

Проект!

ДО
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ
НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Д О К Л А Д
ОТ
ПЕТЯ АВРАМОВА - МИНИСТЪР
НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
И
ВЛАДИСЛАВ ГОРАНОВ – МИНИСТЪР НА ФИНАНСИТЕ

Относно: Проект на Постановление на Министерски съвет за приемане на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР - ПРЕДСЕДАТЕЛ,
УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА МИНИСТРИ,

На основание чл. 31, ал. 2 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация внасяме за разглеждане от Министерския съвет проект на Постановление за приемане на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.

С проекта на постановление се цели приемането на нов подзаконов нормативен акт, който да бъде изцяло съобразен със Закона за пътищата (ЗП). Тарифата за таксите, които се събират от Агенция „Пътна инфраструктура”, не е съобразена с последните изменения и допълнения в Закона за пътищата (Обн., ДВ, бр. 60 от 2019 г).

Необходимостта от множество изменения налага приемането на нов подзаконов нормативен акт и отмяна на сега действащата Тарифа за таксите, които се събират от Агенция „Пътна инфраструктура“. Съгласно законовата делегация на чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата, размерът на таксите по чл. 10, ал. 1, 2, 4 и 5 и по чл. 10б, ал. 5 от ЗП се определя от Министерския съвет с тарифа, по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на финансите, а условията и

редът за събирането на таксите по ал. 4 и ал. 5 - с наредба на Министерския съвет по предложение министъра на регионалното развитие и благоустройството.

С измененията и допълненията в Закона за пътищата (Обн., ДВ, бр. 60 от 2019г.), е въведено изискването таксуването на пътните превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона с таксата по чл. 10, ал. 1, т. 2 – тол такса, да се прилага от деня, следващ деня на обнародването в „Държавен вестник“ на решение на Министерския съвет, по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството, но не по-късно от 1 март 2020 г.

Към настоящия момент липсват текстове в Тарифата за таксите, които се събират от Агенция „Пътна инфраструктура“, с които да бъде определен съответният размер на таксата за изминато разстояние – тол такса, компенсаторната такса, която се дължи, в случаите, в които е установено движение по платената пътна мрежа без заплатена тол такса, както и максимална такса за изминато разстояние. Това създава празнота в подзаконовата нормативната уредба, което налага приемането на проекта на постановление на Министерския съвет.

Също така, липсва правно основание за събиране на такса за специално ползване на пътя чрез експлоатация на търговски крайпътен обект и пътни връзки към него за II-ри клас път. С Решение № 10932 от 2018 г. по адм. д. № 3256/2017 г. по описа на Върховен административен съд /ВАС/, потвърдено с Решение № 10834 от 11.07.2019 г. по адм. д. № 454/2019 г. на ВАС, Петчленен състав (Обн., ДВ. бр.66 от 20 август 2019 г.) са отменени разпоредбите на чл. 22, ал. 1, т. 2 и т. 12, в частта им касаеща републиканските пътища – II-ри клас. Липсата на правно основание за събиране на съответния вид такса ще окаже въздействие върху държавния бюджет в посока намаление на приходите, доколкото събраните през 2018 г. такси на основание чл. 22, ал. 1, т. 2 и т. 12 от Тарифата са в размер на не по-малко от 100 000 лева. Отменените разпоредби касаят трайно изградени търговски крайпътни обекти и пътни връзки към тях, като същите продължават да осъществяват специално ползване на пътя, въз основа на издадени разрешения за експлоатация по реда на Наредбата за специално ползване на пътищата, без да е налице основание да заплащат такса за това.

В подзаконовия нормативен акт се определя размерът на таксите за ползване на пътната инфраструктура по Закона за пътищата, включително таксите за специално ползване на пътя чрез експлоатация на търговски крайпътен обект и пътни връзки към него за II-ри клас път.

В проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа се определя размерът на таксите за изминато разстояние – тол такси по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата.

В съответствие с измененията и допълненията в Закона за пътищата (Обн., ДВ, бр. 60 от 2019 г.) таксуването на пътните превозни средства (ППС) с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона с таксата по чл. 10, ал. 1, т. 2 – тол такса, ще се прилага от деня, следващ деня на обнародване в „Държавен вестник“ на решение на Министерския съвет, по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството, но не по-късно от 1 март 2020 г.

С проекта на подзаконов нормативен акт се запазват размерите на таксите, които се заплащат за ползване на пътната инфраструктура, а именно: винетна такса, такса за ползване на съоръжения и такава за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях, и се определя на размера на въведената с чл. 10, ал. 1, т. 2 такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3, размерът на компенсаторната такса за съответните категории ППС, както и размерът на максимална такса за изминато разстояние по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата.

За определяне на размера на различните видове такси в проекта на тарифа са използвани специфични подходи, относими към всеки вид.

При определяне на таксите за услуги, които изискват изцяло или предимно административни разходи за обслужването им, каквито са таксите за издаване на разрешения за изграждане на рекламни съоръжения и крайпътни обслужващи обекти, за съгласуване на проекти за временна организация на движението при извършване на строителство и ремонт по пътищата и улиците, за съгласуване на комуникационно-транспортни планове и на проекти, които изискват допълнителни мерки за безопасност на движението по републиканските пътища е приложена Методиката за определяне на разходоориентиран размер на таксите по чл. 7а на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и разходването им (обн., ДВ, бр. 4 от 2012 г.). Направените калкулации представляват сумата от преките и непреките разходи за всяка административна услуга.

За преминаване по републиканските пътища са определени такси, за размера на които са използвани изчисления на специфични технико-икономически показатели на Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ на ЕК, Световна банка и други международни институции за допълнителното износване на пътната мрежа, в следствие използването ѝ от извънгабаритни и тежки пътни превозни средства, определени в Наредба № 11 от 2001 г. за движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства

(ДВ, бр. 65 от 2001 г.). Част от тарифите за такси в тази категория са предмет на споразумения между страните членки на ЕС и извън ЕС, както такива определени в други нормативни актове, а именно:

- такса, която пътните превозни средства с чуждестранна регистрация заплащат за влизане в Република България или за транзитно преминаване по републиканските пътища. Таксата се заплаща само от пътни превозни средства с регистрация в страни извън Европейския съюз и ползващи разрешително със заплащане на пътна такса. Таксата се заплаща на трасе вход на ГКПП – Агенция „Митници“, като е дадена възможност да бъде платена в лева или евро;

- такса за преминаване на моста на р. Дунав в посока Русе – Гюргево. Таксата се заплаща в лева или евро и зависи от вида на пътното превозно средство на база постигнатата договореност между министрите на транспорта на България и Румъния за уеднаквяване на категориите пътни превозни средства. Таксата се заплаща на трасе изход на ГКПП – Агенция „Митници“, като е дадена възможност да бъде платена в лева или евро.

При определяне на таксите за ползване, които се отнасят за разрешителни за изграждане и експлоатация на търговски обекти, рекламни съоръжения, изграждане на линейна инфраструктура, организиране на събития, са приложени изчисления включващи допълнителни разходи, които съпровождат предоставяните услуги и извършваните дейности, като напр. ограничаване на трафика на превозни средства, разходи за контрол и обследване състоянието на изградените крайпътни съоръжения, цени за наеми на търговски обекти и рекламни съоръжения.

Размерът на винетните такси, които заплащат ППС за ползване на републиканската пътна инфраструктура е определен съобразно периода им на валидност и срока, за който ще бъдат ползвани републиканските пътища, които са включени в трансевропейската пътна мрежа, както и такива, които са извън нея или по техни участъци, както и категорията на пътното превозно средство. Годишната, тримесечната месечната, седмичната, дневна и уикенд винетка са със срокове на валидност, съобразно датата на издаването им и категорията автомобил. Таксите за ползване на пътната инфраструктурата на база време от пътните превозни средства над 3,5 тона са пропорционални на продължителността на ползване и имат валидност за ден, седмица и месец. Месечният и седмичният размер е определен съгласно изискванията на европейското законодателство, а именно: *„Месечният размер не надвишава 10 % от годишния размер, седмичният размер не надвишава 5 % от годишния размер, а дневният размер не надвишава 2 % от годишния размер“*. Размерът на дневната винетка е определен на база възможността, която дава

„Поправка на актуализацията на Приложение II от директивата“ (Официален вестник на ЕС, 2016/ С194/7, 1 юни 2016 г., касаещо Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури) и съгласно която *„Дневната такса е еднаква за всички категории превозни средства и възлиза на 12 EUR“*.

При определянето на размера на винетната такса е спазен принципът на пропорционалност, както и на правилото за увеличаваща се стойност при намаляване на срока на валидност. Определянето на размера на таксите е направено въз основа на данните за средногодишния дневен трафик (използвани данни от доклада на Световната банка „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“).

Във връзка с горното, при изчисляването на цената на винетните такси е направен анализ, включващ няколко подхода: линейно приспадане на разходите, приспадане на относителни административни разходи, както и приспадане на абсолютните административни разходи и математическа корелация между период на валидност и цена за ден, които са отразени със съответната тежест.

Анализът на административните разходи, както и математическа корелация между период на валидност и цена за ден за винетка са определени, както на база сравнение с международната практика, така и на база реални разходи за експлоатация и поддържане на електронната система за събиране на пътни такси след 01.01.2019 г.

С проекта на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа се определя и размера на компенсаторната такса, която може да заплати водач на пътното превозно средство, неговият собственик или трето лице при установено движение по платената пътна мрежа, когато за съответното пътно превозно средство не е заплатена дължимата такса по чл. 10, ал. 1 от ЗП , като в тези случаи водачът на пътното превозно средство, неговият собственик или трето лице се освобождава от административнонаказателна отговорност.

Основание за заплащане на тази такса ще е налице единствено тогава, когато е констатирано нарушение. Заплащането на компенсаторната такса ще става на място, при установяване на нарушението, съгласно разпоредбите на ЗП и Закона за движението по пътищата, както и на граничните контролно-пропускателни пунктове, съгласно разпоредбата на чл. 10е, ал. 2 от ЗП.

Компенсаторната такса по същество се различава от държавните такси, срещу които се получава конкретен вид услуга, тъй като водещ при нея е наказващият характер.

Предвид факта, че такава такса се въвежда с цел намаляване и ограничаване на възможността за ползване на платената пътна мрежа на ППС без заплащане на дължимата такса, целесъобразно и икономически обосновано е размерът на същата да бъде справедлив, а таксата съответно събираема при установяване на нарушението.

Съгласно публикуван от Европейската комисия работен документ на оценка на въздействието относно предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на електронните пътни системи и улесняване на трансграничния обмен на информация относно неплащане на пътни такси в Съюза, размерът на компенсаторната такса трябва да се определи на база три пъти увеличената най-малка еднократна такса за съответната категория ППС коригиран с коефициент на очакваната ефективност на процеса на правоприлагане. Например за леки ППС при цена на уикенд винетката в размер на 10 лв., увеличена три пъти, т.е. 30 лв. и коригирана с коефициент на правоприлагане не по-малко от 45 %, същата следва да бъде в размер на 70 лв. Проучванията на ЕС в рамките на проекта MOVE/D3/2014 сочат, че процентът от трафик, върху който е осъществено правоприлагане, варира в рамките на средно около 25 %. При плътност на покритие на мрежата със стационарни контролни рамки за България 2 (два) пъти повече от средното за Европа (Унгария 101 рамки и 50 мобилни рамки, срещу 295 бр. стационарни и 55 бр. мобилни контролни единици в България) може да се очаква коефициент между 40 – 46 % ефективността на правоприлагане на годишна база спрямо 100 % от трафика. При прилагане на тези данни се получават следните стойности на размер на компенсаторната такса при установено движение без заплатена е-винетка, изчислени по вече упоменатата методика, т.е за леките автомобили 70 лв., за товарни автомобили до 12 тона и автобуси – 125 лв., а за товарни над 12 тона – 175 лв. и съответно при установено движение без заплатена тол такса: в диапазона от 150 лв. до 750 лв. в зависимост от вида на пътното превозно средство.

Размерът на компенсаторната такса попада в рамките на интервала между дефинираните минимални и максимални нива за този тип такси в съответствие с приложимите Европейски практики и оценява спецификата на процеса за правоприлагане на територията на Република България. Предложеният размер на компенсаторната такса, за различните категории ППС ще изпълнява функцията си да стимулира водачите да заплащат съответните такси за преминаване по платената пътна мрежа.

При определяне размер на тол таксата е спазен принципът на синтетичния метод, който оценява стойността на инфраструктурните елементи на таксуваната мрежа, чрез прилагане на разходи за подмяна на активи със сходни спецификации. Това изисква определяне на групи пътни активи, които са хомогенни, както и определяне на единични

разходи за подмяна на активи. В тази връзка консултантът Световна банка е предложил няколко сценария, които са прецизирани:

Максималните приходи на сценариите варират от 100%, 85% и 70% от стойността на тавана.

Максималната стойност на тавана е 5,744 млрд. лева (период на изчисление 2019-2023г.). Максималната стойност на тавана за автобусите за срока е 325млн.лв. В резултат на това общата стойност на тавана се намалява до 5,468 млн. лв. (намаление с 4,8%).

Намалението до 85% и 70% засяга само товарни автомобили, автобусите се изчисляват със стабилна стойност от 0,036 – 0,044 лева във всички сценарии.

Сценарий 3АА-v2.0:

- Разликата между Евроклас I-II и VI е 20%
- Тарифите за всички товарни автомобили се базират на средната претеглена стойност
- Разходите за леки товарни автомобили EURO 5 се повишават до максимална стойност от 105 лева и са оптимизирани за стойността на тавана.
- Изчисляване на разликата в еврокласа: Евроклас 5 е зададен на 100%, най-високо на 110, Евроклас 6 на 90%.

Промени в сравнение с v1.61

- Съставени алтернативи за приходите на 100%, 85% и 70%.
- Автобусите са включени с намалена цена на километър, в зависимост от общата техническа допустима максимална маса до 12 тона и над 12 тона.
- Тарифа за пътна категория АМ, Кат I е с плюс 20% в сравнение с тарифата за Кат II+III

Новите сценарии са наименувани:

- 3АА-v2.0_100%
- 3АА-v2.0_85%
- 3АА-v2.0_70%
- 3АА-v2.1_85%
- 3АА-v2.1_70%

Сценарий 3АА-v2.0_100%

- Тарифата за автобуси е стабилна в зависимост от общата техническа допустима максимална маса до 12 тона и над 12 тона
- Тарифите за товарни автомобилите е 100% от стойността на тавана.

Сценарий 3АА-v2.0_85%

- Тарифата за автобуси е стабилна в зависимост от общата техническа допустима максимална маса до 12 тона и над 12 тона.
- Тарифите за товарни автомобили над 3,5-12т. е 100% от стойността на тавана.
- Тарифите за товарни автомобили над 12т е намалена до 85% от общата стойност на тавана.

Сценарий 3АА-v2.0_70%

- Тарифите за товарни автомобили над 3,5т – 12т и над 12т с 2-3 оси се изчисляват с 85% от стойността на тавана.
- Тарифите за товарни автомобили над 12 тона с 4 + оси се намаляват по тарифа с цел цялостният приход от сценария да е 70%. Това означава, че тарифата за товарни автомобили над 12 тона с повече от 3 оси ще бъде намалена под 70% от стойността на тавана.
- Тарифата за автобуси е стабилна в зависимост от общата техническа допустима максимална маса до 12 тона и над 12 тона

Сценарий 3АА-v2.1_85%

- Тарифата за автобусите е стабилна в зависимост от общата техническа допустима максимална маса до 12 тона и над 12 тона.
- Тарифите за всички категории товарни автомобили се намаляват до 85% от стойността на тавана.

Сценарий 3АА-v2.1_70%

- Тарифите за товарни автомобили над 3,5т – 12т и над 12т с 2-3 оси се изчисляват с тарифата, разработена за сценария за 85%.
- Тарифите за товарни автомобили над 12 тона с 4 + оси се намаляват по тарифа с цел цялостният приход от сценария да е 70%. Това означава, че тарифата за товарни автомобили над 12 тона с повече от 3 оси ще бъде намалена под 70% от стойността на тавана.

- Тарифата за автобуси е стабилна в зависимост от общата техническа допустима максимална маса до 12 тона и над 12 тона.

В допълнение на горното, таксите имат и за цел да насърчат използването на екологичните пътни превозни средства, което ще допринесе за намаляване на вредните емисии от автомобилния транспорт и съответно – за опазване на околната среда каквато е и общата транспортната политика на Европейския съюз.

Определянето на окончателния размер на таксите на база изминато разстояние (тол такси) е направен въз основа на съпоставка на горепосочените сценарии.

С проекта на нормативен акт се определя и размерът на максималната такса за изминато разстояние, регламентирана в чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата. Съгласно становище на Световна банка нивото на максималната тол такса е таксата, платима за прекия маршрут между две най-отдалечени точки в България – т.е. разстоянието, умножено по тол такса за километър на съответния вид пътно превозно средство. По този начин за всеки вид превозно средство ще има определена максимална тол такса.

Размерът на максималната тол такса по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата, е определен въз основа на становището на Световна банка и след извършен анализ на различни маршрути. Избран е маршрут с най-отдалечените точки, а именно от ГКПП Кулата до ГКПП Дуранкулак. Маршрутът е с обща дължина 732,675 км, от които 682,728 км са таксувани с тол такса. Направена е калкулация за всички видове пътни превозни средства, подлежащи на тол таксуване и са генерирани различни максимални тол такси в зависимост от вида на пътното превозно средство и класа на платения пътен участък, по който преминава съответното превозно средство.

Предложеният проект на постановление на Министерския съвет не води до въздействие върху държавния бюджет, поради което е приложена финансова обосновка съгласно Приложение № 2.2 към чл. 35, ал. 1, т. 4, буква „б“ от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

Съгласно разпоредбата на чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове по проекта на акт е проведено публично обсъждане, като проектът на постановление, докладът към него, проектът на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, частичната предварителна оценка и становището на дирекция „Модернизация на администрацията“ в администрацията на Министерския съвет от съгласуването на оценката, са публикувани на интернет страниците на Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на финансите, Агенция „Пътна инфраструктура“ и на Портала за обществени консултации.

Предложеният проект на акт не е свързан с транспониране на актове на Европейския съюз, поради което не се налага да бъде изготвена справка за съответствие с европейското право.

Преписката е оформена съгласно изискванията на чл. 35 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

Проектът на постановление на Министерския съвет е съгласуван по реда на чл. 32-34 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

Направените бележки и предложения са отразени съгласно приложената справка.

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР - ПРЕДСЕДАТЕЛ,
УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА МИНИСТРИ,**

Предвид гореизложеното и на основание чл. 8, ал. 2 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация, предлагаме Министерският съвет да приеме предложения проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа.

Приложения:

1. Проект на постановление на Министерския съвет;
2. Проект на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа;
3. Финансова обосновка, одобрена от министъра на финансите;
4. Частична предварителна оценка на въздействието;
5. Становище на дирекция „Модернизация на администрацията“;
6. Проект на съобщение за средствата за масово осведомяване;
7. Таблица за отразяване на постъпилите становища.

**МИНИСТЪР НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО:**

ПЕТЯ АВРАМОВА

МИНИСТЪР НА ФИНАНСИТЕ :

ВЛАДИСЛАВ ГОРАНОВ