

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието*
(Приложете към формуляра допълнителна информация/документи)

Институция: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията Министерство на регионалното развитие и благоустройството	Нормативен акт: Постановление за изменение и допълнение на Постановление № 76 на Министерския съвет от 2014 г. за създаване на Национален координационен механизъм за преглед на проектната готовност и приоритизиране на проектите в сектор „Транспорт“ по Регламент (ЕС) № 1316/2013 г. на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа. (обн., ДВ, бр. 33 от 2014 г., изм., бр. 76 от 2014 г., изм. и доп., бр. 101 от 2014 г., изм., бр. 2 от 2016 г., изм. и доп., бр. 50 от 2017 г.)
За включване в законодателната/ оперативната програма на Министерския съвет за периода: ноември-декември 2018 г.	Дата: 2018 г.
Контакт за въпроси: инж. Галина Василева gvassileva@mtitc.government.bg Димо Димов – старши експерт DDimov@mtitc.government.bg	Телефон: 02/9409-421/422 02/9409-203
1. Дефиниране на проблема: Република България е бенефициент на безвъзмездната финансова помощ, предоставяна по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) за периода 2014-2020 г. С цел осигуряване на ефективна координация между всички компетентни органи, ангажирани в процеса на подготовка и приоритизиране на проектите в сектор „Транспорт“, които да бъдат подавани за предоставяне на финансовата помощ по реда на Регламент (ЕС) № 1316/2013 г., е прието Постановление № 76 на Министерския съвет от 4.04.2014 г. за създаване на Национален координационен механизъм за преглед на проектната готовност и приоритизиране на проектите в сектор „Транспорт“ по Регламент (ЕС) № 1316/2013 г. на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа (ПМС № 76), в изпълнение на което дейностите по приоритизиране и координиране на проектите по Механизма се осъществяват от работна група, председателствана от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) дава своето съгласие (валидира) подаването на проектните предложения по МСЕ, сектор „Транспорт“, на всички заинтересовани кандидати съгласно чл. 9 от Регламент (ЕС) № 1316/2013 г. на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа. В резултат от изпълнението на Постановление № 76 на Министерския съвет,	

след обявените покани за набиране на проектни предложения в периода 2014-2017 г. по годишните и многогодишните работни програми на Механизма за свързване на Европа (МСЕ), сектор „Транспорт“, Република България получи одобрение за финансиране на 16 проекта за проучвателни и пилотни дейности и модернизация и рехабилитация на транспортна инфраструктура на национално ниво.

При изпълнението на одобрените за финансиране проекти се прилага чл. 22 „Отговорност на бенефициерите и на държавите членки“, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1316/2013 г. на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа (Регламента), съгласно който: *„държавите-членки поемат техническото наблюдение и финансовия контрол на действията в тясно сътрудничество с Комисията и удостоверяват, че разходите, извършени по отношение на проекти или части от тях, са изплатени и че изплащането им е станало при спазване на съответните правила. Държавите членки могат да отправят искане за участие на Комисията в проверките и инспекциите на място“*. Органите и редът за изпълнението на задълженията на държавата-членка по чл. 22 от Регламента се определят от държавата-членка.

В ПМС № 76 не се съдържат разпоредби, определящи институционалните и функционални ангажименти по отношение на техническото наблюдение и финансовия контрол на изпълнението на проектите, съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ), сектор „Транспорт“. В тази връзка с Постановление № 114 от 15.06.2017 г. на Министерския съвет е изменено и допълнено Постановление № 76 на Министерския съвет, с оглед определяне на институционалната рамка, в която да се осъществяват функциите на държавата-членка в сектор „Транспорт“, произтичащи от чл. 22 на Регламент (ЕС) № 1316/2013 г.

В приетото постановление ПМС № 114 на Министерския съвет, не е взето предвид, че бенефициенти на помощта по МСЕ, сектор „Транспорт“ могат да бъдат и публични институции, на които Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) не е принципал и чиито проекти, разчитат на съфинансиране от държавния бюджет на Република България. Такъв е случаят с Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), второстепенен разпоредител с бюджетни кредити към Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ). Съгласно ПМС № 114, необходимите средства за национално съфинансиране на проектите на институционалните бенефициенти по МСЕ, сектор „Транспорт“ се залагат в проекта на бюджет за съответната година и средносрочната бюджетна прогноза на МТИТС. С оглед на факта, че МРРБ е принципал на Агенция „Пътна инфраструктура“, считаме че осигуряването на средства за национално-съфинансиране на проектите на пътната агенция по МСЕ, сектор „Транспорт“, следва да бъде негов ангажимент.

Към настоящия момент, Агенция „Пътна инфраструктура“ е бенефициент по МСЕ, сектор „Транспорт“ по проект „Модернизация на път I-8 „Калотина – Софийски околовръстен път от км 1+000 до км 15+500 и етапна връзка“.

Съгласно чл. 21, ал. 2 от Закона за пътищата, Агенция „Пътна инфраструктура“ е юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на регионалното развитие и благоустройството. В съответствие с чл. 10, ал. 1 от Постановление № 76 на Министерския съвет от 2014 г., функциите за техническо наблюдение и финансов контрол на действията на всеки бенефициент по отношение на проект или част от

проект в сектор „Транспорт“ се изпълняват от ресорния министър, отговорен за съответния бенефициент, т.е. от министъра на регионалното развитие и благоустройството.

В тази връзка Министерството на регионалното развитие и благоустройството като първостепенен разпоредител с бюджетни кредити следва да планира и прогнозира в бюджета си необходимите средства за национално съфинансиране на пътни проекти, финансирани по МСЕ, сектор „Транспорт“.

Възникването на подобни казуси с други институционални бенефициенти по МСЕ, сектор „Транспорт“ е сведено до минимум, тъй като с иницирираната промяна на ПМС № 76 са обхванати всички публични институции, в сектор „Транспорт“, потенциални бенефициенти на помощта по МСЕ. Съ-финансирането от държавния бюджет на проектите по МСЕ, сектор „Транспорт“ е само за бенефициентите, които са с държавно участие. За частните юридически лица, съ-финансирането на проектите по МСЕ, сектор „Транспорт“ е за собствена сметка.

2. Цели:

С предлагания нормативен акт се цели разпределение на отговорности по осъществяване на техническо наблюдение и финансов контрол, както и осигуряване на национално съфинансиране за пътни проекти, с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“, второстепенен разпоредител с бюджетни кредити към Министерство на регионалното развитие и благоустройство.

Целта, която се постига с предложението за Постановление на Министерски съвет, е Министерството на регионалното развитие и благоустройството да изпълнява функциите по техническо наблюдение и финансов контрол, както и да осигурява необходимите средства за национално съфинансиране за пътни проекти, с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“, финансирани по МСЕ, сектор „Транспорт“.

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

Потенциалните засегнати и заинтересовани страни, върху които предложеният нормативен акт ще окаже пряко или косвено въздействие, са:

1. Министерство на регионалното развитие и благоустройството.
2. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.
3. Агенция „Пътна инфраструктура“.

4. Варианти на действие: Основен възможен Вариант 0: Без действие;

Основен възможен Вариант 1: Приемане на предложеният проект за Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Постановление № 76 на Министерския съвет от 2014 г.

Основен възможен Вариант 2: Централизирано изпълнение на техническото наблюдение и финансовия контрол, съгласно чл. 22, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1316/2013 г. на Европейския парламент и на Съвета, за всички проекти с финансиране от МСЕ в Република България, както и за осигуряване на необходимото национално съ-финансиране за изпълнението им - включително създаване на специализирани административни структури (една или повече) и разработване и приемане на необходимите за това нормативни актове.

5. Негативни въздействия:

Основен възможен Вариант 0: Без действие.

Това е прилаганият до настоящия момент подход. Основните негативни въздействия при запазването му без промяна са:

- Извършване на техническото наблюдение и финансов контрол на пътните проекти, с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“ от Министерство на регионалното развитие и благоустройството, съгласно чл. 10, ал. 1 от ПМС № 76 от 2014 г., но изготвяне на разчети за средствата и разходите на Агенция „Пътна инфраструктура“, разпределени по източници на финансиране и залагането им в бюджетната прогноза и проектобюджета на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, съгласно чл. 10, ал. 3 от ПМС № 76 от 2014 г. Това би довело до неефективност и липса на системен подход при мониторинга на изпълнението и контрола на осигуряване на необходимото национално съ-финансиране на пътните проекти по МСЕ, сектор „Транспорт“, с бенефициент – Агенция „Пътна инфраструктура“.

Основен възможен Вариант 1: Приемане на предложени проект за Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на ПМС № 76.

- Не са идентифицирани значителни негативни въздействия при изпълнението на този вариант.

Основен възможен Вариант 2: Централизирано изпълнение на техническото наблюдение и финансовия контрол, съгласно чл. 22, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1316/2013 г. на Европейския парламент и на Съвета, за всички проекти с финансиране от МСЕ в Република България, както и за осигуряване на необходимото национално съ-финансиране за изпълнението им - включително създаване на специализирани административни структури (една или повече) и разработване и приемане на необходимите за това нормативни актове.

- Реализацията на този вариант ще изисква по-продължително време и повече административни усилия.
- Реализацията на този вариант очаквано би била свързана с допълнителни разходи, материални и административни ресурси.

N.B. Оценката на негативните въздействия при реализацията на Вариант 2 надхвърля компетенциите на вносителя на оценявания тук проект на нормативен акт.

6. Положителни въздействия:

Основен възможен Вариант 0: Без действие.

Запазване на настоящото положение при осъществяване на техническото наблюдение и финансов контрол на пътните проекти, с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“ от страна на Министерство на регионалното развитие и благоустройството и осигуряване на тяхното национално съфинансиране през бюджета на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, не би имало някакво положително въздействие, а единствено би довело до неефективност и липса на системен подход при мониторинга на изпълнението и контрола на разходване на средствата за пътни проекти.

Основен възможен Вариант 1: Приемане на предложени проект за Постановление на

Министерския съвет за изменение и допълнение на ПМС № 76 от 2014 г.;

Този вариант изисква минимални нормативни промени и не е свързан с допълнителни разходи, като при това ще осигури разпределение на отговорности по осъществяване на техническо наблюдение и финансов контрол, както и осигуряване на национално съфинансиране за пътни проекти, с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“, второстепенен разпоредител с бюджетни кредити към Министерство на регионалното развитие и благоустройство.

Основен възможен Вариант 2: Централизирано изпълнение на техническото наблюдение и финансовия контрол, съгласно чл. 22, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1316/2013 г. на Европейския парламент и на Съвета, за всички проекти с финансиране от МСЕ в Република България, както и за осигуряване на необходимото национално съфинансиране за изпълнението им - включително създаване на специализирани административни структури (една или повече) и разработване и приемане на необходимите за това нормативни актове.

Този вариант би осигурил единен подход, унификация на процедурите и действията и концентрация на отговорността на страната-членка за изпълнение на техническото наблюдение и финансовия контрол, както и осигуряване на средствата за национално съфинансиране на проектите по МСЕ и в трите сектора – на транспорта, телекомуникациите и енергетиката.

N.B. Оценката на положителните въздействия при реализацията на Вариант 2 надхвърля компетенциите на вносителя на оценявания тук проект на нормативен акт.

7. Потенциални рискове:

Не са идентифицирани потенциални рискове от приемането на предлаганото Постановление за изменение и допълнение на ПМС № 76 от 2014 г., включително не се очаква възникването на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

- Ще се повиши
- Ще се намали
- Няма ефект

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

Не се създават нови регулаторни режими.

Не се засягат съществуващи режими и услуги.

9. Създават ли се нови регистри?

Не се създават нови регистри.

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:

В съответствие с чл. 26 от Закона за нормативните актове, проектът на Постановление за изменение и допълнение на Постановление № 76 на Министерския съвет от 2014 г. за създаване на Национален координационен механизъм за преглед на проектната готовност и приоритизиране на проектите в сектор „Транспорт“ по Регламент (ЕС) № 1316/2013 г. на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа. ще бъде публикуван на интернет страницата на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет, заедно с мотивите, съответно доклада и настоящата частична предварителна оценка на въздействието за срок от **30 дни**, в периода **ноември-декември 2018 г.**

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

- Да
 Не

С предлагания нормативен акт не се въвеждат разпоредби от правото на Европейския съюз, а се постига разпределение на отговорности по осъществяване на техническо наблюдение и финансов контрол, както и осигуряване на национално съфинансиране за пътни проекти, с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“, второстепенен разпоредител с бюджетни кредити към Министерство на регионалното развитие и благоустройство. Приемането на нормативния акт произтича от правото на Европейския съюз дотолкова, доколкото то ще конкретизира на национално ниво отговорните административни структури и дейностите в изпълнение на чл. 22 „Отговорност на бенефициерите и на държавите членки“, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1316/2013 г. на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа.

Оценка на въздействието на ниво Европейски съюз на предлаганото Постановление за изменение и допълнение на ПМС № 76 от 2014 г. не е приложима.

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

Име и длъжност:

инж. Галина Василева

Директор на дирекция „Координация на програми и проекти“ в МТИТС

Дата: 08.11.2018

Подпис: **На осн. Чл.2.ал.1 от ЗЗЛД**