

ДО

ХРИСТО АЛЕКСИЕВ
СЛУЖЕБЕН ЗАМЕСТНИК МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ ПО ИКОНОМИЧЕСКИТЕ
ПОЛИТИКИ И МИНИСТЪР
НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА

ИВАН ШИШКОВ
СЛУЖЕБЕН МИНИСТЪР НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И
БЛАГОУСТРОЙСТВОТО

ПОЗИЦИЯ

на

АСОЦИАЦИЯТА НА БЪЛГАРСКИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ЗА МЕЖДУНАРОДНИ
ПРЕВОЗИ И ПЪТИЩА (АЕБТРИ)

ЕВРОПЕЙСКИЯ ТРАНСПОРТЕН КЛЪСТЕР

КАМАРАТА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ В БЪЛГАРИЯ

КОНФЕДЕРАЦИЯТА НА АВТОБУСНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ

СЪЮЗА НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ

Относно: Подпомагане на българският транспортен сектор и българските граждани в условията на галопиращ ръст на цените на горивата и обща инфлация

УВАЖАЕМИ ГОСПОДА,

Обединеният транспортен бранш в България счита, че въведеното драстично увеличение на тол таксите от 1 юли 2022 г. е необосновано и ненавременно, увеличава финансовия натиск върху транспортните фирми, чиято дейност е сериозно застрашена от галопиращия ръст на цените на горивата, и е значителен фактор за общата инфлация в страната.

Нашите организации активно участват и следят развитието на предложенията за изменение на тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа. След многократни настоявания за диалог с редовното правителство, свързан с планираното увеличение на тарифата за таксите, по инициатива на транспортния сектор през месец май 2022 г. в Министерство на регионалното развитие и благоустройство (МРРБ) бе сформирана експертна група, която да направи анализ и да предложи компромисно увеличение на ТОЛ таксите. За съжаление, въпреки участието на неправителствения сектор, на външните експерти не бе предоставена информация, чрез която задълбочено да бъдат анализирани причините за планираните драстични увеличения на тарифата.

В резултат на проведените срещи от страна на експертния състав на МРРБ бе предложено цената на тол таксата за тежкотоварни автомобили да бъде увеличена

стъпаловидно, т.е. на два етапа, считано от 01 юли 2022 г. и от 01 януари 2023 г. Постигната бе договореност след първото увеличение да се направи анализ и да се предприемат мерки за облекчаване на вътрешните доставки и едва тогава да се вземе решение за необходимостта от нова промяна на тарифата. За съжаление в публикуваното Постановление № 142 от 24 юни 2022 г. за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление № 370 на Министерския съвет от 2019 г. се предвижда автоматично второ увеличаване на цена на тол такса лв/км, считано от 01.01.2023 г., без да е направен анализ на ефекта върху икономиката от първия етап на увеличаване на цените и какви мерки биха могли да бъдат предприети за облекчаване на вътрешните превози и доставки, съответно българските граждани и потребители.

В условията, в които реално се намира икономиката като цяло и автомобилният транспортен сектор в частност, категорично настояваме, като антикризисна и антиинфлационна мярка тол таксите и обхватът на платената пътна мрежа в България да бъдат преразгледани, като предлагаме следното:

1. Необходимо е да бъдат предвидени и въведени механизми за компенсиране на превозвачи, извършващи основно превози в страната с цел защита на крайните потребители и като мярка за намаляване на инфлация. Налице е европейска практика в тази посока, която може да бъде приложена успешно и у нас. Предлагаме въвеждане на отстъпки от тол таксите за изминато разстояние по платената пътна мрежа на месец от едно превозно средство, както следва: за пробег над 3000 км – 20 %, за пробег над 5000 км – 40 % и за пробег над 7000 км – 60 %.

2. Категорично сме против налагането на тол такси по всички второкласни пътища на територията на Република България. Считаме, че в обхвата на платената пътна мрежа трябва да бъдат включени само второкласни пътища, които се използват за транзитен международен трафик, с цел избягване на излишното натоварване на вътрешните доставки, което неминуемо води до повишаване на инфлационните процеси в страната. За това нашето предложение е да се направи анализ и изменения на Решение № 101/ 20.02.2020 г. за приемане на Списъка на републиканските пътища, за които се събира такса за изминато разстояние – тол такса, като в списъка бъдат включени само второкласните пътища, използвани предимно за международен транзитен трафик.

С цел гарантиране събираемостта на тол таксите и избягване на прекомерното натоварване на алтернативните пътища предлагаме да бъдат въведени забрани за преминаване на превозни средства, извършващи транзитни превози по останалата пътна мрежа. Забраните да се въвеждат с пътни знаци съгласно Закона за движение по пътищата и да важат за всички превозни средства, които транзитират територията на страната ни, независимо от държавата на тяхната регистрация.

3. Настояваме за корекция на нормативната база и предоставяне на възможност, при неработещи устройства и недеклариран тол-сегмент в 7-дневен срок след извършено нарушение превозвачите да могат да заплатят само и единственото дължимата сума за използване на пътната инфраструктура, без допълнителни такси и глоби. Горното следва да се приложи и по отношение на вече констатирани нарушения. В подкрепа на това искане обръщаме внимание, че Република България продължава да не прилага пряко разпоредбата чл. 2, т. 2 и 7 от Регламент (ЕС) № 2020/204¹, въпреки че т. 2 на чл. 2 гласи следното: „Доставчиците на ЕУЕПТ

¹ Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията от 28 ноември 2019 година относно подробните задължения на доставчиците на Европейската услуга за електронно пътно таксуване, минималното съдържание на заявлението за област на Европейската услуга за

контролират наличието на спътникови локализационни данни за навигация и позициониране в системи, базирани на Глобалната навигационна спътникова система. Те информират структурите, събиращи пътни такси, за евентуалните затруднения при установяването на данни от декларацията за пътните такси, свързани с приемането на спътникови сигнали.“

Съгласно т. 7 от същия член „доставчиците на ЕУЕПТ информират незабавно ползвателите на ЕУЕПТ за всеки случай на недеklarирана пътна такса във връзка с неговата сметка и предлагат възможност за отстраняване на нередността преди предприемането на принудителни мерки, когато такава е предвидена съгласно националното законодателство.

Предвид прякото приложение на регламентите в държавите членки на ЕС Република България е задължена да спазва нормативните изисквания, заложи в чл. 2 от Регламент (ЕС) № 2020/204, независимо от факта, че към настоящия момент в страната няма ЕУЕПТ. Следователно България трябва да въведе задължението за указване на превозвача да заплати недеklarирания/ните тол сегмент/и в разумно определен срок, а в случаите, когато определеният срок не е спазен по вина на превозвача, би могло да се пристъпи към процедура по налагане на административна санкция.



**АСОЦИАЦИЯ НА БЪЛГАРСКИТЕ
ПРЕДПРИЯТИЯ ЗА МЕЖДУНАРОДНИ
ПРЕВОЗИ И ПЪТИЩА (АЕБТРИ)**



ЕВРОПЕЙСКИ ТРАНСПОРТЕН КЛЪСТЕР



**КАМАРА НА АВТОМОБИЛНИТЕ
ПРЕВОЗВАЧИ В БЪЛГАРИЯ**



**КОНФЕДЕРАЦИЯ НА АВТОБУСНИТЕ
ПРЕВОЗВАЧИ**



**СЪЮЗ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ
ПРЕВОЗВАЧИ**