

Обща позиция на българския спедиторски и транспортен бранш, митническите агенти и частните предприемачи

1. Национално сдружение на българските спедитори (НСБС)
2. Национална организация на митническите агенти (НОМА)
3. Асоциацията на българските предприятия за международни превози и пътищата (АЕБТРИ)
4. СЧП „Възраждане“

излизат с обща позиция за тол таксите за използване на републиканската пътна мрежа, които ще се начисляват с въвеждането на тол системата за товарни автомобили над 3,5 тона от 16 август 2019 г. Общата позиция на бранша отчита:

- правилата за пътните такси в ЕС, обвързващи събираните суми за ползване на пътната мрежа от превозните средства с разстоянията, които изминават по пътищата, с цел по-справедливо таксуване съгласно принципа „който натоварва повече – плаща повече“;
- декларацията на МРРБ, че при изработването на тарифите ще се води от политиката цените да са такива, че да не водят до поскъпване на основните продукти от потребителската кошница;
- оптимистичните твърдения на Световната банка за слабо влияние на новата тол тарифа върху цената на основни хранителни продукти от потребителската кошница;
- факта, че високите стойности на тол таксите ще се отразят негативно на приходите от транзитния трафик, който се формира предимно от турските превозвачи, чиято алтернатива се явява интермодалният транспорт и маршрутите през Гърция и Северна Македония;
- експертния анализ за влиянието на тол таксите върху цената на транспортната услуга, която следва да бъде поета от крайния потребител.

ТРАНСПОРТНИЯТ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ ИЗЛИЗА СЪС СЛЕДНАТА ОБЩА ПОЗИЦИЯ:

1. Предлаганият обхват на платимата пътна мрежа не кореспондира с практиката в другите европейски страни, където се заплаща само за ползването на магистралите и високоскоростните пътища и по-рядко на пътища от клас 1, но не и на второкласни и третокласни пътища. Необходимо е той да бъде стеснен, за да се намали финансовата тежест от въвеждането на тол таксите за вътрешния автомобилен транспорт и отражението ѝ върху цените на автобусните превози и превозваните стоки. Следва да се има предвид, че превозите на пътници по общинските и областните транспортни схеми са на загуба, като същите не се дотират или компенсират от общините и държавата и в този смисъл изпълняват социална функция.

2. Предложеният размер на пътните такси за превозните средства над 12 т. е крайно неприемлив за вътрешните превози. Съгласно ценовото сравнение на европейските тол такси, равнищата им за товарните автомобили над 12 т. от

Обща позиция на българския спедиторски и транспортен бранш, митническите агенти и частните предприемачи

екологична категория EURO III-IV в България са 3 до 5 пъти по-високи от таксите в Полша и техният размер е над средното ниво за страните в ЕС. В сравнителната таблица с размера на европейските тол такси е включена Швейцария, страната с максимални стойности, което изкривява некоректно сравнителните стойности за ЕС. Действителният анализ показва, че ако Швейцария бъде изключена от ценовото сравнение, България ще бъде с максимален размер и значително над средните нива за някои категории.

3. При положение, че предложените пътни такси бъдат приети, ще има повишаване на себестойността на транспортните услуги в страната с около 50%, тъй като масово за вътрешни превози се ползват товарни автомобили над 12 т, над 3 оси и от екологична категория EURO III-IV или по-ниска.

4. Към настоящия момент за товарен автомобил над 12 тона, с повече от 4 оси и емисионен клас EURO III-IV годишната винетна такса възлиза на 1340 лв. При влизане в сила на предложените от държавата ставки, същият тип товарен автомобил ще може да измине по автомагистрала и първокласен път за горепосочената годишна сума разстоянието от едва 1705 км. Това означава, че при приемане на предложения от МРРБ сценарий, разходът за пътни такси ще се увеличи повече от 50 пъти, а себестойността на транспортната услуга с най-често използваните 40-тонни товарни автомобили ще поскъпне с около 50%.

5. Считаме, че разликата между тол таксите в зависимост от класа на емисии EURO на превозните средства трябва да бъде минимална. Директивата позволява тя да варира до 100%, но на практика се прилагат значително по-малки разлики, напр. за най-тежките ПС - в Германия до 15,8%, в Словакия 21,8% в Белгия и Унгария 33%. Разпределението на емисионните класове на ТТ ППС в българската мрежа, направено от Световната банка е въз основа на информация за автопарка на Словения - страна с 3 пъти по-висок БВП на човек от България. Данните към 1.09.2017 г. сочат, че от всички водени на отчет МПС в България само 13 % са под 10 години (т.е. EURO 5 и 6).

Въз основа на гореизложените факти апелираме размерът на пътната такса за изминато разстояние в България да бъде определен в съотношение с БВП на човек от населението (вземайки за основа същото съотношение на стойностите във Федерална република Германия), което възлиза средно на 0,065 лв./км за различните категории товарни превозни средства и пътища, като платената пътна мрежа обхваща само магистралите и отсечките от първокласните пътища, които са част от основните транзитни коридори на страната.

