

СПРАВКА

За отразяване на становищата, получени след публикуване на проекта на Постановление на Министерски съвет за приемане на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа на Портала за обществени консултации

	КОМЕНТАР	ПРИЕМА СЕ/ НЕ СЕ ПРИЕМА	МОТИВИ
КОНФЕДЕРАЦИЯТА НА РАБОТОДАТЕЛИТЕ И ИНДУСТРИАЛЦИТЕ В БЪЛГАРИЯ (КРИБ)	<p>Постъпило е следното становище:</p> <p>1. Относно обхвата на платените участъци за ползване на републиканската пътна мрежа на база изминато разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3.5 т е изразено становище, че преценката за обхвата на платената пътна инфраструктура е изготвена според съотношението на съответните класове пътища, съобразно техния дял в обхвата на републиканската пътна мрежа. Посочено е , че в публикуваната карта от Агенция „Пътна инфраструктура“ на официалната ѝ електронна страница обхвалят на платената пътна инфраструктура възлиза на общо 6 050 км, от които 796 км са автомагистрала, 2 322 км са пътища от първи клас и 2 932 км - пътища от втори клас. Процентното съотношение съответно се равнява на 13 % автомагистрала, 38 % пътища от първи клас и 49 % пътища от втори клас. Според КРИБ от направения анализ става ясно, че най-голям дял от предложените за таксуване пътни участъци заемат пътищата от втори клас. В тази връзка, в постъпилото становище е изразена позиция, че е необосновано най-ниската категория път, която предполага най-малко разходи за изграждане и поддръжка, както и най-малко преминаващ трафик, да заема най-висок процентен дял от общата платена пътна инфраструктура.</p> <p>Според изразеното становище, оправдано от целесъобразна гледна точка би било да се вземе под внимание факторът на потенциалната възможност за експлоатация на отделните класове пътища от тежкотоварните ПС над 3.5 т. Също така е изразено мнение, че аргументът на Агенция „Пътна инфраструктура“, че обхвалят на платената пътна мрежа - 6 050 км, се равнява на приблизително 30% от цялата републиканска пътна мрежа, която е приблизително 20 000</p>	НЕ СЕ ПРИЕМА	<p>Към 31.12.2018 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 дялът 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 редукция, 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 редукция бяха отчетени спецификите на РПМ в България, а именно :</p> <ul style="list-style-type: none"> -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 поддръжане, рехабилитация и ново строителство на РПМ – чрез преразпределяне на средства от Републиканския бюджет;

км, не отговаря на практическата обстановка. Според КРИБ предложените платени участъци всъщност представляват 60% от реално използваемата републиканска пътна мрежа, тъй като останалите приблизително 10 000 км от нея са третокласни пътища, които не са пригодни за преминаване на пътни превозни средства от категории N2 и N3.

Направен е анализ от страна на КРИБ, според който обхватът на платената пътна мрежа в останалите държави членки на ЕС достига до максимален праг 7 % от общата пътна мрежа на съответната държава. Съпоставка е направена с Германия, Полша, Чехия, Франция, Белгия и е посочен съответният обхват:

Германия - 52 000 км/ 7 % от общата пътна мрежа в страната
Полша - 1600 км/ 0,3 % от общата пътна мрежа в страната - като платените пътни участъци включват само автомагистрала
Чехия - 1430 км/1,1 % от общата пътна мрежа - като платените пътни участъци

включват само автомагистрала и пътища 1-ви клас.
Франция - 9000 км/ 0,8% от общата пътна мрежа
Белгия - 6500 км/ 4% от общата пътна мрежа

КРИБ изразяват становище, че проблемът за нецелесъобразния обхват на предложената платената пътна мрежа в България може да бъде решен, ако обхватът на тол системата включва автомагистрала, пътища от първи клас и пътища от втори клас, но само онази част от второкласните пътища, която е включена в трансевропейската пътна мрежа. Мотивите за това предложение изхождат от факта, че интензитетът на натоварване именно на тези пътни участъци е най-голям заради транзитно преминаващите от/до и през територията на Р България чуждестранни тежкотоварни автомобили.

-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 – 2932 км. От предложеното покритие на платената пътна мрежа са изключени 12171 км. третокласни пътища , които представляват 61% от общата дължина на РПМ.

Представената съпоставка с държави като Германия, Белгия, Франция, Полша и Чехия е неприложима, тъй като представлява механично пренасяне на статистически данни, без да се отчитат специфичните особености на модела на финансиране на пътна инфраструктура, а именно:

-при значително по-големите данъчни тежести в цитираните държави в бюджета се акумулират по-големи нетни обеми с възможност за преразпределение и към пътищата като разходен център;

-децентрализиран модел за финансиране на регионалната пътна мрежа (в т.ч. втори и трети клас пътища), който в България се

	<p>2. Относно чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа е предложен следният текст:</p> <p>Чл. 27. За ползване на платената пътна инфраструктура от пътни превозни средства да се заплаща такса за изминато разстояние - тол такса, както следва:</p> <p>Размерът на предложените такси е представен в Приложение № 1, неразделна част от Справката</p> <p>В представеното становище е направено предположение, че въвеждането на тол таксите за тежкотоварните автомобили безспорно ще доведе до повишаване на разходите, свързани с транспорт, обслужващ отделните сектори, в резултат на което ще поскъпнат най-масово потребяваните стоки. В подкрепа на това твърдение, е приведен следния пример: годишната винетна такса за товарни автомобили над 12 т. е била 1370 лв., преди да бъде преустановено издаването ѝ, в резултат на което се е получило негласно повишение от 15 % в цената за ползване на пътната мрежа, тъй като към настоящия момент превозвачът трябва да заплаща месечна винетна такса от 134 лв., което за 12 месеца прави общо 1608 лв. Според КРИБ, ако се приеме, че товарен автомобил над 12 т. с 4 и повече оси и екологичен клас Евро 3 или Евро 4, каквито се използват най-масово в България, изминава средно 100 000 км годишно на територията на страната, то след въвеждането на тол системата за същото превозно средство ще трябва да се заплащат общо 25 000 лв. годишно. Като следствие се посочва, че разликата ще бъде над 15 пъти повече и въпреки че приходите от тол таксите ще бъдат разходвани основно за подобряване на пътната инфраструктура, въвеждането на толуването неминуемо ще доведе до финансови затруднения за малките и средните търговски дружества, упражняващи дейност по международен и вътрешен превоз на стоки, намаляване на броя на превозните средства, които ще се движат по пътната мрежа в страната, респективно до увеличаване на цените на продуктите за крайните потребители.</p> <p>По отношение на обществения превоз на пътници с автобуси по утвърдени общински, областни или републикански транспортни схеми на територията на Република България, както и на специализираните превози е отправено предложение движението по</p>	<p>НЕ СЕ ПРИЕМА</p>	<p>прилага само за общинската пътна мрежа. По тази причина в тези държави пътищата втори клас са изключени (като източник на финансиране) от централизирани системи за пътно таксуване;</p> <p>-всяка една от цитираните държави е с не по-малко от 12% по-висок акциз на масовото гориво за тежките ППС, което осигурява допълнителни ресурси за преразпределение към пътната инфраструктура.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p> <p>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 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 седна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.</p> <p>Твърдението за очакван ефект от 15кратно</p>
--	---	----------------------------	--

републиканската пътна мрежа да се осъществява със заплащане на винетна такса. Предложените мерки се основават на факта, че въпросните превозни средства извършват превоз на пътници въз основа на договор, възложен чрез конкурс или обществена поръчка за услуга, който обвързва превозвача с определена цена за превозите през целия срок на договора.

В становището е предложено да се вземат под внимание и особеностите на специализираните превози, които са пряко свързани с ефективността на множество други браншове - например млечната индустрия, горивната индустрия, зърнопроизводството. Посочено е, че транспортните операции, обслужващи техните нужди са винаги от типа пълен-празен, което означава, че за превоза на определен обем материал, необходим за съответната промишленост, от една точка до друга, при така предложеното таксуване за преминаване по пътната мрежа, ще трябва да бъде заплатена двойна пътна такса. Даден е довод, че при тях са неприложими принципите на логистиката, понеже те не просто превозват стоки срещу заплащане, а осигуряват специфични условия на съхранение и превоз, които не позволяват товаренето на други стоки.

Посочено е, че и поради тази причина Камарата на строителите в България също подкрепя предложението относно движението по републиканската пътна мрежа на обществения превоз на пътници с автобуси по утвърдени общински, областни или републикански транспортни схеми на територията на Република България, както и на специализираните превози да се осъществява със заплащане на винетна такса за ограничен период от време (до края на 2022 г.), като допълнително настоява със заплащане на винетна такса за ограничен период от време да бъде и превоза на насипни товари използвани в строителството (асфалт, бетон, пясък, скални маси и др. строителни материали), тъй като в почти 100% от случаите превозът на тези насипни материали е свързан с изпълнение на договори по обществени поръчки, които обвързват изпълнителя с определена цена, неподлежаща на корекция. Според представеното становище от КРИБ е безспорно, че въвеждането на тол таксите ще оскъпи цялото строителство, но с приемането отправеното от тях предложение, макар и частично тежестта на оскъпяване за строителите ще бъде намалена.

увеличаване на разходите за пътни такси при въвеждане на таксуване на база изминато разстояние при предложените тарифи е основано на гранични стойности и не отчита следните особености на въвежданият метод за таксуване :

-реално отчетените данни пред НСИ за средното дневно превозно разстояние - 64,6 км;

-при 6050 км платена пътна мрежа и изключване на участъците в обхвата на урбанизираните територии (които не подлежат на таксуване) се формиран не по малко от 25% редуция на общото изминато разстояние по отношение на общото изминато разстояние по платени пътни сегменти, като за регионални транспортни схеми тази редуция се очаква да достигне до повече от 50%.

По тази причина и след направен задълбочен анализ , включително и не само от експерти на Световна банка се очаква общо средно увеличение на разходите за транспорт след въвеждане на таксуване на база на изминато разстояние и при предлаганите такси в чл.27 в границите на 7 до 10%, което преизчислено като въздействие в крайните цени на стоките води до повишение от части от % до 1% от крайната цена.

По отношение на отражението на въвеждането на новият модел за пътно таксуване при предоставянето на услуги за превоз на пътници анализите показват прогнозно увеличение на автобусните билети в интервала от 2% до 5% или нетно увлечение на цената на единично пътуване по най-дължите маршрути с до 1 лев.

Представените в становището данни за влиянието на въвеждането на таксуване на база на изминато разстояние при

3. Предложение за въвеждане на преференциални цени на тол таксите за определени превозни средства:

Отправено е предложение да бъде създадена система за въвеждане на преференциални цени, обособени според следните два критерия:

А. Критерий екологичност - въвеждане на преференциални цени за всички електрически, метанови и водородни автомобили с обща технически допустима маса над 3,5 т., като цената за превозните средства от съответната категория следва да се равнява на 50 % от редовната цена на тол таксата за най-високия екологичен клас Евро 6.

Б. Критерий за преминал месечен пробег по платените участъци от републиканската пътна мрежа:

- при над 5000 км, изминати от определено превозно средство по платените пътни участъци в рамките на един календарен месец, следва да се преизчисли цената на тол таксата за км за съответното превозно средство за следващия календарен месец с 10 % намаление от заложената цена;

- при над 7500 км, изминати от определено превозно средство по платените пътни участъци в рамките на един календарен месец, следва да се преизчисли цената на тол таксата за км за съответното превозно средство за следващия календарен месец с 20 % намаление от заложената цена;

- при над 10 000 км, изминати от определено превозно средство по платените пътни участъци в рамките на един календарен месец, следва да се преизчисли цената на тол таксата за км за

**НЕ СЕ
ПРИЕМА**

предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа са в резултат на гранични примери и стойности и не отразяват средно статистическите данни и прогнози за действителното влияние на нововъзникналите елементи от пътни такси в общите разходи за предоставяне на транспортни услуги.

По отношение на предложението по т.2 „Относно чл. 27 от Проекта на Тарифа...“, при обществения превоз на пътници и на специализирани товари до 2022, да се заплаща винетна такса – подобно решение ще противоречи на чл.7, параграф 2 на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури. Съгласно посочената разпоредба, *„държавите-членки не налагат едновременно ТОЛ такси и такси за ползване на която и да е категория превозни средства за използването само на един участък от пътя“*. Отделно от това, подобен подход би довел до дискриминация на ползвателите, като се създава неравнопоставеност, която се определя от начина на възлагане на извършването на транспортната услуга. Не на последно място, подобно третиране би било практически невъзможно, тъй като транспортните средства не са ограничени за движение когато не извършват услуги въз основа на обществена поръчка, което би означавало, че когато извършват посочените услуги ще дължат заплащане на винетна такса, а в останалите случаи ще дължат тол такса. Същото се отнася и до предложението за освобождаване от тол такса на т.нар. в Становището „специализирани превози“.

**НАЦИОНАЛНО
СДРУЖЕНИЕ НА
БЪЛГАРСКИТЕ
СПЕДИТОРИ
(НСБС)**

съответното превозно средство за следващия календарен месец с 30 % намаление от заложената цена.

Даден е пример в тази насока за държави като Австрия, която е въвела преференциални цени на тол таксите за превозни средства, задвижвани с електричество или водородни горивни клетки, като цената на километър изминато разстояние за такива товарни автомобили за 2020 година е с 50 % по-ниска от цената за камиони от екологичен клас Евро 6

В заключението на постъпилото становище Конфедерацията на работодателите и индустриалците в България (КРИБ) е подкрепила въвеждането на система за таксуване на база преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, но очаква да бъдат взети под внимание целесъобразни цени и обхват на системата.

Постъпило е следното становище:

Относно обхвата на платените участъци за ползване на републиканската пътна мрежа на база изминато разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3.5 т: изразяват принципно становище, че платената пътна мрежа трябва да обхваща само магистралите и отсечките от

При представените мотиви предложението не се приема.

По отношение на Критерия за екологичност в чл.1 ал.10(а) от Директива 1999/62/ЕС е дадена възможност на всяка страна-членка да въведе % редукция на тарифната ставка в зависимост от емисионния клас. С Директива 1999/62/ЕС тази редукция е основана е на тарифната ставка за всяка категория ППС, които най-много замърсяват околната среда, като отношение на най-високо екологичните ППС е допустима редукция с до 50%. Този принцип е спазен при формирането на предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.

В зависимост от националните си приоритет всяка държава-членка има право да определи този % на преференция в тарифата за високо екологични ППС. Оценявайки високия обществен интерес и приоритет за въвеждане на повсеместни мерки за подобряване на качеството на въздуха и жизнената среда през Тарифата за заложените политика и за стимулиране на инвестициите в ППС, които да са произведени в съответствие с най-високите екологични стандарти.

По отношение на предложението за въвеждане на отстъпки за преминал месечен пробег по платените участъци от републиканската пътна мрежа е важно да се отбележи, че 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

**НЕ СЕ
ПРИЕМА**

първокласните пътища, които са част от основните транзитни коридори през страната, каквато практика съществува в други страни в Европа.

Посочено е, че в публикуваната на интернет страница на Агенция „Пътна инфраструктура“ карта обхватът на платената инфраструктура възлиза на 6050 км. от които: 796 км. автомагистрала, 2 322 км. пътища от първи клас и 2 932 пътища от втори клас. Според НСПС тези цифри показват, че всъщност най-голям дял от платената инфраструктура биха заемали пътищата от втори клас, които би следвало да изискват и най-ниски разходи за изграждане и поддръжка.

Отчитайки направения анализ и аргументите на АПИ НСПС изразява категорично становище, че в обхвата на тол системата следва да бъдат включени всички автомагистрала, първокласни пътища, както и втори клас пътища само за частта, която е включена в трансевропейската пътна мрежа.

основата на националността на превозвача или произход или местоназначение на превозното средство“. Предложението за отстъпки за преминал месечен пробег се класифицира като косвена дискриминационна мярка, като е налична практика за стартирани 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.

Въвеждането на по-ниски ставки на база на по-голямо изминато разстояние в България би поставило в по-неблагоприятно положение международния трафик, който не би могъл, или значително по-трудно би могъл да измине подобни разстояния в страната, за да ползва преференциални цени. Предложението би засегнало също и местните превозвачи, които предоставят услуги в по-малък обем, или в подобен обем, но ползват в по-малка степен платената пътна мрежа, поради това че услугите се предоставят главно в рамките на населени места, или при ползване на пътна мрежа, която не попада в обхвата на тол системата. По този начин се създават предпоставки за нарушаване на конкуренцията в страната.

При представените мотиви предложението не се приема.

Към 31.12.2018 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

Относно Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа - чл. 27, е изразена позицията, че 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. Като доказателства и сериозни аргументи са посочени изчисленията на различни браншове - производители и търговци - за промяна на цените вкл. и на основните хранителни стоки при въвеждане на тол системата в обхвата и при цените, които са предвидени сега.
Според НСПС въвеждането на тол таксите във вида, в който са предложени от МРРБ към настоящия момент, би имало следния

НЕ СЕ ПРИЕМА

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 редукция, като от първоначалният обхват от 16000 км, се премина през междинен обхват 10800 км и се формира финално предлаганият обхват от 6050 км. В процеса на редукция 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 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

ефект върху спедиторския и транспортен бранш:

Разходът за пътни такси би се увеличил поне 15 пъти като себестойността на транспортните услуги с най-често използваните 40-тонни товарни автомобили ще поскъпне поне с 20%. Според тях това увеличение следва да се заплаща от крайния потребител на превозваните стоки. В противен случай, тежестта за превозвачите и спедиторите би станал твърде висока и това би довело до значителни финансови затруднения и дори вълна от фалити на малки и средни фирми в транспортния и спедиторски бранш, което би довело до монополизирание на спедиторския и транспортния пазар. Според становището, за да запазят финансова стабилност, спедиторските и транспортни компании ще бъдат принудени да увеличат цената на услугите си.

Според НСПС крайният резултат ще е в ущърб, както за конкуренцията на спедиторския и транспортния пазар, така и за всички участници в икономиката, като предвиждат и увеличаване на инфлацията в страната.

В постъпилото становище като допълнителен негативен ефект върху цялата икономика на страната се прогнозира и рязко понижаване на конкурентоспособността на българските стоки, вкл. и тези за износ, предвид повишението на себестойността им след включване на увеличени транспортните разходи.

Като допълнителен аргументи са изтъкнати и очакванията на реномирани икономически анализатори за забавяне растежа на икономиката. Според НСПС в подобна ситуация държавата би следвало да насърчава инвестициите и потреблението, за да противодейства на тази тенденция.

Взимайки предвид изложените по - горе аргументи, от НСПС са предложили за платената пътна инфраструктура да се заплаща такса за изминато разстояние - тол такса, както следва:

Размерът на предложените такси е представен в Приложение № 2, неразделна част от Справката

Направена е и забележка, че Тарифите на таксите за пътните превозни средства за превоз на пътници са извън браншовата компетентност на НСПС.

Изразено е становище, че тъй като все още не е ясен нито обхвата, нито цените за ползване на пътната мрежа, сроковете за преговаряне на условията с подизпълнители и крайни клиенти ще са твърде кратки, за да се направят необходимите промени в годишните бюджети на производителите и търговците на стоки.

участъци, попадащи в урбанизираните територии) – 2322 км. и 73% от пътища втори клас – 2932 км. От предложеното покритие на платената пътна мрежа са изключени 12171 км. третокласни пътища, които представляват 61% от общата дължина на РПМ.

По отношение на предложението по т.2 „Относно чл. 27 от Проекта на Тарифа...“, при обществения превоз на пътници и на специализирани товари до 2022, да се заплаща винетна такса – подобно решение ще противоречи на чл.7, параграф 2 на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури. Съгласно посочената разпоредба, **„държавите-членки не налагат едновременно ТОЛ такси и такси за ползване на която и да е категория превозни средства за използването само на един участък от пътя“**. Отделно от това, подобен подход би довел до дискриминация на ползвателите, като се създава неравнопоставеност, която се определя от начина на възлагане на извършването на транспортната услуга. Не на последно място, подобно третиране би било практически невъзможно, тъй като транспортните средства не са ограничени за движение когато не извършват услуги въз основа на обществена поръчка, което би означавало, че когато извършват посочените услуги ще дължат заплащане на винетна такса, а в останалите случаи ще дължат тол такса. Същото се отнася и до предложението за освобождаване от тол такса на т.нар. в Становището „специализирани превози“.

При представените мотиви предложението не се приема.

	<p>Изразено е становище, че подобно предоговаряне трае между 4-12 месеца и поради кратките срокове между вземане на финално решение относно обхвата и размера на тол таксите и последващото въвеждане в експлоатация на системата, всички участници във веригата на доставките няма да са подготвени за предстоящото покачване на себестойността на транспортните разходи, което ще доведе до загуби по цялата верига на доставките.</p> <p><u>Отправено е и предложение за въвеждане на преференциални цени на тол таксите за определени превозни средства.</u></p> <p>Предложено е система за въвеждане на преференциални цени по критерий за преминал месечен пробег на превозно средство по платените участъци от републиканската пътна мрежа, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> • за пътни превозни средства, които преминават над 5000 км в рамките на един календарен месец - намаление от цената на тол таксата за съответното превозно средство в размер на 10 %; • за пътни превозни средства, които преминават над 7 500 км в рамките на един календарен месец - намаление от цената на тол таксата за съответното превозно средство в размер на 20 %; • за пътни превозни средства, които преминават над 10 000 км в рамките на един календарен месец - намаление от цената на тол таксата за съответното превозно средство в размер на 30 %. 	<p>НЕ СЕ ПРИЕМА</p>	<p>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 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 седна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.</p> <p>Твърдението за очакван ефект от 15кратно увеличаване на разходите за пътни такси при въвеждане на таксуване на база изминато разстояние при предложените тарифи е основано на гранични стойности и не отчита следните особености на въвежданият метод за таксуване :</p> <ul style="list-style-type: none"> -реално отчетените данни пред НСИ за средното дневно превозно разстояние - 64,6 км; -при 6050 км платена пътна мрежа и изключване на участъците в обхвата на урбанизираните територии (които не подлежат на таксуване) се формиран не по малко от 25% редукция на общото изминато
--	---	----------------------------	---

<p>НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ НА БЪЛГАРСКИТЕ</p>	<p>Предлага се също намаление в размер на 50% от тарифите за ЕВРО VI, ЕЕV за щадящите природата пътни превозни средства, използващи за задвижване метан, водород или електрическа енергия.</p> <p>В заключителната част на становището се подчертава, че НСБС подкрепя въвеждането на тол системата в България, но при целесъобразни цени и обхват на системата, които са в интерес на реалния и светъл бизнес, потреблението на стоки и услуги и обществото като цяло.</p>	<p>разстояние по отношение на общото изминато разстояние по платени пътни сегменти, като за регионални транспортни схеми тази редукция се очаква да достигне до повече от 50%.</p> <p>По тази причина и след направен задълбочен анализ , включително и не само от експерти на Световна банка се очаква общо средно увеличение на разходите за транспорт след въвеждане на таксуване на база на изминато разстояние и при предлаганите такси в чл.27 в границите на 7 до 10%, което преизчислено като въздействие в крайните цени на стоките води до повишение от части от % до 1% от крайната цена.</p> <p>По отношение на отражението на въвеждането на новия модел за пътно таксуване при предоставянето на услуги за превоз на товари и развитието на спедиторския бранш – ефектът се очаква да бъде пропорционален на повишението до 1% - еквивалентен на повишението на крайната цена на стоките, тъй като услугите по организация и управление на логистиката са част от веригата на добавената стойност при формиране на крайната цена на стоката.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p> <p>По отношение на предложението за въвеждане на отстъпки за преминал месечен пробег по платените участъци от републиканската пътна мрежа е важно да се отбележи, че такова предложение е в директно противоречие с чл.7 ал.4 от Директива 1999/62/ЕС - „...Тол таксите и</p>
---	---	---

**НЕ СЕ
ПРИЕМА**

<p>ПРЕВОЗВАЧИ</p>	<p>Постъпило е следното становище:</p> <p>НСБП изказва своите възражения по предложените за обществено обсъждане тарифи за таксите, които ще се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.</p> <p>Направени са следните възражения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - в чл. 8 липсва казуса как ще се процедира при неизправен кантар или при умишленото му манипулиране от персонала. - В чл. 20 и чл. 21 не се забелязва желание за стимулиране на гражданите за използване на охраняеми паркинги, а според НСБП се гони само приход; - Член 27 разглежда материя, която е възложена за обсъждане на "Обществен консултативен съвет" изграден на основа на решение на Народното събрание. Като възражението е , че горесцитираният съвет не е излязъл до момента с обосновано предложение за размера на тол таксите. <p>Според постъпилото становище не е ясно на какво правно основание са записаните стойности на предлаганите тол такси, и как е определен обхвата на пътищата, от които ще се събират.</p> <p>Според НСБП непрекъснатото цитиране на мнението на Световната банка като консултант не поражда, нито правна, нито експертна тежест.</p>	<p>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 за преминал месечен пробег 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 националност, произход и/или друга характеристика на ППС. Въвеждането на пониски ставки на база на по-голямо изминато разстояние в България би поставило в по-неблагоприятно положение международния трафик, който не би могъл, или значително по-трудно би могъл да измине подобни разстояния в страната, за да ползва преференциални цени. Предложението би засегнало също и местните превозвачи, които предоставят услуги в по-малък обем, или в подобен обем, но ползват в по-малка степен платената пътна мрежа, поради това че услугите се предоставят главно в рамките на населени места, или при ползване на пътна мрежа, която не попада в обхвата на тол системата. По този начин се създават предпоставки за нарушаване на конкуренцията в страната.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p> <p>По отношение на Критерия за екологичност в чл.1 ал.10(а) от Директива 1999/62/ЕС е дадена възможност на всяка страна-членка да въведе % редукция на тарифната ставка в зависимост от емисионния клас. С Директива</p>
--------------------------	--	---

<p>СЪЮЗ НА МЕЖДУНАРОД- НИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ (СМП)</p>	<p>Постъпило е следното становище: Съюзът на международните превозвачи (СМП) подкрепя въвеждането на система за таксуване на база преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, но преди приемането на конкретна тарифа очаква да бъдат отчетени потенциалните</p>	<p>НЕ СЕ ПРИЕМА</p>	<p>1999/62/ЕС тази редукция е основана е на тарифната ставка за всяка категория ППС, които най-много замърсяват околната среда, като отношение на най-високо екологичните ППС е допустима редукция с до 50%. Този принцип е спазен при формирането на предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.</p> <p>В зависимост от националните си приоритети всяка държава-членка има право да определи този % на преференция в тарифата за високо екологични ППС. Оценявайки високият обществен интерес и приоритети за въвеждане на повсеместни мерки за подобряване на качеството на въздуха и жизнената среда през Тарифата за заложените политика и за стимулиране на инвестициите в ППС, които да са произведени в съответствие с най-високите екологични стандарти.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p> <p>Съгласно чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата, размерът на таксите за преминаване и ползване на републиканските пътища се определя с тарифа на Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на финансите. Условието и редът за събиране на</p>
---	---	--------------------------------	--

негативни ефекти от така предложените цени и обхват, които според тях неминуемо ще окажат влияние върху ценообразуването на транспортните услуги и ще засегнат пряко крайните потребители. Изразено е следното принципно становище:

1. Относно обхвата на платените участъци за ползване на републиканската пътна мрежа на база изминатото разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3.5 т:

Съгласно постъпилото становище преценката за обхвата на платената пътна инфраструктура е изготвена според съотношението на съответните класове пътища, съобразно техния дял в обхвата на републиканската пътна мрежа. Посочено е, че в публикуваната карта от Агенция „Пътна инфраструктура“ на официалната ѝ електронна страница обхватът на платената пътна инфраструктура възлиза на общо 6 050 км, от които 796 км са автомагистрала, 2 322 км са пътища от първи клас и 2 932 км - пътища от втори клас. Процентното съотношение съответно се равнява на 13 % автомагистрала, 38 % пътища от първи клас и 49 % пътища от втори клас. Според СМП от направения анализ става ясно, че най-голям дял от предложените за таксуване пътни участъци заемат пътищата от втори клас. В тази връзка, от СМП считат за необосновано най-ниската категория път, която предполага най-малко разходи за изграждане и поддръжка, както и най-малко преминаващ трафик, да заема най-висок процентен дял от общата платена пътна инфраструктура.

Изразено е становище, че оправдано от целесъобразна гледна точка би било да се вземе под внимание факторът на потенциалната възможност за експлоатация на отделните класове пътища от тежкотоварните ПС над 3.5 т. Според СМП изложеният аргумент на Агенция „Пътна инфраструктура“, че обхватът на платената пътна мрежа - 6 050 км, се равнява на приблизително 30% от цялата републиканска пътна мрежа, която е приблизително 20 000 км, не отговаря на практическата обстановка. Според изложеното становище предложените платени участъци всъщност представляват 60% от реално използваемата републиканска пътна мрежа, тъй като останалите приблизително 10 000 км от нея са третокласни пътища, които не са пригодни за преминаване на пътни превозни средства от категории N2 и N3.

В допълнение на гореизложеното е обърнато внимание на следния факт:

При направен анализ от страна на СМП са установили, че обхватът на платената пътна мрежа в останалите държави членки на ЕС

таксите се определят с наредба на Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството.

В тази връзка в проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, са определени размерите на таксите, като:

- в чл. 8 е определен размера на таксата при извършване на измерване на осовите натоварвания и общото тегло на товарни автомобили в случаите, в които е установено превишаване на допустимите норми, определени в чл. 6 и 7 от Наредба № 11 от 2001 г., както и в случаите, когато е по искане на собствениците или лицата, които извършват превоза. Съгласно Закона за измерванията - Държавната политика в областта на измерванията се определя от Министерския съвет по предложение на министъра на икономиката и се изпълнява от председателя на Българския институт по метрология и председателя на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор съобразно правомощията им по този закон. Председателят на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор:
 1. определя периодичността на проверка на средствата за измерване в употреба, които подлежат на контрол, по предложение на председателя на Българския институт по метрология;
 2. оправомощава лица за извършване проверки на средства за измерване;
- Чл. 20, ал. 1 се отнася за съгласуване на проект и издаване на разрешение за специално ползване на пътя чрез изграждане и ремонт на подземни и надземни линейни или отделно

достига до максимален дял 7 % от общата пътна мрежа на съответната държава. Направена е съпоставка с Германия, Полша, Чехия, Франция, Белгия като е посочен обхватът на платената пътна мрежа:

Германия - 52 000 км/ 7 % от общата пътна мрежа в страната;

Полша - 1600 км/ 0,3 % от общата пътна мрежа в страната, като платените пътни участъци включват само автомагистрала;

Чехия - 1430 км/ 1,1% от общата пътна мрежа, като платените пътни участъци включват само автомагистрала и пътища първи клас;

Франция - 9000 км/ 0,8% от общата пътна мрежа;

Белгия - 6500 км/ 4% от общата пътна мрежа.

В постъпилото становище констатира, че съгласно гореизложените съображения, проблемът за нецелесъобразния обхват на предложената платена пътна мрежа в България може да бъде решен, ако обхватът на тол системата включва автомагистрала, пътища от първи клас и пътища от втори клас, но само онази част от второкласните пътища, която е включена в трансевропейската пътна мрежа. Посочено е, че мотивите за това предложение изхождат от факта, че интензитетът на натоварване именно на тези пътни участъци е най-голям заради транзитно преминаващите от/до и през територията на Р България чуждестранни тежкотоварни автомобили.

2. Относно чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, е предложен следният текст:

Чл. 27. За ползване на платената пътна инфраструктура от пътни превозни средства да се заплаща такса за изминато разстояние - тол такса, както следва:

Размерът на предложените такси е представен в Приложение № 3, неразделна част от Справката

От СМП изказват мнение, че въвеждането на тол таксите за тежкотоварните автомобили безспорно ще доведе до повишаване на разходите, свързани с транспорт, обслужващ отделните сектори, в резултат на което ще поскъпнат най-масово потребяваните стоки. В подкрепа на това твърдение, е даден следният пример: годишната винетна такса за товарни автомобили над 12 т. е била 1370 лв., преди да бъде преустановено издаването ѝ, в резултат на което се получи

**НЕ СЕ
ПРИЕМА**

стоящи съоръжения и за тяхната експлоатация. Ал. 2, касае издаване на разрешение за специално ползване на пътя чрез временно ползване на части от пътното платно и на земи в обхвата на пътя при провеждане на автомобилни ралита, състезания и други масови мероприятия; за извършване на строителни, монтажни и ремонтни работи при изграждане на търговски крайпътни обекти и пътни връзки към тях; за направа на пътни връзки към съседни имоти и земеделски земи; за изграждане на рекламни съоръжения; за прокарване и ремонт на подземни и надземни проводни съоръжения. Ал. 3 е за разрешения за пътища с различни класове. Относно чл. 21 – Годишната такса за специално ползване на пътя чрез експлоатация на търговски крайпътен обект и на пътна връзка към него в обхвата на пътя и обслужващите зони е в зависимост от класа на пътя и търговската площ на обекта.

На територията на охраняемите паркинги ще се осъществява търговска дейност. Това е частно инвестиционно намерение и не следва да има разделение в размера на таксите само заради вида на застрояване в обекта, във всеки един от които се осъществява търговска дейност. Още повече, че търговски крайпътни обекти са всички сгради и съоръжения за обслужване на пътуващите и на пътните превозни средства.

В становището не се правят конкретни предложения за промени.

негласно повишение от 15 % в цената за ползване на пътната мрежа, тъй като към настоящия момент превозвачът трябва да заплаща месечна винетна такса от 134 лв., което за 12 месеца прави общо 1608 лв. Също така е направен следният анализ: ако се приеме, че товарен автомобил над 12 т. с 4 и повече оси и екологичен клас Евро 3 или Евро 4, каквито се използват най-масово в България, изминава средно 100 000 км годишно на територията на страната, то след въвеждането на тол системата за същото превозно средство ще трябва да се заплащат общо 25 000 лв. годишно. Според СМП, разликата ще бъде над 15 пъти повече и въпреки че приходите от тол таксите ще бъдат разходвани основно за подобряване на пътната инфраструктура, въвеждането на толуването неминуемо ще доведе до финансови затруднения за малките и средните търговски дружества, упражняващи дейност по международен и вътрешен превоз на стоки, намаляване на броя на превозните средства, които ще се движат по пътната мрежа в страната, респективно до увеличаване на цените на продуктите за крайните потребители.

По отношение на обществения превоз на пътници с автобуси по утвърдени общински, областни или републикански транспортни схеми на територията на Република България, както и на специализираните превози, е предложено движението по републиканската пътна мрежа да се осъществява със заплащане на винетна такса. Предложените мерки се основават на факта, че въпросните превозни средства извършват превоз на пътници въз основа на договор, възложен чрез конкурс или обществена поръчка за услуга, който обвързва превозвача с определена цена за превозите през целия срок на договора.

Според СМП трябва да се вземат под внимание и особеностите на специализираните превози, които са пряко свързани с ефективността на множество други браншове - например млечната индустрия, горивната индустрия, зърнопроизводството. Изразено е становище, че транспортните операции, обслужващи техните нужди, са винаги от типа пълен-празен, което означава, че за превоза на определен обем материал, необходим за съответната промишленост, от една точка до друга, при така предложеното таксуване за преминаване по пътната мрежа ще трябва да бъде заплатена двойна пътна такса. Посочено е, че при тях са неприложими принципите на логистиката, понеже те не просто превозват стоки срещу заплащане, а осигуряват специфични условия на съхранение и превоз, които не позволяват товаренето на други стоки.

Към 31.12.2018 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 редуция, като от първоначалният обхват от 16000 км, се премина през междинен обхват от 10800 км и се формира финално предлаганият обхват от 6050 км. В процеса на редуция 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 поддръжане, 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

	<p>3. Предложение за въвеждане на преференциални цени на тол таксите за определени превозни средства: Предложено е да бъде създадена система за въвеждане на преференциални цени, обособени според следните два критерия: А. Критерий екологичност - въвеждане на преференциални цени за всички електрически, метанови и водородни автомобили с обща технически допустима маса над 3,5 т., като цената за превозните средства от съответната категория следва да се равнява на 50 % от</p>	<p>НЕ СЕ ПРИЕМА</p>	<p>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 – 2932 км. 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 не се приема.</p> <p>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</p>
--	---	----------------------------	--

	<p>редовната цена на тол таксата за най-високия екологичен клас Евро 6.</p> <p>Б. Критерий за преминат месечен пробег по платените участъци от републиканската пътна мрежа:</p> <ul style="list-style-type: none"> - при над 5000 км, изминати от определено превозно средство по платените пътни участъци в рамките на един календарен месец, следва да се преизчисли цената на тол таксата за км за съответното превозно средство за следващия календарен месец с 10 % намаление от заложената цена; - при над 7500 км, изминати от определено превозно средство по платените пътни участъци в рамките на един календарен месец, следва да се преизчисли цената на тол таксата за км за съответното превозно средство за следващия календарен месец с 20 % намаление от заложената цена; - при над 10 000 км, изминати от определено превозно средство по платените пътни участъци в рамките на един календарен месец, следва да се преизчисли цената на тол таксата за км за съответното превозно средство за следващия календарен месец с 30 % намаление от заложената цена. <p>Като пример в тази насока са дадени държави като Австрия, която е въвела преференциални цени на тол таксите за превозни средства, задвижвани с електричество или водородни горивни клетки, като цената на километър изминато разстояние за такива товарни автомобили за 2020 г. е с 50 % по-ниска от цената за камиони от екологичен клас Евро 6.</p> <p>Предвид гореизложеното, е изразена позиция, че се очаква да бъдат взети под внимание представените аргументи, които ясно подчертават недостатъците на предложението за обществено обсъждане проект на постановление на Министерския съвет за приемане на тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.</p> <p>В заключение на постъпилото становище е отправено предложение с усилия да се намери балансирано решение за тарифа и обхват на системата, което да бъде приемливо за транспортния бран същевременно да обезпечи финансово изграждането и поддържане на пътната инфраструктура.</p>	<p>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 такси за преминаване и ползване на РПМ е балансирана, тъй като тя е изчислена при седна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.</p> <p>Твърдението за очакван ефект от 15кратно увеличаване на разходите за пътни такси при въвеждане на таксуване на база изминато разстояние при предложените тарифи е основано на гранични стойности и не отчита следните особености на въвежданият метод за таксуване:</p> <ul style="list-style-type: none"> -реално отчетените данни пред НСИ за средното дневно превозно разстояние - 64,6 км; -при 6050 км платена пътна мрежа и изключване на участъците в обхвата на урбанизираните територии (които не подлежат на таксуване) се формиран не по малко от 25% редуция на общото изминато разстояние по отношение на общото изминато разстояние по платени пътни сегменти, като за регионални транспортни схеми тази редуция се очаква да достигне до повече от 50%. <p>По тази причина и след направен задълбочен</p>
--	---	---

Българска стопанска
камара (БСК), НОМА,
СОАТ и НТК

Постъпило е следното становище:

1. Относно обхвата на платените участъци за ползване на републиканската пътна мрежа на база изминато разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3.5 е изразено принципно становище, че платената пътна мрежа трябва да обхваща само магистралите и отсечките от първокласните пътища, които са част от основните транзитни коридори през страната, каквато практика съществува в други страни в Европа.

Посочено е, че в публикуваната на интернет страница на Агенция „Пътна инфраструктура“ карта обхватът на платената инфраструктура възлиза на 6050 км, от които: 796 км автомагистрала, 2 322 км пътища от първи клас и 2 932 км пътища от втори клас. Посочено е, че тези числа показват, че всъщност най-голям дял от платената инфраструктура заемат пътищата от втори клас, които би следвало да изискват и най-ниски разходи за изграждане и поддръжка.

Отчитайки направения анализ и аргументите на АПИ, БСК, НОМА, СОАТ и НТК изразяват категорично становище, че в обхвата на ТОЛ системата следва да бъдат включени всички автомагистрала, първокласни пътища, както и втори клас пътища само за частта, която е включена в трансевропейската пътна мрежа.

НЕ СЕ ПРИЕМА

анализ , включително и не само от експерти на Световна банка се очаква общо средно увеличение на разходите за транспорт след въвеждане на таксуване на база на изминато разстояние и при предлаганите такси в чл.27 в границите на 7 до 10%, което преизчислено като въздействие в крайните цени на стоките води до повишение от части от % до 1% от крайната цена.

По отношение на отражението на въвеждането на новият модел за пътно таксуване при предоставянето на услуги за превоз на пътници анализите показват прогнозно увеличение на автобусните билети в интервала от 2% до 5% или нетно увлечение на цената на единично пътуване по най-дължите маршрути с до 1 лев.

Представените в становището данни за влиянието на въвеждането на таксуване на база на изминато разстояние при предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа са в резултат на гранични примери и стойности и не отразяват средно статистическите данни и прогнози за действителното влияние на нововъзникналите елементи от пътни такси в общите разходи за предоставяне на транспортни услуги.

По отношение на предложението по т.2 „Относно чл. 27 от Проекта на Тарифа...“, при обществения превоз на пътници и на специализирани товари до 2022, да се заплаща винетна такса – подобно решение ще противоречи на чл.7, параграф 2 на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури. Съгласно посочената разпоредба, „*държавите-членки не налагат*

	<p>2. Относно Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа - чл. 27 е изразено становище, че 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. Като доказателства и сериозни аргументи са посочени изчисленията на различни браншове - производители и търговци - за промяна на цените, вкл. и на основните хранителни стоки, при въвеждане на ТОЛ системата в обхвата и при цените, които са предвидени сега.</p> <p>Според постъпилото становище въвеждането на ТОЛ таксите във вида, в който са предложени от МРРБ към настоящия момент, <u>би имало следния ефект върху спедиторския и транспортен бранш:</u></p> <p>Разходът за пътни такси би се увеличил поне 15 пъти, като себестойността на транспортните услуги с най-често използваните 40-тонни товарни автомобили ще поскъпне поне с 20%. Съгласно постъпилото становище това увеличение следва да се заплаща от крайния потребител на превозваните стоки. В противен случай, тежестта за превозвачите и спедиторите става би станала твърде висока и това би довело до значителни финансови затруднения и</p>	<p>НЕ СЕ ПРИЕМА</p>	<p><i>едновременно ТОЛ такси и такси за ползване на която и да е категория превозни средства за използването само на един участък от пътя</i>“. Отделно от това, подобен подход би довел до дискриминация на ползвателите, като се създава неравнопоставеност, която се определя от начина на възлагане на извършването на транспортната услуга. Не на последно място, подобно третиране би било практически невъзможно, тъй като транспортните средства не са ограничени за движение когато не извършват услуги въз основа на обществена поръчка, което би означавало, че когато извършват посочените услуги ще дължат заплащане на винетна такса, а в останалите случаи ще дължат тол такса. Същото се отнася и до предложението за освобождаване от тол такса на т.нар. в Становището „специализирани превози“.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p> <p>По отношение на Критерия за екологичност в чл.1 ал.10(а) от Директива 1999/62/ЕС е дадена възможност на всяка страна-членка да въведе % редукция на тарифната ставка в зависимост от емисионния клас. С Директива 1999/62/ЕС тази редукция е основана е на тарифната ставка за всяка категория ППС, които най-много замърсяват околната среда, като отношение на най-високо екологичните ППС е допустима редукция с до 50%. Този принцип е спазен при формирането на предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.</p> <p>В зависимост от националните си приоритети всяка държава-членка има право да определи този % на преференция в тарифата за високо</p>
--	--	----------------------------	---

дори вълна от фалити на малки и средни фирми в транспортния и спедиторски бранш. Като следствие от това се посочва, че би довело до монополизиране на спедиторския и транспортния пазар. Според БСК, НОМА, СОАТ И НТК, за да запазят финансова стабилност, спедиторските и транспортни компании ще бъдат принудени да увеличат цената на услугите си.

Според БСК, НОМА, СОАТ И НТК крайният резултат ще е в ущърб, както за конкуренцията на спедиторския и транспортния пазар, така и за всички участници в икономиката, като предвиждат и увеличаване на инфлацията в страната.

Като допълнителен негативен ефект върху цялата икономика на страната в становището се прогнозира и рязко понижаване на конкурентоспособността на българските стоки, вкл. и тези за износ, предвид повишението на себестойността им след включване на увеличени транспортните разходи.

Като допълнителен аргумент са изтъкнати и очакванията на реномирани икономически анализатори за забавяне растежа на икономиката. Според БСК, НОМА, СОАТ И НТК в подобна ситуация държавата би следвало да насърчава инвестициите и потреблението, за да противодейства на тази тенденция.

Изтъквайки посочените аргументи, в становището се предлага за платената пътна инфраструктура да се заплаща такса за изминатото разстояние - ТОЛ такса, както следва:

Размерът на предложените такси е представен в Приложение № 4, неразделна част от Справката

В предоставеното становище се подчертава, че тъй като все още не е ясен нито обхватът, нито цените за ползване на пътната мрежа, сроковете за предоговаряне на условията с подизпълнители и крайни клиенти ще са твърде кратки, за да се направят необходимите промени в годишните бюджети на производителите и търговците на стоки. Също така се посочва, че подобно предоговаряне трае между 4-12 месеца и поради кратките срокове между вземане на финално решение относно обхвата и размера на ТОЛ таксите и последващото въвеждане в експлоатация на системата, всички участници във веригата на доставките няма да са подготвени за предстоящото покачване на себестойността на транспортните разходи, което ще доведе до загуби по цялата верига на доставките.

екологични ППС. Оценявайки високият обществен интерес и приоритети за въвеждане на повсеместни мерки за подобряване на качеството на въздуха и жизнената среда през Тарифата за заложените политика и за стимулиране на инвестициите в ППС, които да са произведени в съответствие с най-високите екологични стандарти.

По отношение на предложението за въвеждане на отстъпки за преминал месечен пробег по платените участъци от републиканската пътна мрежа е важно да се отбележи, че 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 за преминал месечен пробег 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 националност, произход и/или друга характеристика на ППС. „ Въвеждането на по-ниски ставки на база на по-голямо изминатото разстояние в България би поставило в по-неблагоприятно положение международния трафик, който не би могъл, или значително по-трудно би могъл да измине подобни разстояния в страната, за да ползва преференциални цени. Предложението би засегнало също и местните превозвачи, които предоставят услуги в по-малък обем, или в подобен обем, но ползват в по-малка степен платената пътна мрежа, поради това че

	<p>3. В становището е направено и предложение за въвеждане на преференциални цени на ТОЛ таксите за определени превозни средства.</p> <p>Предлага се система за въвеждане на преференциални цени по критерий за преминат месечен пробег на превозно средство по платените участъци от републиканската пътна мрежа, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none">• за пътни превозни средства, които преминават над 5000 км в рамките на един календарен месец - намаление от цената на ТОЛ таксата за съответното превозно средство в размер на 10%;• за пътни превозни средства, които преминават над 7 500 км в рамките на един календарен месец - намаление от цената на ТОЛ таксата за съответното превозно средство в размер на 20%;• за пътни превозни средства, които преминават над 10 000 км в рамките на един календарен месец - намаление от цената на ТОЛ таксата за съответното превозно средство в размер на 30%.	<p>услугите се предоставят главно в рамките на населени места, или при ползване на пътна мрежа, която не попада в обхвата на тол системата. По този начин се създават предпоставки за нарушаване на конкуренцията в страната.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p> <p>Към 31.12.2018 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 дялът 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 обхват от 10800 км и се формира финално предлаганият обхват от 6050 км. В процеса на редукия бяха отчетени спецификите на РПМ в България, а именно :</p> <ul style="list-style-type: none">-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
--	---	--

Предлага се също намаление в размер на 50% от тарифите за ЕВРО VI, ЕЕV за щадящите природата пътни превозни средства, използващи за задвижване метан, водород или електрическа енергия.

В заключителната част на становището се подчертава, че БСК, НОМА, СОАТ и НТК подкрепят въвеждането на ТОЛ системата в България, но при целесъобразни цени и обхват на системата, които са в интерес на реалния и светъл бизнес, потреблението на стоки и услуги и обществото като цяло.

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 – 2932 км. 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 не се приема.

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 инфраструктура за използване от потребителя на пътя. При изчисляване на разходите е приложен т.н. Синтетичен метод (СМ). СМ оценява

		<p>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 такси за преминаване и ползване на РПМ е балансирана , тъй като тя е изчислена при седна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.</p> <p>Твърдението за очакван ефект от 15кратно увеличаване на разходите за пътни такси при въвеждане на таксуване на база изминато разстояние при предложените тарифи е основано на гранични стойности и не отчита следните особености на въвежданият метод за таксуване :</p> <ul style="list-style-type: none">-реално отчетените данни пред НСИ за средното дневно превозно разстояние - 64,6 км;-при 6050 км платена пътна мрежа и изключване на участъците в обхвата на урбанизираните територии (които не подлежат на таксуване) се формиран не по малко от 25% редукция на общото изминато разстояние по отношение на общото изминато разстояние по платени пътни сегменти, като за регионални транспортни схеми тази редукция се очаква да достигне до повече от 50%. <p>По тази причина и след направен задълбочен анализ , включително и не само от експерти на Световна банка се очаква общо средно увеличение на разходите за транспорт след въвеждане на таксуване на база на изминато разстояние и при предлаганите такси в чл.27 в границите на 7 до 10%, което преизчислено</p>
--	--	---

		<p>като въздействие в крайните цени на стоките води до повишение от части от % до 1% от крайната цена.</p> <p>По отношение на отражението на въвеждането на новият модел за пътно таксуване при предоставянето на услуги за превоз на пътници анализите показват прогнозно увеличение на автобусните билети в интервала от 2% до 5% или нетно увлечение на цената на единично пътуване по най-дължите маршрути с до 1 лев.</p> <p>Представените в становището данни за влиянието на въвеждането на таксуване на база на изминато разстояние при предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа са в резултат на гранични примери и стойности и не отразяват средно статистическите данни и прогнози за действителното влияние на нововъзникналите елементи от пътни такси в общите разходи за предоставяне на транспортни услуги.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p> <p>По отношение на предложението за въвеждане на отстъпки за преминат месечен пробег по платените участъци от републиканската пътна мрежа е важно да се</p>
--	--	--

		<p>отбележи, че 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 за преминал месечен пробег 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 националност, произход и/или друга характеристика на ППС..“ Въвеждането на пониски ставки на база на по-голямо изминато разстояние в България би поставило в по-неблагоприятно положение международния трафик, който не би могъл, или значително по-трудно би могъл да измине подобни разстояния в страната, за да ползва преференциални цени. Предложението би засегнало също и местните превозвачи, които предоставят услуги в по-малък обем, или в подобен обем, но ползват в по-малка степен платената пътна мрежа, поради това че услугите се предоставят главно в рамките на населени места, или при ползване на пътна мрежа, която не попада в обхвата на тол системата. По този начин се създават предпоставки за нарушаване на конкуренцията в страната.</p> <p>По отношение на Критерия за екологичност в чл.1 ал.10(a) от Директива 1999/62/ЕС е дадена възможност на всяка страна-членка да въведе % редукция на тарифната ставка в зависимост от емисионния клас. С Директива 1999/62/ЕС тази редукция е основана е на тарифната ставка за всяка категория ППС,</p>
--	--	--

			<p>които най-много замърсяват околната среда, като отношение на най-високо екологичните ППС е допустима редукция с до 50%. Този принцип е спазен при формирането на предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.</p> <p>В зависимост от националните си приоритети всяка държава-членка има право да определи този % на преференция в тарифата за високо екологични ППС. Оценявайки високият обществен интерес и приоритети за въвеждане на повсеместни мерки за подобряване на качеството на въздуха и жизнената среда през Тарифата са заложили политика и за стимулиране на инвестициите в ППС, които да са произведени в съответствие с най-високите екологични стандарти.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p>
<p>КАМАРА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ</p>	<p>Постъпило е следното становище:</p> <p>КАП подчертават позицията си относно проблемите при въвеждането на тол системата в Република България, а именно - обхват, цени и политика в областта на платената пътна мрежа за тежкотоварните автомобили.</p> <p>На първо място започват с мащабите на потребителите на пътната мрежа. Те посочват, че съгласно множество документи, който руши пътя, той трябва да плаща повече. Също така подчертават, че транспортния бранш отдавна говори за въвеждане на тол система, но не тази тол система, която се опитва да се създаде, а справедлива и социално отговорна система, която държи сметка за потребяването на пътната инфраструктура. Важно при взимането на решението относно въвеждането на нов тип таксуване според КАП е то да бъде равнопоставено за всички участници в движението или т. нар. потребители. Когато се цели въвеждането на нов модел за регулиране, тогава би следвало да се държи и сметка за мащаба на потребителите. Посочва се, че може да направите справка и анализ, колко товарни автомобили използват инфраструктурата и колко леки и лекотоварни моторни превозни средства. Във връзка с тази</p>	<p>НЕ СЕ ПРИЕМА</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 изминатото разстояние:</p> <p>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;</p> <p>2. (изм. - ДВ, бр. 101 от 2015 г., в сила от 22.12.2015 г., изм. и доп. - ДВ, бр. 80 от 2018 г., в сила от 16.08.2019 г., доп. - ДВ, бр. 60 от</p>

справка те считат, че с оглед големият брой моторни превозни средства от Категория 3, които използват пътната мрежа, предизвикват в пъти повече пътно-транспортни произшествия посредством, които рушат и прилежащата инфраструктура, предложените стойности в чл.24 от Проекта за Тарифа на таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа трябва да бъдат завишени или трябва да бъде въведена единна система за таксуване на всички моторни превозни средства. Недопустимо е моторно превозно средство под 3,5 тона да има възможност да ползва уикенд винетка и размерът и да е 10 лв. По този начин според КАП не само се получава дисбаланс и непропорционалност на тежестта за заплащане на ползването на пътя, но и се стимулира нарастващата безотговорност на пътя.

2019 г., в сила от 16.08.2019 г.) такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3; заплащането на тол таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине 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.“

Размерът на винетните такси, които заплащат ППС за ползване на републиканската пътна инфраструктура, е определен съобразно периода им на валидност и срока, за който ще бъдат ползвани републиканските пътища, които са включени в трансевропейската пътна мрежа, както и такива, които са извън нея или по техни участъци, както и категорията на пътното превозно средство. Годишната, тримесечната, месечната, седмичната, дневна и уикенд винетка са със срокове на валидност, съобразно датата на издаването им и категорията автомобил. Таксите за ползване на пътната инфраструктура на база време от пътните превозни средства над 3,5 тона са пропорционални на продължителността на ползване и имат валидност за ден, седмица и месец. Месечният и седмичният размер е определен съгласно изискванията на европейското законодателство, а именно:

Относно въвеждането на такса за изминато разстояние се подчертава, че многократно са настоявали и продължават да отстояват позицията, че тол системата трябва да обхваща само автомагистралите и първокласните пътища, които са част от международните транспортни коридори, преминаващи през Република България, като платената пътна мрежа трябва да се отнася не само за тежкотоварните автомобили. Според КАП всички останали класове републикански пътища (второкласни, третокласни и др.) не трябва да се включват в обхвата на тол системата. В постъпилото становище се изказва предположение, че пътища втори и трети клас, които са част от международните транспортни коридори, в бъдеще могат да се включат в обхвата на платената пътна мрежа, но само ако бъдат така ремонтирани, че да придобият всички характеристики на първокласен път. КАП подчертават, че тази философия са защитавали и излагали многократно на всички проведени срещи през последната година с представителите на Министерството на регионалното развитие и благоустройството /МРРБ/, Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията /МТИТС/, Агенция „Пътна инфраструктура“ /АПИ/ и други представители на

„Месечният размер не надвишава 10 % от годишния размер, седмичният размер не надвишава 5 % от годишния размер, а дневният размер не надвишава 2 % от годишния размер“. Размерът на дневната винетка е определен на база възможността, която дава „Поправка на актуализацията на Приложение II от директивата“ (Официален вестник на ЕС, 2016/ С194/7, 1 юни 2016 г., касаещо Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури) и съгласно която „Дневната такса е еднаква за всички категории превозни средства и възлиза на 12 EUR“.

При определянето на размера на винетната такса е спазен принципът на пропорционалност, както и на правилото за увеличаваща се стойност при намаляване на срока на валидност. Определянето на размера на таксите е направено въз основа на данните за средногодишния дневен трафик (използвани данни от доклада на Световната банка "Разработване на стратегия и бизнес модел за внедряване на Електронната система за предоставяне на Европейската услуга за електронно събиране на пътни такси (EETS) и финансово планиране").

Във връзка с горното, при изчисляването на цената на винетните такси е направен анализ, включващ няколко подхода: линейно приспадане на разходите, приспадане на относителни административни разходи, както и приспадане на абсолютните административни разходи и математическа корелация между период на валидност и цена за ден, които са отразени със съответната тежест. **В тази връзка, няма как да бъде прието направеното възражение относно запазването на размера на таксите на база изминато време.**

държавата. Според КАП липсва реална дискусия по въпросите с потребителите на пътната инфраструктура и от обхваната на тол системата и нарочно са извадени леките автомобили, то тогава би следвало цените на винетните такси да бъдат съобразени пропорционално с тези на товарните автомобили. Позицията им относно обхвата, който не се коментира в Тарифата, а е посочено, само че се дължи тол такса за платената пътна инфраструктура, е категорична и тя е че тол такси следва да се дължат единствено за автомагистралите и първокласните пътища, които обаче са част от международните коридори, преминаващи през Република България, защото в тези участъци интензитетът на натоварване е по-голям в сравнение с останалите класове пътища и съответно са необходими повече ресурси за поддържането им и тяхната реконструкция. Според тях това е правилният подход, който се е утвърдил през годините чрез примерите на водещите европейски държави като Федерална република Германия или Република Италия. Представен е пример и с Република Полша, която е въвела тол система само за изградената и въведена в експлоатация част от своята автомагистрала, като в нея не се включва нито един първокласен път. Ясно се държи сметка, както за нуждите на държавата при поддържането на пътната инфраструктура, така и за интересите на техните граждани при въвеждане на пътни такси.

Към 31.12.2018 в обхвата на Републиканската пътна мрежа се включват общо 19 876 км. пътища, от които 757 автомагистрали (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 редукция, 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 редукция 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 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.

На следващо място в становището се обръща внимание и да бъде взето правилно решение, във връзка с цените, които са предложени в Проекта за Тарифа за тол системата. Според КАП предложеният ценови диапазон между 0, 11 лв. -- 0, 36 лв. на километър за товарни автомобили над 12т. с 2-3 оси и товарни автомобили над 12т. с 4 и повече оси е изключително завишен и неотговарящ на икономическите условия, които съществуват в Република България. Ефектът от въвеждането на подобна тарифа би довел само до негативни последици за гражданите в цялата държава. Според КАП ще се достигне до прекомерно финансово утежняване предимно на българските превозвачи при преминаването им през територията на Република България. Неоправдано ще се обремени достъпът до малките населени места при снабдяването им с хранителни продукти, защото рязко ще поскъпнат разходите, свързани с транспортирането им. Според КАП подобен вариант само на теория ще донесе финансирането, което изпълнителната власт се стреми да достигне, за ремонт на пътната мрежа в страната, а в действителност ще се достигне, както до спиране на дейността на част от българските превозвачи, така и до прехвърлянето на цената върху крайния потребител, което ще доведе до инфлация. Изразява се становище, че фалитите на малките транспортни фирми не трябва да се допускат, защото пряко ще се засегне транспортният сектор и ползите, които той носи за държавата в икономическо отношение. Според КАП предлаганите цени на пътните такси за тежкотоварните автомобили в Проекта за Тарифа за гол таксите многократно ще увеличи разходите на транспортните фирми, поради което настояват те да бъдат намалени. В предходни становища относно въвеждането на тол системата, както и на множеството проведени срещи с представители на държавата, КАП са давали предложения цените за тол таксите за тежкотоварните автомобили

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 – 2932 км. От предложеното покритие на платената пътна мрежа са изключени 12171 км. третокласни пътища, които представляват 61% от общата дължина на РПМ.

Представената съпоставка с държави като Германия, Белгия, Франция, Полша и Чехия е неприложима, тъй като представлява механично пренасяне на статистически данни, без да се отчитат специфичните особености на модела на финансиране на пътната инфраструктура, а именно:

-при значително по-големите данъчни тежести в цитираните държави в бюджета се акумулират по-големи нетни обеми с възможност за преразпределение и към пътищата като разходен център;

-децентрализиран модел за финансиране на регионалната пътна мрежа (в т.ч. втори и трети клас пътища), който в България се прилага само за общинската пътна мрежа. По тази причина в тези държави пътищата втори клас са изключени (като източник на финансиране) от централизирани системи за пътно таксуване;

-всяка една от цитираните държави е с не по-малко от 12% по-висок акциз на масовото гориво за тежките ППС, което осигурява допълнителни ресурси за преразпределение към пътната инфраструктура.

При представените мотиви предложението не се приема.

Предложената в чл.27 Тарифа за таксите за

да са в диапазона между 0, 08 лв. - 0, 10 лв. за километър. Най-компромисното решение, с което те биха се съгласили, е следното:

Размерът на предложените такси е представен в Приложение № 5, неразделна част от Справката

Отправено е и предложение да се приеме и механизъм в Проекта за Тарифа за тол таксите, чрез който да се субсидират българските

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 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 седна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.

Твърдението за многократното увеличаване на разходите за пътни такси при въвеждане на таксуване на база изминато разстояние при предложените тарифи е основано на гранични стойности и не отчита следните особености на въвежданият метод за таксуване:

-реално отчетените данни пред НСИ за средното дневно превозно разстояние - 64,6 км;

-при 6050 км платена пътна мрежа и изключване на участъците в обхвата на урбанизираните територии (които не подлежат на таксуване) се формиран не по малко от 25% редукция на общото изминато разстояние по отношение на общото изминато разстояние по платени пътни сегменти, като

превозвачи. По този начин според КАП ще се гарантират определени облекчения от цената на пътните такси, чрез които ще се компенсира драстичното увеличение на разходите, които имат към сегашния момент и след въвеждането на тол системата. Предлага се преференциалните условия за българските превозвачи да се изчисляват на база изминати километри на територията на Република България, които да се изчисляват на определена фирма или обединение от фирми, а не на отделно превозно средство, като всяка фирма, респективно обединение от фирми, да получават отстъпка до 50 % /петдесет процента/ от цената, която следва да заплатят за тол такси, ако отговарят на определени изисквания. Важно е да се определят такива отстъпки и да бъдат изчислявани по-такъв начин, че чуждестранни превозвачи да няма предимство пред български.

Задължително е и да се въведат преференциални условия за всички електрически, метанови и водородни и други щадящи природата автомобили, които да се равняват на 50 % /петдесет процента/ от редовната цена на тол таксата за най-високия екологичен клас Евро 6.

за регионални транспортни схеми тази редукция се очаква да достигне до повече от 50%.

По тази причина и след направен задълбочен анализ , включително и не само от експерти на Световна банка се очаква общо средно увеличение на разходите за транспорт след въвеждане на таксуване на база на изминато разстояние и при предлаганите такси в чл.27 в границите на 7 до 10%, което преизчислено като въздействие в крайните цени на стоките води до повишение от части от % до 1% от крайната цена.

По отношение на отражението на въвеждането на новият модел за пътно таксуване при предоставянето на услуги за превоз на пътници анализите показват прогнозно увеличение на автобусните билети в интервала от 2% до 5% или нетно увлечение на цената на единично пътуване по най-дължите маршрути с до 1 лев.

Представените в становището данни за влиянието на въвеждането на таксуване на база на изминато разстояние при предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа са в резултат на гранични примери и стойности и не отразяват средно статистическите данни и прогнози за действителното влияние на нововъзникналите елементи от пътни такси в общите разходи за предоставяне на транспортни услуги.

При представените мотиви предложението не се приема.

По отношение на предложението за

**Сдружение на
независимите търговци
и превозвачи на горива**

Постъпило е следното становище:

Относно обхвата на платените участъци за ползване на републиканската пътна мрежа:

Представеното 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. Посочено е, че 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 автомагистрала, 2 322 км пътища от първи клас и 2 932 км пътища от втори клас. Според СНТПГ 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.

**НЕ СЕ
ПРИЕМА**

въвеждане на отстъпки за преминат пробег по платените участъци от републиканската пътна мрежа е важно да се отбележи, че 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 за преминат месечен пробег 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.

Въвеждането на по-ниски ставки на база на по-голямо изминато разстояние в България би поставило в по-неблагоприятно положение международния трафик, който не би могъл, или значително по-трудно би могъл да измине подобни разстояния в страната, за да ползва преференциални цени. Предложението би засегнало също и местните превозвачи, които предоставят услуги в по-малък обем, или в подобен обем, но ползват в по-малка степен платената пътна мрежа, поради това че услугите се предоставят главно в рамките на населени места, или при ползване на пътна мрежа, която не попада в обхвата на тол системата. По този начин се създават предпоставки за нарушаване на конкуренцията в страната.

По отношение на Критерия за екологичност в чл.1 ал.10(а) от Директива 1999/62/ЕС е дадена възможност на всяка страна-членка да въведе % редукция на тарифната ставка в зависимост от емисионния клас. С Директива

		<p>1999/62/ЕС тази редукция е основана е на тарифната ставка за всяка категория ППС, които най-много замърсяват околната среда, като отношение на най-високо екологичните ППС е допустима редукция с до 50%. Този принцип е спазен при формирането на предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.</p> <p>В зависимост от националните си приоритет всяка държава-членка има право да определи този % на преференция в тарифата за високо екологични ППС. Оценявайки високия обществен интерес и приоритет за въвеждане на повсеместни мерки за подобряване на качеството на въздуха и жизнената среда през Тарифата за заложили политика и за стимулиране на инвестициите в ППС, които да са произведени в съответствие с най-високите екологични стандарти</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p> <p>Към 31.12.2018 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 редукция, 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 редукция</p>
--	--	--

Относно размера на таксите, които ще се събират по Тарифата за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа:

В представеното срановище е изказано мнение, че 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.

Според СНТПГ въвеждането на ТОЛ таксите, така, както са предложени ще има следните ефекти и последствия:

- 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.

Според СНТПГ има 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-

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 поддръжане, 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 – 2932 км. От предложеното покритие на платената пътна мрежа са изключени 12171 км. третокласни пътища , които представляват 61% от общата дължина на РПМ.

Представената съпоставка с държави като Германия, Белгия, Франция, Полша и Чехия е неприложима, тъй като представлява механично пренасяне на статистически данни, без да се отчитат специфичните особености на

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.

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. Според СНТПГ това твърдение 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. Според СНТПГ 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. Изразено е

модела на финансиране на пътната инфраструктура, а именно:

-при значително по-големите данъчни тежести в цитираните държави в бюджета се акумулират по-големи нетни обеми с възможност за преразпределение и към пътищата като разходен център;

-децентрализиран модел за финансиране на регионалната пътна мрежа (в т.ч. втори и трети клас пътища), който в България се прилага само за общинската пътна мрежа. По тази причина в тези държави пътищата втори клас са изключени (като източник на финансиране) от централизирани системи за пътно таксуване;

-всяка една от цитираните държави е с не по-малко от 12% по-висок акциз на масовото гориво за тежките ППС, което осигурява допълнителни ресурси за преразпределение към пътната инфраструктура.

При представените мотиви предложението не се приема.

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.

становище, че 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 ТПС 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). Според СНТПГ 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.

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

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 седна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.

Твърдението за многократното увеличаване на разходите за пътни такси при въвеждане на таксуване на база изминато разстояние при предложените тарифи е основано на гранични стойности и не отчита следните особености на въвежданият метод за таксуване:

-реално отчетените данни пред НСИ за средното дневно превозно разстояние - 64,6 км;

-при 6050 км платена пътна мрежа и изключване на участъците в обхвата на урбанизираните територии (които не подлежат на таксуване) се формиран не по малко от 25% редуция на общото изминато разстояние по отношение на общото изминато разстояние по платени пътни сегменти, като за регионални транспортни схеми тази редуция се очаква да достигне до повече от 50%.

По тази причина и след направен задълбочен анализ, включително и не само от експерти на Световна банка се очаква общо средно увеличение на разходите за транспорт след въвеждане на таксуване на база на изминато разстояние и при предлаганите такси в чл.27 в границите на 7 до 10%, което преизчислено като въздействие в крайните цени на стоките води до повишение от части от % до 1% от крайната цена.

По отношение на отражението на въвеждането на новият модел за пътно таксуване при предоставянето на услуги за превоз на пътници анализите показват

<p>АСОЦИАЦИЯ НА ИНДУСТРИАЛНИЯ КАПИТАЛ В БЪЛГАРИЯ</p>	<p>успешно проведения, според СНТПГ 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.</p> <p>В подкрепа на горното се обръща 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. Изразено е предположение, че парите, които се събират от тол такса – бъдещите приходи от тол системата, могат да бъдат разходвани за каквото и да било друго. Освен за общинска мрежа, може да се реши да бъдат разходвани за нещо друго. Това според СНТПГ, 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.“ <i>Стенограма ЗИД ЗП</i>).</p> <p>Според СНТПГ 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.</p> <p>Постъпило е следното становище:</p> <p>1.1 По отношение на обхвата на платените участъци за ползване на</p>	<p>НЕ СЕ ПРИЕМА</p>	<p>прогнозно увеличение на автобусните билети в интервала от 2% до 5% или нетно увлечение на цената на единично пътуване по най-дължите маршрути с до 1 лев.</p> <p>Представените в становището данни за влиянието на въвеждането на таксуване на база на изминато разстояние при предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа са в резултат на гранични примери и стойности и не отразяват средно статистическите данни и прогнози за действителното влияние на нововъзникналите елементи от пътни такси в общите разходи за предоставяне на транспортни услуги.</p> <p>Съгласно чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата: „Размерът на таксите по ал. 1, 2, 4 и 5 и по чл. 10б, ал. 5 се определя с тарифа на Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на финансите.“</p> <p>В тази връзка посочените възражения не следва да бъдат приети, тъй като с приемането на тарифата се определят размерите на съответните такси по Закона за пътищата, а не разходването на постъпленията в бюджета.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p>
---	---	----------------------------	--

републиканската пътна мрежа на база изминато разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3.5 т. ПРЕДЛАГАТ:

- платеното с тол-такси ползване на пътната мрежа да обхваща само магистралите и отсечките от първокласните пътища, както и тези второкласни пътища, които са част от основните транзитни коридори, преминаващи през страната ни (или дублиращи такива).

2. Относно Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа (чл. 27 от проекта).

Според АИКБ въвеждането на гол-такси 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. Като доказателства и сериозни аргументи дават изчисленията на различни браншове производители и търговци за промяна на цепите, вкл. и на основните хранителни стоки при въвеждане на гол системата в обхвата и при цените, които са предвидени сега.

Съгласно постъпилото становище като допълнителен негативен ефект върху цялата икономика на страната се очаква рязко понижаване на конкурентоспособността на българските стоки, включително на износните, предвид повишението на себестойността им след включване на увеличени транспортни разходи. Според АИКБ трябва да се има предвид, че това се ДОБАВЯ към ефекта на увеличените и по-високите цени на енергията за българската индустрия, както и към изпреварващия ръст на разходите за труд спрямо ръста на производителността, причинен от провежданите доходни политики, демографската криза и пречки пред вноса на човешки ресурси.

Посочено е, че българските предприятия вече са съставили бюджетите си за следващата година и са страни по договорни отношения както в страната, така и с чуждестранни партньори. Предвид кратките и дори невъзможни срокове за промени в тези параметри, значително ценово натоварване неизбежно ще се отрази и на транспортния бранш, и на производството и търговията, по и заедно, и поотделно отражението ще е значително и негативно.

Ето защо АИКБ ПРЕДЛАГАТ:

Постигане на едни разумни нива на таксите чрез още едно намаление на предлаганите такива като цяло или чрез свиване на екомаржа ;

- Стартиране с по-ниски такси (обезпечаващи като минимум нетни приходи не по-малки от събираните до сега) и поэтапното увеличение на таксите до достигане на разумните такива.

Към 31.12.2018 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

	<p>3. По отношение в частност на тол-таксите за пътните превозни средства за превоз на пътници с повече от 8 места се предлага:</p> <ul style="list-style-type: none">- Автобусите, извършващи превоз на пътници по линии от общински, областни и републикански транспортни схеми (по договор с публична администрация след проведена обществена поръчка) да бъдат освободени от тол-такси, а да продължат да заплащат винетна такса като минимум до провеждането на следващите търгове. <p>В заключение АИКБ заявяват своята принципна подкрепа за въвеждането на тол- системата в Република България, но държат да</p>	<p>пътна мрежа се премина през няколко фази на редукция, 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 редукция бяха отчетени спецификите на РПМ в България, а именно :</p> <ul style="list-style-type: none">-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 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. <p>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 – 2932 км. От предложеното покритие на платената пътна мрежа са изключени 12171 км. третокласни пътища , които представляват 61% от общата дължина на РПМ.</p>
--	--	---

**СЪЮЗ ЗА
СТОПАНСКА
ИНИЦИАТИВА**

подчертаят, че това трябва да се извърши при целесъобразни и адекватни цени във времето, и обхват в интерес на развитието на индустрията, икономиката па светло като цяло и на потреблението като основен фактор за разстеж.

Постъпило е следното становище:

Съюзът за стопанска инициатива поддържа принципната си позиция, че изграждането на тол системата трябва да се подчинява на ясна визия относно политиката на държавата за управление на автомобилния транспорт - както товарния, така и пътнически. Според ССИ такава обаче не може да бъде изведена от анализа на представения за обществено обсъждане проект на Тарифа на таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.

Показателен в това отношение е и обхватът на публикуваната от Агенция „Пътна инфраструктура“ карта на платената инфраструктура, според която платената пътна инфраструктура е с обща дължина от 6050 км, от които с най-голяма дължина са пътищата от втори клас - 2 932 км, чиято разходооценка за поддръжката следва да е най-малка. Според ССИ разширяването по този начин на обхвата на платената пътна инфраструктура свидетелства за липсата на ясна концепция по основните въпроси, свързани с въвеждането и управлението на тол системата, а именно относно управлението на пътната инфраструктура, относно

**НЕ СЕ
ПРИЕМА**

При представените мотиви предложението не се приема.

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 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 седна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.

Твърдението за многократното увеличаване на разходите за пътни такси при въвеждане на таксуване на база изминато разстояние при предложените тарифи е основано на гранични стойности и не отчита следните особености на въвежданият метод за таксуване :

-реално отчетените данни пред НСИ за средното дневно превозно разстояние - 64,6 км;

-при 6050 км платена пътна мрежа и изключване на участъците в обхвата на урбанизираните територии (които не

управлението на автомобилния трафик - товарен и пътнически, както и въздействието на тази политика върху състоянието и развитието на автомобилния транспорт и върху цялата българска икономика.

Отправено е предложение, 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 на отделните граждани, е необходимо тол системата да обхваща само магистралите и онези първокласни пътища, които са част от транзитните европейски коридори.

Според ССИ основният интерес за държавата ни би бил от включването в системата на тол таксите на транзитния товарен автомобилен трафик. За да се постигне този ефект, е необходимо всички останали пътища, които ще останат извън картата на платената пътна инфраструктура, да бъдат забранени за транзитно преминаване. Вкарването на транзитния трафик в тол системата и същевременно освобождавайки второкласните и част от първокласните пътища от републиканската пътна мрежа от налози, според ССИ би довел от една страна до гарантиране на устойчивостта на приходите от тол системата, а от друга страна няма да утежнят състоянието на целия бранш на товарния автомобилен транспорт.

Според ССИ друга съпътстваща мярка с позитивен ефект върху сектора е инвестирането в изграждането на попътни паркинги за тежкотоварните автомобили над 3,5 тона, които са обхванати от тол системата.

подлежат на таксуване) се формиран не по малко от 25% редукция на общото изминато разстояние по отношение на общото изминато разстояние по платени пътни сегменти, като за регионални транспортни схеми тази редукция се очаква да достигне до повече от 50%.

По тази причина и след направен задълбочен анализ, включително и не само от експерти на Световна банка се очаква общо средно увеличение на разходите за транспорт след въвеждане на таксуване на база на изминато разстояние и при предлаганите такси в чл.27 в границите на 7 до 10%, което преизчислено като въздействие в крайните цени на стоките води до повишение от части от % до 1% от крайната цена.

По отношение на отражението на въвеждането на новият модел за пътно таксуване при предоставянето на услуги за превоз на пътници анализите показват прогнозно увеличение на автобусните билети в интервала от 2% до 5% или нетно увлечение на цената на единично пътуване по най-дължите маршрути с до 1 лев.

Представените в становището данни за влиянието на въвеждането на таксуване на база на изминато разстояние при предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа са в резултат на гранични примери и стойности и не отразяват средно статистическите данни и прогнози за действителното влияние на нововъзникналите елементи от пътни такси в общите разходи за предоставяне на транспортни услуги.

При представените мотиви предложението не се приема.

Разчетите на ССИ показват, че при този обхват на разработената от АПИ карта 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 с над 15 пъти, а плащанията от техните клиенти под въздействието на силния конкурентен натиск на големите превозвачи са отложени средно за около 45 дни.

Според ССИ увеличаването на разходите за пътни такси ще окажат негативно въздействие не само върху конкурентоспособността на малките автомобилни превозвачи, но и върху конкурентоспособността на целия производствен сектор в България. Посочено е, че повишаването на разходите за пътни такси ще доведат до поскъпване на цените на произвежданите в страната продукти, което ще остане за сметка на крайния потребител. Според ССИ това 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, което би довело до намаляване на темповете на икономически растеж на икономиката ни.

По отношение на предложението по т.3 „по отношение в частност на тол-таксите за пътните превозни средства за превоз на пътници с повече от 8 места се предлага:

- Автобусите, извършващи превоз на пътници по линии от общински, областни и републикански транспортни схеми (по договор с публична администрация след проведена обществена поръчка) да бъдат освободени от тол-такси, а да продължат да заплащат винетна такса като минимум до провеждането на следващи те търгове.

“ – подобно решение ще противоречи на чл.7, параграф 2 на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури. Съгласно посочената разпоредба, **„държавите-членки не налагат едновременно ТОЛ такси и такси за ползване на която и да е категория превозни средства за използването само на един участък от пътя“**. Отделно от това, подобен подход би довел до дискриминация на ползвателите, като се създава неравнопоставеност, която се определя от начина на възлагане на извършването на транспортната услуга. Не на последно място, подобно третиране би било практически невъзможно, тъй като транспортните средства не са ограничени за движение когато не извършват услуги въз основа на обществена поръчка, което би означавало, че когато извършват посочените услуги ще дължат заплащане на винетна такса, а в останалите случаи ще дължат тол такса.

При представените мотиви предложението не се приема.

Към 31.12.2018 в обхвата на Републиканската

От ССИ изразяват становище, че отправените предложения за въвеждане на преференциални цени на тол таксите според месечния пробег на превозното средство няма да подобрят положението на малките транспортни фирми, а напротив ще окажат силен конкурентен натиск върху пазара, в резултат на което ще се повиши конкурентоспособността на големите превозвачи и ще се свие още повече пазарния дял на малките, като част от тях ще бъдат принудени да преустановят дейността си. Последното ще се отрази

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 редуция, 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 редуция 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 поддръжане, 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

<p>АСОЦИАЦИЯ НА БЪЛГАРСКИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ЗА МЕЖДУНАРОДНИ ПРЕВОЗИ И ПЪТИЩАТА</p>	<p>негативно и върхф осигурителната система.</p> <p>Постъпило е следното становище:</p> <p>1. По обхвата на тол системата</p> <p>Според АБПМПП предлаганият обхват на платимата пътна мрежа не кореспондира с практиката в другите европейски страни, където се заплаща само за ползването на магистрали и високоскоростни пътища, а значително по- рядко за пътища от клас 1.Представен е аргумент, че в нито една страна не се заплащат такси за преминаването по второкласни и третокласни пътища. Според АБПМПП е необходимо обхватът да бъде стеснен, за да се намали</p>	<p>НЕ СЕ ПРИЕМА</p> <p>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 – 2932 км. От предложеното покритие на платената пътна мрежа са изключени 12171 км. третокласни пътища , които представляват 61% от общата дължина на РПМ.</p> <p>Във връзка с отправеното предложение инвестиране в изграждането на попътни паркинги за тежкотоварните автомобили над 3,5 тона, които са обхванати от тол системата отбелязваме, че съгласно чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата: „Размерът на таксите по ал. 1, 2, 4 и 5 и по чл. 10б, ал. 5 се определя с тарифа на Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на финансите.“</p> <p>В тази връзка посоченото предложение не е относимо към приемането на тарифата, тъй като с нея се определят размерите на съответните такси по Закона за пътищата а изграждането на попътни паркинги за тежкотоварните автомобили над 3,5 тона е извън този предмет.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p> <p>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</p>
---	--	--

финансовата тежест от въвеждането на тол таксите за българския автомобилен транспорт и отражението ѝ върху цените на автобусните превози и превозваните стоки. Съгласно изразеното становище следва да се има предвид, че превозите на пътници по общинските, областните и републиканските транспортни схеми са на загуба, не се дотират или компенсират от общините и държавата, като в този смисъл изпълняват социална функция. Освен това тези превози се извършват въз основа на договори, сключени след конкурс или по обществена поръчка, в които са заложили твърди цени за целия срок на договорите.

Ето защо АБПМПП настояват:

1.1. Обхватът на тол системата да включва автомагистралите и само отсечките от пътища първи клас, които са част от трансевропейската пътна мрежа. Сегашните пътища от втори клас, които са част от трансевропейската пътна мрежа, могат да бъдат присъединени към тол системата след като бъдат ремонтирани така, че да придобият характеристиките поне на първокласни пътища.

1.2. Превозите на пътници по общинските, областните и републиканските транспортни схеми да не бъдат включвани в обхвата на тол системата, като автобусите, които ги обслужват, продължат да заплащат винетна такса.

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 седна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.

Твърдението за многократното увеличаване на разходите за пътни такси при въвеждане на таксуване на база изминато разстояние при предложените тарифи е основано на гранични стойности и не отчита следните особености на въвежданият метод за таксуване:

-реално отчетените данни пред НСИ за средното дневно превозно разстояние - 64,6 км;

-при 6050 км платена пътна мрежа и изключване на участъците в обхвата на урбанизираните територии (които не подлежат на таксуване) се формиран не по малко от 25% редуция на общото изминато разстояние по отношение на общото изминато разстояние по платени пътни сегменти, като за регионални транспортни схеми тази редуция се очаква да достигне до повече от 50%.

По тази причина и след направен задълбочен анализ, включително и не само от експерти

		<p>на Световна банка се очаква общо средно увеличение на разходите за транспорт след въвеждане на таксуване на база на изминато разстояние и при предлаганите такси в чл.27 в границите на 7 до 10%, което преизчислено като въздействие в крайните цени на стоките води до повишение от части от % до 1% от крайната цена.</p> <p>По отношение на отражението на въвеждането на новият модел за пътно таксуване при предоставянето на услуги за превоз на пътници анализите показват прогнозно увеличение на автобусните билети в интервала от 2% до 5% или нетно увлечение на цената на единично пътуване по най-дължите маршрути с до 1 лев.</p> <p>Представените в становището данни за влиянието на въвеждането на таксуване на база на изминато разстояние при предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа са в резултат на гранични примери и стойности и не отразяват средно статистическите данни и прогнози за действителното влияние на нововъзникналите елементи от пътни такси в общите разходи за предоставяне на транспортни услуги.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p> <p>Подкрепя се изразеното становище, тъй като съгласно 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“. Отстъпките за преминат месечен пробег се класифицират като косвена дискриминационна мярка, като е</p>
--	--	---

2. По отношение на размера на тол таксите
Според АБПМПП предложеният размер на пътните такси, особено за превозните средства над 12 т, е крайно неприемлив за нашите условия. Изразява се следното становище: при положение, че предложените пътни такси бъдат приети, ще има значително повишаване на себестойността на транспортните услуги в страната, тъй като масово за вътрешни превози се ползват товарни автомобили над 12 т от екологична категория EURO III-IV или по-ниска. До отпадането на годишната винетка за товарен автомобил над 12 т с повече от 4 оси и емисионен клас EURO III—IV годишната винетна такса е възлизала на 1340 лв. При влизане в сила на предложените от държавата ставки, същият тип товарен автомобил ще може да измине по платените пътища за горепосочената годишна сума разстоянието от средно 5583 км. Според АБПМПП това означава, че ако бъде приета предложената от МРРБ тарифа, дори при използване само на 50 % платени пътища и при минимален годишен пробег от 90 000 км разходът за пътни такси ще се увеличи повече от 8 пъти, а себестойността на транспортната услуга ще нарастне значително.
Направено е сравнение, че равнищата на предлаганите тол такси за товарни автомобили над 12 т от екологична категория EURO III-IV в България са 2,5 до 4 пъти по-високи от таксите в Полша.
Посочен е и аргумент, че в много страни за защита на местните превозвачи се прилагат отстъпки при по-голям пробег по платимата пътна мрежа (например в Чехия, Италия др.) и/или компенсация чрез различни програми (например в Германия при закупуване на нови автомобили или преоборудването им за повишаване на екологичността, както и за обучение и повишаване квалификацията на персонала).
Според АБПМПП е необходимо да се въведат мерки за постигане на заложените цели в проекта и в съответствие с обичайната практика в държавите от ЕС да се поощряват новите технологии, шадящи околната среда. Дадени са следните примери: в Германия превозните средства, използващи алтернативни горива са освободени от заплащане на тол такси, а в Австрия ползват отстъпка от над 50%.
С цел намаляване на финансовата тежест от въвеждането на тол таксите за българския автомобилен транспорт и нейното отражение върху цените при превози на пътници и стоки АБПМПП предлагат:
2.1. следните размери на таксите, които да се събират по чл. 27 от тарифата:

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 неравносвойно пътно таксуване на база на националист, произход и/или друга характеристика на ППС. Въвеждането на по-ниски ставки на база на по-голямо изминато разстояние в България би поставило в по-неблагоприятно положение международния трафик, който не би могъл, или значително по-трудно би могъл да измине подобни разстояния в страната, за да ползва преференциални цени. Предложението би засегнало също и местните превозвачи, които предоставят услуги в по-малък обем, или в подобен обем, но ползват в по-малка степен платената пътна мрежа, поради това че услугите се предоставят главно в рамките на населени места, или при ползване на пътна мрежа, която не попада в обхвата на тол системата. По този начин се създават предпоставки за нарушаване на конкуренцията в страната.

Съгласно официалните данни на НСИ към 31.12.2018 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

Размерът на предложените такси е представен в Приложение № 6, неразделна част от Справката.

2.2. Въвеждане на преференциални цени за превозните средства, задвижвани с газ, електричество или водород - 50% от редовната цена за ЕВРО VI, ЕЕУ.

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 редукция, 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 редукция 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 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

<p>КОНФЕДЕРАЦИЯ НА АВТОБУСНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ</p>	<p>2.3. Въвеждане на отстъпки на база месечен пробег по платените пътни участъци на фирма или обединение от фирми. Конкретните схеми за такива отстъпки следва да се договорят допълнително. В заключение е изразено мнение, че поради липсата на опит в нашата страна и достатъчно надеждни статистически данни е целесъобразно една година след въвеждането на тол системата да бъде направена оценка на въздействието и при необходимост да се предприемат съответните коригиращи мерки.</p>	<p>клас – 2932 км. От предложеното покритие на платената пътна мрежа са изключени 12171 км. третокласни пътища , които представляват 61% от общата дължина на РПМ.</p> <p>Представената съпоставка с други европейски страни е неприложима, тъй като представлява механично пренасяне на статистически данни, без да се отчитат специфичните особености на модела на финансиране на пътната инфраструктура, а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> -при значително по-големите данъчни тежести в други европейски страни в бюджета се акумулират по-големи нетни обеми с възможност за преразпределение и към пътищата като разходен център; -децентрализиран модел за финансиране на регионалната пътна мрежа (в т.ч. втори и трети клас пътища), който в България се прилага само за общинската пътна мрежа. По тази причина в други европейски държави пътищата втори клас са изключени (като източник на финансиране) от централизирани системи за пътно таксуване; -в някои европейски държави е с не по-малко от 12% по-висок акциз на масовото гориво за тежките ППС, което осигурява допълнителни ресурси за преразпределение към пътната инфраструктура. <p>По отношение на предложението по т.1.2 „Превозите на пътници по общинските, областните и републиканските транспортни схеми да не бъдат включвани в обхвата на тол системата, като автобусите, които ги обслужват, продължат да заплащат винетна такса.“ – подобно решение ще противоречи на чл.7, параграф 2 на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури. Съгласно посочената разпоредба, <i>„държавите-членки не налагат едновременно ТОЛ такси и</i></p> <p>НЕ СЕ ПРИЕМА</p>
--	---	---

Постъпило е следното становище:

1. Но отношение на така предложеният обхват на тол-системата, от КфАП считат, че необосновано, най-голям процент от пътната мрежа, попадаща в обхвата за таксуване е определен за пътищата от втори клас. С оглед на това, че България ще бъде една от малкото страни, според тях единствената, в която за пътища от втори клас ще се събират такси, се предлага, да бъде ревизиран обхвата на тол-системата, като в него се включат само тези второкласни пътища, които са част от транс- европейски коридори, в случай, че не се приеме такси да се събират само за автомагистралите и първокласните пътища.

такси за ползване на която и да е категория превозни средства за използването само на един участък от пътя“. Отделно от това, подобен подход би довел до дискриминация на ползвателите, като се създава неравнопоставеност, която се определя от начина на възлагане на извършването на транспортната услуга. Не на последно място, подобно третиране би било практически невъзможно, тъй като транспортните средства не са ограничени за движение когато не извършват услуги въз основа на обществена поръчка, което би означавало, че когато извършват посочените услуги ще дължат заплащане на винетна такса, а в останалите случаи ще дължат тол такса.

При представените мотиви предложението не се приема.

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 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

	<p>2. Изразено е становище, че така предложените тол-такси по отношение на пътните превозни средства, предназначени за превоз на пътници с повече от 8 места за сядане, без мястото на водача, съответно до и над 12т., са неприемливи за бранша. Общественият превоз на пътници е дейност със силно изразен социален характер, в частност превоза на пътници по редовни автобусни линии от общинските, областните и републиканската транспортни схеми. Тези превози се възлагат от съответните Общини-възложители, чрез процедури по реда на Закона за обществените поръчки, като в тези</p>	<p>таксите за преминаване и ползване на РПМ е балансирана , тъй като тя е изчислена при седна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.</p> <p>Твърдението за многократното увеличаване на разходите за пътни такси при въвеждане на таксуване на база изминато разстояние при предложените тарифи е основано на гранични стойности и не отчита следните особености на въвежданият метод за таксуване :</p> <ul style="list-style-type: none">-реално отчетените данни пред НСИ за средното дневно превозно разстояние - 64,6 км;-при 6050 км платена пътна мрежа и изключване на участъците в обхвата на урбанизираните територии (които не подлежат на таксуване) се формиран не по малко от 25% редуция на общото изминато разстояние по отношение на общото изминато разстояние по платени пътни сегменти, като за регионални транспортни схеми тази редуция се очаква да достигне до повече от 50%. <p>По тази причина и след направен задълбочен анализ , включително и не само от експерти на Световна банка се очаква общо средно увеличение на разходите за транспорт след въвеждане на таксуване на база на изминато разстояние и при предлаганите такси в чл.27 в границите на 7 до 10%, което преизчислено като въздействие в крайните цени на стоките води до повишение от части от % до 1% от крайната цена.</p> <p>По отношение на отражението на въвеждането на новият модел за пътно таксуване при предоставянето на услуги за превоз на пътници анализите показват прогнозно увеличение на автобусните билети в интервала от 2% до 5% или нетно увлечение на цената на единично пътуване по най-дължите маршрути с до 1 лев.</p>
--	---	--

поръчки основен критерий е цената на услугата. Тази цена е фиксирана за срока на сключения между страните договор и не подлежи на преговаряне. Според КфАП с въвеждането на тол-системата, превозвачите са изправени пред невъзможността да изпълняват възложените им договори, тъй като, при така заложените параметри и обявените цени, се оказва, че цената за преминаване по пътната мрежа, която попада в обхвата на системата, е в пъти по висока от цената, която превозвачите са заплащали до настоящият момент посредством винетната такса и която са заложили при участието си в обществената поръчка. Не без значение е и фактът, че превозите до слабо населените планински и гранични райони подлежат на субсидиране. При определяне на субсидията, тол-таксата ще бъде част от разходите, подлежащи на субсидиране, които държавата ще трябва да заплаща на превозвача, респективно сама на себе си. От КфАП напомнят, че след проведените разговори, както с представители на съответните ведомства, така и с Министър-председателя на РБългария, г-н Бойко Борисов, е била изразена публично от МРРБ и АПИ позиция за въвеждането на нулева ставка за автобусите, извършващи обществен превоз на пътници по редовни автобусни линии, която позиция КфАП отстояват и с настоящото становище.

По отношение на автобусите, извършващи специализиран и случаен превоз на пътници, които са с не по-малък социален елемент, и с оглед размера на предложените тол-такси, КфАП смятат, че завишаването на цените на услугата ще се отразят негативно като на туризма, така и на икономиката като цяло. Специализираният превоз на пътници обхваща превозът на ученици и на работници, а случайният превоз обхваща основно ученическите организирани пътувания /екскурзии и зелени училища/ и туристическите пътувания /трансфери, почивки и екскурзии/. Според КфАП е ясно, че при този вид превози цените на услугата могат да бъдат преговаряни. Поставен е въпросът как това увеличение ще се отрази на бранша, на потребителите на услугата и на държавата, чийто приоритет следва да е образованието и развитието на туризма. В тази връзка се предлага редуциране на така предложените цени, с минимална цена от 0.01лв до максимум 0.08лв., в зависимост от пътната мрежа и тонажа на МПС, с оглед на това, че към настоящият момент цената, платима чрез винетната такса е от порядъка на 0.005лв- 0.01лв. за км. пробег.

Представените в становището данни за влиянието на въвеждането на таксуване на база на изминато разстояние при предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа са в резултат на гранични примери и стойности и не отразяват средно статистическите данни и прогнози за действителното влияние на нововъзникналите елементи от пътни такси в общите разходи за предоставяне на транспортни услуги.

При представените мотиви предложението не се приема.

По отношение на Критерия за екологичност в чл.1 ал.10(a) от Директива 1999/62/ЕС е дадена възможност на всяка страна-членка да въведе % редукция на тарифната ставка в зависимост от емисионния клас. С Директива 1999/62/ЕС тази редукция е основана е на тарифната ставка за всяка категория ППС, които най-много замърсяват околната среда, като отношение на най-високо екологичните ППС е допустима редукция с до 50%. Този принцип е спазен при формирането на предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.

В зависимост от националните си приоритет всяка държава-членка има право да определи този % на преференция в тарифата за високо екологични ППС. Оценявайки високия обществен интерес и приоритет за въвеждане на повсеместни мерки за подобряване на качеството на въздуха и жизнената среда през Тарифата за заложили политика и за стимулиране на инвестициите в ППС, които да са произведени в съответствие с най-високите екологични стандарти.

<p>СДРУЖЕНИЕ ЗА МОДЕРНА ТЪРГОВИЯ</p>	<p>3. По отношение на МПС, с повече от 8 места, без мястото на водача, но до 3.5т. предлагаме, същите да заплащат винетна такса. Мотивът ни е, че МПС, предназначени за превоз на товари, до 3.5т. са изключени от обхвата на тол- системата. Предвид това, че един от основните критерии за определяне на таксата за преминаване и ползване на пътната мрежа е тежестта на МПС, няма логична причина, поради която пътническите бусове да са в обхвата на тол-системата, а товарните не. Дали в съответното МПС ще се превозват пътници или стоки, това не повлиява на неговата товарносимост. Моля да вземете в предвид, че много МПС, с товарносимост над 3.5т. са регистрирани под 8 места, без мястото на водача и по този начин избягват заплащането на тол-такса. Именно тези МПС са в основата на нерегламентираният превоз на пътници.</p> <p>При така формираните ценови условия, ако не се вземат в предвид направените от нас предложения, автобусният бранш ще бъде поставен в още по-неравностойно положение спрямо нерегламентираният превоз на пътници, което ще доведе до нови фалити за транспортни предприятия и до оставяне на още населени места без обществен транспорт.</p>	<p>НЕ СЕ ПРИЕМА</p>	<p>По отношение на предложението за въвеждане на отстъпки за преминат месечен пробег по платените участъци от републиканската пътна мрежа е важно да се отбележи, че 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 за преминат месечен пробег 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.</p> <p>Въвеждането на по-ниски ставки на база на по-голямо изминато разстояние в България би поставило в по-неблагоприятно положение международния трафик, който не би могъл, или значително по-трудно би могъл да измине подобни разстояния в страната, за да ползва преференциални цени. Предложението би засегнало също и местните превозвачи, които предоставят услуги в по-малък обем, или в подобен обем, но ползват в по-малка степен платената пътна мрежа, поради това че услугите се предоставят главно в рамките на населени места, или при ползване на пътна мрежа, която не попада в обхвата на тол системата. По този начин се създават предпоставки за нарушаване на конкуренцията в страната.</p> <p>При представените мотиви предложението</p>
---	--	--------------------------------	--

	<p>Постъпило е следното становище:</p> <p>1. Относно обхвата на платените участъци за ползване на републиканската пътна мрежа на база изминато разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3.5 т:</p> <p>Според СМТ платената пътна мрежа на територията на страната би следвало да обхваща само магистралите и първи клас пътища. Пътища от втори клас, които са част от основните транзитни коридори през страната също така могат да бъдат включени в обхвата на тол системата, но само в частта включена в трансевропейската пътна мрежа.</p> <p>Посочено е, че в публикуваната на интернет страница на Агенция „Пътна инфраструктура“ карта 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. Тези числа показват, че всъщност най-голям дял от платената инфраструктура заемат пътищата от втори клас, които би следвало да изискват и най-ниски разходи за изграждане и поддръжка.</p> <p>На база направени анализи следва е отбелязано, че второкласната пътна мрежа, извън частта от трансевропейските коридори, обслужва основно местната икономика и не се използва от транзитния тежкотоварен трафик. От СМТ са отчетели следните фактори:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички събрани такси от пътища втори клас ще бъдат директно платени от българските производители; - Във всяка една верига на доставки, включително и производства изнасящи по-голямата част от продукцията си, има натрупване на такси по веригата на доставки (горива, суровини, опаковки, транспорти с товар в едната посока, отпадъци и др.). 	<p>не се приема.</p> <p>Към 31.12.2018 в обхвата на Републиканската пътна мрежа се включват общо 19 876 км. пътища, от които 757 автомагистрали (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 дялът 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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> -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 поддръжане, 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
--	--	---

- Натрупването на тол такси по веригата ще доведе само по себе си по-голямо оскъпяване на крайния продукт от предвиденото от Световната банка. Двата основни ефекта ще бъдат по-ниска конкурентноспособност при износа и по-високи потребителски цени за вътрешния пазар;

- Натрупването на тол такси по веригата производство-доставки ще генерира и допълнителен ДДС, който ще бъде платен от крайният потребител. Като това ще се отрази като сериозно увеличение при основните хранителни продукти, хлебни, млечни и месни поради спецификата на производство (зърно-брашно-хлебопроизводство - логистичен център - доставки краен клиент / сурово мляко - преработвател - логистичен център - доставки краен клиент / зърно - фуражен завод - ферма - преработвател - логистичен център - доставки краен клиент).

-Доставките на горива също ще бъдат оскъпени, което ще доведе и до увеличение на цените на горивата, което от своя страна също ще се отрази в цените на стоките и директно ще има ефект върху индивидуалните потребители;

С оглед изложените фактори и направения анализ за очакваните повишения на основните хранителни продукти, СМТ изразяват становище, че при стартирането на ТОЛ системата не следва да бъдат обхванати пътища втори клас, с изключение само за частта, която е включена в трансевропейската пътна мрежа.

2, Относно Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа - чл. 27

Въвеждането на ТОЛ таксите за тежкотоварните автомобили безспорно е необходимо с оглед поддържане на пътната инфраструктура.

В доклада към Министерски съвет във връзка с предложения проект за Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа е записано, че „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 на размера на въведената с чл. 10, ал. 1, т. 2 такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства“. Т.е. имаме запазване на винетната система и едновременно с това въвеждане на ТОЛ система с обхват магистрали, пътища първи и втори клас. Тук

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 – 2932 км. От предложеното покритие на платената пътна мрежа са изключени 12171 км. третокласни пътища, които представляват 61% от общата дължина на РПМ.

Неприложимо е съпоставянето на България с други европейски страни, тъй като представлява механично пренасяне на статистически данни, без да се отчитат специфичните особености на модела на финансиране на пътната инфраструктура, а именно:

-при значително по-големите данъчни тежести в други европейски страни в бюджета се акумулират по-големи нетни обеми с възможност за преразпределение и към пътищата като разходен център;

-децентрализиран модел за финансиране на регионалната пътна мрежа (в т.ч. втори и трети клас пътища), който в България се прилага само за общинската пътна мрежа. По тази причина в други европейски държави пътищата втори клас са изключени (като източник на финансиране) от централизирани системи за пътно таксуване;

-в някои европейски държави е с не по-малко от 12% по-висок акциз на масовото гориво за тежките ППС, което осигурява допълнителни ресурси за преразпределение към пътната инфраструктура.

При представените мотиви предложението не се приема.

възниква въпросът за дублиране на заплащането за пътна инфраструктура.

За да се отчете по-точно ефекта от въвеждането на тол таксите върху икономиката на страната, следва планираните приходи от транзитен трафик да се извадят от общо планираните годишни приходи от ТОЛ системата. Всички останали приходи ще бъдат платени от българския бизнес и потребителите.

Основната част от събраните тол такси ще е директно свързана с производството / потреблението на стоки за ежедневна употреба - суровини за производство на основни хранителни продукти, основни храни, горива и стоки за ежедневна употреба. В тези браншове има ежедневна логистика осигуряваща ежедневното потребление в страната.

Т.е. повишаването на транспортните разходи с натрупване по веригата на доставки ще се отрази в много по-голяма степен на храните и стоките за ежедневно потребление. До момента 40-тонен камион при 100.000 - 120.000 км. годишен пробег заплаща винетна такса от 1600 лв., като след въвеждането на ТОЛ системата при предложени обхват и тарифи към тази сума ще се добавят допълнителни разходи в размер на около 20 000 лв. (при 95% тол километри и 0,19 лв./км.). Т.е. в основната ежедневна вътрешна логистика разходите за използване на пътната инфраструктура ще скочат над 1200%.

Въвеждането на ТОЛ таксите във вида, в който са предложени от МРРБ към настоящия момент, би имало следния ефект върху спедиторския и транспортен бранш:

Себестойността на транспортните услуги с най-често използваните 40-тонни товарни автомобили ще поскъпне с около 20%, отчитайки и очакваното повишение на цените на горивата.

Много важен аспект, не на последно място, е финалното определяне на обхвата и таксите да бъде минимум 3-6 месеца преди старта на отчитане. Това е необходимо на всеки един бизнес, за да има време да се остойности и калкулира оскъпяването във всеки един етап от веригата на доставки. В най-голяма степен се отнася за основните храни за ежедневна употреба.

Един по-кратък срок ще има допълнителен негативен ефект върху цялата икономика на страната. В становището е прогнозирано калкулиране с „презастраховане“ на всеки етап от веригата на доставки, което ще доведе след себе си до по-високо покачване на крайните цени за потребителите, отчитайки и по-високия ДДС. Увеличението при основните храни и горивата ще се отрази в най-голяма степен на хората с ниски и средни доходи и би породило

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 възможности 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 седна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.

Твърдението за многократното увеличаване на разходите за пътни такси при въвеждане на таксуване на база изминато разстояние при предложените тарифи е основано на гранични стойности и не отчита следните особености на въвежданият метод за таксуване :

- реално отчетените данни пред НСИ за средното дневно превозно разстояние - 64,6 км;
- при 6050 км платена пътна мрежа и изключване на участъците в обхвата на урбанизираните територии (които не подлежат на таксуване) се формиран не по малко от 25% редукция на общото изминато

социално напрежение.
С оглед изложеното по-горе, е подкрепено предложението на БСК/КРИБ за размера на таксите за платената пътна инфраструктура - ТОЛ такса, както следва:

Размерът на предложените такси е представен в Приложение № 7, неразделна част от Справката.

Кратките срокове между вземане на финално решение относно обхвата и размера на ТОЛ таксите и последващото въвеждане в експлоатация на системата, ще доведат някои участници във веригата на доставките до загуби, като са възможни и фалити на малки транспортни фирми.

3. Предложение за въвеждане на преференциални цени на ТОЛ таксите за определени превозни средства.

Отправено е предложение система за въвеждане на преференциални цени по критерий за преминал месечен пробег на превозно средство по платените участъци от републиканската пътна мрежа, както следва:

- за пътни превозни средства, които преминават над 5000 км в рамките на един календарен месец - намаление от цената на ТОЛ таксата за съответното превозно средство в размер на 10%;
- за пътни превозни средства, които преминават над 7 500 км в рамките на един

разстояние по отношение на общото изминато разстояние по платени пътни сегменти, като за регионални транспортни схеми тази редукция се очаква да достигне до повече от 50%.

По тази причина и след направен задълбочен анализ, включително и не само от експерти на Световна банка се очаква общо средно увеличение на разходите за транспорт след въвеждане на таксуване на база на изминато разстояние и при предлаганите такси в чл.27 в границите на 7 до 10%, което преизчислено като въздействие в крайните цени на стоките води до повишение от части от % до 1% от крайната цена.

По отношение на отражението на въвеждането на новият модел за пътно таксуване при предоставянето на услуги за превоз на пътници анализите показват прогнозно увеличение на автобусните билети в интервала от 2% до 5% или нетно увлечение на цената на единично пътуване по най-дължите маршрути с до 1 лев.

Представените в становището данни за влиянието на въвеждането на таксуване на база на изминато разстояние при предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа са в резултат на гранични примери и стойности и не отразяват средно статистическите данни и прогнози за действителното влияние на нововъзникналите елементи от пътни такси в общите разходи за предоставяне на транспортни услуги.

При представените мотиви предложението не се приема.

Съгласно § 6, т. 12 от Допълнителните разпоредби към Закона за движението по пътищата: „Автомобил“ е недвуколесно безрелсово моторно превозно средство, което

<p>БЪЛГАРСКА АСОЦИАЦИЯ НА ТЪРГОВЦИ НА ЗЪРНО И ФУРАЖИ</p>	<p>календарен месец - намаление от цената на ТОЛ таксата за съответното превозно средство в размер на 20%;</p> <ul style="list-style-type: none"> • за пътни превозни средства, които преминават над 10 000 км в рамките на един календарен месец - намаление от цената на ТОЛ таксата за съответното превозно средство в размер на 30%. <p>Също така се предлага намаление в размер на 50% от тарифите за ЕВРО VI, ЕЕV за щадящите природата пътни превозни средства, използващи за задвижване метан, водород или електрическа енергия. В заключителната си част становището подкрепя въвеждането на ТОЛ системата в България, но при целесъобразни цени и обхват на системата, които са в интерес на българския бизнес, потреблението на стоки и услуги и обществото като цяло.</p>	<p>се използва за превозване на пътници и товари или за теглене на други пътни превозни средства. Към автомобилите се приравняват и тролейбусите. В зависимост от предназначението си автомобилите биват:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) леки - за превозване на пътници, в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 8; б) товарни - за превозване на товари и/или за теглене на ремарке; в) автобуси - за превозване на пътници с повече от 8 места за сядане без мястото на водача; г) специални - с постоянно монтирана апаратура, съоръжения или машини, които не позволяват използването им за други цели. <p>В § 1, т. 1 от допълнителните разпоредби на ТАРИФА за таксите, които се събират от Агенция "Пътна инфраструктура", са дадени разграничения на различните категории ппс-та. За категоризиране на едно ппс като автобус водещи са не тонажът, а местата за превозване на пътници. В действащата Тарифа за таксите автобусите попадат в категория 2 и заплащат по- висока такса от ппс в категория 3 – леки и товарни ппс –та до 3, 5 тона. В тази връзка отправеното предложение няма как да бъде прието, тъй като съгласно горесцитираните разпоредби МПС с повече от 8 места, без мястото на водача, въпреки че е до 3.5т., попада в категорията 2 на пътните превозни средства.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p> <p>Към 31.12.2018 в обхвата на Републиканската пътна мрежа се включват общо 19 876 км. пътища, от които 757 автомагистрали (39 км.</p>
---	--	---

Постъпило е следното становище:

Направено е разяснение, че естеството на бизнеса на търговците на зърнени стоки е такова, че се използват основно автомобили над 12 т. за вътрешен транспорт, което означава, че 100% от използвания транспорт ще бъде засегнат от предстоящите промени.

Направено е изчисление, че в момента при цена на годишната винетка от 1 500 лв. при средно изминати около 70 000 км на година на камион цената на километър възлиза на около 0,021 лв.

Също така е изчислено, че след въвеждане на тол системата, за същото разстояние, ще се заплаща над 16 000 лв или 0,23 лв на километър, което прави десеткратно увеличение на таксите и в този аспект БАТЗФ предлага да се преразгледат.

Описано е, че и двете калкулации са направени на база осреднени такси за всички Еврокатегории товарни автомобили на 12 т.

Даден е пример, че при покупка на стока от северозападна България за пристанище Варна за около 500 км цената на тон за транспорт за закупена стока ще се увеличи с над 10 лв на тон стока.

Съображенията на Асоциацията са, че тази промяна ще се отрази негативно на конкурентноспособността на производителите, намиращи се на по-големи разстояния от морските пристанища.

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 поддръжане, 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

	<p>От БАТЗФ заявяват, че биха искали също така да получат повече информация относно методите (сензорите) за измерване на теглото на превозните средства и дали и как ще бъдат контролирани претоварените товарни автомобили, както и колко електронният контрол на тол системата ще повлияе на практиката на отпадане на актовете за претоварени камиони в съдилищата.</p>	<p>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 – 2932 км. От предложеното покритие на платената пътна мрежа са изключени 12171 км. третокласни пътища , които представляват 61% от общата дължина на РПМ.</p> <p>Относно изразеното становище за дублиране на заплащането за пътна инфраструктура, даваме следното разяснение: Съгласно § 19а от Преходните и заключителни разпоредби от Закона за пътищата:“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, 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.“, а съгласно § 20: „До прилагането на таксуването с таксата по чл. 10, ал. 1, т. 2 пътните превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона заплащат таксата по чл. 10, ал. 1, т. 1 - винетна такса за месечна, седмична или дневна електронна винетка.“ В тази връзка няма момент, в който да се дублират заплащането на винетна такса и заплащането на тол такса за един и същ вид ппс. Предложената в чл.27 Тарифа за таксите за преминаване и ползване на републиканска</p>
--	--	--

**КАМАРА НА
АВТОМОБИЛНИТЕ
ПРЕВОЗВАЧИ**

Постъпило е следното становище:

1. Според КАП След внимателен прочит прави впечатление, че в обсъждания проект на тарифата, по -специално текстовете на:
чл. 24. „За ползване на пътната инфраструктура от пътни превозни средства с българска регистрация се заплащат винетни такси, даващи правона едно пътно превозно средство да използва за определен срок републиканските пътища, както следва.“ и
чл. 27. „За ползване на платената пътна инфраструктура от пътни превозни средства се заплаща такса за изминато разстояние - тол такси, както следва:....“, не става ясно, че единият вид плащане изключва другия, като не е ясна и разликата между двата термина. В изразеното становище тези двусмислени и неясни формулировки стават отправната погрешна база за спорни моменти в предложения

**НЕ СЕ
ПРИЕМА**

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 регламентираниите 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 седна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.

Твърдението за многократното увеличаване на разходите за пътни такси при въвеждане на таксуване на база изминато разстояние при предложените тарифи е основано на гранични стойности и не отчита следните особености на въвежданият метод за таксуване :

-реално отчетените данни пред НСИ за средното дневно превозно разстояние - 64,6 км;

-при 6050 км платена пътна мрежа и изключване на участъците в обхвата на урбанизираните територии (които не подлежат на таксуване) се формиран не по малко от 25% редукция на общото изминато разстояние по отношение на общото изминато разстояние по платени пътни сегменти, като за регионални транспортни схеми тази

проект. В тази връзка, КАП предлагат в допълнителните разпоредби на проекта на тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, да бъде дадена точна дефиниция на тези два термина, с оглед тяхното ясно разграничение и правилното тълкуване и прилагане на разпоредбите.

2. В проекта тол таксите за автобусите са диференцирани според общата технически допустима максимална маса до и над 12 т, екологичния им клас, както и според категорията на платената пътна мрежа - автомагистрала, първи и частично втори клас пътища. От КАП настояват проекта на тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа да претърпи редакция съобразно предложението им, а именно:
Пътните превозни средства, предназначени за превоз на пътници с повече от 8 (осем) места за сядане, без мястото на водача до и над 12 т., ЕВРО VI, ЕЕУ, ЕВРО V, ЕВРО III и IV, ЕВРО 0, I, II, когато извършват обществен превоз на пътници по утвърдени маршрутни разписания от общинските, областни и републиканска транспортни схеми въз основа на сключени договори с възложители общини и

редукция се очаква да достигне до повече от 50%.

По тази причина и след направен задълбочен анализ , включително и не само от експерти на Световна банка се очаква общо средно увеличение на разходите за транспорт след въвеждане на таксуване на база на изминато разстояние и при предлаганите такси в чл.27 в границите на 7 до 10%, което преизчислено като въздействие в крайните цени на стоките води до повишение от части от % до 1% от крайната цена.

По отношение на отражението на въвеждането на новият модел за пътно таксуване при предоставянето на услуги за превоз на пътници анализите показват прогнозно увеличение на автобусните билети в интервала от 2% до 5% или нетно увлечение на цената на единично пътуване по най-дължите маршрути с до 1 лев.

Представените в становището данни за влиянието на въвеждането на таксуване на база на изминато разстояние при предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа са в резултат на гранични примери и стойности и не отразяват средно статистическите данни и прогнози за действителното влияние на нововъзникналите елементи от пътни такси в общите разходи за предоставяне на транспортни услуги.

При представените мотиви предложението не се приема.

По отношение на предложението за въвеждане на отстъпки за преминал месечен пробег по платените участъци от републиканската пътна мрежа е важно да се отбележи, че такова предложение е в

**ГРАЖДАНСКА
ИНИЦИАТИВА ЗА
ОБЩЕСТВЕН И
РЕЛСОВ ТРАНСПОРТ**

когато извършват превози въз основа на договори с държавата, да останат извън обхвата на тол системата и за тях да не се заплаща такса за изминато разстояние-тол такса за ползване на платената пътна инфраструктура (нулева ставка). Въвеждането на тол системата ще оскъпи разходите за превозите и ще се отрази драстично на дейността на автобусните фирми, които неизбежно ще понесат финансовата тежест. Държавата и общините възлагат превозите по реда на Закон за обществените поръчки (ЗОП), което на практика лишава превозвачите от възможността да регулират цените на предлаганите превозни услуги. Не следва да се пренебрегва и обстоятелството, че тези превози имат и социален аспект. Отлагането на старта на тол системата няма да реши проблема, поради което настояваме автобусите, извършващи превози по редовни линии да останат извън приложното поле на тарифата. В противен случай, когато системата действително се приложи, негативните ефекти и последици незабавно ще се проявят, проблемите бързо ще се задълбочат и ще провокират масови вълнения и протести на заинтересованите субекти.

Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа следва да се прилага за пътните превозни средства, предназначени за превоз на пътници с повече от 8 (осем) места за сядане, без мястото на водача до и над 12 т., ЕВРО VI, ЕЕУ, ЕВРО V, ЕВРО III и IV, ЕВРО 0, I, II **в случаите, когато извършват специализирани, случайни превози и превози за собствена сметка.**

Постъпило е следното становище:

От ГИОРТ е пресметнато колко би струвал преносът на вагон с въглища от мини „Бобов дол“ до ТЕЦ Бобов дол според предложената тарифа за тол системата. Същата справка бе направена и за пътническият автобусен и железопътен транспорт по същата дестинация. Оказва се, че таксата за жп вагон в общия случай след приемане на тол системата, ще продължи да е значително по-висока, като за целта на абсолютно обективния резултат, не е взета предвид консумираната и таксувана ел. енергия.

Направено е сравнение на Размера на жп и тол системата в Приложение № 8.1, неразделна част от Справката

От ГИОРТ не предлагат повишаване на тол таксата, а

**НЕ СЕ
ПРИЕМА**

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 за преминал месечен пробег 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.

Въвеждането на по-ниски ставки на база на по-голямо изминато разстояние в България би поставило в по-неблагоприятно положение международния трафик, който не би могъл, или значително по-трудно би могъл да измине подобни разстояния в страната, за да ползва преференциални цени. Предложението би засегнало също и местните превозвачи, които предоставят услуги в по-малък обем, или в подобен обем, но ползват в по-малка степен платената пътна мрежа, поради това че услугите се предоставят главно в рамките на населени места, или при ползване на пътна мрежа, която не попада в обхвата на тол системата. По този начин се създават предпоставки за нарушаване на конкуренцията в страната.

По отношение на Критерия за екологичност в чл.1 ал.10(а) от Директива 1999/62/ЕС е дадена възможност на всяка страна-членка да въведе % редукция на тарифната ставка в зависимост от емисионния клас. С Директива 1999/62/ЕС тази редукция е основана е на тарифната ставка за всяка категория ППС, които най-много замърсяват околната среда,

**БЪЛГАРСКА
ТЪРГОВСКО –
ПРОМИШЛЕНА
ПАЛАТА**

предлагаме изравняване, в зависимост от желанието на национално ниво за реализиране на определена транспортна политика. За тях е притеснително, че липсва цялостна визия за различните видове транспорт и транспортни инфраструктури, които са разпръснати в 2 отделни министерства.

Според представеното становище тази такса е изключително несправедливо, тъй като железницата носи по-малко външни разходи за обществото (замърсяване, катастрофи и др.)¹.

Направено е и друго сравнение на Размера на жп и тол системата в Приложение № 8, Таблица № 8.1, неразделна част от Справката

От ГИОРТ посочват, че железопътните оператори заплащат инфраструктурна такса на база изминат пробег още от 2002 г. и вече 17 години са били в силно неравнопоставено положение спрямо автомобилния транспорт.

Отправено е и искане *Агенция пътна инфраструктура да бъде преобразувана в Държавно предприятие Пътна инфраструктура, така че да има пълна равнопоставеност с железопътния транспорт, чиято инфраструктура се управлява от управител - „Държавно предприятие Национална компания железопътна инфраструктура“.*

В заключение ГИОРТ подчертават, че очакват реални действия за една по-балансирана, по-екологосъобразна и по-енергийноэффективна транспортна политика

Постъпило е следното становище:

1. Относно обхвата на платените участъци за ползване на републиканската пътна мрежа на база изминато разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3.5 т:

Посочено е, че в публикуваната на интернет страница на Агенция „Пътна инфраструктура“ карта обхватът на платената инфраструктура възлиза на 6050 км. от които: 796 км.

**НЕ СЕ
ПРИЕМА**

като отношение на най-високо екологичните ППС е допустима редукция с до 50%. Този принцип е спазен при формирането на предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.

В зависимост от националните си приоритет всяка държава-членка има право да определи този % на преференция в тарифата за високо екологични ППС. Оценявайки високия обществен интерес и приоритет за въвеждане на повсеместни мерки за подобряване на качеството на въздуха и жизнената среда през Тарифата за заложили политика и за стимулиране на инвестициите в ППС, които да са произведени в съответствие с най-високите екологични стандарти.

При представените мотиви предложението не се приема.

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.

автомагистрала, 2 322 км. пътища от първи клас и 2 932 пътища от втори клас. Според БТПП тези цифри показват, че всъщност най-голям дял от платената инфраструктура биха заемали пътищата от втори клас, които би следвало да изискват и най-ниски разходи за изграждане и поддръжка.

Отчитайки направения анализ и аргументите на АПИ, както и съществуващите практики в други страни в Европа, според БТПП в обхвата на тол системата следва да бъдат включени всички автомагистрала, първокласни пътища, както и втори клас пътища само за частта, която е включена в трансевропейската пътна мрежа и съответно за последната да бъде публикувана информация за обхвата ѝ в км.

2. Относно Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа - чл. 27 от проекта на постановление:

Според БТПП въвеждането на тол таксите за тежкотоварните автомобили безспорно ще доведе до повишаване на разходите,

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 седна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.

Твърдението за многократното увеличаване на разходите за пътни такси при въвеждане на таксуване на база изминато разстояние при предложените тарифи е основано на гранични стойности и не отчита следните особености на въвежданият метод за таксуване:

-реално отчетените данни пред НСИ за средното дневно превозно разстояние - 64,6 км;

-при 6050 км платена пътна мрежа и изключване на участъците в обхвата на урбанизираните територии (които не подлежат на таксуване) се формиран не по малко от 25% редукия на общото изминато разстояние по отношение на общото изминато разстояние по платени пътни сегменти, като за регионални транспортни схеми тази редукия се очаква да достигне до повече от 50%.

По тази причина и след направен задълбочен анализ, включително и не само от експерти на Световна банка се очаква общо средно увеличение на разходите за транспорт след въвеждане на таксуване на база на изминато разстояние и при предлаганите такси в чл.27 в границите на 7 до 10%, което преизчислено като въздействие в крайните цени на стоките води до повишение от части от % до 1% от крайната цена.

По отношение на отражението на въвеждането на новият модел за пътно таксуване при предоставянето на услуги за превоз на пътници анализите показват прогнозно увеличение на автобусните билети

свързани с транспорт, обслужващ икономиката, в резултат на което ще поскъпнат и всички потребителски стоки. Като доказателства и сериозни аргументи са посочени изчисленията на различни браншове - производители и търговци - за промяна на цените вкл. и на основните хранителни стоки при въвеждане на тол системата в обхвата и при цените, които са предвидени сега.

Според БТПП въвеждането на тол таксите във вида, в който са предложени от МРРБ към настоящия момент, би имало следния ефект върху спедиторския и транспортен бранш:

Разходът за пътни такси би се увеличил поне 15 пъти като себестойността на транспортните услуги с най-често използваните 40-тонни товарни автомобили ще поскъпне поне с 20%. Според БТПП това увеличение следва да се заплаща от крайния потребител на превозваните стоки. В противен случай, тежестта за превозвачите и спедиторите според становището би била твърде висока и това би довело до значителни финансови затруднения и дори вълна от фалити на малки и средни фирми в транспортния и спедиторския бранш. Последното естествено би довело до монополизиране на спедиторския и транспортния пазар. Според БТПП, за да запазят финансова стабилност, спедиторските и транспортни компании ще бъдат принудени да увеличат цената на услугите си.

Във всички случаи крайният резултат би бил в ущърб, както за конкуренцията на спедиторския и транспортния пазар, така и за всички участници в икономиката, което ще рефлектира и върху нивото на инфлацията в страната.

Като допълнителен негативен ефект върху цялата икономика на страната се прогнозира и рязко понижаване на конкурентоспособността на българските стоки, вкл. и тези за износ, предвид повишението на себестойността им след включване на увеличени транспортните разходи.

Взимайки предвид аргументи, изложени по-горе, БТПП предлагат за платената пътна инфраструктура да се заплаща такса за изминато разстояние -тол такса, както следва:

Размерът на предложените такси е представен в Приложение № 9, неразделна част от Справката.

Като забележка е посочено, че Тарифите на таксите за пътните превозни средства за превоз на пътници, са извън посочената таблица

Тъй като все още не е ясен нито обхвата, нито цените за ползване на

в интервала от 2% до 5% или нетно увлечение на цената на единично пътуване по най-дължите маршрути с до 1 лев.

Представените в становището данни за влиянието на въвеждането на таксуване на база на изминато разстояние при предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа са в резултат на гранични примери и стойности и не отразяват средно статистическите данни и прогнози за действителното влияние на нововъзникналите елементи от пътни такси в общите разходи за предоставяне на транспортни услуги.

При представените мотиви предложението не се приема.

В чл. 8 от проекта на тарифа е определен размера на таксата при извършване на измерване на осовите натоварвания и общото тегло на товарни автомобили в случаите, в които е установено превишаване на допустимите норми, определени в чл. 6 и 7 от Наредба № 11 от 2001 г., както и в случаите, когато е по искане на собствениците или лицата, които извършват превоза. Съгласно Закона за измерванията - Държавната политика в областта на измерванията се определя от Министерския съвет по предложение на министъра на икономиката и се изпълнява от председателя на Българския институт по метрология и председателя на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор съобразно правомощията им по този закон. Председателят на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор:

1. определя периодичността на проверка на средствата за измерване в употреба, които подлежат на контрол, по предложение на председателя на Българския институт по метрология;
- 2.

пътната мрежа, сроковете за предоговаряне на условията с подизпълнители и крайни клиенти според БТПП ще са твърде кратки, за да се направят необходимите промени в годишните бюджети на производителите и търговците на стоки. В изразеното становище предоговаряне трае между 4-12 месеца. Изтъква се и аргумента, че поради кратките срокове между вземане на финално решение относно обхвата и размера на тол таксите и последващото въвеждане в експлоатация на системата, всички участници във веригата на доставките няма да са подготвени за предстоящото покачване на себестойността на транспортните разходи, което ще доведе до загуби по цялата верига на доставките.

3. Предложение за въвеждане на преференциални цени на тол таксите за определени превозни средства.

Предлага се система за въвеждане на преференциални цени на превозно средство по платените участъци от републиканската пътна мрежа, както следва:

- за пътни превозни средства, които преминават над 5000 км в рамките на един календарен месец - намаление от цената на тол таксата за съответното превозно средство в размер на 15 %;
- намаление в размер на 50 % от тарифите за ЕВРО VI, EEV за щадящите природата пътни превозни средства, използващи за задвижване метан, водород или електрическа енергия.

С оглед стартиране на тол системата и налаганите нови такси от БТПП считат, че е целесъобразно да има поетапност в обхвата на прилагане на тарифата

- първоначално да бъде въведена за магистралите и впоследствие разширена за останалите категории пътища - първи клас и частта от втори клас пътища, която е включена в трансевропейската пътна мрежа. Членовете на БТПП настояват след въвеждане на тол системата в период от една година да бъде извършена оценка на

оправомощава лица за извършване проверки на средства за измерване. Съгласно чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата: „Размерът на таксите по ал. 1, 2, 4 и 5 и по чл. 10б, ал. 5 се определя с тарифа на Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на финансите.“

В тази връзка посочените искания не са относими към приемането на тарифата, тъй като с нея се определят размерите на съответните такси по Закона за пътищата а контролът върху претоварените товарни автомобили, както и влиянието на електронният контрол на тол системата на практиката на отпадане на актовете за претоварени камиони в съдилищата, са извън този предмет.

Съгласно § 19а от Преходните и заключителни разпоредби от Закона за пътищата:“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, 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.“, а съгласно § 20: „До прилагането на таксуването с таксата по чл. 10, ал. 1, т. 2 пътните превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона заплащат таксата по чл. 10, ал. 1, т. 1 - винетна такса за месечна, седмична или дневна електронна винетка.“ В тази връзка законът дава яснота, че единият вид

	<p>въздействие и последващ мониторинг.</p> <p>С настоящото становище се подчертава, че БТПП подкрепя въвеждането на тол системата в България, но при целесъобразни цени и обхват на системата, които са в интерес на реалния и светъл бизнес, потреблението на стоки и услуги и обществото като цяло.</p>	<p>плащане изключва друга.</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:</p> <p>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.</p> <p>В тази връзка няма необходимост от даване на дефиниция на термините „винетна такса“ и „тол такса“ в допълнителните разпоредби на тарифата, тъй има изрична регламентация за събиране на съответните такси в друг нормативен акт.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p> <p>По отношение на предложението по т.2 - подобно решение ще противоречи на чл.7, параграф 2 на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури. Съгласно посочената разпоредба, „държавите-членки не налагат едновременно ТОЛ такси и такси за ползване на която и да е категория превозни средства за</p>
--	---	---

		<p><i>използването само на един участък от пътя</i>“. Отделно от това, подобен подход би довел до дискриминация на ползвателите, като се създава неравнопоставеност, която се определя от начина на възлагане на извършването на транспортната услуга. Не на последно място, подобно третиране би било практически невъзможно, тъй като транспортните средства не са ограничени за движение когато не извършват услуги въз основа на обществена поръчка, което би означавало, че когато извършват посочените услуги ще дължат заплащане на винетна такса, а в останалите случаи ще дължат тол такса. Същото се отнася и до предложението за освобождаване от тол такса на т.нар. в Становището „специализирани превози“.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p> <p>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</p>
--	--	---

		<p>разходи и регламентираниите 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 седна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.</p> <p>Също така съгласно чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата: „Размерът на таксите по ал. 1, 2, 4 и 5 и по чл. 10б, ал. 5 се определя с тарифа на Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на финансите.“ В тази връзка размерът на инфраструктурна такса на база изминат пробег не е предмет на обсъждане в представения проект на тарифата за таксите, събирани при преминаването и ползването на платената пътна мрежа.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p>
--	--	--

		<p>Към 31.12.2018 в обхватът на Републиканската пътна мрежа се включват общо 19 876 км. пътища, от които 757 автомагистрали (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 редукция, 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 редукция бяха отчетени спецификите на РПМ в България, а именно :</p> <ul style="list-style-type: none">-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 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.
--	--	--

		<p>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 – 2932 км. От предложеното покритие на платената пътна мрежа са изключени 12171 км. третокласни пътища , които представляват 61% от общата дължина на РПМ.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p> <p>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 регламентираниите 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 седна стойност – 52% от изчислената по СМ пределната стойност.</p>
--	--	--

		<p>Твърдението за очакван ефект от 15кратно увеличаване на разходите за пътни такси при въвеждане на таксуване на база изминато разстояние при предложените тарифи е основано на гранични стойности и не отчита следните особености на въвежданият метод за таксуване :</p> <ul style="list-style-type: none">-реално отчетените данни пред НСИ за средното дневно превозно разстояние - 64,6 км;-при 6050 км платена пътна мрежа и изключване на участъците в обхвата на урбанизираните територии (които не подлежат на таксуване) се формиран не по малко от 25% редукция на общото изминато разстояние по отношение на общото изминато разстояние по платени пътни сегменти, като за регионални транспортни схеми тази редукция се очаква да достигне до повече от 50%. <p>По тази причина и след направен задълбочен анализ , включително и не само от експерти на Световна банка се очаква общо средно увеличение на разходите за транспорт след въвеждане на таксуване на база на изминато разстояние и при предлаганите такси в чл.27 в границите на 7 до 10%, което преизчислено като въздействие в крайните цени на стоките води до повишение от части от % до 1% от крайната цена.</p> <p>По отношение на отражението на въвеждането на новият модел за пътно таксуване при предоставянето на услуги за превоз на пътници анализите показват прогнозно увеличение на автобусните билети в интервала от 2% до 5% или нетно увлечение на цената на единично пътуване по най-дължите маршрути с до 1 лев.</p> <p>Представените в становището данни за влиянието на въвеждането на таксуване на база на изминато разстояние при предложените такси в чл. 27 от Проекта на</p>
--	--	--

Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа са в резултат на гранични примери и стойности и не отразяват средно статистическите данни и прогнози за действителното влияние на нововъзникналите елементи от пътни такси в общите разходи за предоставяне на транспортни услуги.

При представените мотиви предложението не се приема.

По отношение на предложението за въвеждане на отстъпки за преминат месечен пробег по платените участъци от републиканската пътна мрежа е важно да се отбележи, че 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 за преминат месечен пробег 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.

Въвеждането на по-ниски ставки на база на по-голямо изминато разстояние в България би поставило в по-неблагоприятно положение международния трафик, който не би могъл, или значително по-трудно би могъл да измине подобни разстояния в страната, за да ползва преференциални цени. Предложението би засегнало също и местните превозвачи, които предоставят услуги в по-малък обем, или в

		<p>подобен обем, но ползват в по-малка степен платената пътна мрежа, поради това че услугите се предоставят главно в рамките на населени места, или при ползване на пътна мрежа, която не попада в обхвата на тол системата. По този начин се създават предпоставки за нарушаване на конкуренцията в страната.</p> <p>По отношение на Критерия за екологичност в чл.1 ал.10(a) от Директива 1999/62/ЕС е дадена възможност на всяка страна-членка да въведе % редукция на тарифната ставка в зависимост от емисионния клас. С Директива 1999/62/ЕС тази редукция е основана е на тарифната ставка за всяка категория ППС, които най-много замърсяват околната среда, като отношение на най-високо екологичните ППС е допустима редукция с до 50%. Този принцип е спазен при формирането на предложените такси в чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.</p> <p>В зависимост от националните си приоритет всяка държава-членка има право да определи този % на преференция в тарифата за високо екологични ППС. Оценявайки високия обществен интерес и приоритет за въвеждане на повсеместни мерки за подобряване на качеството на въздуха и жизнената среда през Тарифата за заложи политика и за стимулиране на инвестициите в ППС, които да са произведени в съответствие с най-високите екологични стандарти.</p> <p>При представените мотиви предложението не се приема.</p>
--	--	--

--	--	--	--

ГЛАВЕН СЕКРЕТАР:

ВЕСЕЛИНА ТЕРЗИЙСКА