

Изх.№ 012/26.03.2019 г.

До Министерството на регионалното развитие и благоустройството

На вниманието на министър Петя Аврамова
ул. Св. Св. Кирил и Методий 17-19
1202 София
тел. 02/94 05 900
е: e-mrrb@mrrb.government.bg

Копие до

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията
На вниманието на министър Росен Желязков
ул. Дякон Игнатий 9
1000 София
тел. 02/940 – 9640
е: mail@mtitc.government.bg

Агенция Пътна инфраструктура

На вниманието на Георги Терзийски – председател на УС
бул. Македония 3
1606 София
тел. 02 9173 248
е: e-delovodstvo@API.bg

Асоциация на индустриалния капитал в България

На вниманието на Васил Велев – председател на УС
ул. Тракия 15
1527 София
тел. 02/963 37 52
е: bica@bica-bg.org

Българска търговско-промишлена палата

На вниманието на Цветан Симеонов – председател
ул. Искър 9
1058 София
тел. 02 8117 400
е: bcci@bccj.bg

Българска транспортна преса

ул. Пирин 73
1680 София
тел. 02 808 1840
е: office@btp.bg

Уважаема г-жо Аврамова,

Във връзка с предстоящо приемане на размера на тол таксите за товарните автомобили и съпътстващите го икономически промени, Националното сдружение на българските спедитори (НСБС) би искало да изрази следното становище:

От доклад на Световната банка от м. октомври 2015 г., озаглавен *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*, става ясно, че има три сценария за определяне на размера на тол таксите, които се базират на препоръчани от държавата ставки.

1. Сценарий 1 – средно 0,20 лв. на км. (100% от препоръчаната ставка)
2. Сценарий 2 – средно 0,12 лв. на км. (60% от препоръчаната ставка)
3. Сценарий 3 – средно 0,26 лв. на км. (130% от препоръчаната ставка)

В доклада също се казва: *В зависимост от избрания сценарий, обаче, годишните приходи биха варирали между 661 млн. лв. и 1,483 млн. лв. от 2018 г. нататък. Така че в почти всички случаи, системата ще излезе на нулата още през първата година.*

В доклада прави впечатление, че анализът за възвръщаемостта на инвестициите в тол системата и разиграните възможни сценарии, вкл. и комбинации между ставките и категориите пътища за леките автомобили и товарните автомобили, са конкретно насочени с оглед постигане на предварително поставена финансова цел, а именно събиране на допълнителни приходи в размер на 400 млн. лв. годишно, без да се оцени как тази допълнителна финансова тежест би се отразила на бизнеса и неминуемо на крайния потребител.

От портала на Министерски съвет в частта му за обществени обсъждания става ясно, че по предложението Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Правилника за прилагане на Закона за пътищата, приет с Постановление № 245 на Министерския съвет от 2000 г. (обн., ДВ, бр. 98 от 2000 г.) **няма постъпило нито едно становище, мнение, предложение от страна на бизнеса.** Предполагаме, че информацията за публикуване на този проект не е била добре разгласена публично.

НСБС направи свои допълнителни изчисления и анализи, които представяме накратко по-долу.

Към настоящия момент за товарен автомобил над 12 тона и емисионен клас ЕВРО III, IV, V, ЕЕV и по-висок, месечната винетна такса е 134 лв. При предложените ставки за тол такси стойността на сегашната винетна такса би се разпределила като километри по магистрали и пътища от I и II категория, както следва:

Препоръчани държавни ставки	ЕВРО III, IV, V, EEV и по-висок (изминати км с тол такса)
0,20 лв. (100%)	670 km
0,12 лв. (60%)	1117 km
0,26 лв. (130%)	515 km

Както е видно от таблицата, при избор на сценарий от 130% от препоръчаните от държавата ставки, един товарен автомобил ще може да измине разстоянието от 515 км. (това е еднопосочен курс Кюстендил-Варна) на стойността на сегашната месечна винетка.

В таблицата по-долу са показани ценовите параметри и увеличението за превозвачите (в пъти) при различните варианти:

	Препоръчани държавни ставки (лв./км)		
	100%	60%	130%
	Среден дневен пробег (км) - 300	0.20 лв.	0.12 лв.
	Тол такси на ден		
	60.00 лв.	36.00 лв.	78.00 лв.
	Тол такси за месец		
	1 800.00 лв.	1 080.00 лв.	2 340.00 лв.
Цена на месечна винетна такса - 134 лв	Увеличение (пъти) спрямо винетната такса		
	13.43	8.06	17.46

При приемане на средния сценарий от 100% най-тежко ще е положението за вътрешните превозвачи, които пътуват само на територията на България и разполагат с по-стар автомобилен парк. При тях **разходът за пътни такси ще се увеличи повече от десет пъти**. Допълнителна финансова тежест за превозвачите ще бъде и закупуването на бордови устройства за таксуване на изминато разстояние, както и хардуерната и софтуерна поддръжка на тези устройства. Така формираното увеличение, по всички закони на пазарната икономика, следва да се заплаща от крайния потребител на превозваните стоки. В противен случай, тежестта за превозвача става непосилна и ще последва вълна от фалити на малки и средни фирми в бранша. Прогнозите ни са, че по-големите компании ще удържат за кратък период от време на тази финансова тежест, като впоследствие ще фалират или ще монополизират пазара. Във всички случаи крайният резултат ще е в ущърб, както за конкуренцията на пазара, така и за крайните потребители на стоки, като предвиждаме и увеличаване на инфлацията в страната. Като допълнителен негативен ефект върху цялата икономика на страната прогнозираме и рязко понижаване на конкурентоспособността на българските стоки, предвид повишението на себестойността им след включване на транспортните разходи.


Бихме желали да обърнем внимание, че средният размер на тол таксата във Федерална република Германия възлиза на 0,13 евро на км. Следва да се има предвид, че за ползване на голяма част от пътната инфраструктура не се събира пътна такса, както и маут заплащат само превозни средства с общо тегло над 7,5 т. Същевременно размерът на БВП на глава от населението по данни на Евростат за 2018 г. в Германия възлиза на 35 900 евро, а в България – прогнозно на 6 500 евро. Следвайки пътя на икономическата логика, размерът на пътната такса в България следва да бъде в съотношение с БВП на глава от населението и на база размерите на немските показатели би следвало да възлиза средно на 0,046 лева на км.

На 15.03.2019 г. има издадена Ваша заповед РД-02-14-263, с която се създава *Обществен консултативен съвет по въвеждането в експлоатация на електронната система за таксуване на база време и изминато разстояние като обществено експертно консултативно звено към министъра на регионалното развитие и благоустройството*. В списъка на номинираните организации не присъства Националното сдружение на българските спедитори. Бихме искали да обърнем внимание, че спедиторската дейност е неразделна част от транспортния процес и много важна част от веригата на доставки и формирането на крайната цена към потребителите.

Във връзка с изложеното до тук, НСБС предлага:

1. Организиране на работна среща на преките заинтересовани страни (ползвателите на платената пътна мрежа) с представители на МРРБ за оценка на разходите за реалния бизнес, която не е направена с цялостната оценка на въздействието.
2. Националното сдружение на българските спедитори да бъде включено в Обществения консултативен съвет по въвеждането в експлоатация на електронната система за таксуване на база време и изминато разстояние като обществено експертно консултативно звено към министъра на регионалното развитие и благоустройството.
3. Като се има предвид, че тол таксите са елемент от публичните финанси, молим да се разгледа възможността пътните такси за тежкотоварни автомобили да бъдат в размер по-нисък от предвидените 60 % от препоръчаната от държавата ставка или, а когато моделът заработи и бъде овладян от транспортните оператори, спедиторите и крайните потребители, да се разглеждат евентуално възможности за увеличение.

С уважение,



Явор Панталеев
(председател на УС на НСБС)