

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ НА ПМС ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА
КОИТО СЕ СЪБИРАТ ЗА ПРЕМИНАВАНЕ И ПОЛЗВАНЕ НА РЕПУБЛИКАНСКАТА ПЪТНА
ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 370 НА МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ ОТ 2019 Г. (ОБН., ДВ, БР. 101 О
2020 Г.).**

Коментар

Сдружение "Съюз на международните превозвачи" - Предложения за промени
Предложенията 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 2019 г., са качени на официалния сайт на Съюза на
международните превозвачи.Връзката, на която могат да бъдат намерени е: <https://smp-eu.org/%d0%bc%d0%be%d1%82%d0%b8%d0%b2%d0%b8-%d0%b8-%d0%bf%d1%80%d0%b5%d0%b4%d0%bb%d0%be%d0%b6%d0%b5%d0%bd%d0%b8%d1%8f-%d0%ba%d1%8a%d0%bc-%d0%bf%d1%80%d0%be%d0%b5%d0%ba%d1%82-%d0%bd%d0%b0-%d0%bf%d0%be/>

Сдружение "Съюз на международните превозвачи" - Предложения за промениВ сега
действащата тарифа, съотношението на таксите за превозни средства от екологични
категории EBPO VI, EEV е 50 % от стойността на таксата за превозни средства от
екологични категории EBPO 0, I, II. С предложените промени стойността таксите за
екологичните превозни средства варира от 80-63% от таксата за силно замърсяващите.
Считаме, че с този подход се толерира използването на по-замърсяващи превозни
средства. С цел да се стимулира използването на по-чисти превозни средства за
извършване на превози е необходимо таксите за превозните средства от по-екологичен
клас да бъдат намалени. В сега действащата тарифа в чл. 27, ал. 2 е
предвидено: „(2) За ползване на платената пътна инфраструктура от пътни превозни
средства над 3,5 т, използващи като единствен източник алтернативно гориво, се
заплаща такса за изминато разстояние – тол такса, в размер от 50 на сто от стойността,
определена в ал. 1 за съответния вид пътно превозно средство за категория EBPO VI,
EEV.“ С предложеното изменение на чл. 27, тази възможност се отменя.
Считаме, че следва да се остави възможност чистите и не замърсяващи превозни
средства да не заплащат тол такси с цел стимулиране използването на такива превозни
средства. По този начин ще се даде възможност на транспортните предприятия от една
страна да оправдаят вече направените инвестиции за такива автомобили, а от друга ще
се стимулира закупуването на нови такива, които биха допринесли за опазването на
околната среда. Не на последно място, сме против въвеждането на цени на тол
такси за пътища II клас, без да бъде редуциран броят на второкласните пътища, които да
попадат в обхвата на платената пътна мрежа.

Сдружение "Съюз на международните превозвачи" - Предложения за промени

На първо място, както нееднократно сме заявявали, ние не сме против увеличаването на тол таксите, но сме против увеличаването им без да бъде направен анализ и одит на действащата тол система. След като бъдат анализирани и подложени на одит на цените, следва да се прецизира и обхватът на платената пътна мрежа. На второ място сме против въвеждането на тол таксуване по всички второстепенни пътища на територията на Република България. Считаме, че в обхвата на платената пътна мрежа трябва да бъдат включени само второстепенни пътища, които се използват за транзитен международен трафик с цел избягване на излишното натоварване на вътрешните доставки, което неминуемо ще доведе до повишаване на инфлационните процеси в страната и в крайна сметка ще доведе до влошено потребление. За това нашето предложение, е въвеждането на тол такса за второстепенни пътища да се извърши след анализиране и промяна на Решение № 101/ 20.02.2020 г. за приемане на Списъка на републиканските пътища, за които се събира такса за изминато разстояние – тол такса, в което да бъдат включени само второкласни пътища използвани предимно за международен транзитен трафик. На трето място считаме, че преди предприемане на действия за увеличаване на цената на тол такса следва да се извърши широк анализ от експерти както от страната на ресорното министерство, така и от страната на заинтересованите сектори, ползватели на пътната мрежа. На четвърто място следва да бъдат предвидени и въведени механизми за компенсиране на превозвачи, извършващи основно превози в страната. Това би могло да бъде постигнато чрез евентуално определяне на граница от пробег над която да се връщат част от направените разходи от страната на ползвателите на пътната мрежа, като това би спомогнало задържане на инфлационните индекси и няма да доведе до драстично увеличаване на цената на продуктите към крайните потребители в страната.

Сдружение "Съюз на международните превозвачи" - Предложения за промени
МОТИВИ към 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 2019 г. Съюзът на международните превозвачи, активно участва и следи развитието на предложенията за изменение на тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа. След наши многократни настоявания за диалог, свързан с планираното увеличение на тарифата за таксите по инициатива на транспортния сектор в Министерство на регионалното развитие и благоустройство (МРРБ) бе сформирана експертна група която да направи анализ и да предложи компромисно увеличение на ТОЛ таксите. За съжаление въпреки участието на неправителствения сектор на външните експерти не бе предоставена информация, чрез която да се анализират причините за планираните увеличения на тарифата. В резултат на проведените срещи от страна на експертния състав на МРРБ бе предложено цената на тол таксата за тежкотоварни автомобили да бъде увеличена стъпаловидно т.е на два етапа, считано от 01 юли - 31 декември 2022 г., съответно от 01 януари 2023 г. Предложено бе след първото увеличение да се направи анализ и да се предприемат мерки за облекчаване на вътрешните доставки и едва тогава да се направи второ увеличение на тарифата. В така предложения 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 МС от 2019 г. се предвижда автоматично второ увеличаване на цена на тол такса лв./км, считано от 01.01.2023 г. без да е направен анализ върху ефекта, които това увеличение ще окаже върху икономиката от първото увеличаване и какви мерки биха могли да бъдат приети за облекчаване на вътрешните превози и доставки. Ето защо Съюзът на международните превозвачи не подкрепя така предложения 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 2019 г., предвид следните съображения:

Данъкоплатец1. Политиката за ниски или нулеви тарифи от последните 2г. е изцяло в полза на чужди потребители и икономики. Голяма част от тежкия трафик е транзитен и държавата България се лишава от стотици милиони лв приходи годишно. Компенсиращите такива са от българските данъкоплатци.2. Предложената актуализация на тарифите е малка стъпка в правиланта посока. Цените отново ще са в пъти по-ниски от тези в ЦИЕ държави с подобна ТОЛ система. Следва да се предложи методика за ежегодна актуализация съобразена с инфлация и изравняване на цените с тези в държави като Унгария, Словакия, Чехия и т.н.3. Необходимо е обхватът на ТОЛ системата да се разшири и с някои 3-клас пътища с транзитен трафик и използвани интензивно от много често претоварени зърновози, дървовози и камиони превозващи инертни материали. Всички български производители и потребители трябва да са равнопоставени. За да е справедливо за всички!4. Представените искания и претенции на част от българските превозвачи за отлагане на актуализацията или направо за отмяна на ТОЛ системата са са антидържавни. Приходите от всички български превозвачи за 2021г. представляват под 10% от ежегодните правителствени разходи за поддръжка и строеж на пътна инфраструктура. На преговорите липсваше представителство на останалите 90%. Всички твърдения че актуализираните тарифи са проинфлационни са лъжливи – като например че всеки българин ще е натоварен с 500-900лв годишно. Допълнителните около 200млн. лв годишно платени от българските превозвачи ще се разпределят като 2-3лв. месечно за всеки от българските потребители.5. Повишените приходи от ТОЛ системата следва да се инвестират приоритетно в поддръжка и изграждане на нова пътна инфраструктура по утвърдените транспортни коридори. В тази връзка неуместни изглеждат правителствените намерения за ускорено национално финансиране и изграждане на Южна дъга на СОП между кварталите Бъкстон и Люлин, която по същество е 100% вътрешноградски булевард без национален или транзитен трафик, без приходи от винетки и ТОЛ такси. Но пък ни се представя от АПИ като „тази транспортно-комуникационна артерия ще осъществява връзка между АМ „Струма“ и АМ „Тракия“, и ще провежда транзитния трафик от АМ „Европа“ към Черноморието и границите с Турция и Гърция“. Срам!

Становище на АОБРСтановището на Асоциацията на организациите на българските работодатели, в която членуват национално представителните работодателски организации АИКБ, БСК, БТПП и КРИБ, е публикувана на адрес <http://aobe.bg/tall/>

Национално сдружение на българските спедитори (НСБС)Националното сдружение на българските спедитори (НСБС) изразява своята принципна подкрепа по отношение необходимостта от извършване на промени в националната тол системата и размера на тол таксите в страната, като предлагаме следното: I. Мерки за намаляване на инфлационния индекс, в резултат на прилагането на тол системата 1. НСБС е за поетапно увеличение на таксите и обхвата на тол системата, предложен в проекта на ПМС. II. Механизми за увеличаване на приходите от тол такси 1. Включване в обхвата на тол системата на някои второкласни пътища, по които се наблюдава интензивен транзитен трафик. 2. Облагане на транзитните второкласни пътища със същите такси, с които се облагат и първокласни пътища и магистрали, тъй като качеството на цялата пътна мрежа в България е сходно. 3. Въвеждане на забрани чрез пътни знаци за преминаване на превозни средства, извършващи транзитни превози по останалата пътна мрежа. Забраните да важат независимо от държавата на регистрация на превозното средство. 4. Облагане на тол таксите с ДДС. III. Предвидимост в прилагането на тол системата във времеви хоризонт 1. Изготвяне на план за постепенно и плавно увеличаване на пътните такси като размер с ясен времеви хоризонт. 2. Въвеждане на отстъпки в тол таксите за обем изминато разстояние на месец на превозно средство (влекач). Отстъпката да важи за пробег над 3000 километра на месец по платената пътна мрежа.