

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

от Сдружение "Европейски център за транспортни политики"
относно планираното увеличение на винетните и тол таксите в
България

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

Сдружение "Европейски център за транспортни политики" изразява своята позиция относно планираното увеличение на винетните и тол таксите в България. Ние бихме искали да насърчим по-плавно увеличение, но в същото време и по-справедливо заплащане на пътните таксите с премерена тежест върху крайните потребители. Предложението на държавата към настоящия момента за увеличение и на ТОЛ таксите и на винетните такси ще рефлектира пряко върху крайните потребители и в двата случая. След задълбочен анализ на икономическите показатели и ефективността на съществуващите системи, предлагаме следните мерки:

1. Винетни такси

1.1. Запазване на текущите цени за физически лица

През последната година се наблюдава умерено нарастване на инфлацията в България. Според данни на Националния статистически институт (НСИ), през декември 2024 г. хармонизираният индекс на потребителските цени (ХИПЦ) се е повишил с 0.3% на месечна база, а годишната инфлация е достигнала 2.1%. Въпреки това, някои основни стоки и услуги отбелязват по-значителни увеличения. През декември 2024 г. месечната инфлация, измерена чрез индекса на потребителските цени (ИПЦ), е 0.4% спрямо ноември 2024 г., а годишната инфлация (декември 2024 г. спрямо декември 2023 г.) е 2.2%.

Паритетът на покупателната способност (ППС) на България остава сред най-ниските в Европейския съюз. През 2024 г. брутният вътрешен

продукт (БВП) на глава от населението, изразен в стандарти на покупателната способност, е 36% под средното за ЕС равнище. Тези данни показват, че българските домакинства продължават да се сблъскват с финансови предизвикателства.

Въз основа на тези показатели, предлагаме да се запази текущата стойност на винетните такси за физически лица, за да не се увеличава финансовата тежест върху домакинствата. (годишна винетка – 87,00 лв.; тримесечна винетка – 48,00 лв.; месечна винетка – 27,00 лв.; седмична винетка – 13,00 лв. и уикенд винетка – 9,00 лв.).

1.2. Увеличение на винетните такси за юридически лица

Предлагаме годишната винетка за автомобили до 3,5 тона, регистрирани на юридически лица, да бъде увеличена по следния начин: (годишна винетка – 120,00 лв.; тримесечна винетка – 68,00 лв.; месечна винетка – 47,00 лв.; седмична винетка – 23,00 лв. и уикенд винетка – 19,00 лв.) Мотивите за това предложение са:

- **Данъчни облекчения:** Юридическите лица могат да се възползват от данъчен кредит и да намаляват данъчната си печалба чрез признаване на разходи, свързани с издръжката на превозните средства. Тези облекчения не са достъпни за физическите лица, което създава неравнопоставеност.
- **Справедливо разпределение на тежестта:** По-високите такси за фирмените автомобили ще осигурят по-справедливо разпределение на финансовата тежест между бизнеса и гражданите.
- **Стимули за устойчив транспорт:** Увеличението на таксите може да насърчи фирмите да оптимизират използването на превозните средства и да инвестират в по-екологични алтернативи.

Не бива да се пропуска фактът, че автомобилите, регистрирани на юридически лица, по дефиниция изпълняват икономическа функция и допринасят за генерирането на печалба за съответните предприятия. Това ги отличава от автомобилите, притежавани от физически лица, които се използват предимно за лични нужди. Въпреки това, съществуват специфични случаи, които следва да бъдат взети предвид, за да се избегнат пропуски и неравнопоставеност.

По-конкретно, автомобилите, отдавани под наем от физически лица, но фактически използвани за стопанска дейност, също трябва да попаднат в обхвата на увеличението на винетните такси. Такъв е случаят с учебните автомобили, които често се водят на физически лица, но реално се използват за търговска дейност – обучение на шофьори срещу заплащане. В тези ситуации автомобилите генерират приходи и не бива да бъдат изключени от предвиденото увеличение, тъй като това би довело до нарушаване на принципа на конкурентоспособност.

За да бъде предложеното увеличение на винетните такси справедливо и ефективно, следва да се предвиди механизъм за идентифициране и облагане на превозните средства, които, независимо от регистрацията си на физическо лице, изпълняват икономически функции и генерират приходи. Това ще осигури равнопоставеност между всички стопански субекти и ще предотврати възможни злоупотреби.

2. Тол такси

На този етап не подкрепяме предложението за увеличение на тол таксите. През последните пет години се установиха значителни слабости в тол системата, които водят до пропуски в събирането на дължимите такси.

Множество превозвачи изразяват сериозни опасения относно функционирането на тол системата в България, като твърдят, че техническите ѝ недостатъци водят до несправедливи санкции. Според тях, системата често не отчита коректно преминаването през платените пътни участъци, което води до налагане на глоби, дори когато таксите са били заплатени. Тези опасения се засилват от слухове, че някои тол рамки умишлено се изключват, с цел генериране на допълнителни приходи чрез санкции.

В подкрепа на тези твърдения, през ноември 2024 г. Съдът на Европейския съюз постанови, че налаганите от Агенция "Пътна инфраструктура" (АПИ) санкции на превозвачите за незаплатени тол сегменти са непропорционални и противоречат на европейското законодателство. Това решение подчертава необходимостта от преразглеждане на текущата система и адресиране на техническите ѝ

проблеми, за да се гарантира справедливост и прозрачност при налагането на санкции.

Тези обстоятелства изискват спешни мерки за подобряване на надеждността и прозрачността на тол системата, за да се възстанови доверието на превозвачите и да се гарантира справедливо третиране на всички участници в транспортния сектор.

2.1. Проблеми в текущата система

- **Технически пропуски:** Съществуват възможности за избягване на плащането на тол такси чрез използване на скрити регистрационни номера или други методи за заобикаляне на контролните точки.
- **Неравнопоставеност:** Докато някои превозвачи спазват правилата и плащат дължимите такси, други успяват да ги избегнат, което води до некоректна конкуренция и несправедливост.
- **Неефективни мерки за контрол:** Опитите за увеличаване на събираемостта чрез налагане на високи глоби не доведоха до желаните ефект и създадоха допълнителна финансова тежест върху превозвачите.

2.2. Предложения за подобрение

Използване на съществуващи ресурси

Предлагаме да се използва съществуващият трети идентификационен номер в превозните средства (т. нар. „комбиниран екологичният стикер“), който се поставя при преминаване на периодичен технически преглед на всяко едно превозно средство регистрирано на територията на България. Този стикер съдържа уникален код, който може да бъде свързан с регистрационния номер на автомобила, категорията му и евентуално данни за емисиите, което вече се използва в някои европейски държави за диференцирано таксуване. Така може да се избегне и манипулирането на ТОЛ системата от някои превозвачи, които при закупуването на маршрутни карти например отбелязват по-висока категория (ЕВРО 6 вместо реалното ЕВРО 3 например).

Прилагането на този метод ще осигури ефективна идентификация на превозните средства без необходимост от допълнителни разходи за скъпо струващи технологии като нови камери за разпознаване на регистрационни номера или сложни системи за автоматично засичане. В допълнение, това решение ще елиминира възможността за манипулации, свързани с подмяна на регистрационните номера или използване на средства за прикриването им, което е един от основните проблеми в настоящата тол система.

Въвеждането на тази мярка ще изисква синхронизиране на данните между контролните органи, но е технически осъществимо с наличната инфраструктура и ще повиши значително ефективността на контрола върху заплащането на пътните такси.

Подобряване на контрола

Съществуващите механизми за контрол на събираемостта на тол таксите са доказали своята неефективност, като в много случаи санкциите се налагат без реална проверка или при технически неизправности на системата. В тази връзка предлагаме внедряването на допълнителни методи за подобряване на контрола, които да не разчитат единствено на нискоефективни тол патрули и скъпи камери за разпознаване на регистрационни номера.

Една от възможностите е интегрирането на автоматизирана система за верификация, която в реално време сверява данните от екологичния стикер, тол плащанията и маршрутите на превозните средства. Това може да се осъществи чрез електронен регистър, достъпен за всички компетентни органи, който ще показва статуса на всяко превозно средство относно заплатените такси.

Допълнително предлагаме въвеждането на **интелигентен мониторинг**, при който информацията за движението на превозните средства се анализира чрез кръстосана проверка с бази данни за направени плащания. Това ще позволи по-прецизно идентифициране на нарушенията и ще минимизира възможността за грешки или неправомерни санкции.

Въвеждането на тези мерки ще осигури по-висока събираемост на тол таксите, без да се налага засилване на репресивните мерки спрямо

превозвачите, което ще повиши доверието в системата и ще намали административната тежест върху транспортния бранш.

Отлагане на увеличението

Предлагаме отлагане на увеличението на тол таксите за период от **една година**, в рамките на който да бъдат проведени следните действия:

1. **Подробен анализ на текущата събираемост** – оценка на реалните приходи от тол такси спрямо прогнозните и установяване на причините за несъбраните суми.
2. **Изпитване на новите контролни механизми** – въвеждане на пилотни проекти за алтернативни методи за проверка и събираемост, включително използването на екологичния стикер.
3. **Оценка на техническите пропуски в системата** – одит на съществуващата инфраструктура, проверка на тол рамките и анализ на докладваните проблеми, свързани с неправомерно налагане на глоби.
4. **Сравнителен анализ на тол системите в други държави** – проучване на успешните модели за събиране на пътни такси и възможността за прилагането им в България.
5. **Изготвяне на доклад и обществено обсъждане** – след събиране на достатъчно данни, следва да се проведе обществено обсъждане с представители на държавните институции, превозвачите и експертите в областта.

Ако след този период бъде доказана необходимостта от увеличение на тол таксите, то следва да се приложи **пропорционално и обосновано**, като се гарантира, че повишението няма да доведе до необосновано натоварване на транспортния сектор. В противен случай, ако анализите покажат, че по-ефективният контрол води до достатъчно увеличаване на приходите, то повишаването на таксите може да се окаже ненужно.

Отлагането ще даде възможност за създаване на по-прозрачна, ефективна и справедлива система, която не само да гарантира събираемостта на приходите, но и да осигури предвидимост и стабилност за транспортния сектор.

Анализът на тол системата показва, че вместо да се увеличават таксите, по-ефективният подход би бил **засилване на контрола и**

подобряване на събираемостта. В момента значителна част от дължимите такси не се събират поради технически пропуски, злоупотреби и недостатъчна ефективност на прилаганите механизми за мониторинг.

По наши изчисления, ако се въведат предложените от нас мерки – използване на екологичния стикер като идентификатор, засилване на автоматизирания контрол и елиминиране на възможностите за избягване на плащания, приходите от тол такси **ще се увеличат с до 150 милиона лева годишно**, без да е необходимо допълнително финансово натоварване на превозвачите и икономиката.

Това означава, че държавата може да постигне по-добра фискална ефективност и по-високи приходи, без да застрашава конкурентоспособността на транспортния сектор. Следователно, преди да се разглежда каквото и да било увеличение на таксите, следва първо да се приложат тези коригиращи мерки и да се оцени реалното им въздействие върху събираемостта на тол таксите.

Сдружение **„Европейски център за транспортни политики“** остава на разположение за експертни консултации и подкрепа при реализирането на тези предложения с цел изграждане на справедлива и ефективна система за управление на пътните такси в България.

С уважение,

Диана Русинова
/Председател на Сдружението/
Европейски център за транспортни политики