

ДО  
ГОСПОДИН ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ  
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА НА  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР,

Обръщаме се към Вас във връзка с подготвеното от Комисията по транспорт и туризъм към Европейския парламент предложение за промяна на Директива 1999/62/ЕС за облагане на товарния автомобилен транспорт за ползване на инфраструктурата - COM(2008)436.

Предлаганите промени са в продължение на политиката за осигуряване устойчиво развитие на автомобилния транспорт (sustainable transport) с оглед на опазване на околната среда и обществения интерес.

Промените предвиждат разширяване на облагането на автомобилния транспорт за компенсирание на негативните му ефекти върху околната среда (вкл. инфраструктурата и обществото). Така, предлага се автомобилният товарен транспорт да плаща за задръстванията в пътната мрежа. Предвижда се възможност за въвеждане на такси за замърсяване на въздуха с въглероден диоксид, както и за пътни инциденти.

Както се вижда, стратегията за осигуряване устойчиво развитие на транспорта чрез облагането му с такси за негативните ефекти от дейността му върху околната среда и обществото отваря път за налагане на нови такси, които според архитектите на тази стратегия трябва да принудят транспорта да търси развитие, при което да бъдат минимизирани негативните ефекти от дейността му.

Възраженията към този подход са систематизирани в общото становище на Европейската асоциация за спедиция, транспорт, логистика и митнически услуги CLECAT, Европейската асоциация на доставчиците на куриерски услуги (European Express Association), Съветът на европейските товародатели (European Shippers' Council), Международния съюз за автомобилен транспорт IRU, Алианса за европейска логистика, Представителството на европейския търговски сектор при ЕС, Европейската асоциация на търговско-промишлените палати и Федерацията на европейските асоциации на превозвачите, което те представиха на Комисията по транспорт и туризъм към Европейския парламент. Най-общо възраженията се свеждат до следното:

Предложението не отчита съвременните вериги на доставките и изискванията на клиентите, а именно те определят транспортните схеми, по които автомобилният транспорт организира доставките на товари. В този смисъл стремежът автомобилните превози на товари чрез фискални мерки да се насочат към ненатоварените часове на денонощието е нереалистичен, тъй като не отчита потребностите на икономиката.

Въвеждането на такса за товарните автомобили, свързана със задръстванията, е неефективна и дискриминационна мярка. Не товарните, а леките автомобили са основните причинители на задръствания, но директивата не предвижда санкции за тях.

Товарният автомобилен транспорт и понастоящем плаща за вредните емисии чрез акциза и данък добавена стойност за горивата. В този смисъл въвеждането на такса за емисии на въглероден двуокис би представлявала начин да се принудят автомобилните превозвачи да плащат двойно за вредните емисии.

Пътните инциденти не се предизвикват от участието на товарните автомобили в движението по пътищата, а са в резултат на неспазване правилата на движение. В този смисъл облагането на товарния автомобилен транспорт с такса за пътни инциденти е необосновано и несправедливо. Този въпрос се решава чрез диференцирани премии на автомобилните застраховки за превозачи с висока щетимост и такива без пътни инциденти.

Предложението не предвижда въвеждане на максимални нива на предлаганите такси. Това би направило ценообразуването в автомобилния транспорт непрозрачно, което води до невъзможност потребителите на транспортната услуга да планират що-годе точно своите разходи.

Не се предвиждат мерки, които да ускорят въвеждането на единна система (програми и оборудване) за електронно заплащане на таксите и сборовете. Такава система би имала реален принос за намаляване престойте и задръстванията при плащане на таксите.

Философията на подхода за осигуряване на устойчив автомобилен транспорт чрез заставянето му да заплати разходите на обществото за премахване на негативните ефекти върху околната среда, предизвикани от товарните превози (internalization of external costs), страда и от още един съществен недостатък – предлаганите промени в директивата не предвиждат ясни задължения на държавите-членки да влягат постъпленията от предлаганите такси в проекти, насочени към премахване на самите негативни ефекти за околната среда и обществото.

Предлаганите промени в директивата, както споменахме и по-горе, дават път за по-широко администриране на икономически процеси чрез „изобретяване“ на все нови и нови негативни ефекти от дейността на автомобилния транспорт и съответно чрез въвеждане на нови такси.

Докато ползите от приемане на промените са съмнителни и неясни, то последствията при приемането им са напълно предвидими – събирането на такси само по себе си не може да доведе до желаните трансформации в товарния автомобилен транспорт.

Автомобилният транспорт ще прехвърли тези допълнителни разходи към своите клиенти, което ще се отрази на икономиката като цяло и в крайна сметка – на крайните потребители на стоки и услуги.

Ще намалее финансовата възможност на превозвачите да влягат ресурс в модернизирани на автопарка с нови екосъобразни автомобили, в обучение на водачите за екосъобразно шофиране и за повишаване на професионалната им култура като участници в движението.

Малки и средни предприятия в автомобилния транспорт, които не успеят да прехвърлят допълнителните разходи на своите клиенти, могат да бъдат доведени до фалит. Известно е, че в България товарният автомобилен транспорт е изцяло в частния сектор на икономиката и осигурява заетост на десетки хиляди души – по данни на НСИ в сферата на транспорта, складирането и съобщенията в частния сектор са заети 102 хиляди души. Българският автомобилен транспорт обслужва над 50 % от стокообмена на страната с ЕС и между 70 и 80 % от стокообмена със съседните страни. При настоящето състояние на транспорта в България автомобилният транспорт няма средносрочна реална алтернатива. Ето защо натоварването му с нови такси и сборове, които трябва да заплаща по пътя си през страните-членки на Европейския съюз ще доведе до сериозни отрицателни процеси в икономиката ни като цяло – увеличена безработица, намаляване приходите в бюджета от данъци заради фалити в сектора, увеличаване крайната цена на транспорта за потребителите. В този смисъл България ще изпита по-болезнено от други страни-членки последствията от предлаганата от ЕС политика на допълнително облагане на товарния автомобилен транспорт.

Очевидна е необходимостта от преосмисляне на сега съществуващата стратегия за осигуряване устойчиво развитие на автомобилния транспорт, като се блокира процесът на въвеждане на нови такси и се осигури единен подход при облагането на всички видове транспорт както за достъп до инфраструктурата, така и за негативни ефекти върху околната среда. Необходимо е да се завърши формирането на единния европейски вътрешен пазар, да се въведе по-ефективна организация на движението по пътищата, да се работи за създаването на широка мрежа за превоз на товарни и леки автомобили по железница. Необходимо е по-широко използване на чисти горива, еко-поведение на водачите, чувствителни данъчни облекчения за екосъобразни автомобили, комплексни мерки по ограничаване шума от транспорта.

Това са най-важните алтернативни мерки в противовес на едностранната политика на налагане на такси заради негативните ефекти от работата на товарния автомобилен транспорт, който в крайна сметка обслужва икономиката на Европейския съюз и всяко предприятие и домакинство ползва неговите услуги.

Уважаеми господин Министър,

Надяваме се да получим подкрепата на ръководеното от Вас министерство за отстояване на балансирана позиция по този въпрос, която да отчита значението на автомобилния бранш за националната икономика.

Ние се обръщаме с писма и към българските депутати в Европейския парламент, като ги призоваваме да отчетат при гласуването на предлаганите промени в Директива 1999/62/ЕС важността на българския товарен автомобилен транспорт за икономиката на страната и **да подрепят промените, насочени към:**

- отпадане предложението за облагане заради задръстванията по пътищата
- отпадане разглеждането на задръстванията като негативен ефект от товарния автомобилен транспорт
- въвеждане на ясни правила за изразходване на приходите от облагането на транспорта за развитие на транспортната инфраструктура
- инвестиране на приходите от такси заради негативните ефекти на транспорта в проекти, насочени към отстраняване на самите негативни ефекти.

Призоваваме **да се отхвърлят промените, които:**

- разширяват обхвата на облагането върху емисиите на въглероден двуокис и пътни инциденти
- премахват „тавана“ на таксите и сборовете
- забавят/отлагат въвеждането на единна електронна система за плащане на таксите и сборовете.

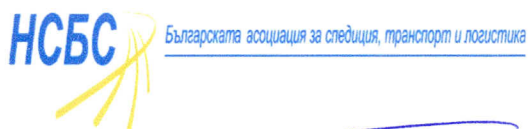
Надяваме се със съвместни усилия да защитим интересите на българския автомобилен бранш, а с това и интересите на нашата икономика.

София, 23 февруари 2009 г.

С уважение,



Миролуб Столарски, Председател



Георги Минчев, Председател на УС



Красимир Лалов, Зам.председател



Калоян Стефанов, Директор