Изх. №20250328

ДО МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

ДО МИНИСТЪРА НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО

СТАНОВИЩЕ

от **„КАМАРА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ В БЪЛГАРИЯ“,** с ЕИК 177183647, седалище и адрес на управление: гр. София, ул. "Георги Бенковски" № 7, ет. 1, представлявано от изпълнителния директор **Димитър Димитров Димитров** и

от **„ЕВРОПЕЙСКИ ТРАНСПОРТЕН КЛЪСТЕР“,** с ЕИК 206417586, седалище и адрес на управление: гр. София, ул. "Иван Вазов" № 18, представлявано от заместник-председателя **Йоана Красимирова Лалова,** с адрес за кореспонденция: с. Казичене, ул. „Цар Борис III“ №29.

Относно: Проект на Постановление на Министерски съвет за изменение на Тарифите за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление №370 на Министерски съвет от 2019г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ,

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ИВАНОВ,

В определения срок за обществено обсъждаме, с настоящото представяме становището на сдружение „Камара на автомобилните превозвачи в България“ и сдружение „Европейски транспортен клъстер“ относно Проект на Постановление на Министерски съвет за изменение

на Тарифите за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление №370 на Министерски съвет от 2019г. /наричан по-долу за краткост „проект“/

Като организации основани и развиващи дейност в името на защитата на правата и интересите на транспортните дружества, извършващи множество превози на товари на територията на страната и чрез своята дейност формиращи немалък дял от икономиката на страната, сме засегнати от предложените с проекта промени, поради което в изложение по-долу Ви представяме коментарите и бележките ни, относно публикуваното изменение на Тарифите за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.

На първо място считаме, че така предложения проект противоречи на принципите, на които трябва да отговаря даден проект на нормативен акт, залегнали в разпоредбата на чл. 26 от Закона за нормативните актове. Изработения проект е в разрез с принципите за необходимост, обоснованост, предвидимост, откритост, съгласуваност, субсидиарност, пропорционалност и стабилност.

Нарушение на принципа за предвидимост, пропорционалност и стабилност.

Считаме, че предложените изменения за увеличение в проекта противоречат на горепосочените принципи, тъй като се предвиждат две фиксирани увеличения, които са необосновани и немотивирани.

Видно от мотивите към законопроекта в тях липсва реална обосновка кое налага предложеното увеличение на тол таксите и то два пъти в рамките на една година. Напълно неясно остава и как е предвидено това увеличение да е 10% за периода 1-ви април 2025г.-31-ви август 2025г. и 10% от 1-ви септември 2025г.в същото време според вносителя това представлява поетапно увеличение.

В доклада на министъра на регионалното развитие и благоустройството предложения размер на увеличение е мотивиран с размера на инфлацията за счетоводната 2024г., който според Световната банка е 2,8%. Също така се посочва, че очакваните приходи от тол такса за настоящата 2025г. трябва да се увеличат с около 8%. В предложеното изменение не виждаме поетапно увеличение, поради което за нас не става ясно какво разбира вносителя на проекта под „*поетапно увеличение*“. Видно от заложеното в тарифата е предвидено едно увеличение

от 10% за винетната такса и тол таксата и след това още едно увеличение от 10% за тол таксата, като съответно се променят и размерите на компенсаторните такси и максималната такава. Считаме, че така предложеното увеличение в никакъв случай не е *„поетапно“*, а напротив то е едностранно наложено от държавата без във връзка с него да се отчетат редица фактори, като това как би повлияло и засегнало свободното движение на стоки, хора и капитали, един от основополагащите принципи на Европейския съюз.

Много важно да се посочи, че принципът на правната сигурност, неразделна част от който е принципът на предвидимост (вж. в този смисъл решение от 11 май 2017 г., Deza/ECHA, T-115/15, EU:T:2017:329, т. 135 и цитираната съдебна практика), е общ принцип на правото на Съюза. Този принцип цели да гарантира предвидимостта на правните положения и отношения, произтичащи от правото на Съюза (вж. решение от 4 май 2016 г., Andres и др./ЕЦБ, T-129/14 P, EU:T:2016:267, т. 35 и цитираната съдебна практика), и изисква всеки акт на администрацията, който произвежда правни последици, да бъде ясен и точен, за да могат заинтересованите лица да разберат недвусмислено правата и задълженията си и да действат съобразно с тях (вж. в този смисъл решение от 27 януари 2016 г., DF/Комисия, T-782/14 P, EU:T:2016:29, т. 45 и цитираната съдебна практика). Това изискване важи в частност когато съответният акт може да има неблагоприятни последици за заинтересованите лица (вж. в този смисъл решение от 11 май 2017 г., Deza/ECHA, T-115/15, EU:T:2017:329, т. 135). В контекста на това е необходимо да бъде напомнено, че веднъж вече Съдът на ЕС по категорично ясен начин и нагледно поясни, че българското законодателство регулиращо обществените отношения свързани с тол таксите е напълно противоречащо на правото на Съюза. С оглед, което е крайно необходимо да спрем правните абсурди и да се опитаме да създадем добре функционираща тол система, която не е създадена за събиране на глоби, а за справедливо таксуване на използващите пътната инфраструктура.

Доколкото се отнася до принципа за пропирционалност отново имаме пълно неразбиране относно неговото прилагане. В предложения проект при размерите на максималната такса, която се дължи, ако на органа му е невъзможно да установи откъде е минало превозното средство, се стига до ситуацията, при която ако се движиш по маршрут ГКПП „Капитан Андреево“ – ГКПП „Русе“ и управляващ превозно средство ЕВРО I (товарен автомобил с обща технически допустима максимална маса над 12т., с 4 и повече оси) ще заплатиш максимална такса по цени от 1 април 2025г. до 31 август 2025 от 305 лв. (триста и пет лева), същият размер ще заплатиш и ако маршрута ти е бил ГКПП „Капитан Андреево“ –

ГКПП „Видин“, независимо, че в двата конкретни примера, ако закупиш маршрутна карта, при първата релация ще заплатиш 115,40 лв., а при втората 214,81 лв. Това важи и ако си пропуснал дори и само един тол сегмент, отново ще имаш възможност да заплатиш или 305лв. - максимална такса, а ако случайно административния орган може да установи откъде си минал 540 лв. (петстотин и четиридесед лева) – компенсаторна такса. Създаденият правен хаос не само не се изяснява, а се задълбочава, като по никакъв начин не се спазват европейските принципи. В свое решение от 06.03.2025г. Върховния съд категорично посочва, че ***националното право следва да остане неприложило*** по отношение валидността на правната уредба на компенсаторната такса, като напълно споделя изводите посочени в Решение на СЕС от 21-ви ноември 2024г. по дело С-61/23 и предхождащата практика на СЕС (дело С-384/17). Това би следвало да даде ясен сигнал на инициаторите на настоящите промени, че проблемът е много по-голям от непоетапното вдигане на цените на тол таксите за изминато разстояние. Правото на Европейския съюз има наднационален характер, решенията на Съда на Европейския съд са задължителни и неспазването им води до не само до правни последици, а и до финансови такива. В контекста на изложеното е необходим цялостен анализ, широко публично обсъждане и преразглеждане както на механизма на компенсаторната такса, така и на максималната такса. В светлината, на което апелираме за оттегляне на изменението и пълното му преразглеждане заедно със заинтересованите страни.

Противоречие с принципите за откритост и съгласуваност:

Така предложения проект е в противоречие с принципите за откритост и съгласуваност, тъй като в нарушение на чл. 26, ал. 4 от ЗНА е публикуван за обществено обсъждане за срок от 14 дни. Нормата на чл. 26, ал. 4 от ЗНА изисква срокът за предложения и становища по проектите, публикувани за обществени консултации да е не по-кратък от 30 дни, като при изключителни случаи и при изрично посочване на причините в мотивите, съответно в доклада, съставителят на проекта може да определи друг срок, но не по-кратък от 14 дни. Видно в доклада на проекта, като мотиви са *„изложени изключителни обстоятелства, пряко свързани с пълноправното членство на България в Шенгенското пространство по суша от 1 януари 2025г., а именно: значително увеличение на трафика и ускорено износване на инфраструктурата (увеличение с 6,75% според данни от стационарните контролни точки на Националното тол управление по Граничните контролно-пропускателни пунктове за януари 2025г. спрямо януари 2024г.) инфлационен натиск и неотложна нужда от финансови ресурси за поддръжка, ремонт и повишаване на качеството на пътната инфраструктура.“*

За нас, като представители на множество транспортни предприятия, които ежедневно извършват превози на територията на страната остава непонятно как вносителят на проекта мотивира увеличение на пътните такса с обстоятелството, че страната ни е член на Шенгенското пространство. Шенгенското пространство е свързано с не извършването на граничен контрол и няма отношение към транспортния трафик и движението на пътните превозни средства. Цитираното увеличение на трафика от 6,75 % и то само за един месец януари представлява недостатъчен аргумент за предвиденото в много по-голяма степен увеличение на пътните такси, както и не представлява аргумент за съкратения срок за обществено обсъждане на проекта. За изключително обстоятелство не може да бъде прието, нито инфлацията, нито Шенгенското пространство, нито увеличения трафик (в такъв размер). Считаме, че под изключително обстоятелство следва да се разбира събитие от извънреден характер, което спонтанно и непредвидимо е променило генерално обстановката, а в настоящия случай такива събития липсват.

Също така не считаме, че е налице ускорено износване на инфраструктурата нито във връзка с членството ни в Шенген, нито във връзка с твърдяното 6,75% увеличение на трафика. Този аргумент на вносителя е недоказан, тъй като от мотивите на проекта не става ясно в какво се изразява това ускорено износване на инфраструктурата, къде е настъпило то и как то е породило тази стойност на заложеното увеличение. Изложеното от вносителя в тази насока дори навява на мисълта, че с предложеното изменение се цели ограничаване на трафика и намаляване на износването на инфраструктурата, щом това са причините за по-високите такси. Считаме, че вносителят на предложението за увеличаване на тол таксите следва да има предвид, че по-високия трафик винаги води до повече събираемост от пътни такси, тъй като преминавайки повече по пътната мрежа, тежкотоварния трафик ще заплаща повече тол такси, което и без увеличението им ще доведе до ръст в приходите. Това обстоятелство не е коментирано в доклада и не е взето предвид, а единствено е възприета тезата, че щом има някакво увеличение на трафика и то с 6,75%, то тол таксите следва да се вдигнат с 20%, което е неприемливо, непропорционално, несъразмерно и необосновано. Считаме, че увеличеното износване на инфраструктурата също не представлява изключително обстоятелство, водещо до намаляване срока за обществено обсъждане, тъй като не е събитие от извънреден характер.

Другият мотив на вносителя за увеличението на таксите е свързан с инфлационния натиск, като явно според вносителя с увеличение от 20% на тол таксите в рамките на една година се компенсира инфлация, която според Световната банка е в размер на 2,8%.

Инфлацията също не представлява събитие от извънреден характер и не може да обоснове по-краткия срок за обществено обсъждане от една страна, а от друга чрез увеличаване и то многократно над инфлацията таксите за ползване на платената пътна мрежа в същност се стимулира инфлацията и тя нараства. Считаме, че с необоснованото увеличение на тол таксите държавата вместо да намали последиците от инфлацията ще ги увеличи, тъй като вдигането на тол таксите ще доведе до повече разходи за транспортните предприятия, които разходи неминуемо ще бъдат калкулирани в цените на транспортните услуги.

Последния аргумент на вносителя за прилагането на съкратения 14 дневен срок за обществено обсъждане е свързан с неотложна нужда от финансови ресурси за поддръжка, ремонт и повишаване на качеството на пътната инфраструктура. Вносителят по никакъв начин не е конкретизирал точно къде е възникнала тази неотложна нужда и за коя пътна инфраструктура се отнася. Също така поддържането на пътната мрежа е израз на дългогодишна държавна политика, за която и към настоящия момент се използват таксите събирани за ползването на платената инфраструктура, поради което считаме, че този аргумент не е определящ за прилагането на 14 дневния срок за обществено обсъждане от една страна, а от друга по никакъв начин това не може да се приеме за аргумент за предложеното увеличение на пътните такси.

Напълно недопустимо е да бъдат заложени в Закона за държавния бюджет увеличение на тол таксите в неопределен конкретен, а обобщен размер и в последващ нормативен акт да се твърди, че е възникнала неотложна нужда от финансов ресурс. Тази нужда по никакъв начин не е неотложна и е било необходимо първоначално да се направи анализ и одит защо инфраструктурата въпреки годините заплащане на акциз и тол такси е в състояние, което не позволява нормалното ú използване и функциониране. Също толкова важно е качеството на построените пътища и времето, за което те се строят или ремонтират.

Необоснованост на мотивите, изложени в проекта:

Видно от доклада на министъра на регионалното развитие и благоустройството, публикуван към проекта в него не става ясно кое е от *„изключително значение“*, за да се предприемат мерки за увеличаване на средствата, генерирани от Електронната система за събиране на пътни такси. Считаме, че липсата на недофинансиране в пътния сектор не може да се вмени във вина на транспортния сектор, който заплаща редовно съответните тол такси за ползваната от него платена пътна мрежа и които тол такси би следвало да финансират

именно поддържането на инфраструктурата. Липсата на финансиране в така предложения проект не е доказана, нито е конкретизирана, поради което това се явява общ и необоснован довод на вносителя.

Аргументите изложени във връзка с инфлацията в страната също са несъстоятелни, тъй като предложеното увеличение е в пъти повече от 2,8%, какъвто е размера на инфлацията. Ако волята на вносителя е да компенсира инфлацията, то тогава защо предвиденото увеличение за тол таксите е 20%, а не 2,8%, какъвто е размера на инфлацията. Във връзка, с което предложеното увеличение във връзка с инфлацията е необосновано.

Вносителят на законопроекта посочва в доклада си, че предварителната експертна оценка сочи, че така планираното поетапно повишаване с 10% на размера на винетната такса, тол таксата и максималната такса е целесъобразно и приемливо от социалноикономическа гледна точка. Цитираната експертна оценка не е индивидуализирана и описана по никакъв начин, за нас като представители на транспортния бранш не става ясно кой, кога и каква оценка е направил. Такава оценка на съпътства проекта. Считаме, че предвиденото увеличение на тол таксите е неприемливо от социалноикономическа гледна точка, защото по-високите пътни такси, от една страна ще спомогнат за увеличаване на инфлацията, а от друга биха се усетили в цените на транспортните услуги, което неминуемо ще се отрази на гражданите. Поради, което този изложен мотив на вносителя е несъстоятелен.

Друг мотив на вносителя е свързан с това, че проектът на постановление е насочен към генериране на допълнителни приходи за държавния бюджет, чрез разумно и поетапно увеличение на размера на пътните такси. Видно от публикувания проект в него не се вижда разумно и поетапно увеличени на пътните такси, напротив немотивирано, недоказано и необосновано са предложени увеличения, които нито съответстват на икономическите реалности, нито на състоянието на пътната инфраструктура, за която се заплащат пътните такси. Считаме, че размера на пътните такси, като такива отнасящи се за ползването на платената пътна мрежа, следва винаги да е съобразен и с реалното състояние на пътищата ни. От пътната мрежа в страната е видно, че качеството на пътищата ни, независимо от събирането на пътни такси през последните години не се е променило кой знае колко, поради което е неясно как това увеличение е разумно и как то ще доведе до подобряване на пътната мрежа.

на необходимостта от увеличаване на таксите, поради, което е внесен немотивиран проект.

Друг аргумент изложен от вносителя в защита на предложеното увеличение, се изразява в това, че приходите ще бъдат използвани целево за финансиране на дейности, свързани с поддържане и развитие на републиканската пътна мрежа без да се налага допълнително натоварване на държавния бюджет. Като допълнителен аргумент е посочено, че това е финансово отговорна и устойчива мярка за осигуряване на необходимите средства за пътния сектор. Тези мотиви на вносителя са неправилни, тъй като изграждането на пътищата е дейност, която е част от държавната политика и е свързана предимно с публично, държавно финансиране. Пътищата част от републиканската пътна мрежа са публична собственост на държавата и като такива именно на държавата е ангажимента да ги строи. Вносителят на проекта следва да има предвид, че пътните такси се заплащат за използването на съществуващите пътищата и техния размер няма как да е единствено определящ за развитието на инф4раструктурата, тъй като както в много други европейски държави той е само един от компонентите. Поради тази причина няма как да се твърди, че наличието на нови пътища не трябва да тежи на държавния бюджет. Напомняме само, че акцизът, който отново се заплаща в най-голям размер от транспортните дружества, също преди години се използваше за строеж и поддържане на инфраструктурата, правило, което би следвало отново да се възстанови. Всичко това идва да покаже, че държавата разчита в изключително голяма степен на транспортния сектор, като по никакъв начин това обаче не личи, нито от мотивите към предложените изменения, нито от самите изменения.

Друг неправилен и необоснован мотив на вносителя е обстоятелството, че предложеният проект на акт не води до въздействие върху държавния бюджет. Пътните такси по своята правна същност са част от държавния бюджет, поради което е необосновано и неправилно да се твърди, че предложения проект не влия не държавния бюджет. Напротив дори конкретните увеличения са свързани именно с обезпечаване на повече приходи в държавния бюджет за сметка на необосновано натоварване на частноправните субекти, които ще са принудени да плащат значително увеличение на пътните такси.

Във връзка с изложеното по-горе считаме, че предложеното увеличение на пътните такси е немотивирано, необосновано и не подкрепено с реални доводи и факти, които да доказват необходимостта от 20% увеличение в рамките на една година на тол такси.

Съображения относно предложените текстове в проекта:

1. Предвидените цени на винетните такси в евро противоречат на правилото на чл. 5 от Закон за въвеждане на еврото в Република България, съгласно който официалния курс на лева към еврото е 1.95583. Видно от посочените стойности в евро, съгласно официалния курс на еврото към лева, една част от тях са с по-ниска стойност от цената на винетката в лева, а друга са с по-висока стойност. (5 евро*1,95583 = 9,78 лева; 8 евро*1,95583=15,65 лева; 15 евро*1,95583=29,34 лева; 28 евро*1,95583=54,76 лева и 50 евро*1,95583=97,79 лева) Никъде в мотивите на проекта не е коментирано как е изчислена стойността на винетките в евро, както и защо сумите в евро несъответстват на стойността на винетките в лева. Считаме, че такова разминаване е недопустимо и предложените суми са незаконосъобразни, тъй като с тях недопустимо се създава различен режим на тарифата в зависимост от нейната валута. **Поради, което сумите в евро следва да отпаднат.**

2. **На следващо място всички посочени суми в евро в проекта следва да отпаднат.** Към настоящия момент официалната парична единица в България е българския лев и той е единственото законово платежно средство. Плащания в други валути не е разрешено, поради което недоумяваме, защо в проекта са предвидени и цени в евро, за които по никакъв начин не е посочено как са изчислени и дали съответстват на официалния курс на лева към еврото. Видно и от техните стойности те се различават от стойностите в лева, което е недопустимо, поради което следва да отпаднат от текста на проекта.

3. **Предлагаме предвиденото изменение на чл. 25, ал. 1, т. 1 и т. 2 от проекта да отпадне.**

4. **На следващо място предложените компенсаторни такси и реда за тяхното определяне не отговаря на мотивите изложени от вносителя.**

Видно от мотивите на проекта желанието на вносителя е размерът на предвидените за съответните пътни превозни средства компенсаторни такси да бъде в двукратен размер спрямо максималната такса за същата категория. Но видно от предложеното изменение в проекта това няма как да се постигне, тъй като компенсаторните такси са определени общо, съгласно вида на пътното превозно средство, докато максималната такса освен от вида на пътното превозно средство зависи и от неговата екологична категория. Във връзка, с което посочените в проекта размери на компенсаторната такса не отговарят на изложените към проекта мотиви и целта на вносителя. Също така не става ясно как е определен техния размер, след като за съответната екологична категория на съответния вид пътно превозно средство има различен размер на максимална такса. За да бъде постигната тази цел е необходимо в уредбата на компенсаторната

такса също да се предвидят различни размери, съответстващи освен на вида пътно превозно средство и на неговата екологична категория. **Във връзка с изложеното е необходима промяна в уредбата на размера на компенсаторната такса.**

5. Липса на мотиви относно увеличението на максималната такса.

Считаме, че увеличението на максималната такса, заложено в чл. 27 от проекта е необоснован и немотивиран от вносителя. По никакъв начин не са изложени мотивите водещи до това предложение. Разпоредбата на чл. 27 от проекта по своята правна същност предвижда една правна фикция, при която се заплаща максимална такса, поради невъзможност да се установи действителното изминато разстояние, поради причини, които не се дължат на техническа неизправност на Електронната система за събиране на тол такси. Във връзка, с което увеличението на максималната такса следва винаги да е задълбочено изследвано и аргументирано, **поради което това предложение следва да отпадне.**

Предложения за допълване и изменение на проекта:

- Увеличение на пътните такси само на по-ниско екологичните превозни средства, като по този начин ще бъде спазен първоначално въведения европейски принцип, а именно, че замърсителят плаща.
- Създаване на нарочен фонд за подпомагане на транспортните дружествата чрез предоставяне на средства равняващи се на не по-малко от 13% от общия размер на приходите събрани от таксите за изминато разстояние – тол такси за годината предхождаща годината на отпускане на средствата.

Създаване на чл.30 със следното съдържание:

(1) При ползването на републиканската пътна мрежа предприятията, които извършват обществен превоз на товари и са заплатили за преминаването по републиканската пътна мрежа, могат веднъж годишно да се възползват от компенсаторен механизъм, състоящ се от 13% от общия размер на приходите, събрани от таксите за изминато разстояние – тол такси, за годината предхождаща годината на предоставянето му.

(2) Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“ приема правила, с които се определят реда и начина за предоставяне на компенсаторния механизъм по ал.1.

В заключение желаем да обърнем внимание, че увеличаването на пътните такси не следва да е произволно, а трябва винаги да е внимателно преценено и аргументирано, тъй като пътните такси засягат значителен брой граждани и фирми, които използват пътищата на страната ни.

С оглед изложеното в настоящото становище заявяваме готовността си да вземем активно участие в общественото обсъждане на проекта с цел да защитим правата и интересите на транспортните предприятия, които са непосредствено засегнати от предложените изменения.

С уважение,

/Димитър Димитров – изпълнителен директор на „Камара на автомобилните превозвачи в България"/

С уважение,

/Йоана Лалова – заместник-председател на „Европейски транспортен клъстер"/

EUROPEAN TRANSPORT CLUSTER