

АНАЛИЗ НА ТАКСИТЕ ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Даниела Тодорова, Явор Георгиев, Красимир Кръстанов, Нина Гергова
dtodorova@vtu.bg, jsgeorgiev@gmail.com, kkrastanov@vtu.bg, ngergova@vtu.bg

**Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”,
София, ул. „Гео Милев” №158
БЪЛГАРИЯ**

***Ключови думи:** такси, пътна инфраструктура, разходи, транспортна услуга*

***Резюме:** В настоящата разработка се характеризира състоянието на пътната инфраструктура на страната ни, като вниманието основно е насочено към прилаганите такси за платено ползване на пътищата и необходимостта от постигне максимална полза при събиране на такси.*

Разглеждат се принципите на действие на съществуващата до края на 2018 г. система за заплащане на пътна такса и въведената от началото на годината смесената система за таксуване. Отчитат се спецификите при извършване на транспортна дейност за различните категории превозни средства.

Оценяват се таксите за ползването на платената пътна мрежа и се разглеждат възможностите за финансиране на пътната инфраструктура. Тези средства оказват пряко влияние за повишаване качеството на транспортната услуга в областта на пътната инфраструктура.

Пътната инфраструктура формира собствени приходи основно чрез винетна система, таксите за специално ползване на републиканските пътища, като и пътен данък за общинските пътища. Но тези средства са крайно недостатъчни за развитие на пътната мрежа и се използват основно за покриване на разходите за нейната поддръжка.

Именно поради недостигът на финансови средства се търсят възможности за увеличаване на собствените приходи. Такава възможност дават системите за таксуване и най-вече въвеждането на ТОЛ системата.

I. Въведение

Транспортът има важно значение за развитието на държавата и играе значима роля както за икономическото развитие, така и за постигането на социална и регионална кохезия. Транспортният сектор на Република България оказва силно влияние за повишаване конкурентоспособността на националната икономика. Това се подразбира и от стойностите, които се отчитат от работата на секторите транспорт и съобщения, които формират около 11,7% от брутната добавена стойност на страната и осигуряват пряка заетост на над 138 000 души¹.

¹ Данни, Национален статистически институт – www.nsi.bg

Развитието на транспортния сектор пряко влияе и върху развитието на външнотърговските връзки на страната и на туризма.

Разбира се, за изграждането на устойчива транспортна система се изисква модерна и развита пътна инфраструктура, която да отговаря на европейските норми и стандарти за качество и да осигурява сигурност и безопасност на потребителите на транспортната услуга.

Изграждането на нови пътища и поддържането на националната пътна мрежа в страната ни е свързано със значителни инвестиции. Те са необходимост, чрез която ще се стимулира икономическия растеж на държавата и ще се подобри свързаността на националните пътища.

Пътната инфраструктура в Република България дефинира рамка за постигане на желанието на България да има устойчива пътна система.

Устойчива пътна система е тази, която създава еднакви възможности за намаляване на емисиите на въглероден диоксид чрез оптимизация на поддръжката и развитие на пътната мрежа, способстващи за икономическо развитие. По своята същност цялата пътна мрежа е взаимосвързана независимо от класа на пътищата.

Всяко влошаване на състоянието на общинските пътища би имало отрицателен ефект върху експлоатационната ефективност на цялата пътна мрежа.

По-ниските класове пътища, свързващи по-малки населени места, имат социално значение и спомагат за икономическо развитие, като намаляват миграцията към големите градове и по този начин намаляват нуждите от изграждане на скъпа инфраструктура, а също така намаляват и задръстванията, емисиите на парникови газове и отрицателния ефект от климатичните промени.²

II. Финансиране на пътната инфраструктура в Република България

Пътищата от републиканската пътна мрежа на страната се класифицират на класове според административно-стопанското си значение и функциите, които изпълняват в транспортната система:

- автомагистрала;
- скоростни пътища;
- пътища I клас;
- пътища II клас;
- пътища III клас.³

Общата дължина на шестте автомагистрала е 1 245 км, от които около 49% са в експлоатация⁴:

Таблица 1. Автомагистрала в Република България

Име	Маршрут	Дължина (км)
А-1 Тракия	София - Пловдив - Ст.Загора - Ямбол -Бургас	361
А-2 Хемус	София - Ботевград - Шумен - Девня -Варна	433
А-3 Струма	Перник - Дупница - Сандански - граница Гърция	156

² Стратегия за развитието на пътната инфраструктура в Република България 2016 – 2022 г.

³ Пак там.

⁴ Данни, Национален статистически институт – www.nsi.bg

А-4 Марица	(Пловдив-Ст.Загора) Свиленград-граница Турция	-Харманли-	117
А-5 Черно море	Варна - Бургас		110
А-6 Люлин	София - Перник		19
А-7 Калотина	Калотина - околоръстен път София		49
Обща проектна дължина		1 245км	

Таблица 2. Дължина на РПМ по класове пътища към 31. 12. 2017

КЛАС	ДЪЛЖИНА (км)	% от РПМ
Автомагистрали	610.2	3
Пътища I-ви клас	2964.6	15
Пътища II-ри клас	4022.6	21
Пътища III-ти клас	11558.5	59
Пътни връзки	306.4	2
Обща дължина от РПМ	19462	100

Начинът на финансиране на изграждането, реконструкцията, ремонтът и поддържането на републиканските и общинските пътища се осъществява със средства от държавния бюджет, от бюджетите на общините, както и с безвъзмездно предоставени средства и заеми от международни финансови институции.

Страната ни инвестира постоянно в модернизацията на пътния сектор, но средствата са крайно недостатъчни за да се осигури покриване на необходимите инвестиции и разходи за поддръжка на пътищата.

Пътната инфраструктура формира собствени приходи основно чрез винетна система, таксите за специално ползване на републиканските пътища, като и пътен данък за общинските пътища. Но тези средства са крайно недостатъчни за развитие на пътната мрежа и се използват основно за покриване на разходите за нейната поддръжка.

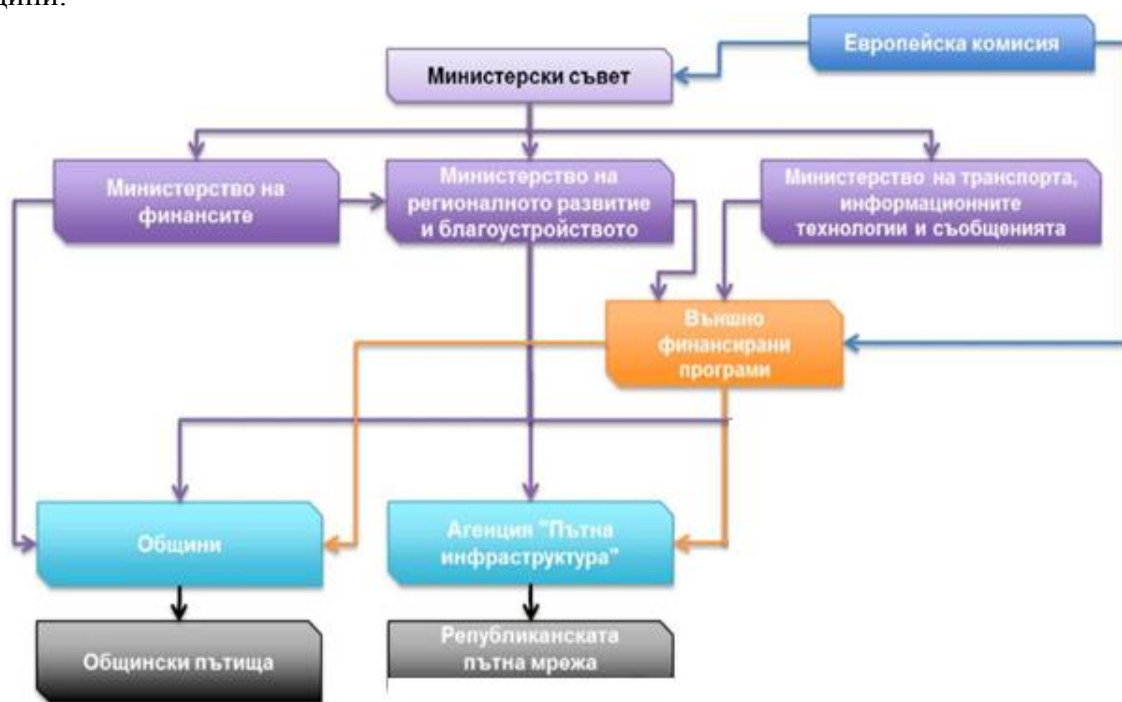
Именно поради недостигът на финансови средства се търсят възможности за увеличаване на собствените приходи. Такава възможност дават системите за таксуване и най-вече въвеждането на ТОЛ системата.

Пътната мрежа ежегодно отчита все по-интензивно ползване, което води и до нейното износване и недостатъчност. По-високото натоварване на пътната мрежа е в резултат на постоянното нарастване на автомобилният парк и увеличението на автомобилният трафик. Основно строителството, рехабилитацията, ремонтът и поддръжката на републикански и общински пътища се финансират от:

- държавния бюджет;
- общинските бюджети;
- безвъзмездна финансова помощ от Европейските фондове;
- и заеми.

Източниците, от които правителството може да финансира пътния сектор, в допълнение към държавния бюджет за пътищата включват общинските бюджети, грантове от ЕС, държавни заеми, финансиране от частния сектор. Бюджетът на АПИ

(при изключване на средствата от ЕС) е бил средно 0.8% от БВП през последните пет години.⁵



Фигура 1.1 Финансиране на пътната инфраструктура⁶

Като източник на средства за поддържане на пътната инфраструктура в Република България могат да се използват и данъци за МПС, както и акцизът върху горивата. Макар той да не влиза пряко като приход за поддържането на РПМ, се явява приход в държавния бюджет.

Подобряването на състоянието на пътната инфраструктура изисква стабилно финансиране, тъй като направените разходи са недостатъчни за подобряване на състоянието на пътната мрежа. Не маловажен е фактът, че инвестиционните разходи за рехабилитация и поддръжка на пътната мрежа носят своите дългосрочни икономически ползи, както за обществото, така и за икономиката на страната.

III. Такси за ползване на пътната инфраструктура в Република България

За ползване на пътната инфраструктура се заплащат следните такси:

1. такса за ползване на пътната инфраструктура - **винетна такса**;

Заплащането на винетната такса дава право на едно пътно превозно средство да ползва за определен срок републиканските пътища, които са включени в трансевропейската пътна мрежа, както и такива, които са извън нея или по техни участъци; размерът на винетните такси, включително административните разходи, за всички категории превозни средства се определя от Министерския съвет.

2. такса за изминато разстояние - **ТОЛ такса**;

Заплащането на ТОЛ таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от съответния път или пътен участък; таксата за изминато разстояние се определя в зависимост от техническите характеристики на пътя или пътния участък, от изминатото разстояние, от категорията на пътното превозно

⁵ Доклад на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за приемането на Бюджет 2019 г.

⁶ Доклад на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за приемането на Бюджет 2019 г.

средство и се определя за всеки отделен път или пътен участък; в тези случаи администрацията, управляваща пътя, задължително осигурява и сигнализира дублиращ път;

3. такса за ползване на отделни съоръжения по републиканските пътища - мостове, тунели и/или планински проходи, посочени в списък, приет с решение на Министерския съвет, може да се въвежда такса за ползване на съответното съоръжение и/или проход; тази такса не се въвежда за пътищата, за които се събира ТОЛ такса;

4. такса за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях; таксата за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях е определена сума, заплащането на която дава право за извършване на дейности по специалното ползване на пътищата.

За преминаване по републиканските пътища Министерският съвет може да въвежда само една от таксите посочено по горе.

Съществуват следните категории ППС⁷, които при ползване на платената пътна мрежа заплащат съответния вид такса:

Категория 1 - ППС предназначени за превоз на товари, строителни машини, колесни трактори и други, с 2 (две) и повече оси, които имат техническа допустима максимална маса 12 (дванадесет) или повече тона;

Категория 2 - ППС предназначени за превоз на пътници с повече от 8 (осем) места за сядане, без мястото на водача (автобуси) и пътни превозни средства, предназначени за превоз на товари с 2 (две) оси, и/или които имат максимално допустима маса, по-малка от 12 (дванадесет) тона;

Категория 3 - ППС предназначени за превоз на пътници, с не повече от 8 (осем) места за сядане, пътни превозни средства, предназначени за превоз на товари, и/или пътни превозни средства, предназначени за превоз на пътници и товари, вкл. с ремарке, с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 т, както и пътните превозни средства от тази група с повишена проходимост.

Винетната такса на територията на Република България се заплаща в левове.

При заплащането на винетната такса, се издава електронна винетка, която представлява електронен документ.⁸

По оценки на АПИ средствата, обективно необходими за поддържане на текущото техническо състояние на РПМ (не за подобряването му), са изключително недостатъчни. Годишно вложените средства трябва да се увеличат до 1.1 млрд. лв., за да се постигне 75% устойчива пътна мрежа до 2022 г. – една от целите посочени в Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Р. България 2016-2022 г.⁹

Приходите от последните години остават практически непроменени, независимо от многократната промяна на различните единични цени за различните категории превозни средства. Постепенното нарастване се дължи основно на увеличаване на автомобилния парк в страната.

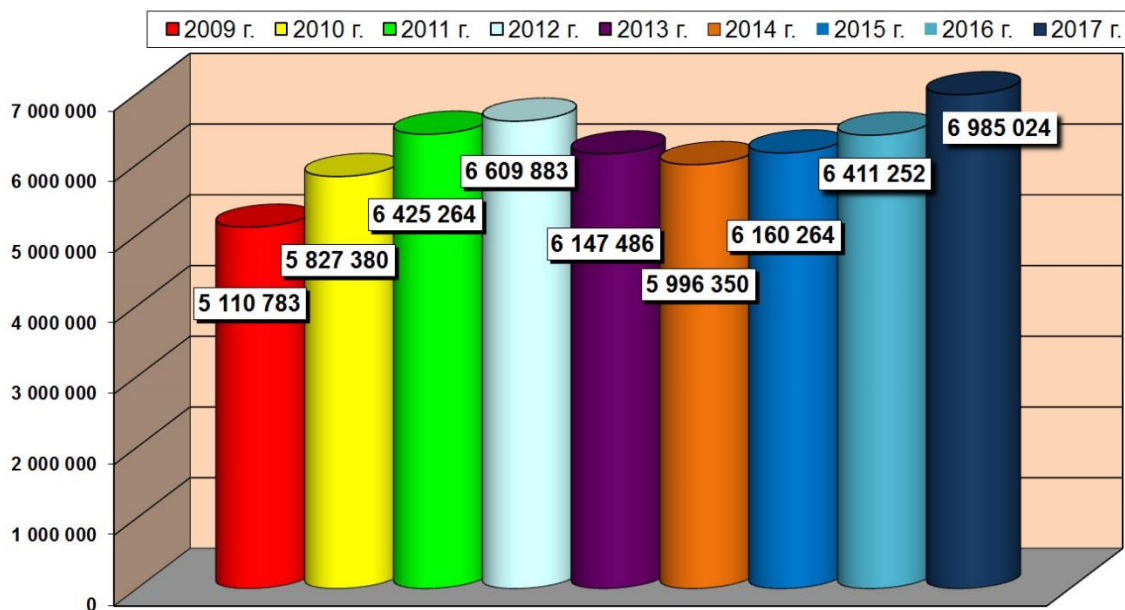
Въпреки промяната на цените приходите от винетки са недостатъчни за поддържането на пътната мрежа и за бъдещи инвестиции. Стратегията за развитие на пътната инфраструктура сочи, че държавата се сблъсква с предизвикателства при финансирането на строителството и необходимата рехабилитация на всичките съществуващи пътища и мостове в рамките на 5 до 7 години. Това изисква допълнително инвестиране на поне 600 млн. лв. нетни приходи годишно.

⁷ Закон за пътищата

⁸ Стратегия за развитието на пътната инфраструктура в Република България 2016 – 2022 г.

⁹ Агенция „Пътна инфраструктура“, www.api.bg/

Продадени брой винетки на годишна база



Начислените приходи са в размер на 338 619 953 лв. Спрямо същия период на миналата година постъпленията нарастват с над 20 млн. лв., а броят на продадените стикери се увеличава с над половин милион броя. От събраните до момента 338 млн. лв., близо 244 млн. лв. са от шофьорите на леки автомобили, а около 95 млн. лв. от камионите над 3,5 тона.¹⁰

Електронната винетка съдържа уникален идентификационен номер, данни за регистрационния номер на пътното превозно средство, държавата, в която е регистрирано, неговата категория, датата на заплащане на таксата и период на валидност.¹¹

С Постановление №321 от 20.12.2018г. за изменение и допълнение на Тарифата за таксите, които се събират от Агенция „Пътна инфраструктура“ са въведени нови цени на винетните стикери за 2019г., като се въвежда уикенд винетен стикер за ползване на пътната инфраструктура от пътни превозни средства (ППС) с българска регистрация.

Таблица 3. Цени на винетни стикери за 2019 г.¹²

	Категория 1		Категория 2		Категория 3
	Евро 0, I, II	Евро III, IV, V, EEV и по- висока	Евро 0, I, II	Евро III, IV, V, EEV и по-висока	
Дневна	23	23	23	23	0

¹⁰ Доклад на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за приемането на Бюджет 2019 г.

¹¹ Тарифата за таксите, които се събират от Агенция „Пътна инфраструктура“

¹² ДВ бр.107 от 28.12.2018г.

Уикенд	0	0	0	0	10
Седмична	87	67	53	40	15
Месечна	174	134	105	80	30
Тримесечна	0	0	0	0	54
Годишна	0	0	0	0	97

Тол таксата предоставя право на едно пътно превозно средство, попадащо в категорията над 3.5 тона, да измине разстояние между две точки от съответния път или пътен участък, които принадлежат към платената пътна мрежа.

Тол таксите се диференцират в зависимост от техническите характеристики на пътя или пътния участък, от изминатото разстояние, от категорията на пътното превозно средство, броя на осите и екологичните му характеристики и се определя за всеки отделен път или пътен участък.

За всяко пътно превозно средство на 3.5 тона, което ползва даден път или пътен участък от платената пътна мрежа, се дължи заплащане на съответната тол такса, в зависимост от действително изминатото разстояние, което се удостоверява чрез Електронната система за събиране на тол такси с точност до 100 метра.

В правомощията на Министерски съвет е да определя размера на тол таксите, включвайки само такса за инфраструктура и при спазване принципа на възстановяване само на инфраструктурните разходи, спазвайки Методиката, основана върху основните принципи за изчисляване, съдържащи се в приложение III на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури, наричана „Директива 1999/62/ЕО“. Средно претеглената тол такса се обвързва със строителните разходи, разходите за експлоатация и за поддържане на съответната инфраструктура, като разходите, които се вземат предвид, са свързани с мрежата или частта от мрежата, за която се налагат такси за инфраструктура, и с превозните средства, подлежащи на таксуване. Взетите предвид разходи могат да бъдат възстановявани частично или изцяло посредством събирането на тол такси.

Нивата на тол таксите се променят според екологичните категории на моторните превозни средства съгласно приложение от Закона за пътищата¹³, включително нивото на РМ и NOx, така че нито една тол такса да не надвишава с над 100 % таксата, събирана от еквивалентни превозни средства, които отговарят на най-стриктните стандарти за вредни емисии.

Такса за инфраструктура по своя смисъл означава такса, налагана с цел да се възстановят разходите, направени в дадена страна, по отношение на изграждане, поддържане, експлоатация и развитие на инфраструктурата.

Важно е да се отбележи как се формира изчисляването на тол таксата. Отчитат се следните компоненти:^{14,15}

¹³ Закон за пътищата

¹⁴ Тарифа за таксите, които се събират от Агенция „Пътна инфраструктура“

¹⁵ Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17.06.1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури., OJ L 187, 20.7.1999.
<https://www.bgtoll.bg/za-nas/normativna-baza>

- **таксата за външни разходи** – това е такса, която се заплаща с цел възстановяване на разходите, направени във връзка със замърсяването на въздуха и/или шумовото замърсяване, причинени от трафика.

- **разходите във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика** – остойността се вредите, причинени от изпускането на прахови частици и на вещества - прекурсори на озона, като азотен окис и летливи органични съединения, при експлоатацията на превозно средство.

- **разходите във връзка с шумовото замърсяване, причинено от трафика** - остойността се вредите, причинени от шума, генериран от превозните средства или причинен от тяхното взаимодействие с пътната настилка.

Освен посоченото по-горе в структурата на тол таксата се включват и:

- **среднопретеглена такса за инфраструктура** – това е общият приход от таксата за инфраструктура за даден период, разделен на пробег в километри, пропътуван от превозните средства по пътните участъци, за които се плаща таксата през същия период

- **среднопретеглена такса за външни разходи** – показва общият приход от таксата за външни разходи за даден период, разделен на пробег в километри, пропътуван от превозните средства по пътните участъци, подлежащи на облагане с таксата през същия период.

Предложеният нов модел на смесена система за определяне на пътните такси е в съответствие с европейските практики и Стратегията за устойчиво развитие и Стратегия 2020 на Европейския съюз.

Заклучение

Основната задача на пътната инфраструктура е да постигне достатъчно добро ниво на сигурност, безопасност и привлекателност, като за постигането на тази задача са необходими значителни средства за нейното поддържане, модернизация, ремонт, рехабилитация и развитие.

Дисбалансът в съществуващата винетна система за таксуване на ползвателите на пътната инфраструктура между тежки и леки превозни средства не води до осигуряване на достатъчно финансови средства, с които да се осигури сериозен бюджет за нейното подобряване.

Постъпленията в държавния бюджет от продажбите на винетни стикери, както и отделяните през годините целеви средства от държавния бюджет, насочени конкретно за ремонтване на пътища и съоръжения по републиканската мрежа са недостатъчни, поради което голяма част от републиканските пътища остават в недобро състояние.

Това води до необходимостта да се промени модела на финансиране, чрез промяна на съществуващият винетен модел с такъв, който позволява по един справедлив начин да се осигурява финансов ресурс от преминаването на тежкотоварни превозни средства по платената пътна инфраструктура и постигането на максимална публична полза.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Агенция „Пътна инфраструктура“, www.api.bg/

[2] БЯЛА КНИГА - Пътна Карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, Европейска комисия, 2011 г. <https://publications.europa.eu/bg/publication-detail/-/publication/.../language-bg>

- [3] Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17.06.1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури., ОJ L 187, 20.7.1999. <https://www.bgtoll.bg/za-nas/normativna-baza>
- [4] Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29.04.2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността., ОJ L 166, 30.04.2004 <https://www.bgtoll.bg/za-nas/normativna-baza>
- [5] Доклад на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за приемането на Бюджет 2019 г., <https://www.mtitc.government.bg/bg/category/16>
- [6] Закон за държавния бюджет на Р. България за 2019 г. (обн., ДВ. бр. 103 от 2018 г.)
- [7] Закон за пътищата, доп. (Обн. ДВ. бр.105 от 18 Декември 2018г.)
- [8] Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г., <https://www.mtitc.government.bg/.../integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2>.
- [9] Национален статистически институт – www.nsi.bg
- [10] Стратегия за развитието на пътната инфраструктура в Република България 2016 – 2022 г., www.strategy.bg/StrategicDocuments/View.aspx
- [11] Йоцов, И. Глобалната логистика в контекста развитието на концепцията за изграждане на икономически коридори, Икономика и икономическа теория: проблеми и взаимодействия, Наука и икономика – Икономически университет – Варна, 2017, ISBN 978-954-21-0951-8, стр.255-264
- [12] Йоцов, И. Условия за развитие на икономическите коридори в Евразия: място и роля на република България при реализирането на концепцията за изграждане на икономически коридори // Варна: Е-Литера Софт, 2018
- [13] Boyan Mednikarov, Siyana Lutzkanova, Ivo Yotsov. Overview on some political aspects for Bulgaria in the context of the new Eurasian economic corridors, Global perspectives in MET: Towards Sustainable, Green and Integrated Maritime Transport, Nikola Vaptsarov Naval Academy, 2017/10, ISBN 978-954-8991-95-7, pp. 426-438

ANALYSIS OF THE ROAD INFRASTRUCTURE CHARGES IN REPUBLIC OF BULGARIA

Yavor Georgiev, Daniela Todorova, Krasimir Krastanov, Nina Gergova
jsgeorgiev@gmail.com, dtodorova@vtu.bg, kkrastanov@vtu.bg, ngergova@vtu.bg

***Todor Kableshkov University of Transport, Sofia, 158 Geo Milev str.
BULGARIA***

Key words: *charges, road infrastructure, costs, transportation services.*

Abstract: *The current paper examines the status quo of the road infrastructure in Republic of Bulgaria and the accent is put over the implementation of charges, related to the usage of the roads and the needs of achieving maximum benefits for the society as a result of the charge collection process.*

In the paper, they are studied the action principles of the existing road infrastructure charge system till the end of 2018 and the implemented mixed infrastructure charge system since the beginning of 2019. There have been taken into account the various types of vehicles in the freight and passenger transportation process.

There have been assessed the charges for the usage of the road infrastructure and what are the possibilities for the road infrastructure funding. The financial resources have direct impact over the quality improvement of the transportation services in the field of the road infrastructure.

The road infrastructure could generate revenues through the vignette system, the charges for using the road infrastructure for special purposes, as well as road charges on municipality roads. Actually these financial resources are insufficient for the development of the road network and they are mainly used for covering the maintenance costs of the road infrastructure.

As a result of the aforementioned disadvantage of the financial resources, more opportunities for increasing the total revenues from the maintenance of the road network, are needed. More funding opportunities could be achieved through the implementation of the Toll Charging System.