

## Министър Московски се обяви за премахване на дисбаланса между цените на пътните винетки и транзитните жп такси

Публикуван на: 18.09.2015



Недостатъчното финансиране за поддръжка на пътната инфраструктура е едно от основните предизвикателства пред транспорта в България. Причината е най-вече неефективната система на таксите за ползване на пътищата. Това заяви министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски на откриването на Министерска среща за развитието на пътния транспорт, организирана от Световната банка във Варна.

По думите му, съществуват сериозни различия между начина на управление на пътната инфраструктура на България и на съседни страни от региона. Като пример Ивайло Московски посочи транзитните пътни такси за еднакво разстояние от 400 км. В България дневната винетка за товарен камион е около 10 евро, в Австрия цената е около 142 евро, а в Словения и Германия – около 100 евро. „Това е изключително голям дисбаланс“, коментира министърът.

Годишните приходи от винетни стикери в България са около 160 милиона лева, а в същото време за базовата поддръжка на пътната мрежа, и то на основните коридори, е 600 милиона лева, каза още министър Ивайло Московски. Това означава, че сме неспособни да поддържаме мрежата, а да не говорим да инвестираме и да я развиваме без евро фондове, добави той.

В същото време той очерта друг дисбаланс - между транзитните такси в пътния и железопътния транспорт. В жп сектора от години таксите се заплащат на база тон/км за товарните и на километър за пътните превози. Европейската комисия стриктно следи размера на инфраструктурните такси, за да не се позволи скрито субсидиране на железниците през прекалено ниски такси. Като резултат, транзитните жп такси са на европейско ниво, а пътните са много по-ниски, коментира министър Ивайло Московски. По думите му, това води до абсурдната ситуация превозването с влак на товари през територията на страната, да бъде няколко пъти по-скъпо от това с пътни превозни средства. В същото време, в Европа предпочитаният транспорт е железопътният.

Според министър Московски в момента има двойно субсидиране – на поддръжката пътищата, поради ниските транзитни такси за преминаване, и в същото време на железницата, поради липсата на достатъчно приходи от превоз.

Пред участниците във форума министърът заяви, че разходите за поддръжка на пътната инфраструктура трябва да се покриват по справедлив начин от тези, които я използват и от тези, които я износват и причиняват замърсяване. Новите тарифи трябва да гарантират честна конкуренция между двата вида транспорт. Това ще осигури ефективно използване на ресурсите и инфраструктурата.

„Трябва да намерим методика, която да позволява държавата да балансира приходите. Тези механизми може да са свързани с въвеждане на система за електронно събиране на такси от разстояние или на смесени варианти. Това ще позволи на държавата да балансира политиката си освен в изграждането и в поддържането на пътната мрежа“, каза в заключение министър Московски.





