

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ НА ТАРИФА ЗА
ТАКСИТЕ, КОИТО СЕ СЪБИРАТ ЗА ПРЕМИНАВАНЕ И ПОЛЗВАНЕ НА
РЕПУБЛИКАНСКАТА ПЪТНА МРЕЖА**

Коментар	Автор	Дата
----------	-------	------

Становище на Сдружение на независимите търговци и превозвачи на горива -продължение на коментарОбсъжданият в процеса на приемане на ЗИД на Закона за пътищата вариант за създаване на нарочно държавно предприятие, което да управлява средствата от такси и да носи отговорност за инвестирането им е отхвърлен с мотив, че функциите трябва да се изпълняват от държавата, за да може изпълнението да бъде под нейния контрол. Но това по никакъв начин не кореспондира с успешно проведения, според нас чрез проекта на нормативен акт опит да се избяга от модела на разходоориентираните такси и да се събират такси просто защото някъде някой е решил, че има съответни нужди.В подкрепа на горното обръщаме внимание на обстоятелството, че при обсъждане на проекта на ЗИД на ЗП предложението на Сдружението на общините в Република България част от приходите от бъдещата тол система да бъдат отчислявани за рехабилитация, поддържане и ремонт на общински пътища е отхвърлено с оглед - разпоредбите на Директива 2006/38 на Европейската общност, на Европейския парламент и на Съвета от 17 май 2006 г. за изменение на Директива 1999/62 ЕО относно заплащането на таксите на тежкотоварни автомобили за използване на определени услуги, която директива регламентира за каква инфраструктура могат да бъдат разходвани приходите от тол системата – единствено и само за онези инфраструктурни обекти, в които тя се генерира, тоест републиканските пътища („Когато правите един разход, когато плащате една такса, тя трябва да бъде разходоопределяща. Следователно, когато плащате някаква сума за услуга, тя трябва да бъде за услугата, която ползвате, и за никаква друга. Сами си представете как парите, които събираме от тол такса – бъдещите приходи от тол системата, може да ги разходваме за каквото и да било друго. Освен за общинска мрежа, може да решим да ги разходваме за нещо друго. Това първо, че не е допустимо и по европейското, и по нашето законодателство, смятам, че не е и редно, когато човек плаща за нещо, той очаква тази услуга да му се подобрява и иска да вижда подобрене там, където всъщност неговите средства отиват.“ Стенограма ЗИД 25) Б	Росинка Бъчварова	16.12.2019
--	--------------------------	-------------------

Становище на Сдружение на независимите търговци и превозвачи на горива -продължение на коментарПостъпленията в бюджета, които щели „да бъдат пропорционални на реалното ползване на платената пътна мрежа“ трябва да бъдат свързани с текущите и дългосрочно планирани разходи по нейната поддръжка. Това е и основният аргумент за т. нар. „цялостна реформа с тол таксите“, а именно, че така ще се рационализира системата и тези, които ползват пътя, ще плащат достатъчно за поддържането и строежа на нови пътища. Това категорично не е така. От общо около 40 хил. км. пътища в страната, 20 хил. км. са републиканските пътища, от които половината ще бъдат обхванати от тол системата, но парите ще се ползват за цялата републиканска мрежа. При тази мрежа, както между другото и при общинските пътища между няма яснота колко всъщност са нужните средства. Различни източници посочват стойност от около 200 млн. лв. на година, но ако се съди от усвоените средства през предходни години.Предложената тарифа обаче, в търсене на над 1 млрд. лв. приходи залага непозната в никоя европейска страна екстремна прогресивност и оскъпяване за тежките камиони, което е равносилно на фалит за собствениците им. Размерът на таксите в тарифата трябва да бъде определен на основата на нееднозначен отговор на въпроса как ще се разходват тези средства. Няма никаква яснота и обосновка защо се цели тази съвкупна сума от 1 млрд. лв. и какво би се случило, ако при други стойности на таксите се реализират по-малки приходи в бюджета. Това са ключови бюджетни въпроси и именно те трябва да са в основата на определянето на таксите, тъй като всяко изчисление е функция на бъдещите планове какво ще се строи и как ще се поддържат пътищата, което в случая липсва, но пък е налице реален и ефективен удар върху българския транспортен отрасъл, подигравка и покушение над бизнеса (няма как български превозвач да приеме да плаща за километър превоз повече от превозвачите в Австрия (при ТТПС над 12 т, 4+ оси, Евро 1 и Евро 2), Белгия, Чехия и Германия).В частичната предварителна оценка на въздействието на проекта на постановление е посочено, че „механизмът на компенсиране на разходите за пътни такси чрез положителни	Росинка Бъчварова	16.12.2019
--	--------------------------	-------------------

Становище на Сдружение на независимите търговци и превозвачи на горива -продължение на коментар- увеличаване на разходите за пътни такси над 15 пъти, което наред с това, че ще се поеме от крайния потребител на превозваните стоки ще рефлектира и в поредица от фалити на малки и средни фирми в българския транспортен и спедиторски сектор, а като краен резултат - в монополизиране на спедиторския и транспортния пазар;- монополизирането на този пазар ще се случи много бързо, още повече и като страничен ефект на декларираната допълнителна цел на проекта на нормативен акт, а именно: „насърчаване използването на екологичните пътни превозни средства, което ще допринесе за намаляване на вредните емисии от автомобилния транспорт и съответно – за опазване на околната среда“ – щадящите природата пътни превозни средства при такава рязка ескалация на таксите са без съмнение непосилна инвестиция за превозвачите и на практика ще представлява допълнително конкурентно предимство за „големите“ (никой не се съмнява, че видът превозно средство се отразява на степента на натоварване на пътната инфраструктура);- в резултат от повишаването на себестойността на българските стоки, в т. ч. и тези за износ ще се стигне до понижаване на конкурентоспособността на българския бизнес като цяло. Противоречие с материалноправни разпоредби и несъответствие с целта на Закон за пътищата и Конституцията на Република България на предложениия проект на акт:Общата идея на новата система е пътната инфраструктура да се самоиздържа, тоест платените тол такси да покриват разходите по поддръжка и инвестициите в нови пътища. Проблемът е, че преценката каква е стойността на тези разходи е основен, предхождащ и разбира се - изключително труден въпрос, най-малкото защото размерът им зависи от решението да се строи една или друга магистрала и в кой точно момент. Ясно е, че промените целят генериране на допълнителни приходи в държавния бюджет, което увеличение би трябвало да финансира разходите за изграждане и поддръжка на транспортната инфраструктура. Декларираните в мотивите и оценката на въздействие на закона европейски принципи на прозрачност,	Росинка Бъчварова	16.12.2019
---	--------------------------	-------------------

Становище на Сдружение на независимите търговци и превозвачи на гориваВъв връзка с общественото обсъждане на Проекта на постановление на Министерски съвет за приемане на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, публикуван в Портала за обществени консултации на Министерския съвет и на интернет страницата на Министерството на регионалното развитие и благоустройството, на основание чл. 26, ал. 2 и в срока по чл. 26, ал. 4 от Закона за нормативните актове Сдружението на независимите търговци и превозвачи на горива изразява следното становище:Относно обхвата на платените участъци за ползване на републиканската пътна мрежа:Нашето становище е, че платената пътна мрежа трябва да обхваща само магистралите и отсечките от първокласните пътища, които са част от основните транзитни коридори през страната. Такава е практиката и в други страни в Европа, като няма друга страна-членка, в която системата да обхваща над 60 процента от реално използваемата републиканска пътна мрежа. Понастоящем обхватът на платената инфраструктура възлиза на 6050 км, от които: 796 км автомагистрали, 2 322 км пътища от първи клас и 2 932 км пътища от втори клас. Това показва, че най-голям дял от платената инфраструктура заемат пътищата от втори клас, които разбира се изискват най-ниски разходи за изграждане и поддръжка.Относно размера на таксите, които ще се събират по Тарифата за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа:Въвеждането на ТОЛ таксите за тежкотоварните автомобили безспорно ще доведе до повишаване на разходите, свързани с транспорт, обслужващ икономиката, в резултат на което ще поскъпнат и всички потребителски стоки.Въвеждането на ТОЛ таксите, така, както са предложени ще има следните ефекти и последствия:	Росинка Бъчварова	16.12.2019
Становище на БСК, НОМА, СОАТ и НТКСтановището на БСК, НОМА, СОАТ и НТК е публикувано на адрес https://www.bia-bg.com/standpoint/view/26311/	БСК Пресцентър	09.12.2019