

**Г-ЖА ПЕТЯ АВРАМОВА  
МИНИСТЪР НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО**

**КОПИЕ:**

**Г-Н ГЕОРГИ ТЕРЗИЙСКИ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УС НА АГЕНЦИЯ  
„ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

### **СТАНОВИЩЕ**

**ОТ**

**КОНФЕДЕРАЦИЯТА НА РАБОТОДАТЕЛИТЕ И ИНДУСТРИАЛЦИТЕ В  
БЪЛГАРИЯ (КРИБ)**

**Относно:** Проект на постановление на Министерския съвет за приемане на тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа

**УВАЖАЕМА ГОСПОЖО АВРАМОВА,**

На основание чл. 26, ал. 2 и в срока по чл. 26, ал. 4 от Закона за нормативните актове представям становище от Конфедерацията на работодателите и индустриалците в България (КРИБ) във връзка с Проекта на постановление за приемане на тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, публикуван в портала за обществени консултации на Министерския съвет и на интернет страницата на Министерството на регионалното развитие и благоустройството. Конфедерацията на работодателите и индустриалците в България (КРИБ) изразява следното принципно 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:**

Преценката за обхвата на платената пътна инфраструктура е изготвена според съотношението на съответните класове пътища, съобразно техния дял в обхвата на републиканската пътна мрежа. 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. От направения анализ става ясно, че най-голям дял от предложените за таксуване пътни участъци заемат пътищата от втори клас. В тази връзка, считам 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.

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. Аргументът 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. 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 бих искал да обърна внимание на следния факт:

При направен анализ от наша страна на обхвата на платената пътна мрежа в останалите държави членки на ЕС достига до максимален праг 7 % от общата пътната мрежа на съответната държава. Съпоставка може да се направи със Германия, Полша, Чехия, Франция, Белгия. Където обхватът на платената пътна мрежа е следният:

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

Съгласно гореизложените съображения, 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.

**2. Относно чл. 27 от Проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, предлагам следния текст:**

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

Пътни превозни средства		Платена пътна инфраструктура		
		Цена на тол такса лв./км		
		АМ	I-ви клас	II-ри клас
Товарен автомобил над 3,5 т. – до 12 т.	ЕВРО VI, EEV	0,03	0,04	0,04
	ЕВРО V	0,03	0,04	0,04
	ЕВРО III и IV	0,04	0,05	0,05
	ЕВРО 0, I, II	0,06	0,08	0,08
Товарен автомобил над 12 т. с 2 – 3 оси	ЕВРО VI, EEV	0,055	0,05	0,05
	ЕВРО V	0,06	0,06	0,06
	ЕВРО III и IV	0,075	0,075	0,075
	ЕВРО 0, I, II	0,11	0,1	0,1
Товарен автомобил над 12 т. с 4 и повече оси	ЕВРО VI, EEV	0,09	0,085	0,08
	ЕВРО V	0,1	0,095	0,09
	ЕВРО III и IV	0,125	0,12	0,115
	ЕВРО 0, I, II	0,18	0,17	0,16
Пътни превозни средства, предназначени за превоз на пътници	ЕВРО VI, EEV	0,055	0,04	0,03
	ЕВРО V	0,06	0,05	0,04

с повече от 8 (осем) места за сядане, без мястото на водача до 12 т.	ЕВРО III и IV	0,075	0,06	0,05
	ЕВРО 0, I, II	0,11	0,08	0,06
Пътни превозни средства, предназначени за превоз на пътници с повече от 8 (осем) места за сядане, без мястото на водача над 12 т.	ЕВРО VI, EEV	0,065	0,05	0,04
	ЕВРО V	0,075	0,06	0,05
	ЕВРО III и IV	0,09	0,07	0,06
	ЕВРО 0, I, II	0,13	0,1	0,08

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, излагам следния пример: годишната винетна такса за товарни автомобили над 12 т. бе 1370 лв., преди да бъде преустановено издаването ѝ, в резултат на което се получи 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. 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. Следователно, 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 предлагам 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.

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. 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. 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.

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. Безспорно е, че въвеждането на тол таксите ще оскъпи цялото строителство, но с приемането това предложение макар и частично тежестта на оскъпяване за строителите ще бъде намалена.

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

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

Пример в тази насока дават 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.

Предвид гореизложеното Конфедерацията на работодателите и индустриалците в България (КРИБ) подкрепя 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.

**С уважение,**

---

**Кирил Домусчиев**  
*Председател на УС*