

Проект на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа

Информация

Откриване / Приключване: 14.11.2019 г. - 16.12.2019 г. Неактивна

Номер на консултация: #4713-K

Област на политика: Регионална политика

Тип консултация: ---

Вносител: Министерство на регионалното развитие и благоустройството

Тип вносител: Национално

С проекта на постановление се цели приемането на нов подзаконов нормативен акт, който да бъде изцяло съобразен със Закона за пътищата.

С измененията и допълненията в Закона за пътищата (Обн., ДВ, бр. 60 от 2019г.), е въведено изискването таксуването на пътните превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона с таксата по чл. 10, ал. 1, т. 2 – тол такса, да се прилага от деня, следващ деня на обнародването в „Държавен вестник“ на решение на Министерския съвет, по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството, но не по-късно от 1 март 2020 г.

Към настоящия момент липсват текстове в Тарифата за таксите, които се събират от Агенция „Пътна инфраструктура“, с които да бъде определен съответният размер на таксата за изминато разстояние – тол такса, компенсаторната такса, която се дължи, в случаите, в които е установено движение по платената пътна мрежа без заплатена тол такса, както и максимална такса за изминато разстояние. Това създава празнота в подзаконовата нормативната уредба, което налага приемането на проекта на постановление на Министерския съвет.

С проекта на подзаконов нормативен акт се запазват размерите на таксите, които се заплащат за ползване на пътната инфраструктура, а именно: винетна такса, такса за ползване на съоръжения и такава за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях, и се определя размера на въведената с чл. 10, ал. 1, т. 2 такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3, размерът на компенсаторната такса за съответните категории ППС, както и размерът на максимална такса за изминато разстояние по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата.

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на регионалното развитие и благоустройството

Адрес: София, ул. Св. Св. Кирил и Методий 17-19

Електронна поща: e-mrrb@mrrb.government.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 17.12.2019](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 17.12.2019](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 17.12.2019](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 17.12.2019](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 17.12.2019](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 17.12.2019](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 17.12.2019](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 17.12.2019](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 17.12.2019](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 17.12.2019](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 17.12.2019](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 17.12.2019](#)

[Становище на Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт, получено по ел. поща \(16 декември 2019 г.\) - вер. 1.0 | 17.12.2019](#)

[Становище на Асоциация на индустриалния капитал в България, получено по ел. поща \(16 декември 2019 г.\) - вер. 1.0 | 16.12.2019](#)

[Становище на Конфедерация на работодателите и индустриалците в България, получено по ел. поща \(9 декември 2019 г.\) - вер. 1.0 | 10.12.2019](#)

[Частична предварителна оценка на въздействието - вер. 1.0 | 14.11.2019](#)

[Становище на дирекция "Модернизация на администрацията" - вер. 1.0 | 14.11.2019](#)

[Проект на постановление - вер. 1.0 | 14.11.2019](#)

[Проект на доклад - вер. 1.0 | 14.11.2019](#)

[Проект - вер. 1.0 | 14.11.2019](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Росинка Бъчварова (16.12.2019 08:42)

Становище на Сдружение на независимите търговци и превозвачи на горива -
продължение на коментар

Обсъжданият 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 подобрение там, където всъщност неговите средства отиват.“
Стенограма ЗИД ЗП).

Възприетият подход отваря вратата за пълен нормативен произвол, особено след постановяване на Тълкувателно решение № 2 от 27.06.2016 г на ОС на ВАС и въпреки очакванията, че приетият ЗИД на ЗОДОВ (обн. ДВ, бр. 94 от 29.11.2019 г.) слага край на действието на това тълкувателно решение, касаещо обезщетяването на вредите, причинени от действието на отменени като незаконосъобразни актове, особено при продължаващата липса на ясна и категорична уредба на възможността институциите да търсят с регресни искове отговорност от тези служители, заради които плаща държавата.

Автор: Росинка Бъчварова (16.12.2019 08:42)

Становище на Сдружение на независимите търговци и превозвачи на горива -
продължение на коментар

Постъпленията 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 ефекти се изгражда върху презумпцията, че секторът ще поеме изцяло за своя сметка допълнителните разходи и ще очаква своеобразна „компенсация“ от положителни ефекти във времето, като за да се реализира подобряване качеството на пътната мрежа в страната първо следва да се осигури финансовият ресурс, след това да се реализират рехабилитационни и ремонтни дейности и след това да се получат позитивни ефекти, като същите постепенно ще надхвърлят реализирания разход.“ Подобна конструкция би била законосъобразна само при условие, че на законово ниво е предвидена задължителна и обвързваща адресатите ѝ програма за изграждане и/или реконструкция на пътищата в обхвата на ТОЛ системата, със санкции при нереализирането ѝ, в срокове, разписани в нея, дефиниране като минимум на законово ниво на видове допустими разходи, процедурите за разходване на събраните средства по реда на Закона за обществените поръчки (или на изключенията от него, приложими за публични или секторни възложители, при съблюдаване на реда за предоставяне на държавни помощи). Вече са извършени авансово сериозни разходи, които чакат да бъдат покрити: въпреки че финансирането и изграждането на тол системата става от изпълнителя, впоследствие в рамките на две години от показването на ефективност ще започне изплащането на средствата за изграждането и въвеждането ѝ (180 милиона), 20 милиона за доклад, пет милиона допълнително и т.н. и т. н.

Автор: Росинка Бъчварова (16.12.2019 08:41)

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 предложения 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, ефективност и справедливо ценообразуване, основаващо се на принципа „потребителят/разрушителят/замърсителят плаща“ обаче, категорично не са постигнати, защото те предполагат комплекс от мерки, и то на законово ниво. Без такива мерки заявлението, че „при определяне на размера на тол таксата е спазен принцип на синтетичния метод, който оценява стойността на инфраструктурните елементи на таксуваната мрежа, чрез прилагане на разходи за подмяна на активи със сходни спецификации, което изисква определяне на групи пътни активи, които са хомогенни, както и определяне на единични разходи за подмяна на активи“ остава и очевидно е просто една декларация.

Автор: Росинка Бъчварова (16.12.2019 08:40)

Становище на Сдружение на независимите търговци и превозвачи на горива

Във 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:

Автор: БСК Пресцентър (09.12.2019 15:51)

Становище на БСК, НОМА, СОАТ и НТК

Становището на БСК, НОМА, СОАТ и НТК е публикувано на адрес <https://www.bia-bg.com/standpoint/view/26311/>

История

Начало на обществената консултация - 14.11.2019

Приключване на консултацията - 16.12.2019

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
