

ТАБЛИЦА

за отразяване на постъпилите предложения от обществено обсъждане, проведено в периода 06.06.2022 г. до 20.06.2022 г., на проекта на Проект на ПМС за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление № 370 на Министерски съвет от 2019 г. (обн., ДВ, бр. 101 от 2019 г. изм., бр. 16 от 2020 г.).

№ по ред на постъпване	Вносител	Предложение	Приема / не приема предложението	Мотиви
	1	2	3	4
1.	Национално сдружение на българските спедитори (НСБС)	Националното сдружение на българските спедитори (НСБС) изразява своята принципна подкрепа по отношение необходимостта от извършване на промени в националната тол системата и размера на тол таксите в страната, като предлага следното: I. Предложени са мерки за намаляване на инфлационния индекс, в резултат на прилагането на тол системата, които се изразяват в поетапно увеличение на таксите, предложено в проекта на ПМС.	Приема се	
		II. Предложени са Механизми за увеличаване на приходите от тол такси 1. Включване в обхвата на тол системата на някои второкласни пътища, по които се наблюдава интензивен транзитен трафик.	Не се приема.	Съгласно чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата: „Списъкът на пътищата, включени в обхвата на платената пътна мрежа, по които може да се събира такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса, или такса за изминато разстояние - тол такса, се приема с решение на Министерския съвет. Списъкът се обнародва в "Държавен вестник". В изпълнение на цитираната законова разпоредба, с Решение № 101 на Министерския съвет от 2020 г. е приет Списък на републиканските пътища, за които се събира такса за изминато разстояние – тол такса, в което са включени автомагистрала, пътища първи клас и пътища втори клас. В тази връзка отправеното предложение е свързано с обхвата на тол системата, който вече е приет с Решение № 101 на Министерски съвет. С тарифата се определя единствено размерът на съответните такси на база изминато разстояние (тол такси), а не обхвата на платената пътна мрежа.
		2. Облагане на транзитните второкласни пътища със същите такси, с които се облагат и първокласни пътища и магистрали, тъй като качеството на цялата пътна мрежа в България е сходно.	Не се приема.	В Тарифата, при определяне на предложения размер на таксата на база изминато разстояние – тол такса, стойностите са формирани на база на

				<p>изискванията на Директива 1999/62/ЕО, последно изменена с Директива 2011/76/ЕО на основните елементи на инфраструктурните разходи и регламентираните чрез Директивата възможности и границите на таксуването на база разходите по предоставяне на пътната инфраструктура за използване от потребителя на пътя.</p> <p>При определяне на предложените размери на таксата на база изминато разстояние – тол такса, 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.</p> <p>Съгласно Доклад за уведомление от месец февруари 2019 г. на консултанта Световна банка, според Европейската комисия, методиката за изчисляване на разходите може да се основава или на синтетичния метод (СМ), или на метода на постоянното обновяване на материалните запаси (МПОМЗ).</p> <p>МПОМЗ се основава на историческите разходи и капитализира времевите серии от годишни инвестиции чрез натрупването им и чрез изваждане на стойността на активите, надвишаващи продължителността на живота им.</p> <p>СМ оценява стойността на инфраструктурните елементи на таксуваната мрежа, чрез прилагане на разходи за подмяна на активи със сходни спецификации.</p> <p>Това изисква определяне на групи пътни активи, които са хомогенни, както и определяне на единични разходи за подмяна на активи. В Тарифата, при определяне на предложените размери на таксата на база изминато разстояние – тол такса, са използвани прецизирани сценарии, предложени от Консултанта Световна банка.</p>
		<p>3. Въвеждане на забрани чрез пътни знаци за преминаване на превозни средства, извършващи транзитни превози по останалата пътна мрежа. Забраните да важат независимо от държавата на регистрация на превозното средство.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Отправеното предложение е в директно противоречие с чл. 7 ал. 4 от Директива 1999/62/ЕС, а именно, че „Таксите за изминат участък и за ползване на инфраструктура не може да водят до дискриминация, пряко или непряко, основана на националността на превозвача или на произхода, или крайната дестинация на превозното средство“. Предложението за въвеждане на забрани се класифицира като косвена дискриминационна мярка, като е налична практика за стартирали наказателни процедури по отношение на</p>

				<p>страни-членки във връзка с въведени мерки, които се класифицират като мерки за създаване на условия или предпоставки за неравностойно пътно таксуване на база на националност, произход и/или друга характеристика на ППС.“</p>
		4. Облагане на тол таксите с ДДС.	Не се приема.	<p>Съгласно разпоредбата на чл. 3, ал. 5 от ЗДДС, не са данъчно задължени лица държавата, държавните и местните органи за всички извършвани от тях дейности или доставки в качеството им на орган на държавна или местна власт, включително в случаите, когато събират такси, вноски или възнаграждения за тези дейности или доставки. В тази връзка, за да бъде прието направеното предложение, следва да бъде иницирана законодателна промяна.</p>
		<p>III. Предвидимост в прилагането на тол системата във времеви хоризонт</p> <p>1. Изготвяне на план за постепенно и плавно увеличаване на пътните такси като размер с ясен времеви хоризонт.</p>	Приема се.	
		<p>2. Въвеждане на отстъпки в тол таксите за обем изминато разстояние на месец на превозно средство (влекач). Отстъпката да важи за пробег над 3000 километра на месец по платената пътна мрежа.</p>	Не се приема	<p>По отношение на предложението за въвеждане на отстъпки за преминал месечен пробег по платените участъци от републиканската пътна мрежа е важно да се отбележи, че такова предложение е в директно противоречие с чл. 7 ал. 4 от Директива 1999/62/ЕС - „Таксите за изминат участък и за ползване на инфраструктура не може да водят до дискриминация, пряко или непряко, основана на националността на превозвача или на произхода, или крайната дестинация на превозното средство“. Предложението за отстъпки за преминал месечен пробег се класифицира като косвена дискриминационна мярка, като е налична практика за стартирали наказателни процедури по отношение на страни-членки във връзка с въведени мерки, които се класифицират като мерки за създаване на условия или предпоставки за неравностойно пътно таксуване на база на националност, произход и/или друга характеристика на ППС.“ Въвеждането на пониски ставки на база на по-голямо изминато разстояние в България би поставило в по-неблагоприятно положение международния трафик, който не би могъл, или значително по-трудно би могъл да измине подобни разстояния в страната, за да ползва преференциални цени</p>

2.	Асоциацията на организациите на българските работодатели	<p>I. Отправено е предложение за намаляване на инфлационния индекс, в резултат на прилагането на тол системата, изразяващи се в следните направления:</p> <p>1.1 Призовава се към запазване на тол таксите в сегашния им размер до края на 2022 година.</p>	Не се приема	<p>Промяна в подхода при таксуването би осигурила в по-голяма степен спазване на основните принципи на европейската таксова политика в областта на пътната инфраструктура „ползвателят/замърсителят плаща“.</p> <p>Към момента основният приход от пътни такси, чието предназначение е за рехабилитация и поддържане на републиканската пътна мрежа, се формира от платени винетни такси за ППС по чл.10а, ал. 7 от Закона за пътищата, независимо от това, че въздействието върху пътната настилка от тях е несъпоставимо с това на ППС над 3.5 т.</p> <p>С оглед на констатациите по-горе, се налага необходимостта от промяна на действащите към момента единични цени на километър, чрез което да се постигне справедлив подход съобразно заложенния принцип на ЕС „ползвателят/замърсителят плаща“.</p>
		<p>1.2. Настоява се за изготвяне на план за постепенно и плавно увеличаване на пътните такси като размер с ясен времеви хоризонт.</p>	Приема се.	
		<p>II. Предложени са следните механизми за увеличаване на приходите от тол такси:</p> <p>2.1. Включване в обхвата на тол системата на някои второкласни пътища, по които се наблюдава интензивен транзитен трафик.</p>	Не се приема.	<p>Съгласно чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата: „Списъкът на пътищата, включени в обхвата на платената пътна мрежа, по които може да се събира такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса, или такса за изминато разстояние - тол такса, се приема с решение на Министерския съвет. Списъкът се обнародва в "Държавен вестник".</p> <p>В изпълнение на цитираната законова разпоредба, с Решение № 101 на Министерския съвет от 2020 г. е приет Списък на републиканските пътища, за които се събира такса за изминато разстояние – тол такса, в което са включени автомагистрала, пътища първи клас и пътища втори клас.</p> <p>В тази връзка отправеното предложение е свързано с обхвата на тол системата, който вече е приет с Решение № 101 на Министерски съвет. С тарифата се определя единствено размерът на съответните такси на база изминато разстояние (тол такси), а не обхвата на платената пътна мрежа.</p>
		<p>2.2. Облагане на транзитните второкласни пътища със същите такси, с които се облагат и първокласни пътища и магистрали, тъй като качеството на цялата пътна мрежа в България е сходно.</p>		<p>В Тарифата, при определяне на предложения размер на таксата на база изминато разстояние – тол такса, стойностите са формирани на база на изискванията на Директива 1999/62/ЕО, последно изменена с Директива 2011/76/ЕО на основните елементи на</p>

			<p>инфраструктурните разходи и регламентираниите чрез Директивата възможностите и границите на таксуването на база разходите по предоставяне на пътната инфраструктура за използване от потребителя на пътя.</p> <p>При определяне на предложените размери на таксата на база изминато разстояние – тол такса, 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.</p> <p>Съгласно Доклад за уведомление от месец февруари 2019 г. на консултанта Световна банка, според Европейската комисия, методиката за изчисляване на разходите може да се основава или на синтетичния метод (СМ), или на метода на постоянното обновяване на материалните запаси (МПОМЗ).</p> <p>МПОМЗ се основава на историческите разходи и капитализира времевите серии от годишни инвестиции чрез натрупването им и чрез изваждане на стойността на активите, надвишаващи продължителността на живота им.</p> <p>СМ оценява стойността на инфраструктурните елементи на таксуваната мрежа, чрез прилагане на разходи за подмяна на активи със сходни спецификации.</p> <p>Това изисква определяне на групи пътни активи, които са хомогенни, както и определяне на единични разходи за подмяна на активи. В Тарифата, при определяне на предложените размери на таксата на база изминато разстояние – тол такса, са използвани прецизирани сценарии, предложени от Консултанта Световна банка.</p>
		<p>2.3. Въвеждане на забрани чрез пътни знаци за преминаване на превозни средства, извършващи транзитни превози, по останалата пътна мрежа. Забраните да се въвеждат съгласно Закона за движение по пътищата, с пътни знаци и да важат независимо от държавата на регистрацията на превозното средство.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Отправеното предложение е в директно противоречие с чл. 7 ал. 4 от Директива 1999/62/ЕС, а именно, че „Таксите за изминат участък и за ползване на инфраструктура не може да водят до дискриминация, пряко или непряко, основана на националността на превозвача или на произхода, или крайната дестинация на превозното средство“. Предложението за въвеждане на забрани се класифицира като косвена дискриминационна мярка, като е налична практика за стартирали наказателни процедури по отношение на страни-членки във връзка с въведени мерки, които се класифицират като мерки за създаване на условия или предпоставки за неравностойно пътно таксуване на база</p>

				на националност, произход и/или друга характеристика на ППС.“
		2.4. Облагане на тол таксите с ДДС.	Не се приема	Съгласно разпоредбата на чл. 3, ал. 5 от ЗДДС, не са данъчно задължени лица държавата, държавните и местните органи за всички извършвани от тях дейности или доставки в качеството им на орган на държавна или местна власт, включително в случаите, когато събират такси, вноски или възнаграждения за тези дейности или доставки. В тази връзка, за да бъде прието направеното предложение, следва да бъде инициирана законодателна промяна на цитирания закон.
		III. Предложено е въвеждане на отстъпки в тол таксите за обем изминато разстояние на месец на превозно средство. Отстъпките следва да важат за пробег над 3000 км., над 5000 км. и над 7000 км. на месец по платената пътна мрежа.	Не се приема.	По отношение на предложението за въвеждане на отстъпки за преминал месечен пробег по платените участъци от републиканската пътна мрежа е важно да се отбележи, че такова предложение е в директно противоречие с чл. 7 ал. 4 от Директива 1999/62/ЕС - „Таксите за изминат участък и за ползване на инфраструктура не може да водят до дискриминация, пряко или непряко, основана на националността на превозвача или на произхода, или крайната дестинация на превозното средство“. Предложението за отстъпки за преминал месечен пробег се класифицира като косвена дискриминационна мярка, като е налична практика за стартирали наказателни процедури по отношение на страни-членки във връзка с въведени мерки, които се класифицират като мерки за създаване на условия или предпоставки за неравностойно пътно таксуване на база на националност, произход и/или друга характеристика на ППС. Въвеждането на пониски ставки на база на по-голямо изминато разстояние в България би поставило в по-неблагоприятно положение международния трафик, който не би могъл, или значително по-трудно би могъл да измине подобни разстояния в страната, за да ползва преференциални цени.
		3.2. Отправено е предложение при констатирани нарушения с оглед недеklarирани тол сегменти да се предостави седемдневен срок на превозвача да заплати незаплатените участъци от платената пътна мрежа и едва тогава да се пристъпва към начисляване на компенсаторна такса и максимален тол за деня.	Не се приема.	С тарифата се определя единствено размерът на съответните такси на база изминато разстояние (тол такси), поради което отправеното предложение не е относимо към изготвения проект на ПМС.
3.	Данъкоплатец	Отправено е предложение да се разшири обхватът на ТОЛ системата с някои 3-клас пътища с транзитен трафик и използвани интанзивно от много често претоварени зърновози, дървовози и камиони превозващи инертни материали.	Не се приема.	Съгласно чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата: „Списъкът на пътищата, включени в обхвата на платената пътна мрежа, по които може да се събира

				<p><i>такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса, или такса за изминато разстояние - тол такса, се приема с решение на Министерския съвет. Списъкът се обнародва в "Държавен вестник".</i></p> <p>В изпълнение на цитираната законова разпоредба, с Решение № 101 на Министерския съвет от 2020 г. е приет Списък на републиканските пътища, за които се събира такса за изминато разстояние – тол такса, в което са включени автомагистрала, пътища първи клас и пътища втори клас.</p> <p>В тази връзка отправеното предложение е свързано с обхвата на тол системата, който вече е приет с Решение № 101 на Министерски съвет. С тарифата се определя единствено размерът на съответните такси на база изминато разстояние (тол такси), а не обхвата на платената пътна мрежа.</p>
4.	Конфедерация на автобусните превозвачи	1. Отправено е предложение да не се увеличават тол таксите към момента, увеличение следва да бъде направено след края на 2022 г. на база на сравнителен анализ на приходите от последните две години.	Не се приема.	<p>Промяна в подхода при таксуването би осигурила в по-голяма степен спазване на основните принципи на европейската таксова политика в областта на пътната инфраструктура „ползвателят/замърсителят плаща“.</p> <p>Към момента основният приход от пътни такси, чието предназначение е за рехабилитация и поддържане на републиканската пътна мрежа, се формира от платени винетни такси за ППС по чл.10а, ал. 7 от Закона за пътищата, независимо от това, че въздействието върху пътната настилка от тях е несъпоставимо с това на ППС над 3.5 т.</p> <p>С оглед на констатациите по-горе, се налага необходимостта от промяна на действащите към момента единични цени на километър, чрез което да се постигне справедлив подход съобразно заложения принцип на ЕС „ползвателят/замърсителят плаща“.</p>
		2. Отправено е предложение да се включат в обхвата на платената пътна мрежа само определни участъци от пътища втори клас, които са международни коридори и тези, по които има транзитен трафик.	Не се приема.	<p>Съгласно чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата: „Списъкът на пътищата, включени в обхвата на платената пътна мрежа, по които може да се събира такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса, или такса за изминато разстояние - тол такса, се приема с решение на Министерския съвет. Списъкът се обнародва в "Държавен вестник".</p> <p>В изпълнение на цитираната законова разпоредба, с Решение № 101 на Министерския съвет от 2020 г. е приет Списък на републиканските пътища, за които се събира такса за изминато разстояние – тол такса, в което</p>

				<p>са включени автомагистрала, пътища първи клас и пътища втори клас.</p> <p>В тази връзка отправеното предложение е свързано с обхвата на тол системата, който вече е приет с Решение № 101 на Министерски съвет. С тарифата се определя единствено размерът на съответните такси на база изминато разстояние (тол такси), а не обхвата на платената пътна мрежа.</p>
		3. Отправено е предложение ставките за автобусите по автомагистрала и първи клас пътища да не се променя, а вторикласната пътна мрежа да остане нулева до въвеждането на Регламент 1370/2007 ЕО.	Не се приема.	<p>Промяна в подхода при таксуването би осигурила в по-голяма степен спазване на основните принципи на европейската таксова политика в областта на пътната инфраструктура „ползвателят/замърсителят плаща“.</p> <p>Към момента основният приход от пътни такси, чието предназначение е за рехабилитация и поддържане на републиканската пътна мрежа, се формира от платени винетни такси за ППС по чл.10а, ал. 7 от Закона за пътищата, независимо от това, че въздействието върху пътната настилка от тях е несъпоставимо с това на ППС над 3.5 т.</p> <p>С оглед на констатациите по-горе, се налага необходимостта от промяна на действащите към момента единични цени на километър, чрез което да се постигне справедлив подход съобразно заложените принципи на ЕС „ползвателят/замърсителят плаща“.</p>
4.	АЕБТРИ, КАПБ и ЕТК	1. Отправено е предложение да не се заплащат тол такси за пътища втори клас, тъй като това ще отнеме възможността за ползване на алтернативни маршрути при извършване на вътрешни превози.	Не се приема.	<p>Към настоящия момент пътища втори клас са включени в обхвата на платената пътна мрежа съгласно Решение № 101 на Министерския съвет от 2020 г. , с което е приет Списък на републиканските пътища, за които се събира такса за изминато разстояние – тол такса, в което са включени автомагистрала, пътища първи клас и пътища втори клас.</p> <p>Въвеждане на ставки за втори клас различни от нулеви ще осигури в по-голяма степен спазване на основните принципи на европейската таксова политика в областта на пътната инфраструктура „ползвателят/замърсителят плаща“.</p> <p>Към момента основният приход от пътни такси, чието предназначение е за рехабилитация и поддържане на републиканската пътна мрежа, се формира от платени винетни такси за ППС по чл.10а, ал. 7 от Закона за пътищата, независимо от това, че въздействието върху пътната настилка от тях е несъпоставимо с това на ППС над 3.5 т.</p>

		<p>2. Отправено е предложение да се въведат забрани за преминаване на превозни средства, по неплатената пътна мрежа, извършващи транзитни превози.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Отправеното предложение е в директно противоречие с чл. 7 ал. 4 от Директива 1999/62/ЕС, а именно, че „Таксите за изминат участък и за ползване на инфраструктура не може да водят до дискриминация, пряко или непряко, основана на националността на превозвача или на произхода, или крайната дестинация на превозното средство“. Предложението за въвеждане на забрани се класифицира като косвена дискриминационна мярка, като е налична практика за стартирали наказателни процедури по отношение на страни-членки във връзка с въведени мерки, които се класифицират като мерки за създаване на условия или предпоставки за неравностойно пътно таксуване на база на националност, произход и/или друга характеристика на ППС.“</p>
		<p>3. Отправено е предложение да не се увеличава размерът на тол таксите, като обхвата на платената пътна мрежа следва да включва само автомагистрала и отсечки от първокласни пътища, част от трансевропейската пътна мрежа.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Промяна в подхода при таксуването би осигурила в по-голяма степен спазване на основните принципи на европейската таксова политика в областта на пътната инфраструктура „ползвателят/замърсителят плаща“.</p> <p>Към момента основният приход от пътни такси, чието предназначение е за рехабилитация и поддържане на републиканската пътна мрежа, се формира от платени винетни такси за ППС по чл.10а, ал. 7 от Закона за пътищата, независимо от това, че въздействието върху пътната настилка от тях е несъпоставимо с това на ППС над 3.5 т.</p> <p>С оглед на констатациите по-горе, се налага необходимостта от промяна на действащите към момента единични цени на километър, чрез което да се постигне справедлив подход съобразно заложения принцип на ЕС „ползвателят/замърсителят плаща“.</p> <p>По отношение на изложената констатация, че размерът е необоснован следва да се има предвид, че в Тарифата, при определяне на предложени размер на таксата на база изминато разстояние – тол такса, стойностите са формирани на база на изискванията на Директива 1999/62/ЕО, последно изменена с Директива 2011/76/ЕО на основните елементи на инфраструктурните разходи и регламентираните чрез Директивата възможности и границите на таксуването на база разходите по предоставяне на пътната инфраструктура за използване от потребителя на пътя.</p> <p>При определяне на предложените размери на таксата на база изминато разстояние – тол такса, 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.</p>

				<p>Съгласно Доклад за уведомление от месец февруари 2019 г. на консултанта Световна банка, според Европейската комисия, методиката за изчисляване на разходите може да се основава или на синтетичния метод (СМ), или на метода на постоянното обновяване на материалните запаси (МПОМЗ).</p> <p>МПОМЗ се основава на историческите разходи и капитализира времевите серии от годишни инвестиции чрез натрупването им и чрез изваждане на стойността на активите, надвишаващи продължителността на живота им.</p> <p>СМ оценява стойността на инфраструктурните елементи на таксуваната мрежа, чрез прилагане на разходи за подмяна на активи със сходни спецификации.</p> <p>Това изисква определяне на групи пътни активи, които са хомогенни, както и определяне на единични разходи за подмяна на активи. В Тарифата, при определяне на предложените размери на таксата на база изминато разстояние – тол такса, са използвани прецизирани сценарии, предложени от Консултанта Световна банка.</p> <p>По отношение на предложението за включване в обхвата на платената пътна мрежа само автомагистрала и отсечки от първокласни пътища, част от трансевропейската пътна мрежа, следва да се има предвид, че с Решение № 101 на Министерския съвет от 2020 г. е приет Списък на републиканските пътища, за които се събира такса за изминато разстояние – тол такса, в което са включени автомагистрала, пътища първи клас и пътища втори клас.</p>
		<p>4. Отправено е предложение размерът на компенсаторната такса да бъде намален петкратно.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Компенсаторната такса по същество се различава от държавните такси, срещу които се получава конкретен вид услуга, тъй като водещ при нея е санкционният 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.</p>

				<p>Размерът на компенсаторната такса попада в рамките на интервала между дефинираните минимални и максимални нива за тол таксите 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 има за цел да стимулира водачите да заплащат съответните такси за преминаване по платената пътна мрежа.</p>
		5. Отправено е предложение в чл.26, ал. 3 от проекта на ПМС да отпадне текстът „ към момента на извършване на конкретното нарушение“.	Не се приема.	<p>Предложената редакция не се приема, тъй като за правилното определяне на размера на дължимата компенсаторна такса е важно да бъдат отчетени техническите характеристики на ППС-то към момента на извършване на нарушението (категорията на пътното превозно средство, броя на осите, който може да се променя и екологичните му характеристики).</p>
		6. Отправено е предложение чл.27, ал.2 от действащата Тарифа за таксите да не отпада.	Не се приема.	<p>Въведеното облекчение не води до намаляване на вредите върху пътната инфраструктура от тежкотоварните пътни превозни средства и спазване на принципите на европейската таксова политика в областта на пътната инфраструктура „ползвателят/замърсителят плаща.</p>
		7. Отправено е предложение да не се увеличава размерът на максималната тол такса по чл.10б, ал. 5 от Закона за пътищата.	Не се приема.	<p>Размерът на максималната такса за изминато разстояние, регламентирана в чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата е определен съгласно становище на Световна банка, а именно, че 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 е определена максимална тол такса. Направена е калкулация за всички видове ППС, подлежащи на тол таксуване и са генерирани различни максимални тол такси в зависимост от вида на ППС и класа на платения пътен участък, по който преминава съответното превозно средство.</p> <p>С оглед предлаганата промяна на размера на тарифните ставки по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата и посоченото разграничение на двата периода на поетапно въвеждане на нови размери на тол таксите,</p>

				<p>следва да бъдат актуализиран и размерът на таксата по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата, която ще бъде дължима считано от 01 януари 2023 г., спрямо увеличениния размер на тарифните ставки по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата за съответния период.</p> <p>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 съотносима към определените тарифни ставки и съответно събираема при установяване на нарушението.</p>
		8. Отправено е предложение за въвеждане на намален размер или отстъпка от цената на пътната такса, при нейното заплащане по електронен път и то директно на Агенция „Пътна инфраструктура“.	Не се приема.	<p>Заложеният текста в чл.6, т.5 от Директива 2019/520 предвижда възможност за държавите- членки да въведат намаления или отстъпки, но не е тяхно задължение.</p>
6.	Сдружение "Съюз на международните превозвачи"	1. Отправено е предложение за извършване на анализ при определяне на размера на тол таксите.	Не се приема.	<p>В Тарифата, при определяне на предложениния размер на таксата на база изминато разстояние – тол такса, стойностите са формирани на база на изискванията на Директива 1999/62/ЕО, последно изменена с Директива 2011/76/ЕО на основните елементи на инфраструктурните разходи и регламентирани чрез Директивата възможностите и границите на таксуването на база разходите по предоставяне на пътна инфраструктура за използване от потребителя на пътя.</p> <p>При определяне на предложените размери на таксата на база изминато разстояние – тол такса, 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.</p> <p>Съгласно Доклад за уведомление от месец февруари 2019 г. на консултанта Световна банка, според Европейската комисия, методиката за изчисляване на разходите може да се основава или на синтетичния метод (СМ), или на метода на постоянното обновяване на материалните запаси (МПОМЗ).</p> <p>МПОМЗ се основава на историческите разходи и капитализира времевите серии от годишни инвестиции чрез натрупването им и чрез изваждане на стойността на активите, надвишаващи продължителността на живота им.</p>

				<p>СМ оценява стойността на инфраструктурните елементи на таксуваната мрежа, чрез прилагане на разходи за подмяна на активи със сходни спецификации.</p> <p>Това изисква определяне на групи пътни активи, които са хомогенни, както и определяне на единични разходи за подмяна на активи. В Тарифата, при определяне на предложените размери на таксата на база изминато разстояние – тол такса, са използвани прецизирани сценарии, предложени от Консултанта Световна банка.</p>
		<p>2. Отправено е предложение в обхвата на платената пътна мрежа да бъдат включени само второстепенни пътища, които се използват за транзитен международен трафик с цел избягване на излишното натоварване на вътрешните доставки, което неминуемо ще доведе до повишаване на инфлационните процеси в страната и в крайна сметка ще доведе до влошено потребление.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Съгласно чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата: „Списъкът на пътищата, включени в обхвата на платената пътна мрежа, по които може да се събира такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса, или такса за изминато разстояние - тол такса, се приема с решение на Министерския съвет. Списъкът се обнародва в "Държавен вестник".</p> <p>В изпълнение на цитираната законова разпоредба, с Решение № 101 на Министерския съвет от 2020 г. е приет Списък на републиканските пътища, за които се събира такса за изминато разстояние – тол такса, в което са включени автомагистрала, пътища първи клас и пътища втори клас.</p> <p>В тази връзка отправеното предложение е свързано с обхвата на тол системата, който вече е приет с Решение № 101 на Министерски съвет. С тарифата се определя единствено размерът на съответните такси на база изминато разстояние (тол такси), а не обхвата на платената пътна мрежа.</p>
		<p>3. Отправено е предложение да бъдат предвидени и въведени механизми за компенсиране на превозвачи, извършващи основно превози в страната. Това би могло да бъде постигнато чрез евентуално определяне на граница от пробег над която да се връщат част от направените разходи от страната на ползвателите на пътната мрежа, като това би спомогнало задържане на инфлационните индекси и няма да доведе до драстично увеличаване на цената на продуктите към крайните потребители в страната.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Отправеното предложение е в директно противоречие с чл. 7 ал. 4 от Директива 1999/62/ЕС, а именно, че „Таксите за изминат участък и за ползване на инфраструктура не може да водят до дискриминация, пряко или непряко, основана на националността на превозвача или на произхода, или крайната дестинация на превозното средство“. Предложението за въвеждане на забрани се класифицира като косвена дискриминационна мярка, като е налична практика за стартирали наказателни процедури по отношение на страни-членки във връзка с въведени мерки, които се класифицират като мерки за създаване на условия или предпоставки за неравносвойно пътно таксуване на база на националност, произход и/или друга характеристика на ППС.“</p>

		4. Отправено е предложение чл. 27, ал.2 от действащата Тарифа за таксите да не отпада.	Не се приема.	Въведеното облекчение не води до намаляване на вредите върху пътната инфраструктура от тежкотоварните пътни превозни средства и спазване на принципите на европейската таксова политика в областта на пътната инфраструктура „ползвателят/замърсителят плаща“.
		5. Отправено е предложение да се въведат тол такси само за част от пътища втори клас.	Не се приема.	<p>Съгласно чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата: „Списъкът на пътищата, включени в обхвата на платената пътна мрежа, по които може да се събира такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса, или такса за изминато разстояние - тол такса, се приема с решение на Министерския съвет. Списъкът се обнародва в "Държавен вестник"."</p> <p>В изпълнение на цитираната законова разпоредба, с Решение № 101 на Министерския съвет от 2020 г. е приет Списък на републиканските пътища, за които се събира такса за изминато разстояние – тол такса, в което са включени автомагистрала, пътища първи клас и пътища втори клас.</p> <p>В тази връзка отправеното предложение е свързано с обхвата на тол системата, който вече е приет с Решение № 101 на Министерски съвет. С тарифата се определя единствено размерът на съответните такси на база изминато разстояние (тол такси), а не обхвата на платената пътна мрежа.</p>