карти за пътуване по вътрешноградския транспорт за две от най-нуждаещите се категории пътници“**  Съгласно чл. 1, ал. 1, т. 1, б. „б“ и т. 2, б. „б“ от ПМС № 66 лицата, получаващи пенсия по условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възрастта по чл. 68, ал. 1 – 3 от същия кодекс пътуват с минимално намаление на цената на абонаментна карта по основни градски линии и по междуселищни автобусни линии от общинските и областните транспортни схеми – 20 на сто спрямо определената редовна цена по действащата тарифа на съответния превозвач.  Съгласно чл. 1, ал. 1, т. 1, б. „а“ и т. 2, б. „а“ от ПМС № 66 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 пътуват с минимално намаление на цената на абонаментна карта по основни градски линии – 30 на сто, а по междуселищни автобусни линии от общинските и областните транспортни схеми – 20 на сто спрямо определената редовна цена по действащата тарифа на съответния превозвач.  Съществува разлика от 10 на сто при задължителните намаления от редовната тарифа, които се извършват при издаване на абонаментни карти за пътуване по вътрешноградския транспорт за двете горепосочени категории пътници, които са едни от най-уязвимите социални групи в обществото, при еднакъв размер на отстъпката при пътуванията им по междуселищния автобусен транспорт.  *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 реши в рамките на съществуващата нормативна уредба.  *1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.*  В действащата нормативна уредба – Наредбата, липсва нормативно основание справките и данните, необходими за целите на разпределението на средствата за компенсации и субсидии от министъра на транспорта и съобщенията по реда на Наредбата да се изпращат от общините и съответните ведомства по електронен път чрез единна автоматизирана система.  Към момента съществува несъответствие на разпоредбите на чл. 19 от Наредбата с извършени промени в Закона за военноинвалидите и военнопострадалите, в частта касаеща обхвата на правоимащите лица по посочения закон и превозите, по които имат право на безплатно пътуване и съответно компенсиране със средства от държавния бюджет.  Заложените в чл. 40, ал. 1 от Наредбата максимални месечни размери за компенсиране на стойността на намалените приходи при пътуванията на учениците, обучаващи се в дневна форма на обучение, на студентите редовно обучение, включително докторантите в редовна форма на обучение, и на лицата, получаващи пенсия по условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възрастта по чл. 68, ал. 1 – 3 от същия кодекс не са актуални, тъй като не са променяни от 2008 г., т.е. не са актуализирани и не съответстват на социално-икономическите фактори, необходимите към момента средства за компенсиране на превозвачите на извършваните от тях задължителни намаления на посочените категории правоимащи пътници.  В действащата нормативна уредба – ПМС № 66, съществува разлика от 10 на сто при задължителните намаления от редовната тарифа, които се извършват при издаване на абонаментни карти за пътуване по вътрешноградския транспорт за двете категории пътници – учениците, обучаващи се в дневна форма на обучение, на студентите редовно обучение, включително докторантите в редовна форма на обучение, и на лицата, получаващи пенсия по условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възрастта по чл. 68, ал. 1 – 3 от същия кодекс.  *1.4. 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 военноинвалидите и военнопострадалите.  *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 1.1. „Въвеждане на нормативно основание за целите на разпределението на средствата за компенсации и субсидии от министъра на транспорта и съобщенията по реда на Наредбата да се използва единна автоматизирана система“**  С въвеждането на системата се цели намаляване на времето, необходимо за обработване на получените от общините и съответните ведомства данни и намаляване на вероятността за допускане на технически грешки.  **Цел 1.2. „Привеждане в съответствие на разпоредбите на чл. 19 от Наредбата с чл. 17, ал. 1 от Закона за военноинвалидите и военнопострадалите“**  Привеждане в съответствие с промени в Закона за военноинвалидите и военнопострадалите, в частта касаеща обхвата на правоимащите лица по посочения закон и превозите, по които имат право на безплатно пътуване и съответно компенсиране със средства от държавния бюджет.  **Цел 1.3. „Актуализиране на размера на заложените в чл. 40, ал. 1 от Наредбата максимални месечни размери за компенсиране на стойността на намалените приходи при пътуванията на правоимащите по чл. 19, т. 5 и 6 от Наредбата“**  С двойното увеличение на максимално допустимите стойности за компенсиране, определени в чл. 40, ал. 1 от Наредбата се цели достигане на стойности, отговарящи на реално необходимите средства за компенсиране на превозвачите на извършваните от тях задължителни намаления за двете категории правоимащи пътници и постигане на съответствие с реалната икономическа обстановка и силно нарасналите разходи при предоставянето на транспортни услуги, с оглед драстично увеличените цени на горивата, ел. енергията, разходите за персонал, последствията от пандемията от COVID 19 и др.  **Цел 2.1. „Изравняване на размера на задължителните намаления от редовната тарифа, които се извършват при издаване на абонаментни карти за пътуване по вътрешноградския транспорт за две от най-нуждаещите се категории пътници“**  С предложената промяна на задължителното намаление от редовната тарифа, което следва да бъде извършвано от превозвачите и съответно компенсирано със средства от държавния бюджет, на издаваните абонаментни карти за пътуване по основните градски линии на лицата, получаващи пенсия при условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл. 68, ал. 1 - 3 от същия кодекс – от 20 на сто на 30 на сто се цели разширяване на възможността за достъп до транспортна услуга за една от най-уязвимите и засегната от пандемията от COVID-19 и инфлационните процеси социална група. Стимулира се използването на обществен вътрешноградски транспорт, което има екологичен ефект, а също така поддържане на по-добро равнище на транспортно обслужване, тъй като и към момента много от превозвачите извършват по-голямо намаление за пенсионери от нормативноопределеното от 20 на сто, за което не получават компенсации от държавния бюджет.  *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 – 1 626 208.  **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 – 830 310.  **3**. Военноинвалиди и военнопострадали, вкл. ветерани – 4 129.  **4.** Транспортни предприятия, притежаващи лиценз на Общността за международни автомобилни превози на пътници и лиценз за обществен превоз на пътници на територията на Република България – 1 467.  **5.** Всички общини на територията на Република България – 265.  **6.** Министерство на транспорта и съобщенията.  **7.** Министерство на образованието и науката.  **8.** Национален осигурителен институт.  **9.** Национален статистически институт.  **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 1.1:** | | |
| **Вариант 1 „Без действие“:**  **Описание:**  Няма да има нормативно основание за целите на разпределението на средствата за компенсации и субсидии от министъра на транспорта и съобщенията по реда на Наредбата да се използва единна автоматизирана система.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Не се идентифицират  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Данните и справките от всички общини в страната и съответните ведомства ще продължат да се предоставят на хартиен носител и по електронна поща, което ще бъде предпоставка за допускане на технически грешки и ще изисква повече време за тяхното обработване. Няма да има нормативно основание да се използва разработената и внедрена в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ единна автоматизирана система.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  **Въздействия върху малките и средните предприятия:** Допускането на технически грешки при въвеждането на предоставяните от общините данни за целите на разпределението на средствата за компенсации и субсидии от държавния бюджет на превозвачите и забавянето на обработката им може да окаже негативно въздействие.  **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 на нормативно основание за целите на разпределението на средствата за компенсации и субсидии от министъра на транспорта и съобщенията по реда на Наредбата да се използва единна автоматизирана система“:**  **Описание:**  Въвеждането на системата ще намали времето, необходимо за обработване на получените от общините и съответните ведомства данни и вероятността за допускане на технически грешки.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Автоматизирането на процеса на въвеждане на данните ще създаде условия за бързото, ефективно, коректно и обективно разпределяне на средствата за компенсации и субсидии от държавния бюджет по общини.  *(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:**  Автоматичното въвеждане на данните за целите на разпределението на средствата за компенсации и субсидии от държавния бюджет на превозвачите ще окаже положително въздействие върху малките и средните предприятия поради ускоряване на процеса на обработка и коректността при разпределянето.  **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 1.2:** | | |
| **Вариант 1 „Без действие“:**  **Описание:**  Наредбата няма да се приведе в съответствие с промени в Закона за военноинвалидите и военнопострадалите, в частта касаеща обхвата на правоимащите лица по посочения закон и превозите, по които имат право на безплатно пътуване и съответно компенсиране със средства от държавния бюджет.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Не се идентифицират  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Правоимащите лица, които имат право на безплатно пътуване и съответно компенсиране със средства от държавния бюджет съгласно Закона за военноинвалидите и военнопострадалите биха могли да срещнат затруднения във връзка с ползване на правата си.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  **Въздействия върху малките и средните предприятия:**  Не се идентифицират.  **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 „Привеждане в съответствие на Наредбата с промени в Закона за военноинвалидите и военнопострадалите“:**  **Описание:**  Привеждане в съответствие на Наредбата с промени в Закона за военноинвалидите и военнопострадалите, в частта касаеща обхвата на правоимащите лица по посочения закон и превозите, по които имат право на безплатно пътуване и съответно компенсиране със средства от държавния бюджет.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Правоимащите лица, които имат право на безплатно пътуване и съответно компенсиране със средства от държавния бюджет съгласно Закона за военноинвалидите и военнопострадалите ще могат да ползват безпроблемно правата си.  *(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 идентифицират.  **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 1.3:** | | |
| **Вариант 1 „Без действие“:**  **Описание:**  Размерът на стойностите за компенсиране на издаваните по намалени цени абонаментни карти, определени в чл. 40, ал. 1 от Наредбата за учениците, обучаващи се в дневна форма на обучение, на студентите редовно обучение, включително докторантите в редовна форма на обучение, и за лицата, получаващи пенсия по условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възрастта по чл. 68, ал. 1 – 3 от същия кодекс, който е определен още през далечната 2008 г. няма да бъде актуализиран и ще продължи да не бъде в съответствие с реалната социално-икономическа обстановка към момента.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Не се идентифицират.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Превозвачите, задължени да извършват намаление на издаваните на посочените правоимащи категории абонаментни карти за пътуване няма да получават реалната стойност за тяхното компенсиране, което е предпоставка за появата на финансови затруднения и влошаване на качеството на предоставяната транспортна услуга.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  **Въздействия върху малките и средните предприятия:**  Неактуализирането на размера на стойностите за компенсиране на издаваните по намалени цени абонаментни карти, определени в чл. 40, ал. 1 от Наредбата ще окаже изключително негативно въздействие на малките и средните предприятия.  **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 „Актуализиране на стойностите за компенсиране на издаваните по намалени цени абонаментни карти, определени в чл. 40, ал. 1 от Наредбата за учениците, обучаващи се в дневна форма на обучение, на студентите редовно обучение, включително докторантите в редовна форма на обучение, и за лицата, получаващи пенсия по условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възрастта по чл. 68, ал. 1 – 3 от същия кодекс“:**  **Описание:**  Стойностите за компенсиране на издаваните по намалени цени абонаментни карти, определени в чл. 40, ал. 1 от Наредбата за учениците, обучаващи се в дневна форма на обучение, на студентите редовно обучение, включително докторантите в редовна форма на обучение, и за лицата, получаващи пенсия по условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възрастта по чл. 68, ал. 1 – 3 от същия кодекс, ще бъдат двойно увеличени.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Двойното увеличение на стойностите за компенсиране на издаваните по намалени цени абонаментни карти, определени в чл. 40, ал. 1 от Наредбата за учениците, обучаващи се в дневна форма на обучение, на студентите редовно обучение, включително докторантите в редовна форма на обучение, и за лицата, получаващи пенсия по условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възрастта по чл. 68, ал. 1 – 3 от същия кодекс, ще намали негативното влияние на инфлационните процеси, настъпили от последното изменение на тези стойности през 2008 г.  *(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:**  Двойното увеличение на стойностите за компенсиране на издаваните по намалени цени абонаментни карти, определени в чл. 40, ал. 1 от Наредбата, ще доведе до положително финансово въздействие върху превозвачите, задължени да извършват намаление на издаваните абонаментни карти за пътуване на посочените правоимащи категории, като ще получават реалната стойност за тяхното компенсиране и качеството на предоставяната транспортна услуга ще бъде повишено.  **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 2.1:** | | |
| **Вариант 1 „Без действие“:**  **Описание:**  Разликата в размера на задължителните намаления от редовната тарифа, които се извършват при издаване на абонаментни карти за пътуване по вътрешноградския транспорт за две от най-нуждаещите се категории пътници няма да бъде отстранена.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Не се идентифицират.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Ще продължи да съществува разлика от 10 на сто при задължителните намаления от редовната тарифа, които се извършват при издаване на абонаментни карти за пътуване по вътрешноградския транспорт за двете горепосочени категории пътници, които са едни от най-уязвимите социални групи в обществото, при еднакъв размер на отстъпката при пътуванията им по междуселищния автобусен транспорт. Възможността за достъп до транспортна услуга за една от най-уязвимите и засегната от пандемията от COVID-19 и инфлационните процеси социална група – пенсионерите, няма да бъде разширена и съответно няма да се стимулира използването на обществен вътрешноградски транспорт, няма да се наблюдава положителен екологичен ефект, както и поддържане на по-добро равнище на транспортно обслужване.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  **Въздействия върху малките и средните предприятия:**  Ще има отрицателно финансово въздействие върху малките и средните предприятия, тъй като и към момента много от превозвачите извършват по-голямо намаление за пенсионери от нормативноопределеното от 20 на сто, за което не получават компенсации от държавния 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 „Премахване на разликата в размера на задължителните намаления от редовната тарифа, които се извършват при издаване на абонаментни карти за пътуване по вътрешноградския транспорт за две от най-нуждаещите се категории пътници“:**  **Описание:**  Увеличава се от 20 на сто на 30 на сто задължителното намаление от редовната тарифа, което следва да бъде извършвано от превозвачите и съответно компенсирано със средства от държавния бюджет, на издаваните абонаментни карти за пътуване по основните градски линии на лицата, получаващи пенсия при условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл. 68, ал. 1 - 3 от същия кодекс.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Разширяване на възможността за достъп до транспортна услуга за една от най-уязвимите и засегната от пандемията от COVID-19 и инфлационните процеси социална група. Стимулиране на използването на обществен вътрешноградски транспорт, което има екологичен ефект, а също така поддържане на по-добро равнище на транспортно обслужване.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Не се идентифицират.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  Положително финансово въздействие върху малките и средните предприятия, тъй като и към момента много от превозвачите извършват по-голямо намаление за пенсионери от нормативноопределеното от 20 на сто, за което не получават компенсации от държавния бюджет.  **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.  **5.1. По проблем 1.1:**   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | | **Вариант**  **„Без действие“** | **Вариант 1** | **Вариант 2** | **Вариант n** | | ***Ефективност*** | Цел 1.1: „Въвеждане на нормативно основание за целите на разпределението на средствата за компенсации и субсидии от министъра на транспорта и съобщенията по реда на Наредбата да се използва единна автоматизирана система“ | 3 |  | 1 |  | | ***Ефикасност*** | Цел 1.1: „Въвеждане на нормативно основание за целите на разпределението на средствата за компенсации и субсидии от министъра на транспорта и съобщенията по реда на Наредбата да се използва единна автоматизирана система“ | 3 |  | 1 |  | | ***Съгласуваност*** | Цел 1.1: „Въвеждане на нормативно основание за целите на разпределението на средствата за компенсации и субсидии от министъра на транспорта и съобщенията по реда на Наредбата да се използва единна автоматизирана система“ | 3 |  | 1 |  |   **5.2. По проблем 1.2:**   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | | **Вариант**  **„Без действие“** | **Вариант 1** | **Вариант 2** | **Вариант n** | | ***Ефективност*** | Цел 1.2:  „Привеждане в съответствие на разпоредбите на чл. 19 от Наредбата с чл. 17, ал. 1 от Закона за военноинвалидите и военнопострадалите“ | 3 |  | 1 |  | | ***Ефикасност*** | Цел 1.2: „Привеждане в съответствие на разпоредбите на чл. 19 от Наредбата с чл. 17, ал. 1 от Закона за военноинвалидите и военнопострадалите“ | 3 |  | 1 |  | | ***Съгласуваност*** | Цел 1.2: „Привеждане в съответствие на разпоредбите на чл. 19 от Наредбата с чл. 17, ал. 1 от Закона за военноинвалидите и военнопострадалите“ | 3 |  | 1 |  |   **5.3. По проблем 1.3:**   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | | **Вариант**  **„Без действие“** | **Вариант 1** | **Вариант 2** | **Вариант n** | | ***Ефективност*** | Цел 1.3:  „Актуализиране на размера на заложените в чл. 40, ал. 1 от Наредбата максимални месечни размери за компенсиране на стойността на намалените приходи при пътуванията на правоимащите по чл. 19, т. 5 и 6 от Наредбата“ | 3 |  | 1 |  | | ***Ефикасност*** | Цел 1.3: „Актуализиране на размера на заложените в чл. 40, ал. 1 от Наредбата максимални месечни размери за компенсиране на стойността на намалените приходи при пътуванията на правоимащите по чл. 19, т. 5 и 6 от Наредбата“ | 3 |  | 1 |  | | ***Съгласуваност*** | Цел 1.3: „Актуализиране на размера на заложените в чл. 40, ал. 1 от Наредбата максимални месечни размери за компенсиране на стойността на намалените приходи при пътуванията на правоимащите по чл. 19, т. 5 и 6 от Наредбата“ | 3 |  | 1 |  |   **5.4. По проблем 2.1:**   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | | **Вариант**  **„Без действие“** | **Вариант 1** | **Вариант 2** | **Вариант n** | | ***Ефективност*** | Цел 2.1: „Изравняване на размера на задължителните намаления от редовната тарифа, които се извършват при издаване на абонаментни карти за пътуване по вътрешноградския транспорт за две от най-нуждаещите се категории пътници“ | 3 |  | 1 |  | | ***Ефикасност*** | Цел 2.1: „Изравняване на размера на задължителните намаления от редовната тарифа, които се извършват при издаване на абонаментни карти за пътуване по вътрешноградския транспорт за две от най-нуждаещите се категории пътници“ | 3 |  | 1 |  | | ***Съгласуваност*** | Цел 2.1: „Изравняване на размера на задължителните намаления от редовната тарифа, които се извършват при издаване на абонаментни карти за пътуване по вътрешноградския транспорт за две от най-нуждаещите се категории пътници“ | 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 и 2: Варианти 2 „Приемане на проекта 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)?**      *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 проекта 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 са публикувани на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет.На заинтересованите лица е 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. Мотивите за определянето на съкратен срок за провеждането на обществени консултации се обосновават с това, че промените са спешни и неотложни, с оглед включването им в определените с Наредбата срокове за отчитане от общините в страната на реално издадените от превозвачите безплатни и по намалени цени превозни документи за деветмесечието на годината, на база на които ще бъдат актуализирани годишните лимити от средства за компенсации за 2022 г. и съответно определени и преведени средствата за четвърто тримесечие. Също така със своевременното извършване на промените ще се осигури възможност разпределението на средствата за компенсации и субсидии за следващата календарна година да бъде извършено чрез подаване на необходимите за целта данни по електронен път чрез единна автоматизирана система.  *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 Национален осигурителен институт и Министерство на образованието и науката.  *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, и.д. директор на дирекция „Автомобилни превози и международна дейност“, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“  **Дата:** ………………  **Подпис:** …………… | | |