

## СПРАВКА

За отразяване на становищата, получени след публикуване на проекта на Постановление на Министерски съвет за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление № 370 на Министерски съвет от 2019 г. (ДВ, бр. 101 от 2019 г.)

	КОМЕНТАР	ПРИЕМА СЕ/ НЕ СЕ ПРИЕМА	МОТИВИ
<b>Камара на автобусните превозвачи</b>	<p>Постъпило е следното становище: В публикувания на 12.01.2020 г. пакет материали за обществени консултации във връзка с изменение на тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление на МС 370/2019 и обн. в ДВ бр.101/2019, по специално в предлаганите промени в чл. 27 се счита, че в табличното представяне на таксите за изминато разстояние в частта за пътни превозни средства, предназначени за превоз на пътници с повече от места над 12 т. е допусната неточност при представянето на тарифата за 1-ви клас пътища като за всички екологични категории таксите за Автомагистрала и 1-ви клас пътища са дублирани. В останалите документи и по-специално в разчетите за очакваните приходи се счита, че са заложен правилните</p>	<b>ПРИЕМА СЕ</b>	

	<p>стойности , а именно:  ЕВРО VI, EEV 0,01 лв. вместо посочените в таблицата по чл.27, ал. 1  ЕВРО V 0,01 лв. вместо посочените в таблицата по чл. 27, ал. 1  ЕВРО III и IV 0,02 лв. вместо посочените в таблицата по чл. 27, ал. 1  ЕВРО 0, I, II 0,02 лв. вместо посочените в таблицата по чл. 27, ал. 1  Препоръчва се констатираната неточност да бъде коректно отразена с цел да се отстранят несъответствията, респ. да се уеднаквят заложените стойности на таксите в целия пакет документи.</p>		
<p><b>НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ НА БЪЛГАРСКИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ</b></p>	<p>Постъпило е следното становище:  Като представители на транспортните дружества и в опит да защитят техните права и интереси, за пореден път представят недостатъците на Проекта за Тарифата за таксите, които ще се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, и като цяло на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние /Наредбата/.  Прототипът на тол системата е една от най-справедливите и</p>	<p><b>НЕ СЕ ПРИЕМА</b></p>	<p>Съгласно Чл. 10. (Изм. - ДВ, бр. 43 от 2008 г.) (1) (Доп. - ДВ, бр. 101 от 2015 г., в сила от 22.12.2015 г., изм. - ДВ, бр. 80 от 2018 г., в сила от 16.08.2019 г.) от Закона за пътищата: „За преминаване по платената пътна мрежа се въвежда смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминато разстояние:  1. (изм. и доп. - ДВ, бр. 80 от 2018 г., в сила от 16.08.2019 г.) такса за ползване на платената пътна мрежа - винетна такса за пътни превозни средства по чл. 10а, ал. 7; заплащането на винетната такса дава право на едно пътно превозно средство да ползва за определен срок платената пътна мрежа.  2. такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3; заплащането на тол таксата дава право на едно</p>

социалноотговорни системи за заплащане на ползването на пътната инфраструктура. Съгласно изразеното становище,, предлаганият вариант за въвеждане на този модел за заплащане в Република България няма нищо общо със справедливостта.

На първо място, нито е целесъобразно, нито е правилно предвижданата тол система да бъде въведена само за автобуси и тежкотоварни автомобили. Това категорично не е замисълът на тол системата. Видно от статистически данни и справки, процентът на леките автомобили, използващи републиканската пътна мрежа е в пъти по-голям от дела на превозните средства, попадащи под обхвата на предвижданата тол система. Справедливостта на тол системата се свежда до това, че който ползва, той заплаща. В българския вариант на тол системата цялата тежест се понася единствено от определена категория превозни средства, спрямо които са в сила и редица други изисквания, което води до установяване на дискриминация спрямо българските превозвачи. Въз основа на горното се настоява тол такси да бъдат въведени и за леките автомобили.

На второ място, тол системата е социалносправедлива система, тъй като е заложено заплащане за

пътно превозно средство да измени разстояние между две точки от съответния път или пътен участък, като изминатото разстояние се изчислява въз основа на сбора на отделните тол сегменти, в които съответното пътно превозно средство е навлязло, а дължимите такси се определят въз основа на сбора на изчислените за съответните тол сегменти такси; таксата за изминато разстояние се определя в зависимост от техническите характеристики на пътя или пътния участък, от изминатото разстояние, от категорията на пътното превозно средство, броя на осите и от екологичните му характеристики и се определя за всеки отделен път или пътен участък.

В тази връзка въвеждането на изискването за таксуване на пътните превозни средства под 3, 5 тона с винетна такса, а на пътни превозни средства над 3, 5 тона с такса на база изминато разстояние – тол такса, не е предмет на обсъждане в представения проект на Постановление за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа. Предметът на тарифата е определянето на самите такси.

**При представените мотиви предложението не се приема**

ползването само за преминаване по пътищата от най-висок клас, а именно автомагистралите и пътища от първи клас, което, от своя страна, позволява на голям брой водачи да използват алтернативни пътища от втори и трети клас. По този начин се постига и разпределяне на пътния трафик, тъй като голяма част от водачите на превозни средства ще предпочетат използването на алтернативния път. Подобно решение би спомогнало и относно проблема с интензивния трафик, а също така ще премахне и необходимостта от въвеждане на периодични организации на движението, които в крайна сметка не облекчават движението.

На следващо място, желанието да се изгради и въведе тол система на цялата пътна мрежа наведнъж е неправилно и непостижимо. Състоянието на републиканската пътна мрежа не позволява подобна инициатива. В тази връзка може да се последва примера на голяма част от европейските държави, които са стартирали своите тол системи с минимални километри, като впоследствие обхватът им значително се е увеличил.

Относно обхвата на тол системата, в Директива 1999/62/ЕО, в чл. 2 ясно е записано, че „такси за изминат участък и за ползване на инфраструктура се налагат само за използване на автомагистрала или

Съгласно официалните данни на Националния статистически институт към 31.12.2018 г. в обхвата на Републиканската пътна мрежа се включват общо 19 876 км. пътища, от които 757 автомагистрала (39 км. са въведени в експлоатация след 31.12.2018), 2925 км. – първокласни пътища, 4092 км – второкласни пътища и 12 172 км. третокласни пътища. Представените данни показват, че делът на автомагистралите по отношение на общата дължина на РПМ в едва 4%, на първокласните пътища – 15%, на пътищата втори клас – 20%, а на трети клас – 61%. В процеса на анализ на обхвата на платената пътна мрежа се премина през няколко фази на редукия, като от първоначалният обхват от 16000 км, се премина през междинен обхватът 10800 км и се формира финално предлаганият обхват от 6050 км. В процеса на редукия бяха отчетени спецификите на РПМ в България, а именно :

- високият относителен дял на пътища втори и трети клас, които се използват интензивно в т.ч. и за ППС на 3,5т. – 81 % от общата дължина на РПМ;
- моделът на финансиране на поддържане, рехабилитация и ново строителство на РПМ – чрез преразпределяне на средства от Републиканския бюджет;
- активното използване на второкласните пътища от ППС с ОДМТМ над 12 т. като в обхват „6050“ са включени пътни сегменти – втори клас пътища, за които по статистическите данни от преброяването на

други пътища с няколко платна, подобни на автомагистралите, или за ползване на мостове, тунели и планински проходи.“ По изключение, при липса на автомагистрала, е допустимо налагане на такса за преминаване по път от най-висок клас. Определеният в Тарифата за таксите, които ще се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа обхват не съответства с установения в Директива 1999/62/ЕО, което налага преразглеждането му. Тяхното мнение, което многократно са изказвали, е че тол системата трябва да обхваща само автомагистралите и пътищата първи клас, част от международните коридори. Във връзка с това, се настоява втори клас пътищата да бъдат извадени от обхвата на Наредбата за тол, които по неизвестни причини са включени в последната, макар и с нулева ставка. Съгласно изразеното становище мястото им в никакъв случай не е в Тарифата за таксите, които ще се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.

На следващо място, е посочено, че изгражданата българската тол система е една от най-съвременните, тъй като при отчитането на начислените такси ще се използват GPS координатите на

трафика (при анализа за използвани данни от автоматичната система за преброяване за 2016,2017 и 2018 г. , както и верифициращо ръчно преброяване на ключови пътни сегменти) е установено преминаване на не по-малко от 600 тежки ППС средно дневно; -наличие на пътни участъци в лошо експлоатационно състояние, които са изключени от текущия обхвата на платената пътна мрежа.

При отчитане на гореспоменатите специфични характеристики на РПМ на България е формирано балансирано покритие на платената пътна мрежа от 6050 км., което включва 100 % от автомагистрала – 796 к., 79 % от пътищата първи клас (редукция за участъци, попадащи в урбанизираните територии) – 2322 км. и 73% от пътища втори клас (редукция за участъци, попадащи в урбанизираните територии) – 2932 км. като за за пътища втори клас се предвиждат нулеви ставки. От предложеното покритие на платената пътна мрежа са изключени 12171 км. третокласни пътища , които представляват 61% от общата дължина на РПМ.

В тази връзка твърденията Ви, че се желае да се изгради и въведе тол система на цялата пътна мрежа наведнъж, както и че съществува несъответствието с Директива 1999/62/ЕО, се явяват необосновани.

**При представените мотиви предложението не се приема**

превозните средства. Както е добре известно почти 100 % от превозните средства, попадащи към момента под обхвата на новата система, разполагат с вградени GPS устройства, които в реално време предават местонахождението им. Поставя се въпросът при наличието им защо е необходимо да бъдат закупувани от превозвачите допълнителни бордови устройства, след като същата функция и същите данни могат да бъдат получавани от вградените в автомобилите устройства? Съгласно изразеното становище излишността на тези допълнителни устройства се потвърждава и от тестовото им използване, през което се наблюдава разминаване в реалното местоположение на превозното средство и отчетеното такова. Решението за използване на вградените GPS устройства ще повиши достоверността на отчитаните данни, ще облекчи до известна степен тежестта върху превозвачите и ще намали хаоса, който ще настъпи при влизане в сила на тол системата, поради недостига на въпросните бордови устройства.

Съгласно изразеното становище друга недомислица относно изчисляването на изминатото разстояние е ненужното поставяне

Използването на вградени GPS устройства в превозните средства, както и закупуването на бордови устройства, не са предмет на обсъждане в представения проект на Постановление за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа. Предметът на тарифата е определянето на самите такси.

**При представените мотиви предложението не се приема.**

на рамки за отчитане на изминатото разстояние. Поставя се въпросът ако ще се използват рамки, защо са необходими бордови устройства и обратното. Защо е наложително поставянето на подобни рамки и на места, които не попадат в определения обхват на системата за събиране на пътни такси?

Посочено е , че недостатък на българската тол система е и начинът, по който е определен обхватът ѝ, в който попадат голяма част от вътрешните превози, тоест отново най - засегнати от тол системата ще са българските превозвачи и българските граждани. Заложеният принцип на тол системата в световен мащаб е тя да обхваща основно транзитния трафик, преминаващ през дадената държава. Като пример е посочен Унгария, която е установила транзитни маршрути и алтернативни такива за унгарските превозвачи. Друг даден пример е Италия, която е установила строги изисквания за извършването на определени превози, целящи поощряване и предпазване на италиански превозвачи.

Според изразеното становище за ефективността на тол системата и стимулиране на българските превозвачи е необходимо да бъдат установени отстъпки от страна на държавата спрямо последните,

Поставянето на рамки и необходимостта от използването на бордови устройства не са предмет на обсъждане в представения проект на Постановление за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа. Предметът на тарифата е определянето на самите такси.

**В тази част от становището не се правят конкретни предложения за промени.**

Относно предложението да бъдат установени отстъпки от страна на държавата спрямо българските превозвачи, изразяваме следното становище:

подобно на развитите европейски държави. Освен с Унгария и Италия, като пример е даден и Германия, която от началото на годината вече има установени четири програми за субсидиране на германските превозвачи. Според изразеното становище, ако тол системата в България влезе в сила в сегашния си вид (такси и обхват, липса на отстъпки), заедно с предвижданите нови правила за превоз в Европа, това ще „убие“ българския превозвач.

Във връзка с така публикуваната „Тарифа за тол“, от страна на НСБП не намират логика защо преминаването и използването на автомагистралите у нас от превозни средства над 3, 5 тона до 12 тона, които пътища са от най-висок клас, е по-евтино от използването на пътната мрежа от клас първи и защо няма разлика в определените цени за използване на автомагистрала и пътища от първи клас за автобусите. Посочено е, че относно необходимостта от финанси за изграждането и поддържането на пътната инфраструктура, в политическото пространство постоянно „валят“ обещания. Едно от тях е средствата, събирани от превозвачите при заплащане на акциз върху горивата, да бъдат изразходвани за подобряване на пътните съоръжения. Подобна практика към настоящия момент не

Такова предложение е в директно противоречие с чл.7 ал.4 от Директива 1999/62/ЕС „Тол таксите и потребителските такси не могат да дискриминират пряко или косвено, на основата на националността на превозвача или произход или местоназначение на превозното средство“. Предложението за отстъпки на основание горепосочените критерии, се класифицира като косвена дискриминационна мярка, като е налична практика за стартирали наказателни процедури по отношение на страни-членки във връзка с въведени мерки, които се класифицират като мерки за създаване на условия или предпоставки за неравностойно пътно таксуване на база на националист, произход и/или друга характеристика на ППС.

Дадените примери с установените програми за субсидиране на превозвачи от други европейски държави, не са относими към определянето на размера на тол таксите.

**При представените мотиви предложението не се приема.**



е установена. Това повдига въпрос по какъв начин ще бъдат изразходвани и средствата, събирани след влизане в сила на тол таксуването, особено при наличието на фирми посредници, преследващи свои интереси. На практика липсват гаранции какъв процент от събраните такси ще бъде отчетен към държавата и дали тези средства ще бъдат използвани за подобряване на пътните условия в страната.

Счита се за необходимо да бъдат предвидени отстъпки за българските превозвачи и да се преразгледат както тарифата за таксите, така и обхвата на пътищата, включен в Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние.

Предложената в чл.27 Тарифа за таксите за преминаване и ползване на републиканска пътна мрежа е формирана на база на изискванията на Директива 1999/62/ЕО, последно изменена с Директива 2011/76/ЕО на основните елементи на инфраструктурните разходи и регламентирани чрез Директивата възможностите и границите на таксуването на база разходите по предоставяне на пътната инфраструктура за използване от потребителя на пътя. При изчисляване на разходите е приложен т.н. Синтетичен метод (СМ). СМ оценява стойността на инфраструктурните елементи на платената мрежа, като прилага разходи за подмяна на активи със сходни характеристики. На базата на изчисляване на тези разходи и при въведеното покритие на платената пътна мрежа се формира т.н. пределна стойност (таван) на приходите от пътни такси , за която всяка държава-членка кандидатства чрез Нотификационен доклад през ЕК. Предложената в чл. 27 Тарифа за таксите за преминаване и ползване на РПМ е балансирана , тъй като тя е изчислена при средна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.

**В тази част от становището не се правят конкретни предложения за промени.**

**При горепосочените мотиви предложенията не се приемат.**

<p><b>КОНФЕДЕРАЦИЯ НА АВТОБУСНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ</b></p>	<p>Постъпило е следното становище:</p> <p>1. Във връзка с публикуван за обществено обсъждане Проект на Постановление за изменение на тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на Републиканската пътна мрежа, приета с Постановление № 370 на Министерския съвет от 2019г./ДВ, бр.101 от 2019г./ , се обръща внимание на предлаганите тарифи за автобуси над 12т., за пътища от 1-ви клас , където смятат, че е допусната техническа грешка. Тарифата, определена на проведената среща на 10.01.2020г. при Министър-председателя г-н Бойко Борисов, за посочената категория МПС и посочения клас пътища, е както следва:0.01 лв. за ЕВРО V , VI и EEV и съответно 0.02 лв. за всички останали Евро категории МПС .</p> <p>2. Обръща се внимание и на следния казус: В обявената таблица с тарифите са посочени две категории ППС, предназначени за превоз на пътници с повече от 8 места за сядане, без мястото на водача. Едната е до 12т., а другата над 12т. Така записан текста, изключва от обхвата на системата автобусите над 8 места , без мястото на водача, но до 3,5т. Това води до заблудението, че тези МПС не попадат в обхвата на тол - системата и ще бъдат на винетна система. В тази връзка, КАП считат, че е редно</p>	<p><b>ПРИЕМА СЕ ЧАСТИЧНО</b></p>	<p>Приема се в частта по т.1 и т. 2 относно допуснатата техническа грешка и вписването на категорията на съответното МПС в графата за автобуси.</p>
--	--	----------------------------------	---

<p><b>НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ НА БЪЛГАРСКИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ</b></p>	<p>да бъдат коригирани текстовете, като в графата се впише и категорията на съответното МПС.</p> <p>3. Посочено е да се вземе в предвид, че има регистрирани МПС, които са до 8 места /Категория МI/, но с товароносимост над 3,5т., за които следва да се предвиди ред за таксуването им.</p> <p>Постъпило е следното становище: От НСБП не са съгласни и настояват за промяна на определения в Проекта начин за формиране на цените за използване на платената пътна мрежа от тежкотоварни автомобили, използващи като единствен източник алтернативно гориво. Съгласно постъпилото становище разписаният механизъм не съответства на установеното в Директива № 2011/76/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 27.09.2011г., с която се изменя Директива № 1999/62/ЕО. В европейското законодателство ясно са разписани възможностите</p>	<p><b>НЕ СЕ ПРИЕМА</b></p>	<p>По т. 3 предложението не се приема. Съгласно чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата: Тол таксата се заплаща от собственика или ползвателя на пътното превозно средство за всички пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, извън тези по чл. 10а, ал. 9, като заплащането и дава право на пътното превозно средство, за което е заплатена, да измине определено разстояние между две точки. В тази връзка не е предвиден различен ред за таксуване на МПС, които са до 8 места /Категория МI/, но с товароносимост над 3,5т от този, предвиден за товарните автомобили и над 3,5 тона.</p> <p>Съгласно чл. 7 ж от Директива № 2011/76/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 27.09.2011г., с която се изменя Директива № 1999/62/ЕО „Държавите-членки променят таксата за инфраструктура според класа на емисии EURO на превозното средство по такъв начин, че нито една такса за инфраструктура да не надхвърля с повече от 100 % същата такса, наложена на еквивалентни превозни средства, отговарящи на най-строгите стандарти за емисии. Съществуващите концесионни договори са освободени от това задължение до подновяването на договора.“</p> <p>В тази връзка при определяне на размера на таксите за различните категории пътни превозни средства над 3, 5 тона в проекта на постановление за изменение на Тарифата, е</p>
--	--	----------------------------	--

	<p>държавите-членки да въведат отклонения в цените за използване на платената инфраструктура в зависимост от класа на емисии EURO на превозните средства. Според НСБП Чл. 7 ж) ограничава тази възможност до 100 % над таксата, наложена на еквивалентни превозни средства, отговарящи на най- строгите стандарти за емисии.</p> <p>Съгласно изразеното становище в публикувания Проект, разликата в цената за тежкотоварните превозни средства над 1 2т. и с 4 или повече оси от различен EURO клас за използването на платена пътна мрежа от първи клас е почти 2 пъти между EURO VI и EURO 0. Най-екологичните, клас EURO VI и EEV, ще се таксуват с 0,10 лв. на километър (км), а на автомобилите клас EURO 0, I и II ще бъдат събирани такси в размер на 0,19 лв. на км.</p> <p>Относно предложеното в Проекта изменение на чл. 27, ал. 2 от Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление на Министерски съвет № 370 от 2019г., а именно за тежкотоварните автомобили, използващи като източник единствено алтернативно гориво, да заплащат тол такса в размер на 50 на сто от стойността, определена в ал. 1 за съответния вид моторно превозно средство от най-</p>	<p>отчетена екологичната компонента като е приложен максимално допустимия компонент в корекция до 100 %. Със залагането на екологичната компонента при определяне на таксите за различните еврокласове, се цели да се стимулират ползвателите на платената пътна мрежа с пътни превозни средства над 3, 5 тона, да ползват пътни превозни средства с по – висок емисионен клас.</p> <p>В Европа транспортният сектор е отговорен за около една четвърт от емисиите на парникови газове, което го прави вторият по големина сектор на емисиите на парникови газове след енергетиката; само автомобилният транспорт допринася за около една пета от общите емисии на въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>) на ЕС, основният парников газ (Европейска комисия 2015, действия в областта на климата). Основната екологична цел на Европа се представлява от намаляването на глобалните емисии на парникови газове и транспортният сектор играе основна роля за постигането на тази цел. В действителност Бялата книга на Комисията е предложила намаляване с 60% на емисиите на парникови газове от транспорта с 2050, измерени спрямо равнищата от 1990. Използването на алтернативни/чисти горива е едно от решенията, които би произвело най-значимите ефекти, главно за намаляване на емисиите на парникови газове. Тази цел би била достъпна чрез нарушаване на прекомерната зависимост на Европейския транспорт на нефт и след това с въвеждането на необходимата инфраструктура за алтернативни горива. През 2012 г. транспортът в Европа е 94% в зависимост от петрола, 86% от него се внасят (ГД MOVE-експертна група</p>
--	--	--

	<p>екологичен клас, според БСБП формулировката е недопустима. Отправено е предложение да бъдат конкретно определени цените, както са за останалите превозни средства, но след въвеждането им в съответствие с европейското законодателство. Според БСБП ако се приеме, че по-гореописаните превозни средства са най-екологичната категория, то те следва, в най-добрия случай, да заплащат два пъти по-евтини такси в сравнение с най-неекологичните EURO 0.</p> <p>Съгласно изразеното становище допуснатата възможност от европейското законодателство за дерогация от изискването за променливост на таксата за използване на инфраструктурата не е приложима към българската тол система, тъй като нито една от предвидените предпоставки не е налице. А в случай, че изключението да е допустимо по мнение на компетентните държавни органи, липсват данни за наличието на необходимото уведомяване, респективно и разрешаване на Комисията. Въз основа на горното, от страна на БСБП се прави извод за пезаконосъобразност на предложените цени на таксите, които ще се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.</p> <p>В заключение, от НСБП поддържат</p>		<p>за бъдещите транспортни горива – състояние на техниката за транспортни системи за алтернативни горива, 2015). Натрупването на инфраструктура за алтернативно гориво би допринесло за икономическия растеж и подпомагането на създаването на работни места в сектор с нарастващо значение за Европа и по света. Това би подобрило конкурентоспособността на промишлеността на ЕС в областта на алтернативните горивни технологии за всички видове транспорт – по-специално автомобилната и корабоплавателната промишленост. Изграждането на Европейска инфраструктура за алтернативни горива би позволило също така свободното движение на стоки и лица, като превозните средства се движат по алтернативни горива в целия ЕС. Това би улеснило развитието на единен пазар на ЕС за алтернативни горива и превозни средства, който ще позволи на отрасъла да се възползва от икономии от мащаба. Рамката на политиката в областта на алтернативните горива се определя главно от Европейския съюз. Въведена е и ДИРЕКТИВА 2014/94/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 22 октомври 2014 година за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива Директивата установява обща рамка от мерки за разгръщането в Съюза на инфраструктура за алтернативни горива, с цел да се сведе до минимум зависимостта от нефта и да се смекчи въздействието на транспорта върху околната среда.</p> <p>В тази връзка и на база гореизложеното с цел стимулиране на увеличаването на потребление на пътни превозни средства над 3,5 т., използващи като единствен източник на гориво</p>
--	--	--	--

<p><b>СЪЮЗ ЗА СТОПАНСКА ИНИЦИАТИВА</b></p>	<p>направените предложения във входящото от тях становище на 10.02.2020 г., като настояват и за съобразяване на предложените цени с установените в европейското законодателство изисквания.</p> <p>Постъпило е следното становище: В хода на провеждащото се обществено обсъждане на проекта на Постановление на МС за изменение на Тарифа на таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, Съюзът за стопанска инициатива, като национално представителна организация на работодатели, защитаваща интересите на микро, малък и среден бизнес, изразява следното становище: Съюзът за стопанска инициатива поддържа принципната позиция, че изграждането на тол системата трябва да се подчинява на ясна визия относно политиката на държавата за управление на автомобилния транспорт — както</p>	<p><b>НЕ СЕ ПРИЕМА</b></p>	<p>водород, метан или електричество, се определя такса за изминато разстояние - тол такса за тези ппс – та в размер от 50 на сто от стойността, определена за съответния вид ППС за категория ЕВРО VI, ЕЕV.“ Тъй като таксата не е определена според класа на емисии EURO на превозните средства, а според спецификата на използвания от тях източник на гориво, случаят не попада в хипотезата на чл. 7ж от Директива № 2011/76/ЕС.</p> <p><b>При представените мотиви предложението не се приема.</b></p> <p>Съгласно официалните данни на Националния статистически институт към 31.12.2018 г. в обхвата на Републиканската пътна мрежа се включват общо 19 876 км. пътища, от които 757 автомагистрала (39 км. са въведени в експлоатация след 31.12.2018), 2925 км. – първокласни пътища, 4092 км – второкласни пътища и 12 172 км. третокласни пътища. Представените данни показват, че делът на автомагистралите по отношение на общата дължина на РПМ в едва 4%, на първокласните пътища – 15%, на пътищата втори клас – 20%, а на трети клас – 61%. В процеса на анализ на обхвата на платената пътна мрежа се премина през няколко фази на редукия, като от първоначалният обхват от 16000 км, се премина през междинен обхватът 10800 км и се формира финално предлаганият обхват от 6050 км. В процеса на редукия бяха отчетени спецификите на РПМ в България, а именно : -високият относителен дял на пътища втори и</p>
--	--	----------------------------	---

товарния, така и пътническият. В този смисъл намират за прогресивно решението от обхвата на платената инфраструктура, за преминаването по която се заплаща такса изминато разстояние — тол такса, да се изключат пътищата от втори клас.

Същевременно обаче и при сега предлаганите промени в Тарифата

трети клас, които се използват интензивно в т.ч. и за ППС на 3,5т. – 81 % от общата дължина на РПМ;

-моделът на финансиране на поддържане, рехабилитация и ново строителство на РПМ – чрез преразпределяне на средства от Републиканския бюджет;

-активното използване на второкласните пътища от ППС с ОДМТМ над 12 т. като в обхват „6050“ са включени пътни сегменти – втори клас пътища, за които по статистическите данни от преброяването на трафика (при анализа за използвани данни от автоматичната система за преброяване за 2016,2017 и 2018 г. , както и верифициращо ръчно преброяване на ключови пътни сегменти) е установено преминаване на не по-малко от 600 тежки ППС средно дневно;

-наличие на пътни участъци в лошо експлоатационно състояние, които са изключени от текущия обхвата на платената пътна мрежа.

При отчитане на гореспоменатите специфични характеристики на РПМ на България е формирано балансирано покритие на платената пътна мрежа от 6050 км., което включва 100 % от автомагистрала – 796 к., 79 % от пътищата първи клас (редукция за участъци, попадащи в урбанизираните територии) – 2322 км. и 73% от пътища втори клас (редукция за участъци, попадащи в урбанизираните територии) – 2932 км. като за пътища втори клас се предвиждат нулеви ставки. От предложеното покритие на платената пътна мрежа са изключени 12171 км. третокласни пътища , които представляват 61% от общата дължина на РПМ.

**При представените мотиви предложението**

на таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с ПМС № 370/2019 г., според ССИ не може да бъде изведена каква е била визията на държавата. Според тях, за да придобие обществена легитимност, тол системата трябва да бъде основана на ясна концепция какво се цели да се постигне с въвеждането ѝ и какъв ще бъде резултатът върху националната ни икономика и върху гражданите.

**Съгласно изразеното становище, изходната позиция, върху която трябва да бъде изградена тол системата, е тя да обхване само транзитния превоз — товарен и пътнически.**

Това означава транзитно преминаващите през територията на Република България пътнически и товарни автомобили да имат право да се движат само по транзитните пътища, които са обхванати от тол системата, и да не бъдат допускани за движение по пътищата от републиканската пътна мрежа, които остават извън тол системата.

Основният интерес на държавата е да обложи чрез въпросната такса всички иужди оператори, преминаващи през територията на държавата ни — било то автомобилни товарни или пътнически превозвачи, било то преминаващи частни автомобили.

**не се приема.**

По отношение на отправеното предложение за преминаващите през територията на Република България пътнически и товарни автомобили да имат право да се движат само по транзитните пътища, които са обхванати от тол системата, и да не бъдат допускани за движение по пътищата от републиканската пътна мрежа, които остават извън тол системата:

- отправеното предложение не е свързано с предмета на обсъждане в представения проект на Постановление за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа. Предметът на тарифата е определянето на размера на таксите.

**При представените мотиви предложението не се приема.**



Държавната транспортна инфраструктура, която е изключителна държавна собственост, следва да бъде управлявана по начин, че да се стреми да облага външните чужди на държавата ни ползватели и да облекчава всички вътрешни национални ползватели.

- Ето защо според **ССИ** **другата оеновна цел на новата тол система трябва** да бъде да се създаде **възможност националните потребители да имат право на т.нар. „алтернативен маршрут“.**

Даден е пример, че в голяма част от европейските държави тол системите са насочени именно към транзитния превоз, като се спазва правилото за наличието на алтернативен маршрут за местните оператори.

Според ССИ разчетите им показват, че при предлагания от правителството обхват на платената пътна инфраструктура, предлаганият размер на тол таксите ще доведе до бързо изчерпване на оборотните ресурси на малките превозвачи, тъй като разходът за пътни такси ще се увеличи значително, а плащанията от техните клиенти под въздействието на силния конкурентен натиск на големите превозвачи са отложени средно за около 45 дни.

Съгласно изразеното становище,

Възможността на националните потребители да имат право на „алтернативен маршрут“ не са предмет на обсъждане в представения проект на Постановление за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа. Предметът на тарифата е определянето на самите такси, които се дължат при преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.

По отношение на изложените аргументи по отношение на предлагания размер на тол таксите, даваме следните разяснения:

Предложената в чл.27 Тарифа за таксите за преминаване и ползване на републиканска пътна мрежа е формирана на база на изискванията на Директива 1999/62/ЕО, последно изменена с Директива 2011/76/ЕО на основните елементи на инфраструктурните разходи и регламентираните чрез Директивата възможностите и границите на таксуването на база разходите по предоставяне на пътната

увеличаването на разходите за пътни такси ще окаже негативно въздействие не само върху конкурентоспособността на малките автомобилни превозвачи, но и върху конкурентоспособността на целия производствен сектор в България. Според ССИ повишаването на разходите за пътни такси безспорно ще доведат до поскъпване на цените на произвежданите в страната продукти, което ще остане за сметка на крайния потребител. Това според ССИ означава, че макар да се очаква нарастване на доходите на населението през следващата година, това няма да доведе до увеличаване на покупателната способност на крайните потребители, поради увеличението на цените в резултат на повишаващите се разходи за пътни такси. Това от своя страна би довело до намаляване на темповете на икономически растеж на икономиката ни.

Според ССИ **осигуряването на т.нар. „алтернативен маршрут“ дава глътка „свеж въздух“** за местните транспортни оператори, особено що се касае за микро и малките, защото при наличие на алтернативен маршрут те имат възможност да запазят своята конкурентоспособност, избирайки дали да се движат по пътищата от тол системата и да оскъпят предоставяната от тяхна крайна

инфраструктура за използване от потребителя на пътя. При изчисляване на разходите е приложен т.н. Синтетичен метод (СМ). СМ оценява стойността на инфраструктурните елементи на платената мрежа, като прилага разходи за подмяна на активи със сходни характеристики. На базата на изчисляване на тези разходи и при въведеното покритие на платената пътна мрежа се формира т.н. пределна стойност (таван) на приходите от пътни такси, за която всяка държава-членка кандидатства чрез Нотификационен доклад през ЕК. Предложената в чл. 27 Тарифа за таксите за преминаване и ползване на РПМ е балансирана, тъй като тя е изчислена при средна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.

**В тази част от становището не се правят конкретни предложения за промени.**

транспортна услуга или да извършват превозите по останалите извън тол системата републикански пътища и да запазят конкурентна цена. Според ССИ възможността местните транспортни оператори да формират по-конкурентна цена за превоз на товари би се отразило благоприятно и на останалите сектори от икономиката ни, които традиционно при осъществяването от тях дейност ползват транспортни услуги или сами осъществяват превоз на своята продукция.

Според ССИ третия изключително важен аспект от въвеждането на тол системата е съобразяването на нейния обхват с актуалното състояние на пътната инфраструктура, която ще бъде включена в нея.

Според техните експерти въвеждането на тол системата трябва да бъде осъществено поетапно, като за определяне на последователността и етапите на въвеждане на системата следва да се вземе предвид преди всичко актуалното състояние на пътната инфраструктура.

Според ССИ понастоящем, когато се говори за поетапно въвеждане на тол системата, не се изяснява въпросът за критериите, въз основа на които ще бъде определена последователността на това поетапно въвеждане. Считат, че

При въвеждането на тол системата нейният обхват е съобразен с актуалното състояние на пътната инфраструктура, която ще бъде включена в нея.

Въвеждането на тол системата ще бъде осъществено поетапно, като за определяне на последователността и етапите на въвеждане на системата ще се взема предвид преди всичко актуалното състояние на пътната инфраструктура.

този въпрос следва да бъде поставен своевременно за обсъждане, като поддържат принципната си позиция, че основен критерий трябва да бъде актуалното състояние на съответната пътна инфраструктура, за която ще се въвежда тол системата.

С оглед на всичко гореизложено намират, че за да се осигури интересът на държавата и на обществото от добре поддържана и развита републиканска пътна мрежа и същевременно да не се засегне по негативен начин един добре развит и традиционен за икономиката ни бранш — товарният автомобилен транспорт, както и да се обезпечи общият икономически интерес и отделните граждани, е необходимо тол системата да обхваща само магистралите и онези от първокласните пътища, които са част от транзитните европейски коридори, при следните параметри:

- да се установят високи стойности на цената на километър за **преминаване** по пътищата обхванати от тол системата;
- да се установи забрана на транзитно преминаващите транспортни средства да се движат по пътища от републиканската пътна мрежа, които са извън обхвата на тол системата;
- да се допуснат националните превозвачи да се движат и по

Относно отправените предложения:

- Не е отправено конкретно предложение относно предлаган размер на таксите;
- Предметът на Тарифата е определяне на размера на таксите. Направеното предложение да се установи забрана на транзитно преминаващите транспортни средства да се движат по пътища от републиканската пътна мрежа, които са извън обхвата на тол системата, не е относимо към обсъждания проект на постановление;

	<p>пътищата от републиканската пътна мрежа, които са извън обхвата на тол системата;</p> <p>- да няма винетки за движение по <b>пътищата от републиканската</b> пътна мрежа, които са извън обхвата на тол системата.</p> <p>Според техните разчети това би гарантирало в пълна степен интереса на фиска, доколкото, базирайки се на данните за транзитно преминаващите през територията ни товарни и пътнически автомобили, ще осигури сериозни годишни постъпления в бюджета, които да се използват за инвестиране в създаване и поддържае на транспортната инфраструктура в страната.</p> <p>Предвид на това вкарването на транзитния трафик в тол системата и същевременно освобождавайки второкласните и част от първокласните пътища от републиканската пътна мрежа от иалози за местните оператора, според ССИ би довело от една страна до гарантиране на устойчивостта на приходите от тол системата, а от друга страна няма да утежнява състоянието на целия бранш на товарния автомобилен транспорт.</p> <p>В заключение е изразено мнението, че друга съпътстваща мярка с</p>		<p>- Предметът на Тарифата е определяне на размера на таксите. Направеното предложение да се допуснат националните превозвачи да се движат и по пътищата от републиканската пътна мрежа, които са извън обхвата на тол системата, не е относимо към обсъждания проект на постановление;</p> <p>- Съгласно чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата, списъкът на пътищата, включени в обхвата на платената пътна мрежа, се приема с решение на Министерския съвет и се обнародва в "Държавен вестник". Съгласно Решение № 959 на Министерски съвет от 31.12.2018 г., е утвърден списък на републиканските пътища, за които се събира такса за ползване на пътната инфраструктура – винетна такса. В тази връзка, отправеното предложение да не се заплащат винетки за движение по пътищата от републиканската пътна мрежа, които са извън обхвата на тол системата, не е предмет на обсъждане в представения проект на Постановление за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа. Предметът на тарифата е определянето на самите такси.</p> <p>Отправеното предложение в заключение на постъпилото становище да бъде инвестирано в изграждането на попътни паркинги за тежкотоварните автомобили над 3,5 тона, които са обхванати от тол системата, също не е предмет на обсъждане в представения проект на Постановление за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа. Предметът на тарифата е</p>
--	--	--	--

	<p>позитивен ефект върху сектора е инвестирането в изграждането на попътни паркинги за тежкотоварните автомобили над 3,5 тона, които са обхванати от тол системата.</p>		<p>определянето на самите такси.</p> <p><b>При представените мотиви предложенията не се приемат</b></p>
--	---	--	---