

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

Частична предварителна оценка на въздействието

Институция:

Български институт по метрология

Нормативен акт:

ПМС за изменение на Наредба за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол /НСИПМК/

Не е включен в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет

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

.....

Лице за контакт:

Валентин Старев, главен директор на ГД „Мерки и измервателни уреди“

Телефон и ел. поща:

02/9702739
v.starev@bim.government.bg

1. Проблем/проблеми за решаване:**Проблем 1 „Липса на технически и метрологични изисквания към везни с автоматично действие, монтирани и използвани за целите на граничен контрол на стоки“**

С Решение 2009/161/ЕО на Съвета от 25 септември 2008 г. от името на Европейския съюз е одобрено Приложение 8 към Международната конвенция за хармонизиране на граничния контрол на стоки. Съгласно това приложение се изисква пунктовете за претегляне да са оборудвани със средства за измерване, отговарящи на един от следните документи:

— Рекомендация R 76 на OIML „Везни с неавтоматично действие“, клас на точност III или по-висок от него,

— Рекомендация R 134 на OIML „Автоматични везни за претегляне на пътни превозни средства в движение“, клас на точност 2 или по-висок от него; по-високи стойности на грешката се допускат при измерване на натоварването на отделните оси.

В българското законодателство до момента са въведени изискванията за контрол на везни с неавтоматично действие.

В националното законодателство обаче към везните с автоматично действие за измерване на МПС в движение и за измерване на осово натоварване не са предвидени технически и метрологични изисквания. За да могат да бъдат използвани за целите на събиране на държавни вземания въпросните везни следва да са преминали метрологичен контрол съгласно Закона за измерванията (чл. 5).

В чл. 27 от Закона за пътищата, чл. 167 Закона за движението по пътищата, чл. 17, от Наредба за ГКПП е изрично разписано изискването за измерване на общата маса и осовото натоварване на контролираните превозни средства. През 2020 г. през ГКПП на Република България, на които се осъществява контрол по ПТРР са преминали 3 500 775 товарни автомобили. Трафикът от товарни ППС на ГКПП ежегодно бележи ръст от над 8 на сто. Въпреки световната пандемична обстановка, дори и през 2020 г. има ръст на трафика от 6,55 на сто, сравнено с 2019 г.

Използването на везни с неавтоматично действие на ГКПП на практика е неприложимо, защото в хода на контрола /при работа с неавтоматичните везни/ митническите служители ще се наложи да напускат работните си места и да подават вербални и знакови команди към водача на контролираните ППС във

връзка с необходимостта от претеглянето на всяка една ос /на принципа тръгни-спри-измери/. Тази процедура ще отнеме допълнително минимум 6 минути за всяко ППС, което ще формира условия за неприемливо големи струпвания от изчакващи реда си товарни превозни средства на ГКПП.

Везните с автоматично действие, измерващи в движение позволяват измерванията на значително по-дълги и тежки ППС, отколкото измерванията с неавтоматични везни за обща маса, защото при позиционирането върху съответната композиция на тях, същата често е по-дълга от самата везна и една част от осите остават извън контрол. Освен това подобни тежкотоварни композиции не могат да бъдат измерени с неавтоматичната везна за обща маса, защото същата отчита натоварване до 60 t.

Проблем 2 „Необходимост от изменения на действащи разпоредби от Наредбата за средства за измерване, които подлежат на метрологичен контрол, доказали неефективност по време на прилагането ѝ“

Предлаганите изменения и допълнения на текстове от действащи разпоредби, същите се налагат поради:

- допуснати редакционни грешки при предходното изменение, например в ал. 4 на чл. 810 е допусната грешка при редакцията на текста, с която се променя смисълът на разпоредбата. Изискването за удължаването на срока на валидност на издадено удостоверение за одобрен тип на средство за измерване е заявяването да се случи не по-късно от шест месеца от датата на изтичането на удостоверението с оглед на технологичното време за преглед и кореспонденция при несъответствия, така че към датата на изтичане на удостоверението същото вече да е с удължен срок. В настоящата разпоредба е заложено „не по-рано... от изтичането на съответния срок“, което предполага, че заявителят може да подаде заявление един ден преди изтичането на срока и да очаква удължаването му. Друг пример е заложените обхвати „от... до...“ за различните категории спирачни стендове в чл. 500, което ограничава обхватите на масово произвежданите комбинирани стендове. Третият пример е формулирането на грешките при комбинирани стендове за спирачни сили в чл. 502 – не става ясно дали грешките по чл. 501 се прилагат за всеки обхват на комбинирания стенд. Четвърти пример – залагане на изисквания към манометри с обхват от 0 до 50 kPa, без то да е съобразено с изискванията на Директива 2014/68/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 година за хармонизиране на законодателствата на държавите членки за предоставяне на пазара на съоръжения под налягане, съгласно която контролираното налягане е над 50 kPa;
- прецизиране на изисквания към средства за измерване с цел уеднаквяване на метрологичните практики в страни от Европейския съюз – например в чл. 755, ал. 1, т. 3 е заложено изискване за грешка за скоростомери за средна скорост през 2015 г., базирано на документ на Обединеното кралство. След направено проучване в страните-членки на ЕС се оказва, че такава норма не се определя в техните законодателства, а се прилага изискването за грешка, определено в Рекомендация OIML R91 на Международната организация по законова метрология. Това създава пречка при признаване на одобрени типове скоростомери за средна скорост от други страни на ЕС;
- внасяне на яснота по отношение на документите, изисквани за оценка и изпитване на софтуера на средства за измерване – през 2015 г. са въведени изисквания към софтуера на средствата за измерване, без да са конкретизирани документите, необходими при изпитването и оценката му в процеса на одобряване на типа. Това затруднява заявителите при подготвяне на техническата документация и често води до несъответствия по време на прегледа на документи, което удължава процедурата за одобряване на типа;
- доказани в практиката неприложими разпоредби – например изискванията за циклично натоварване в чл. 204 е невъзможно да бъде изпълнено в лаборатории, предвид времетраенето на процеса – от порядъка на месеци при непрекъсната работа на оборудване под налягане. Подобно изследване се провежда в лаборатории на производителя при непрекъснат производствен процес, а производителят да декларира съответствие с продуктивния стандарт. Аналогичен е случаят с чл. 753, ал. 3 – за да се отчете неопределеността, свързана с възможни единични откази на средството за измерване на скорост, е необходимо продължително наблюдение на поведението му (над една година), което е невъзможно за осъществяване в лабораторни условия.

2. Цели:

Цел 1 „Намаляване на времето за измерване на обща маса и на осовото натоварване на пътни превозни средства при граничен контрол на стоки“

Предложението цели да се намали времето, необходимо за измерване на обща маса и на осовото натоварване на пътни превозни средства при граничен контрол на стоки, като по този начин се ускори трафика на ППС през граничните контролно-пропускателни пунктове в страната.

За постигането на Цел 1 е необходимо да се въведат технически и метрологични изисквания в действащата Наредба за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол към везните с автоматично действие за измерване на МПС в движение и за измерване на осово натоварване, така че въз основа на техните показания да могат законосъобразно да се определят и събират държавните вземания съгласно Закона за пътищата и Закона за движение по пътищата.

Цел 2 „Еднозначно тълкуване и прилагане на разпоредби на Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол“

Предложението за изменение и допълнение в съществуващи разпоредби Наредба за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол цели редакция или допълването им за еднозначното им прилагане.

3. Заинтересовани страни:

1. Държавни органи на изпълнителната власт – Агенция „Митници“, Български институт по метрология, Държавна агенция за метрологичен и технически надзор, Агенция „Пътна инфраструктура“ и др.

2. Големи, средни и малки превозвачи – съгласно информацията, публикувана на уебсайта на Съюза на международните превозвачи (<https://smp-eu.org/about-us/>) само в него членуват 730 легитимни и реално работещи фирми, които осъществяват международни превози на товари на територията на три континента. В Сдружението на малките и средни превозвачи членуват 13 фирми. Секторът осигурява над 16 000 работни места и генерира оборот от над 1 милиард евро. Допълнително, съгласно данни от Агенция „Митници“ през 2020 г. през ГКПП на Република България, на които се осъществява контрол по ПТРР са преминали 3 500 775 товарни автомобили.

3. Задължени лица по Закона за измерванията – производители, вносители и ползватели на средства за измервания

4. Варианти на действие. Анализ на въздействията:

4.1. По проблем 1:

Вариант 1 „Без действие“:

Описание:

При вариант „Без действие“ предложените изменения не се приемат. Това означава да се прилага настоящата практика, при която везните с автоматично действие, измерващи в движение да се използват само за индикативни цели, да няма възможност въз основа на техните показания да се събират държавни вземания, а за тази цел да се използват везни с неавтоматично действие, като се прави повторно измерване в случай над гранични стойности на допустимата маса и натоварване. В този случай метрологичен контрол ще се осъществява само на везните с неавтоматично действие.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Държавният бюджет на Р. България няма да бъде натоварен с разходване на финансови средства за осигуряване на метрологичен контрол на везни, измерващи в движение – за техническо оборудване, за издръжка, за персонал и обучение. По-точно измерване на натоварването на ос и определянето на общата маса на ППС, преминаващи през ГКПП, за сметка на времетраенето на процеса на преминаване и измерване на ППС през граничните пунктове.

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

По-бавно измерване на натоварването на ос и определянето на общата маса на ППС, преминаващи през ГКПП, създаване на предпоставки за корупционен риск при преки контакти между служителите и

превозвачите. Намаляване на приходите в Държавния бюджет, дължащо се на по-ниската ефективност на процеса на измерване с везни с неавтоматично действие. Невъзможност за измерване на общата маса на дълги и тежки тежкотоварни композиции върху платформите на везни с неавтоматично действие.

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия: не са идентифицирани.

Административна тежест: не се променя, режимът съществува и в момента, разширяват се техническите средства за прилагането му.

Вариант 2 „Въвеждане на метрологични и технически изисквания към везните с автоматично действие за измерване в движение на масата и осовото натоварване на ППС “:

Описание:

При този вариант предложените изменения и допълнения на акта се приемат – въвеждат метрологични и технически изисквания към везните, измерващи в движение. Осъществява се контрол и надзор върху пускането им в употреба и последващ контрол за потвърждаване на съответствието им с изискванията към тях. Не се въвеждат нови глоби или пътни такси, но се коригират стойностите, над които те се събират – съобразени с точността на измерване на везните, измерващи в движение. Последното следва да се отрази в нормативната уредба, по която се събират тези такси.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

- Ускоряване на процеса по измерване на натоварването на ос и определянето на общата маса на ППС, преминаващи през ГКПП.
- По данни на Агенция „Митници“ използването на тези везни води до петкратно увеличаване на приходите в Държавния бюджет от вземания.
- Вземанията ще се определят чрез средства за измерване, пуснати законово в употреба и подлежащи на периодичен контрол и надзор от държавните органи, които ще се явяват гаранция за правомерност на събираните вземания.
- Възможност за импортиране на данни от измервания в информационна система на държавни органи.
- Намаляване на възможността за вземане на субективни решения при определяне размера на събираните такси, въз основа на показанията на везните.
- Възможност за измерване на общата маса на дълги и тежки тежкотоварни композиции.
- Предотвратява се невярното деклариране на данни от заинтересовани лица пред компетентния орган в случаите на трансгранични превози при движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства.

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

- Допълнителни разходи от Държавния бюджет на Р. България в размер на около 4 700 000 лв. за първата и около 400 000 лв. за всяка следваща година за осигуряване на метрологичен контрол на везни, измерващи в движение – въвеждането на метрологичен контрол (одобряване на типа, първоначална и последваща ежегодна периодична проверка) на везните с автоматично действие за измерване в движение на масата и натоварването на ос на ППС ще се яви нова функция на Българския институт по метрология. Осъществяването на тази функция изисква финансов ресурс за осигуряване на техническо оборудване, персонал и издръжка. По предварителни данни, за да се обхванат първоначалните и последващите периодични проверки на монтираните към момента везни на ГКПП (очаква се техният брой да нарасне до 60), е необходимо да се сформират 4 екипа от експерти с 4 комплекта техническо оборудване, включващо: несъставно двусосно МПС с регулируема постоянна ниска скорост (в конкретния случай с АМ – от 1 km/h до 8 km/h), ремарке, комплект еталонни теглилки (40 t), еталонна везна с неавтоматично действие, мотокар, GPS. За целите на изпитването за одобряване на типа е необходимо наличието и на допълнителни технически средства за провеждане на лабораторни тестове като електромагнитна съвместимост, климатични изпитвания и др. За обслужването на техническото оборудване годишно ще са необходими средства, свързани със застраховки, годишни технически прегледи, винетки, пътни

такси и др. Ще бъде необходим и документ за правоспособност за управление на ППС с теглещо МПС на 8 служителя с висока квалификация. Тъй като функцията е изцяло нова, ще бъдат необходими и средства за организиране на първоначално и последващи обучения на служителите, извършващи контрола. Дейността ще се нуждае и от разходи за издръжка, свързани със закупуването на материали, командировъчни разходи, горива, калибриране на еталони и др..

- По-неточно измерване на натоварването на ос и определянето на общата маса на ППС, преминаващи през ГКПП, за сметка на времетраенето на процеса на преминаване и измерване на ППС през граничните пунктове.

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Отнесено към малки и средни превозвачи - съкращаване на времето за преминаване през ГКПП, ограничаване възможността на корупционни практики и др.

Отнесено към производители и вносители на везни с автоматично действие, измерващи в движение – въвеждане на метрологичен контрол (одобряване на типа и първоначална проверка) по отношение на пускането в употреба на продуктите, които произвеждат/вносят.

Отнесено към ползвателите - въвеждане на периодичен контрол и надзор на използваните от тях везни, измерващи в движение.

Административна тежест: не се променя, режимът съществува и в момента, разширяват се техническите средства за прилагането му.

4.2. По проблем 2:

Вариант 1 „Без действие“:

Описание:

При вариант „Без действие“ предложените изменения не се приемат. В този случай ще продължат да са в сила разпоредби, които водят до неяснота или невъзможност на прилагането им, ще фигурират допуснати редакционни грешки при предходното изменение, удължаване на времето за одобряване на типа, продължителна кореспонденция със заявителите за доуточняване на документи и технически параметри, поради неясната нормативна уредба.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани.

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

В действащата Наредба за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол ще продължават да съществуват разпоредби, които водят до нееднозначно тълкуване и пречат на осъществяването на метрологичния контрол.

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия: не са идентифицирани.

Административна тежест: не се променя.

Вариант 2 „Отстраняване на неточности и редакционни грешки в Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол“:

Описание:

При този вариант предложените изменения и допълнения на акта се приемат. В този случай ще се:

- коригират допуснати редакционни грешки при предходното изменение (чл. 191, ал. 1, т. 5, чл. 500, т. 1, букви а), б) и в), чл. 502, нова ал. 3, чл. 810, ал. 4, чл. 500, чл. 839, ал. 1, чл. 842, ал. 1)

- прецизират изисквания към средства за измерване с цел уеднаквяване на метрологичните практики в страни от Европейския съюз (чл. 755, ал. 1, отмяна на т. 3, чл. 840, ал. 1, чл. 842, ал. 4, ал. 5 и ал. 6, чл. 843, ал. 1);
- отменят доказани с времето неработещи разпоредби (чл. 204, т. 2, ал. 1 и т.2, ал. 2, чл. 753, ал. 3);
- внесе яснота по отношение на документите, изисквани за оценка и изпитване на софтуера на средства за измерване (допълване на т. 7 от Приложение № 47).

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Еднозначно тълкуване и прилагане на разпоредбите на Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол.

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани.

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Не са идентифицирани.

Административна тежест: не се променя.

5. Сравняване на вариантите:

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

5.1. По проблем 1:

		Вариант „Без действие“	Вариант 1
<i>Ефективност</i>	Цел 1 „Намаляване на времето за измерване на обща маса и на осовото натоварване на пътни превозни средства при граничен контрол на стоки“	ниска	висока
<i>Ефикасност</i>	Цел 1 „Намаляване на времето за измерване на обща маса и на осовото натоварване на пътни превозни средства при граничен контрол на стоки“	ниска	висока
<i>Съгласуваност</i>	Цел 1 „Намаляване на времето за измерване на обща маса и на осовото натоварване на пътни превозни средства при граничен контрол на стоки“	ниска	висока

5.2. По проблем 2:

		Вариант „Без действие“	Вариант 1

Ефективност	Цел 2 „Еднозначно тълкуване и прилагане на разпоредби на Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол“	средна	висока
Ефикасност	Цел 2 „Еднозначно тълкуване и прилагане на разпоредби на Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол“	средна	висока
Съгласуваност	Цел 2 „Еднозначно тълкуване и прилагане на разпоредби на Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол“	средна	висока

6. Избор на препоръчителен вариант:

По проблем 1: Вариант 2 „Приемане на предложените изменения и допълнения на акта“:

Въпреки по-ниската точност на измерване, използването на везни с автоматично действие, измерващи в движение ще доведе до ускоряване на процеса по измерване на натоварването на ос и определянето на общата маса на ППС, преминаващи през ГКПП, увеличаване на приходите в Държавния бюджет от правомерни вземания, намаляване на възможността за вземане на субективни решения при определяне размера на събираните такси, въз основа на показанията на везните, възможност за измерване на общата маса на дълги и тежки тежкотоварни композиции, предотвратяване на невярното деклариране на данни от заинтересовани лица пред компетентния орган в случаите на трансгранични превози при движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства.

По проблем 2: Вариант 2 „Приемане на предложените изменения и допълнения на акта“

Препоръчва се приемането на Вариант 2 с цел еднозначно тълкуване и прилагане на разпоредбите на Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол.

6.1. Промяна в административната тежест за физическите и юридическите лица от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

- Ще се увеличи
- Ще се намали
- Няма ефект

По проблем 1: не се променя, в чл. 27 от Закона за пътищата, чл. 167 Закона за движението по пътищата, чл. 17 от Наредба за ГКПП изрично е заложено изискването за измерване на общата маса и осовото натоварване на контролираните превозни средства. С предлаганата промяна се разширяват техническите средства за прилагането му.

По Проблем 2: не се променя, тъй като предложените изменения и допълнения не предвиждат въвеждането на такси, а само внасят яснота в съществуващите разпоредби.

6.2. Създават ли се нови/засягат ли се съществуващи регулаторни режими и услуги от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?

- Да
- Не

6.3. Създават ли се нови регистри от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?

- Да
 Не

Не се създават нови регистри.

По Проблем 1: Вписването на одобрените типове возни с автоматично действие, измерващи в движение, ще се осъществява в съществуващия, воден от БИМ Регистър на одобрените за използване типове средства за измерване.

По Проблем 2: не изисква създаването на нови регистри.

6.4. По какъв начин препоръчителният вариант въздейства върху микро-, малките и средните предприятия (МСП) (включително по отделните проблеми)?

- Акът засяга пряко МСП**
 Акът не засяга МСП

По Проблем 1:

Препоръчителният вариант ще съкрати времето за преминаване през ГКПП на малките и средни превозвачи, ще ограничи възможността за възникване на корупционни практики, както и ще въведе метрологичен контрол (одобряване на типа и първоначална проверка) по отношение на пускането в употреба на продуктите, които произвеждат/вносят производителите и вносителите на возни с автоматично действие, измерващи в движение.

По проблем 2:

Яснота при прилагане на законодателството, намаляване на времето за одобряване на типа на произвеждани от тях средства за измерване, съкращаване на административната кореспонденция за доуточняване на документи и технически параметри, поради неясната нормативна уредба.

6.5. Потенциални рискове от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

По Проблем 1:

Потенциален риск от възникване на съдебни спорове по отношение на държавно вземане, определено чрез возни, измерващи в движение, ако не се съобрази грешката на возните спрямо определените допустими норми за претоварване по ос или обща маса (например: В Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа или други документи, уреждащи материята).

По Проблем 2: Не са идентифицирани.

7. Консултации:

- Проведени са консултации
 Предстоят обществени консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове

За проекта на акт ще бъдат направени обществени консултации с гражданите и юридическите лица, като същият, заедно с доклада и предварителната оценка на въздействието, ще бъдат публикуван на интернет страницата на Министерството на икономиката и на Портала за обществени консултации. Срокът за предложения и становища по проекта, публикуван за обществени консултации, ще бъде 30 дни. След приключването на обществената консултация и преди приемането му, Министерството на икономиката ще публикува на интернет страницата си и на Портала за обществени консултации справка за постъпилите предложения заедно с обосновка за неприетите предложения.

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

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

Да

Не

9. Изисква ли се извършване на цялостна предварителна оценка на въздействието поради очаквани значителни последици?

Да

Не

10. Приложения:

няма.

11. Информационни източници:

Информация, получена от Агенция „Митници“, Агенция „Пътна инфраструктура“, електронна страница на Съюза на международните превозвачи (<https://smp-eu.org/about-us/>), Търговски регистър и др.

12. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за извършването на частичната предварителна оценка на въздействието:

Име и длъжност: Валентин Старев, главен директор на ГД МИУ, БИМ

Дата: ...

Подпис: ...