

Преструктуриране и индустриални отношения в транспортния сектор – в полза на транспортните предприемачи



Преструктуриране и
индустриални отношения
в транспортния сектор –
в полза на транспортните
предприемачи

RITS



Този брошура е публикувана в рамките на проект „Преструктуриране и индустриални отношения в транспортния сектор“, който се финансира от Европейската комисия.

Отговорността за изразените мнения в тази публикация е единствено на авторите. Европейската комисия не носи отговорност за каквато и да била употреба на съдържащата се тук информация.

При желание, можете да получите брошурата от Българска стопанска камара – съюз на българския бизнес или да я разгледате безплатно на нейната интернет страница: www.bia-bg.com

Българска стопанска камара – съюз на българския бизнес
ул. „Алабин“ 16-20, 1000 София

Отпечатана в
София, България
юли 2012 година

Съдържание

1. Въведение	6
2. Характеристики на транспортния сектор	
в Словения, Хърватска, България, Македония и Черна гора.....	8
2.1. Характеристики на транспортния сектор в Словения.....	10
2.2. Характеристики на транспортния сектор в Хърватска	11
2.3. Характеристики на транспортния сектор в България.....	12
2.4. Характеристики на транспортния сектор в Македония.....	16
2.5. Характеристики на транспортния сектор в Черна гора	20
3. Пътни такси – нови подходи в инфраструктурното финансиране	
и немският опит	24
3.1. Основни аспекти на ЕС рамката за пътни такси за изминато време	
и разстояние	25
• Принцип за включване на външни разходи в пътните такси.....	26
• Пътните такси – подходящ инструмент за намаляване	
на задръстванията?.....	27
• Заделяне на приходи – за осигуряване на инвестиции в пътната	
инфраструктура	28
3.2. По-нататъшно развитие на подхода за въвеждане	
на външните разходи в ЕС	29
3.3. Пътни такси в Германия.....	30
3.4. Закljučения и перспективи	32
4. Приложения.....	38
4.1. Списък на институциите, свързани с транспортния сектор по страни	38
4.2. Списък на основното законодателство за транспортния сектор по страни	43



Въведение

От август 2011 година шест партньори от Словения, Германия, Хърватска, България, Македония и Черна гора участват в едногодишния европейски проект **„RITS – Преструктуриране и индустриални отношения в транспортния сектор”**.

Целта на проекта е да насърчи развитието на индустриалните отношения в транспортния сектор в страните от Югоизточна Европа (Словения, Хърватска, България, Черна гора и Македония) на национално, регионално и фирмено ниво, чрез подобряване на експертизата и знанията в индустриалните отношения и преструктурирането. Това беше извършено в условията на управление на промените и преструктуриране в икономическа криза с голям акцент върху изграждането на перспектива за бъдещето и запазването по този начин на съществуващите работни места, както и поощряване на създаването на нови и по-добри работни места.

Проектът подпомогна също установяването на мрежа от ключови участници в индустриалните отношения в транспортната индустрия. Тъй като транспортният сектор е твърде пространен, ние решихме да се съсредоточим предимно върху преструктурирането и индустриалните отношения в автомобилния транспорт. Участващите работодателски организации (BDI/Германия, ZDS/Словения, BusinessMacedonia/Македония, UPG/Черна гора, БСК/България и НУР/Хърватска), техните браншови асоциации в транспортния сектор (TAS/Словения, UPP/Хърватска, ZRSV/Македония, СОАТ/България), техните членове, както и синдикалните им партньори увеличиха експертизата си и предадоха знания в тази област чрез обмен на опит и практически умения по време на семинари, срещи, учебно посещение, национални дейности, настоящата публикация, заключителна конференция и други дейности.

Придобитите знания чрез обмена на опит и формулирането на най-добри практики, както и срещите на ниво ЕС с представители на социалните партньори, помогнаха при подготовката на предложения за подобряване на правната среда и законодателството в областта на индустриалните отношения и в регулирането на транспортния сектор.

Сферата на индустриалните отношения е много важна, тъй като се определя от различни традиции, институции и практики, които засягат взаимодействието между държавната политика, колективното договаряне и социалният диалог. Индустриалните отношения могат да допринесат значително за добро управление, за насърчаване на модернизацията и за изследване на нови пътища за укрепване на конкурентоспособността, при социално сближаване и създаване на по-добри възможности за

намиране на работа. Проектът подпомогна натрупването на знания за подобряване на индустриалните отношения, като част от управлението и приспособяването на системите на индустриалните отношения, за да бъдат те по-чувствителни и ефективни в европейската среда, особено в страните-кандидатки.

По време на проекта партньорите проведоха 5 национални семинари за транспортния сектор в Словения, Хърватска, България, Черна гора и Македония, организираха учебно посещение на представители на социалните партньори и фирми от транспортния сектор в Белгия, както и заключителна международна конференция в Любляна, Словения.

Партньорите също така публикуваха в своите интернет страници информация за проекта по преструктуриране и индустриални отношения в страните от ЮИЕ, като изготвиха и настоящата публикация по индустриални отношения в транспортния сектор на всички езици на партньорите от ЮИЕ.

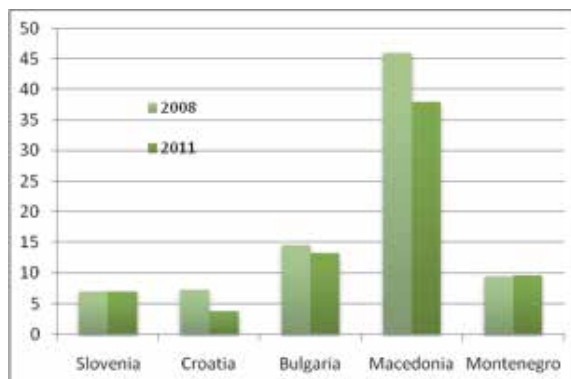
Тази безплатна публикация набляга основно на автомобилния транспорт и съдържа кратък анализ на текущото състояние на транспортния сектор в участващите страни, глава за пътните такси при автомобилните превози – нови подходи в инфраструктурното финансиране и немският опит в тази област. Накрая в приложение можете да намерите полезен списък на организации и законодателство, свързани с транспортния сектор в страните от Югоизточна Европа и Германия.

Характеристики на транспортния сектор в Словения, Хърватска, България, Македония и Черна гора

Икономическата криза заличи 6 години на растеж в европейския товарен автомобилен транспорт. Първите сигнали на възвръщащ се растеж в европейските товарни автомобилни превози се появиха през първото и второто тримесечие на 2010 година, макар второто тримесечие на 2010 г. да беше все още с 9% под нивото от второто тримесечие на 2008 г. според данни на Евростат, публикувани през март 2012 г. През 2009 година имаше сериозен спад от 10% в общия европейски товарен автомобилен транспорт в сравнение с 2008 г. В общи линии, международният транспорт регистрира най-острия спад (-15% за ЕС-27), последван от вътрешния транспорт (-9%). Комбинираният натиск на рецесията и недостатъчно строгите правила за сухопътния товарен транспорт доведоха до застаряване на автомобилния парк. Кризата в ЕС засегна също транспортния сектор в страните-кандидатки.

Събраните данни от партньорите в проекта показват значението на транспортния сектор в упоменатите държави и ефектът от кризата върху този сектор. Макар данните да не са изцяло съпоставими, заради различна методология¹, дялът на транспортния сектор, показан на графиката, варира от 7 до повече от 10 процента от БВП и изгуби част от стойността си през кризата.

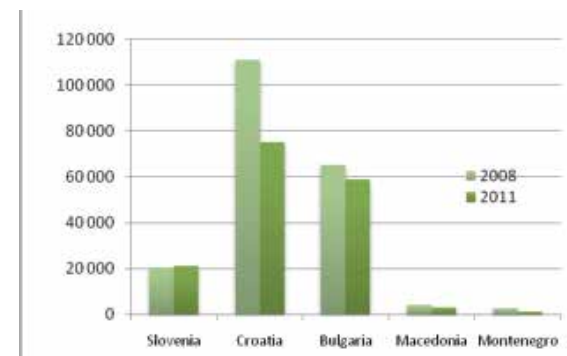
Дял на транспортния сектор в БВП в избраните страни (в %)



Източник: Данни на проектните партньори
Във време на криза намаля количеството на превозваните стоки с автомобилния транспорт, както беше случаят и с броя на пътниците, превозвани по пътищата на Словения, България и Хърватска.

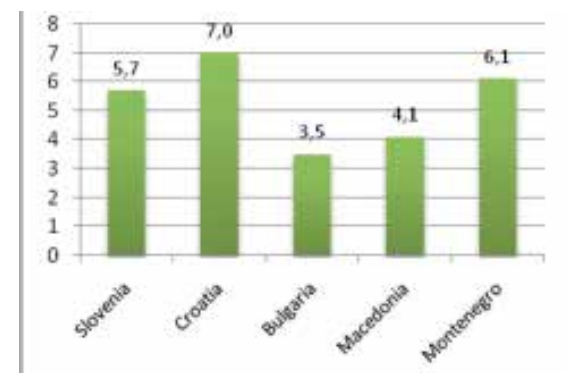
¹ Данните за България са за транспорт, складиране и съобщения. Липсват данни за Черна гора за 2011 г. и затова е показана 2010 г. Данните за македонския транспортен сектор показват 2010 г. (3,5%) и 2009 г. (3%). Броят на служителите в Черна гора е за сектора на транспорта, складирането и съобщенията (пощенски услуги).

Превозени стоки с товарен автомобилен транспорт в избраните страни (в хиляди тона)



Източник: Данни на проектните партньори
Значението на транспортния сектор се разглежда също чрез относителния дял на служителите в транспортния сектор спрямо общата заетост, който варира от 3.5% в България до 7% в Хърватска.

Относителен дял на служителите в транспортния сектор в общата заетост в избраните страни, 2011 г.



Източник: Данни на проектните партньори
Основните различия между държавите са в средните брутни месечни възнаграждения, както в отделните страни, така и в транспортния сектор. Например, в Словения средната брутна заплата в транспортния сектор за 2011 г. беше 1.459 евро, а в България беше 421 евро.

Характеристики на транспортния сектор в Словения

Рецесията в Словения причини крах на много транспортни предприятия (основно големи). Текущите проблеми на транспортния сектор в Словения все още се коренят в липсата на търсене на услуги, заради спад в производството, натиск от клиенти за намаляване на цените за транспорт, въпреки по-високите оперативни разходи (енергия, разходи за труд и др.), дълги периоди на плащане и нелоялна конкуренция.

През 2011 година, регистрираните в Словения товарни моторни превозни средства превозиха почти 76 милиона тона стоки и извършиха 16,439 милиона тона-километри. В сравнение с 2010 г., през 2011 г. бяха превозени по-малко стоки в националния и още по-малко в международния транспорт. Обемът на автомобилния и железопътния товарен транспорт в Словения се увеличи през 2011 г. Автомобилният и железопътният товарен транспорт вече заминаха леко средните нива от 2008 г. Миналата година обемът на автомобилния товарен транспорт се покачи с 3.2%, което се дължеше на увеличение с повече от 10% на транспорта, извършван от юридически лица, докато товарният транспорт от физически лица спадна отново. Общият автомобилен товарен транспорт през 2011 г. беше вече с 1.1% по-висок, средно, спрямо 2008 г. В рамките на това трансграничната търговия и корабоплаването се увеличиха съществено през 2008–2011 г. (с повече от четвърт), докато другите категории на международния транспорт (където мястото за разтоварване или мястото на товарене е в Словения) и вътрешният транспорт спаднаха. Обемът на железопътния товарен транспорт се увеличи с 9.7% през миналата година, основно заради ефекта на ниската база. Все пак той се увеличи само през първото тримесечие и после спадна през следващите три. Това увеличение беше до 6.6% спрямо средното за 2008 година. За разлика от автомобилния транспорт, в железопътния транспорт делът на кръстосания търговски транспорт (между две места в чужда страна) е подобен на дела на извършения в Словения товарен транспорт (с близо една пета), докато обемът на транспорта, където товар е изпратен от Словения, възлиза на най-голям дял (повече от две пети).

Антикризисни мерки

Транспортната асоциация на Словения беше автор на поредица предложения с мерки за облекчаване на кризата в транспортния сектор. Някои от тях бяха въведени от правителството, като възстановяване на акциза върху горивото, по-високи данъчно облекчени инвестиции в превозни средства, правна уредба на периодите за плащане в транспортния сектор, които включват клауза за солидарно плащане.

Социален диалог

В транспортния сектор в Словения има действащо колективно споразумение за железниците и колективно споразумение за авиационния сектор (като и двете са на ниво предприятие). Съществува също колективен трудов договор за пътническия автомобилен транспорт, който е валиден и се разпространява върху всички предприятия от този сектор в Словения. От 2003 година няма колективен договор за товарния автомобилен транспорт, както няма колективен договор в сектора за спедиция, складиране и корабните агенти.

Като цяло, двустранният диалог в повечето сектори в Словения е силно развит, като съществуват 25 браншови колективни споразумения. Но през последните години съществува празнота в колективните споразумения на национално ниво, тъй като синдикатите не успяха да продължат преговорите. На тристранно равнище в Словения има силно развит социален диалог на основата на тристранния Икономически и социален съвет.

Характеристики на транспортния сектор в Хърватска

Настоящ проблем на транспортния сектор в Хърватска е липсата на конкурентоспособност на хърватските превозвачи в износа и вноса на транспортни услуги. Проблемът се изразява чрез високи и нереални постоянни разходи (регистрация на превозни средства, пътни разходи, застраховане и други разходи, които обременяват дейността на транспортните фирми) – приблизително 10.000 € на превозно средство. Транспортните фирми в ЕС имат с 30-50% по-ниски постоянни разходи, а в Босна и Херцеговина и Сърбия до 60%. Другият проблем е липсата на качествено законодателство, което да заложи критерии за получаване на лиценз за превозвачески услуги в съответствие със законодателството в Европейския съюз и повече съответстващи на хърватската икономика.

Рецесията доведе до банкрут на около 30% от превозвачите в Хърватска. За съжаление, правителството изобщо не въведе мерки, които съществено биха подпомогнали превозвачите; това бяха основно “козметични промени”.

Извършеното реструктуриране (приватизация), така както и измамите по време на приватизацията, повлияха сектора по начин, който погуби сериозна част от една голяма и добре организирана транспортна система.

Социален диалог

Колективни споразумения съществуват в някои транспортни фирми от сектора. Понастоящем на ниво двустранни съвети текат преговори за

сухопътния транспорт с оглед на практическото изпълнение на колективните споразумения в товарния и пътническия под-сектори на автомобилния транспорт. Обещаващи са първите резултати от току-що започнатия двустранен диалог.

Характеристики на транспортния сектор в България

Транспортът, складирането и съобщенията създават около 13% от брутната добавена стойност в страната. В края на 2010 година в сектора на транспорта, складирането и съобщенията оперираха 19 084 предимно малки фирми. Заетите лица само в транспортния сектор понастоящем са 73 466. През 2011 година българската транспортна система ежедневно реализира средно 2.2 милиона пътнически превози, а товарният транспорт 278 хиляди тона стоки.

Транспортният сектор в България е силно конкурентен. През 2010 година Националният статистически институт регистрира повишение с 11.1% на общия брой фирми, които работят в сектора на транспорта, складирането и съобщенията, в сравнение с предкризисната 2008 година, като най-голям растеж е реализиран от фирмите за товарни превози. Увеличението се дължи на нововъзникнали микро фирми с персонал до 9 души, докато броят на средните и големите предприятия намаля през годините на икономическата криза. Броят на работещите в транспортната индустрия се понижи с 13.9% по време на спада в икономиката. Продажбите в транспортния сектор, в периода 2008-2010 г., се свиха с 21.4%, като в сухопътния транспорт спада е с 20.4%, водният транспорт с 40.7% и въздушният транспорт с 1.8%.

До голяма степен пазарът на транспортни услуги в страната е свободен. Националното законодателство е хармонизирано със законодателството на ЕС. България е осигурила свободен достъп на всички транспортни оператори до различните видове транспортна инфраструктура, с изключение на железопътния пътнически транспорт.

България се радва на благоприятно географско положение, което облекчава развитието на транзитния транспорт по петте паневропейски транспортни коридора, които пресичат страната и създава благоприятни условия за комуникация между Западна и Източна Европа и Близкия Изток, Западна и Централна Азия. България има много наситена пътна инфраструктура с над 19 000 км пътища, но само 480 км от тях са магистрални. 296 км магистрални и 261 км високоскоростни шосета са понастоящем в процес на изграждане. В момента също се изгражда втори железопътен и автомобилен

мост над река Дунав. Съществуващата пътна инфраструктура не е добре развита, особено в крайградските зони на големите агломерации. Не е задоволително качеството на пътната мрежа, най-вече заради лошото състояние на ремонтване на пътната инфраструктура и недостатъчно развитата мрежа от шосета и пътища с повече от две ленти. Друга слабост на пътната мрежа е недостатъчната инфраструктура от обиколни пътища, в резултат на което движението на моторни превозните средства минава през голям брой градове. Друг проблем произлиза от необходимостта, в съответствие с поетите международни ангажименти от държавата, до 2014 година да се повиши капацитетът на товароносимост на пътните настилки до 11.5 тона/ос по основните международни транспортни дестинации

Автомобилният транспортен сектор е добър пример за успешна приватизационна стратегия. Заради либералното транспортно законодателство, основните автомобилни транспортни фирми в страната бяха приватизирани от предприятия и физически лица със солиден опит и познания в индустрията. След приватизацията в сектора, Националната транспортна камара заедно със Съюза на организациите в автомобилния транспорт (СОАТ) водят кампания за квалификация на персонала на фирмите в сектора на основата на ноу-хау на държавите-членки на ЕС.

Над 50% от товарния автомобилен транспорт в България се извършва за собствена сметка. Товарният автомобилен транспорт в България се използва за превоз на стоки до близки и средни разстояния. Основните международни пазари са страните от ЕС с дял от 71%, Турция – 18%, следвани от страните от Централна и Източна Европа – 8% и други страни – 3%. През последните няколко години се забелязваше прехвърляне на превоза на стоки от железопътния и водния транспорт към автомобилния транспорт.

Секторът на товарния автомобилен транспорт е силно конкурентен. Мнозинството от нововъзникващи фирми бяха малки. Растежът в броя на фирмите с лиценз за Общността беше 42.5%, а броят на тези, които оперират на вътрешния пазар, нарасна с 89.9%. 31.7% от всички автомобилни фирми за товарни превози понастоящем работят само на вътрешния пазар.

Пътническият автомобилен транспорт в България се използва най-вече за превози на близки разстояния.

През последните няколко години се появи тенденция към спад в междуградските пътувания с обществен транспорт, както и намаление в търсенето на междуградски транспорт от пътуващите с обществен транспорт. Освен икономическата криза, друга причина за това беше

сериозният растеж в броя на новорегистрираните лични моторни превозни средства, което увеличи броя на пътуванията с частни автомобили.

Качеството на предоставяните услуги от автобусните превозвачи в сектора на крайградските транспортни услуги е незадоволително по отношение на достъпност, честота и надеждност. 53.2% от всички автомобилни фирми за пътнически превози понастоящем работят само на местния пазар.

Въвеждането на правилата за автомобилен транспорт на ЕС, например, ограниченията за времето на шофиране, увеличените заплати и минималните осигурителни прагове с 52% в сравнение с 2008 г., доведоха до остро увеличение на разходите за труд. Спадът в търсенето на товарни превози и понижението на цените на транспортните услуги, особено на вътрешния пазар, заедно със засилената конкуренция и по-високите трудови разходи, намалиха възвръщаемостта. Това доведе много от фирмите до банкрут, но се появиха дори още повече, предимно малки фирми.

Основна грижа за товарния автомобилен сектор е слабото търсене на товарни транспортни услуги. Друг значителен проблем е големият обем на пробег без товар, което влошава коефициента на използване на пробег. Друга сериозна грижа е изтичането на шофьори към други държави на ЕС, както и ниското ниво на владеене на чужди езици сред шофьорите.

Устойчивото развитие на транспорта включва пътната безопасност, а сухопътният транспорт се разглежда като основен източник на проблеми в това отношение. Броят на загиналите при пътни злополуки през последните няколко години беше около 1000 годишно. Безопасността на пътя е основна грижа, заради увеличаващия се брой на пътните произшествия и ранените, което води до нуждата от въвеждане на мерки за намаляване на човешките жертви, икономическите и материалните щети.

Антикризисни мерки

През 2010 година Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията създаде стратегия за развитие на транспортната система до 2020 г. Документът представя стратегически приоритети – постигане на икономическа ефективност чрез поддръжка, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура, приобщаване на българската транспортна система към европейската транспортна система, осигуряване на прозрачна и хармонизирана, конкурентна бизнес среда на транспортния пазар, достатъчно финансиране за развитието и ефективността на транспортния сектор, ефикасно усвояване на европейските фондове, намаление на отрицателното влияние на транспортния сектор върху

околната среда и човешкото здраве, безопасност и сигурност на транспортната система, осигуряване на висококачествен и достъпен транспорт във всички региони на страната и устойчиво развитие на градския пътнически транспорт.

Социален диалог

Социалното сътрудничество в сухопътния транспортен сектор е с над 20-годишна история. През всичките тези години в бранша имаше подписано валидно колективно тристранно споразумение. Управители на над 240 транспортни фирми и синдикални лидери участваха в програмата “МАТРА” на холандското правителство, което доведе до намаление на популистките искания на профсъюзните организации.

Всички промени в транспортното законодателство се обсъждат с работодателските организации от сектора, като най-активно участие вземат Националната транспортна камара, Съюзът на организациите в автомобилния транспорт (СОАТ), Асоциацията на българските предприятия за международен автомобилен транспорт и пътищата (АЕБТРИ) и Българската асоциация на сдруженията в автомобилния транспорт (БАСАТ). Доброто сътрудничество с трети страни води в повечето случаи до намиране на бързи и подходящи решения на проблемите.

Какво трябва да се направи

Необходимите стъпки за излизане от икономическата рецесия, насочени към устойчив транспорт и създаване на нови и по-добри работни места в България, могат да се групират в няколко области: подходяща финансова политика, премахване на административните пречки, модернизация на транспортната инфраструктура, засилване на контролните функции на Изпълнителната агенция Автомобилен административен контрол, квалификация на ръководители и служители в сектора.

Важно е българското правителство да положи усилия за подписване на двустранни споразумения за възстановяване на ДДС със страни извън ЕС.

По отношение на премахването на административните пречки е важно българските власти да водят необходимите преговори с властите в страните на крайно назначение и транзит, така че на българските транспортни предприятия да се осигури нужното количество разрешения за превоз на стоки по възможно най-бърз начин, в съгласие с Общото споразумение за тарифите и търговията. Друга стъпка към постигане на устойчиво развитие на транспорта и създаването на повече и по-добри работни места в страната е модернизирването на транспортната инфраструктура от гледна точка на

капацитета и качеството, чрез ефикасно използване на фондове от програми на ЕС и изпълнението на приоритетни инфраструктурни проекти. Въпреки постигнатия напредък при изпълнението на приоритетни инфраструктурни проекти, все още съществува неблагоприятна тенденция за забавяне на приключването на някои проекти. Подобряването на инфраструктурата, съчетано с оптимизиране на пътното движение, ще допринесе за повишаване на енергийната ефективност на транспорта.

Характеристики на транспортния сектор в Македония

За разрешаване на текущите проблеми в транспортния сектор в Македония е необходимо развитие и обновяване на транспортната инфраструктура, трябва да се премахнат административните и правни пречки пред движението на хора и стоки, както има нужда от въвеждане на нови технологии и транспортни системи. Откакто Македония е част от европейската транспортна система, тя трябва да приеме също всички препоръки, норми и правила на ЕС.

Имайки предвид, че финансовият пазар в Република Македония и на страните от региона не е достатъчно развит и не работи съществено с вторични финансови инструменти, финансовата криза не засегна пряко този сектор, но чрез спада на реалната икономика секторът беше подложен непряко на изпитание.

Вземайки предвид структурата на македонската икономика и нейната зависимост от приемането на продуктите ѝ на чуждестранните пазари, относително ниското ниво на конкуренция на македонските продукти срещу тенденцията за намалени цени за акциите на основни продукти, глобалната икономическа криза атакува най-вече реалния сектор.

Антикризисни мерки

През ноември 2008 г., правителството на Македония въведе първия “пакет за антикризисни мерки”, съставен от мерки на номинална стойност от около 20 милиарда MKD. Тези мерки са ясно формулирани в следната програма:

- 1) С кратка процедура беше приет Закон за отписване на лихвените задължения на основата на данъци и вноски за задължителното социално осигуряване
- 2) Закон за изменение на Закона за данъчните процедури
- 3) Закон за изменение на Закона за платежното обращение
- 4) Искане за закон на Република Македония относно публичните

задължения по постоянния дял в предприятията OHIS, EMO, Тютюнена фабрика Прилеп и Euro composites.

- 6) Облагане на печалбата само, когато се разпределя в дивиденди, следвайки примера на естонския модел
- 7) Намаляване на митата, с изменения в размера на митническите тарифи
- 8) Двугодишно удължаване на плащанията по данъка върху спестовните лихви.

Вторият пакет от антикризисни мерки е осемгодишна програма за капитални инвестиции, приета от македонското правителство за осъществяване на проекти в инфраструктурата на страната на сума от приблизително осем милиарда евро.

Третият пакет от антикризисни мерки се осъществява в следните области:

- I. Ребалансиране на бюджета на Р. Македония,
- II. Мерки в подкрепа на предприятията по линия на Европейската инвестиционна банка
- III. Други мерки в подкрепа на предприятията.

С ребалансирането разходите на националния бюджет намаляха с 9 %, а бюджетният дефицит се задържа на прогнозните 2.8 % от БВП, за да се поддържа макроикономическата стабилност и валутният курс на македонския динар. Заем от Европейската инвестиционна банка беше използван за осигуряване на пряка кредитна подкрепа на малки и средни предприятия. 54 от мерките бяха за опростяване на митническите процедури и ускоряване на потока от стоки по границите.

Четвърти пакет от антикризисни мерки: с 30 % по-евтина земя за строителство, а валидността на одобренията и разрешенията за строителство се удължава до 2 години, като процедурата за промени в подробния градоустройствен план е опростена и по-лека. Беше въведена нова кредитна линия от 15 милиона евро от Македонската банка за насърчаване на развитието. В данъчната сфера събирането на ДДС се отлага до 25-то число на месеца, вместо 15-то преди това, а регистрацията на фирми е по-лесна. В селскостопанския сектор се понижават критериите по програмата IPARD (Инструмент на ЕС за предприемачески развитието на селските райони). Агенцията за чуждестранни инвестиции ще се преобразува в Агенция за чуждестранни инвестиции и насърчаване на износа.

Няколко мерки за транспортния сектор в подкрепа на превозвачите бяха предложени от Асоциацията на работодателските сдружения в транспортния сектор на Македония “MAKAM - TRANS” (те са член на БизнесМакедония и

участваха активно в социалния диалог относно антикризните мерки).

Приватизация

Процесът на приватизация в Македония започна през 1989 година, но беше ускорен след получаване на независимост (1992 г.). Избраният модел на приватизация беше РМД, тоест продажба на работници и служители при преференциални условия на плащане.

В частност мениджърите изкупиха най-доходните или потенциално рентабилни предприятия, често при ниска оценка на активите, плащайки само 10% от покупната цена и остатъкът на 10-годишни вноски, докато по-слабите предприятия с раздути оценки на активите бяха продадени на служителите. РМД не доведе до подобряване на корпоративното управление, защото новите ръководители бяха старите директори и само рядко вземаха със себе си нови финансови и/или търговски партньори, нужни за модернизирането и разширението на производството. Освен това продажбата на вътрешни лица доведе до предубеждение спрямо политиките, които подпомагаха краткосрочните, често неустойчиви цели на служителите, като запазване на работните им места, вместо дългосрочната максимизация на печалбите.

Оттук, компенсациите върху заплатите се увеличиха съществено и достигнаха 25% от всички изплатени заплати, макар и да бяха намалени до 13% през 2006 г. Силната позиция на служителите им позволи да се противопоставят на съкращенията и по този начин блокираха приспособяването на размера и набора от умения на работната ръка към новите изисквания на отворената пазарна икономика.

В началото на 1995 година, Законът за специалната програма за реструктуриране даде път за реструктурирането и приватизацията на 23 губещи предприятия, включително държавната електрическа компания и железниците. Процесът на приватизация и реструктуриране, прехвърлен към Агенцията за приватизация, направи държавата собственик и засили нейната роля на намеса в управлението на транспортните предприятия.

Подкрепа на собствениците за възстановяване: надзорен комитет, като единствен представител на държавата, не винаги е в състояние да разбере нуждата на едно предприятие да търгува или приватизира. Това се дължи на липсата на редовни анализи на пазарното му положение или на други промени, свързани с този пазар. Програмата за приватизиране на повечето важни сектори на икономиката включва близо 75 % от икономическите активи, като например секторът за петрол и природен газ, електричеството,

телекомуникациите, транспортът, мините, системите за водоснабдяване и канализация. В настоящия момент транспортният сектор среща големи предизвикателства, поради:

- Стари технологии и лошо техническо състояние, което се дължи на липса на инвестиции за дълъг период от време,
- Допълнителни работници,
- Блокиран в своя пазар и голям дълг,
- Слабо управленско ниво, неподходящо планиране, силна намеса на държавата в ежедневната дейност на сектора, повърхностни познания за пазарните правила,
- Ниско ниво на финансова дисциплина или слабо ниво на контрол и отчетност,
- Противоречиви или неясни цели,

Най-добра практика

Пример на добра практика за фирмено реструктуриране е Летища TAV, което пое управлението на летище „Александър Велики“ в Скопие и международното летище „Св. Павел Апостол“ в Охрид, след успешно спечелване на търг за управлението им през 2008 г. TAV ще управлява двете летища през следващите 20 години. През 2009 г., приблизително 600,000 пътници използваха международното летище „Александър Велики“ в Македония, което има много съществено стратегическо положение. Планирано е броят на пътниците да се увеличи и да се подобри икономическата структура. През 2009 г., 39,000 пътници използваха международното летище „Св. Павел Апостол“, разположено в Охрид. Летища TAV има за цел да увеличи броя на пътниците и въздушните компании, които използват международното летище „Св. Павел Апостол“ в Охрид и по такъв начин допринасят за туристическия сектор и икономика на Охрид като цяло.

Социален диалог

В транспортния сектор има две основни колективни споразумения, които са в държавни предприятия (фирмено ниво), но липсват колективни трудови договори в частния сектор.

Много важно е да се повиши капацитетът на социалните партньори и уменията за преговаряне в социалния диалог (профсъюзни и работодателски организации). От особена важност е работодателите от този сектор да работят в една мрежа (между “конкурентни” асоциации). Необходими са също описание и анализ на съществуващите механизми за социален диалог и институции на браншово ниво в други страни. Друг проблем, на който трябва

да се обърне внимание, е липсата на статистика за действащите колективни споразумения и броят на обхванатите работници. Би трябвало също да се разреши проблемът за представителния характер на социалните партньори.

Тристранният социален диалог между правителството и социалните партньори се провежда предимно в рамките на Икономическия и социалния съвет (ИСС). БизнесМакедония планира да бъде по-активна и ще предложи да се увеличи броят на срещите на ИСС.

Характеристики на транспортния сектор в Черна гора

Основните проблеми, пред които е изправен транспортният сектор в Черна гора, са неразвитата пътна мрежа, съществуващите проблеми в железопътния сектор, свързани със състоянието на инфраструктурата и остарелите превозни средства, изискванията за по-ефикасно летищно управление и слабо използване на възможностите на Лука Бар. Освен това лошите пътни връзки на Черна гора с региона, недостатъчната наличност на опитен, висококвалифициран и обучен персонал според пазарните условия, както и недостатъчни инвестиции в изследователски и развойни дейности, представляват сериозна спънка за подобряването на пазарното положение на фирмите, които предоставят транспортни услуги.

Влиянието на световната икономическа криза засегна всички сектори в Черна гора, включително транспорта. Макар рецесията да бе усетена само в лека степен през 2008 и 2009 година, проблеми се появиха през 2010 и 2011 година, което основно се прояви в сериозна несъстоятелност на бизнес сектора в Черна гора.

Основните характеристики на транспортния сектор в частност се изразяват чрез отрицателните статистически показатели. Намаля драстично делът на служителите от този сектор, спрямо общия брой на служителите, като в момента е само 6,1% в сравнение с 8,6% през 2008 г. Освен това рецесията се чувства в броя на пътниците в железопътния и въздушния транспорт, който спадна сериозно през 2011 г. Още по-тревожен е фактът, че количеството на превозените стоки по въздух през 2011 година намаля наполовина спрямо 2010 г. Положението не е по-добро и в морския транспорт, където количеството на превозените стоки намаля с 20%.

Когато консолидираше бюджета за 2009 година, правителството на Черна гора намали държавните разходи с 3,39%, като въведе и спестовни мерки. Те включваха ограничаване на новите назначения и ограничаване

на всички разходи в държавната администрация. За да осигури бюджетна платежоспособност, правителството подписа договор за заем с Ерсте и банка Креди Сюис на сума от 120 милиона евро. И за да се осигури финансова стабилност на бюджета бяха продадени 41.6 милиона евро ценни книжа, а евро облигации на стойност 150-200 милиона бяха подготвени за емитиране.

За да преодолее отрицателното въздействие на кризата върху туристическия сектор – най-важния стратегически сектор на Черна Гора – правителството прие набор от мерки в конкретна връзка с дейностите по време на туристическия сезон. Той включваше намалени цени в туристическия сектор, поддържане и подобряване на качеството на услугите. Всички проведени мерки, обаче, не опазиха черногорската икономика от влиянието на кризата през следващите години (2010 и 2011 г.), особено като се има предвид, че не бяха приложени мерки за конкретни сектори.

През 2011 година Черногорската работодателска федерация излезе с документ “Принос към насърчаването и развитието на черногорската икономика – анализ на проблемите и предложение за мерки”. Документът беше приет от управителния съвет на федерацията и изпратен на министър-председателя. Той съдържа набор от мерки за бизнес средата и конкуренцията; отношенията длъжник-кредитор; данъчни, митнически и публични разходи; и конкретни въпроси за сектора.

Приватизация

Процесът на приватизация в Черна гора през последните няколко години доведе до приватизиране или реструктуриране на множество предприятия. Планове за приватизация се съставят и отчитат годишно от Съвета за приватизация. Обаче, тези планове са далеч от дори частично осъществяване. Например през 2010 година единственото предприятие (от 19-те в плана), което мина през процес на приватизация, беше “Морски дела” АД. Основните пречки в процеса на приватизация/реструктуриране на други предприятия се коренят в дългите процедури за тръжна подготовка, ниската стойност на тръжните оферти, липса на интерес към тръговете, отчасти заради икономическата криза (както в случая на търга за приватизацията на “Контейнерен терминал и генерално карго” АД, където никой от четирите консорциума, които закупиха тръжна документация, не подаде оферта). В резултат, всяка година годишните планове за приватизация обикновено съдържат един и същ списък с предприятия. Сред „най-популярните“ предприятия от тези списъци са от транспортния сектор, като Железопътен транспорт АД, Железопътна инфраструктура АД, Черногорски авиолинии АД, Монтекарго АД и други).

Най-добра практика

Пример на добра практика за фирмено реструктуриране е Пристанището на Бар, което беше реструктурирано според Програмата за реструктуриране, приета от Правителството на Черна гора. Процесът беше приключен през октомври 2009 година, когато “Контейнерен терминал и генерално карго” се отделя от пристанището като ново акционерно дружество, заедно с три нови дружества с ограничена отговорност (100% собственост на пристанището): “Сигурност и пожарна безопасност”, “Информация и съобщения” и “Морски дела”. През април 2011 година имаше още едно реструктуриране, което доведе до отделянето от пристанището на хотел “Сигро”, като дружество с ограничена отговорност.

Социален диалог

До този момент черногорското законодателство признава едно общо колективно споразумение на национално равнище (подписващите страни са представителните профсъюзни асоциации SSCG и USSCG от една страна, представителната работодателска организация UPCG, от друга страна и Правителството на Черна гора като трета) и 18 колективни споразумения на браншово ниво. Сред браншовите споразумения има браншово колективно споразумение за автомобилния транспорт (Държ. вестник на Република Черна гора №. 33/04 от 20.05.2004 г.), както и браншово колективно споразумение за морския транспорт и пристанищните товарно-разтоварни услуги (Държ. вестник на Република Черна гора №. 40/04 от 11.06.2004 г.). Все още подписаните през 2004 година браншови колективни споразумения са в сила, с изключение на клаузите, които са в разрез с трудовото право и общото колективно споразумение, което бе изменено междуременно.

Отношенията с профсъюзите се регулират от трудовото право (Държ. вестник на Република Черна гора №. 49/08...59/11), най-вече с членове 148 и 150 (страните, сключващи колективно споразумение). Някои елементи от отношенията с профсъюзите, включително правителството, когато става дума за национално колективно споразумение, се регулират от членове от:

- Общото колективно споразумение (Държ. вестник на Република Черна гора №. 1/04, 24/06, Държ. вестник на Република Черна гора №. 65/10, 5/12) и някои споразумения, приети с цел изпълнение на това споразумение;
- Браншови колективни споразумения, които се сключват в конкретни браншове, т.е групи от дейности, между представителни организации на работодателите и на профсъюзите;
- Споразумения, протоколи и меморандуми за сътрудничество, сключени с цел разширяване на колективното договаряне.

Влошеното икономическо положение и рецесията, която не подминаха нито един икономически сектор, подчертаха допълнително нуждата от реален социален диалог и разбиране на нуждите и становищата на служителите, работодателите и правителството. Всичко това изискваше допълнителни усилия за създаване на хармония между света на труда и света на капитала, както и търсене на компромис в спорни ситуации чрез: колективно договаряне, съвместна работа по законодателството и дейности на най-висшия трестранен орган – Социалният съвет, както и местните социални съвети.

Пътни такси – нови подходи в инфраструктурното финансиране и немският опит

Транспортът и мобилността са основи на икономическия просперитет, а ефикасната транспортна система е предпоставка за растеж и конкурентоспособност на Европейския съюз. Сам транспортният сектор дава заетост на десет милиона души и създава пет процента от БВП на ЕС. Освен това секторът има общо значение за производствената промишленост, която разчита на ефикасни, предсказуеми и достъпни транспортни услуги.

Търсенето на транспортни и логистични услуги нараства постоянно и съществуват сериозни тревоги как да се справим с увеличаващите се транспортни потоци. Според Европейската комисия товарният транспорт има възможности да се увеличи с 40 процента до 2030 г.² и с приблизително 80 процента до 2050 г. Превозът на пътници се очаква да нарасне с 34% до 2030 г. и с 51% до 2050 г. Като имаме предвид тези тенденции и с оглед на факта, че около 75% от днешния товарен транспорт се осъществява с автомобили, е съвсем очевидна необходимостта автомобилният транспорт да стане по-ефективен и да се увеличат алтернативните начини за придвижване, като железопътния и вътрешния речен транспорт. В същото време, повечето страни членки на ЕС се сблъскват с бюджетни ограничения и разполагат с твърде недостатъчни финансови средства за инфраструктурни инвестиции. Тази дилема не е нова и беше една от причините за концепцията за участие на потребителя във финансирането на инфраструктурата. До момента повечето европейски страни са въвели такси за изминато време (винетки) или пътни такси за изминато разстояние (тол система) за тежкотоварните превозни средства³. През 1999 година ЕС прие Директива 1999/62/ЕС за таксуването на тежкотоварни превозни средства, по-долу наричана “Директива за евровинетката”, която урежда общите правила за онези страни членки, които прилагат инфраструктурни такси за тежкотоварни камиони с тегло над 3.5 тона. Все пак, важно е да се отбележи, че рамката на ЕС не задължава страните членки да въвеждат схеми за финансиране на инфраструктурата, свързани с потребителя.

Същевременно, увеличаващият се трафик и мобилност доведоха до отрицателни странични ефекти, които не могат да се пренебрегнат, като замърсяване на въздуха, емисии на парникови газове и задръствания. С твърдението, че разходите не трябва да се плащат от обществото като цяло, в един по-широк “Пакет за зелен транспорт” Европейската комисия предложи през 2008 година да се приемат разходите за тези отрицателни влияния посредством включването им в пътните такси. В своята Бяла книга

² В сравнение с 2005 г.

³ Понастоящем Австрия, Чехия, Франция, Германия, Гърция, Ирландия, Италия, Полша, Португалия, Словакия, Словения и Испания прилагат тол системи, а Белгия, България, Дания, Унгария, Литва, Люксембург, Холандия, Румъния и Швеция прилагат потребителски пътни такси за изминато време. [Дания, Белгия и Унгария обявиха, че много скоро ще се прехвърлят към тол системата].

за транспорта от 2011 г., Европейската комисия заяви, че установяването на по-устойчива мобилност е основен приоритет и обяви намерението си да излезе постепенно със законодателни предложения за прилагане на т.нар. принцип „замърсителят плаща“ във всички транспортни сектори. През същата година ЕС ревизира Директивата за евровинетката, като даде възможност на страните членки отсега нататък да облагат с такси тежкотоварните превозни средства не само за разходи, свързани с поддръжката и развитието на инфраструктурата, но също за някои външни ефекти, като замърсяване на въздуха и шумови емисии.

Преразглеждането на Директивата за евровинетката може да се разглежда следователно като отправна точка за претворяване в конкретни законодателни актове на приемането на подхода за външните разходи. Като втора стъпка Европейската комисия възнамерява да приложи принципа “замърсителят плаща” към други превозни средства от сухопътния транспорт и по-късно към други видове транспорт.

Основни аспекти на рамката на ЕС за пътни такси за изминато време и разстояние

Първоначалната Директива за евровинетката от 1999 година позволи на страните-членки на ЕС да налагат тол-такси за изминато разстояние и такси за определено време (винетки) на камиони над 3.5 тона за използване на магистрали или други многолентови пътища с подобни характеристики, мостове, тунели и планински проходи. Максималните средни тол-такси бяха строго ограничени до поддръжката и разходите за подмяна на пътната инфраструктура, а Директивата забраняваше включването на други (външни) разходи в стойността на тол-таксите. Обхватът на първоначалната директива беше ограничен до пътищата, част от Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), която обхваща около половината от магистралите в Европа.

Директивата вече беше изменена през 2006 година, но най-важните промени бяха въведени при ревизията на директивата през 2011 г. Обхватът на директивата беше разширен до всички магистрали в Европа и страните членки оттогава имат възможност да облагат с такси тежкотоварните моторни превозни средства, заради отрицателните ефекти, които се пораждат от въздушното и шумово замърсяване, причинени от автомобилния транспорт. Таксите за външни разходи варират между три и четири евро centa на километър в зависимост от евро класа на превозното средство,

времето за шофиране и местоположението на пътя. Страните членки имат право да въвеждат по-високи такси по време на пиковите часове, при условие, че цялостната сума на пътните такси няма да се увеличи.

Моторни превозни средства, които отговарят на настоящите най-високи стандарти за емисии, са временно освободени от такса за замърсяване на въздуха; в частност превозни средства с ЕВРО V до декември 2013 г. (когато ще стане приложим стандарта ЕВРО VI) и ЕВРО VI до декември 2017 г. Хибридните и електрическите камиони също така са освободени, като по-малко замърсяващи превозни средства от ЕВРО VI.

Принципът за включване на външни разходи в пътните такси

Този нов подход беляза дълбока промяна в европейската транспортна политика. Идеята беше да се създаде по-справедлива и по-ефикасна система за ценообразуване, според евро класа на превозното средство и текущото използване на пътя. Европейската комисия възнамеряваше да разпредели разходите за отрицателните ефекти върху ползвателите на пътища и да прехвърли отговорността върху самия “замърсител”. Тя привеждаше доводи, че подобни ценови сигнали биха стимулирали ползвателите на пътища да намалят в най-голяма степен отрицателните въздействия на транспорта, т.е. да променят поведението на шофиране и да се закупят “почисти” превозни средства. Същевременно приходите от пътни такси биха предоставили финансови средства за инвестиции в инфраструктурата, както и за проекти с цел транспортът да стане по-устойчив.

Германската промишленост споделя целта за мобилност, съобразена с околната среда, но основният въпрос е дали въвеждането на външни разходи е адекватен инструмент за съкращаване на емисиите и за по-голяма устойчивост на товарния автомобилен транспорт. Само тогава едно допълнително облагане може да бъде оправдано за европейския логистичен сектор, който е твърде чувствителен към разходи. Разходните увеличения в товарния транспорт засягат преди всичко малките и средни логистични предприятия, като силно конкурентният пазар предоставя съвсем малко пространство за прехвърляне на допълнителни разходи върху потребителите или за компенсирането им по един или друг начин. За да се справят с нарастващите транспортни разходи, те трябва да орежат някои разходи и да освободят инвестиционен капацитет, което би могло да се използва за инвестиране в нови и по-ефикасни технологии.

Включването на външни разходи в пътните такси носи само добавена стойност, ако се отговори на следните критерии: Първо, отрицателното влияние върху околната среда може ясно да се припише на ползвателя

на пътища и има парична стойност, която може да се определи по методологичен и прозрачен начин. Второ, отрицателното влияние вече е цел на други политически инструменти. Трето, приходите се използват стриктно за финансиране в инфраструктура и за проекти за устойчив транспорт. Ползвайки тези критерии за сравнение, Директивата за евровинетката отстранява редица недостатъци.

Емисиите на шум могат да се припишат само частично на ползвателите на пътища, тъй като нивото на шум зависи не само от превозното средство, но също от качеството на пътната настилка. Ползвателите на пътища могат да приспособят своето отношение към вида автомобили, които закупуват, но нямат възможност да повлияят качеството на пътната настилка.

Вече съществуват редица ефикасни и разходно-ефективни инструменти, които доведоха до забележителни постижения през годините по отношение на една по-екологично съобразена мобилност. Те включват гранични стойности за вредните вещества и шума, или данъчни стимули за превозни средства с ниски въздушни или въглеродни емисии. Планирайки същите външни ефекти, Директивата за евровинетката води отчасти до двойно регулиране.

Освен това директивата дава повече пространство за подобрения, когато става дума за непреки разходи за задръстване – под формата на по-високи тарифи в пикови часове и липса на строго заделени приходи от пътните такси.

Пътните такси –подходящ инструмент за намаляване на задръстванията?

Ревизираната Директива за евровинетката позволява на страните членки да заложат диференциран размер на тол-таксите, което да им предостави инструмент да насочват пътното движение и да намалят задръстванията. В силно натоварени зони страните членки могат да изискват до 175 % над средните тарифи през пиковите часове, които се ограничават до максимум пет часа на ден. Всяка форма на тарифна диференциация трябва да се предприеме по неутрален начин по отношение на приходите, което означава, че превозвачите, използващи една и съща пътна отсечка в ненатоварени часове, трябва да се възползват от значително по-ниските тарифи.

Обсъжданията между Европейската комисия, Европейския парламент и Съвета бяха силно противоречиви по въпроса дали е оправдано или не задръстванията да се включат в пътните такси. Много доводи говорят срещу предположението, че разходите на превозвачите за задръстване могат да изменят техните поведенчески модели и да намалят задръстванията. Преди всичко, личните моторни превозни средства са основния причинител на

загръстване, а не товарните превозни средства. Също така превозвачите често нямат реален избор по отношение на наличните видове транспорт или транспортни пътища. Инфраструктурната мрежа в много страни членки на ЕС е по-скоро с ограничени възможности при предоставяне на подходящи алтернативни пътища за избягване на зоните със задръстване. Освен това превозвачите разполагат с малка гъвкавост за преместване на времето им на шофиране към ненатоварени часове, понеже зависят от изискванията на клиентите и времето за доставка. В редица държави-членки на ЕС превозвачите срещат ограничения за времето на шофиране – т.е. забрана за шофиране в нощни часове или в почивни и празнични дни, което също стеснява тяхното поле за маневри. По този начин превозвачите нямат истински възможности да избегнат задръстванията. Вследствие те плащат два пъти: като ползватели на пътища те страдат на първо място от отрицателните ефекти, причинени от задръстванията, което води основно до загуба на време. Също така те трябва да заплащат за тези отрицателни ефекти, като част от своите пътни разходи.

Във всеки случай разходите за задръстване не разглеждат същината на проблема: липсата на подходяща инфраструктура, а в много страни и на алтернативни видове транспорт, които отговарят на специалните нужди на товарния транспорт. Товарният транспорт зависи много от широкообхватна инфраструктурна мрежа, надеждност и предсказуемост на времето за доставка. Определено по-подходящи решения за намаляване на задръстванията са развитието на инфраструктурата и новаторски решения за оптимизация на логистичните вериги.

Заделяне на приходи – за осигуряване на инвестиции в пътната инфраструктура

От огромно значение е, макар не само по тази причина, приходите от такси за инфраструктура и външни разходи да се разходват единствено за поддръжката и разширяването на инфраструктурата. До този момент Директивата за евровинетката не съдържа задължително заделяне на приходите, придобити от инфраструктурни такси. Заради силното противопоставяне на страните-членки срещу обвързващата клауза за приходи, европейските институции можаха да се споразумеят единствено за политическа препоръка, която гласи само, че страните-членки трябва да инвестират своите приходи от инфраструктурни такси в полза на транспортния сектор и да подпомагат устойчивия транспорт. Те трябва да улеснят именно ефективното ценообразуване, да намалят транспортното замърсяване при източника, да подобрят CO₂ и енергийните характеристики на превозните средства, да оптимизират логистиката и да развият алтернативна инфраструктура или да разширят капацитета. Те могат също

да избират между инвестиции в пътната безопасност или да използват приходите за осигуряване на места за паркиране. Страните членки могат да решат вместо това да инвестират 15 % от своите приходи, придобити от такси за инфраструктура и външни разходи, в проекти по Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).

На всеки четири години, започвайки от октомври 2014 г., страните членки трябва да докладват за придобитите приходи от такси за инфраструктура и външни разходи, както и до каква степен са използвали своите приходи за развитие на инфраструктурните мрежи и изпълнили проекти за устойчив транспорт.

Задълженията за прозрачност и отчетност по отношение на обществените разходи са важни инструменти за осигуряване на по-голяма отговорност на страните членки във връзка с техните разходи и инвестиционни стратегии. Това дава възможност на участващите страни да контролират до каква степен пътните такси се реинвестират в транспортния сектор и да искат подобрения, ако таксите се използват неправомерно за други цели. Но въпреки това липсата на строга обвързваща клауза за заделяне на приходи показва ограничените възможности на Директивата за евровинетката и като цяло на европейската рамка за инфраструктурно финансиране, основано на потребителя. Това означава, че настоящата европейска рамка за пътно таксуване прави сухопътния транспорт по-скъп, без непременно да осигурява необходимата помощ за спешно необходимото инфраструктурно развитие и за по-устойчив транспорт.

По-нататъшно развитие на подхода за въвеждане на външни разходи в ЕС

С оглед на описаните недостатъци, Европейската комисия получи мандат да съставя редовни доклади по ефективността на предвидените мерки в Директивата за евровинетката, “за да се поемат отрицателните въздействия, причинени от пътния транспорт” и “за да се насочат потребителите към по-екологично съобразени и ефикасни решения за транспорта”. Този доклад може да бъде последван от нови законодателни предложения.

До октомври 2012 г., Европейската комисия ще направи преглед на всички съществуващи регулативни мерки, приложени в различните видове транспорт за включване или намаляване на външните разходи, свързани с околната среда, емисиите на шум и здравето. Това представяне на съществуващите мерки трябва да се допълни от прогноза за нови мерки, които разпростират

принципа потребителят / замърсителят плаща върху други превозни средства и други видове транспорт или по-нататъшно развиване на елементи от външните разходи, които досега не са били вземани предвид.

В това отношение Европейската комисия ще опита със сигурност да затегне нормите за приходно заделяне, които са основни елементи на една надеждна схема за пътните такси. Това се подкрепя силно от индустриалните предприятия, дори да не са много големи шансовете страните-членки да се откажат доброволно от своя суверенитет в обществените разходи.

Дори в Германия, където тол-системата за тежкотоварни камиони се прилага успешно от 2005 г., това не доведе до повишение в инфраструктурните инвестиции в пътния транспорт.

Пътни такси в Германия

От януари 2005 година, Германия облага тежкотоварните камиони, с максимално допустимо тегло над 12 тона, с тол-такси за използване на мрежата от 13,000 км магистрали и основни федерални шосета. Германското правителство се възползва от клаузата за освобождаване от отговорност в Директивата за евровинетката, което позволява на страните-членки да освободят камиони с максимално тегло между 3.8 и 12 тона, ако тяхното включване в националната система за пътни такси би довело до неблагоприятни отклонения в пътното движение или несъразмерни административни разходи. Германия твърдеше, че административните разходи за прилагане на тол-такси за товарни камиони с по-малко тегло от 12 тона биха достигнали до 30 % от приходите. Тъй като очакваните приходи биха били сравнително ниски в този сегмент и делът на камионите с по-малко тегло от 12 тона е четири пъти по-висок от дела на по-тежките превозни средства, общите административни разходи биха станали несъразмерно високи.

Германия избра сателитна тол-система за камиони. Частното предприятие Toll Collect GmbH, съвместно дружество на Deutsche Telekom AG, Daimler Financial Services AG и френската компания Cofiroute SA, получи мандат от немското правителство през 2002 година за създаване на електронна система за таксиране на изминатото разстояние, както и да управлява системата след като влезе в действие. Заради организационните и технически проблеми, електронната система започна работа едва 16 месеца след първоначално планирания срок през август 2003 г.

Немската тол-система позволява три различни начина на регистрация и плащане. Логистичните оператори могат предварително да заявят своя маршрут в интернет или на компютризирани терминали, които са разположени в обслужващи станции или места за отгих по магистралите, например. Ако логистичните предприятия изберат вместо това автоматичното фактуриране, те биват снабдени с бордни устройства, които чрез сателит определят времето и разстоянието, изминато от камиона по платени пътища. Съответните данни се предават от безжични сигнали към център за обработка на данни и фактуриране. До края на 2011 година около 90 % от приходите на платени пътища се събират от автоматична система за фактуриране и около 700,000 бордни устройства са инсталирани на тежкотоварни превозни средства. Близо половината от тях на камиони с произход извън Германия.

Различните нива на тол-таксите зависят от емисионния клас, броя на осите на камиона и изминатото разстояние. За да се стимулира употребата на екологично-съобразени превозни средства, снабдените със системи за изгорели газове от последно поколение и системи за намаляване на твърдите частици се поощряват със значително по-ниски такси. Настоящите цени варират между 14 и 28.8 евроцента на километър.

През първата година от функционирането си тол-системата донесе 2.85 милиарда евро. Приходите се увеличават постоянно през последните седем години, до приблизително 4.48 милиарда евро през 2010 г. и 4,5 милиарда евро през 2011 г. До 2011 година, предприятието Toll Collect беше регистрирало 143,000 транспортни и логистични предприятия с 936,000 превозни средства. Беше събран налог за около 26.7 милиарда километра, което означава 700 милиона километра повече от предишната година.

До 31 август 2011 година Toll Collect предостави повече от 24 милиарда евро общо на германския федерален бюджет. До 2010 година приходите бяха изразходвани за поддръжката и разширяването на пътната и железопътната инфраструктура, както и на вътрешните водни пътища. През ноември 2010 г., германският парламент реши, че отсега нататък приходите трябва да се реинвестират единствено в магистрали и федерални шосета, което води до строго заделяне на приходите от пътни такси. Същевременно намаляха обществените разходи в пътната инфраструктура, което означава, че не се е реализирало първоначалното намерение за повишаване на сумата на наличните инвестиции в пътната инфраструктура. Въвеждането на пътни такси в Германия през 2005 година може следователно да се разглежда като начална точка за пренасочване от държавно към частно финансиране

на пътната инфраструктура. Това беше широко критикувано от различни представители на индустрията и в частност от логистичния сектор, който иска гаранции, че приходите от тол-такси ще допълват обществените разходи за пътната инфраструктура, вместо да ги заместват.

Вземайки тази спънка предвид, все пак може да се каже, че настоящата тол-система за тежкотоварни моторни превозни средства е широко възприета в Германия. Тя гарантира, че вътрешни и чуждестранни камиони участват наравно във финансирането на инфраструктурата, което е важен аспект за Германия като транзитна страна, предвид разположението ѝ в географския център на Европейския съюз. Несъмнените предимства на немската електронна тол-система са нейната надеждност и гъвкавост – пътните отсечки могат лесно да се добавят или премахнат от системата. Най-важното: нейното незначително влияние върху пътнотранспортните потоци. Не по-малко важен е фактът, че различните начини на безкасово плащане позволяват на превозвачите да задържат своите административни разноски на минимално ниво.

Делът на превозните средства с Евро V по пътища, облагани с тол-такси, се увеличи през седемте години на работа на немската система за събиране на тези такси. Това може да се възприеме като показател за положителното екологично въздействие на системата за оценка, която се основава на различните категории емисии. Определено по-ниските цени на тол-таксите изиграха важна роля за решенията на логистичните предприятия при автомобилни покупки; но други фактори, като например техническото развитие, цените и наличието на временно освобождаване на камиони с Евро V и VI от немския данък върху превозните средства, допринесоха не по-малко за този ефект.

Понастоящем се провеждат обсъждания относно разпространяването на таксите за изминато разстояние на тежкотоварните камиони върху други пътища. Тези опити се посрещат със съпротива от транспортния бранш по две основни причини: логистичният сектор е много чувствителен към увеличаването на разходи и няма гаранция, че държавният бюджет ще предостави своя дял за спешно необходими инвестиции в поддръжка и развитие на инфраструктурата.

Заклучения и перспективи

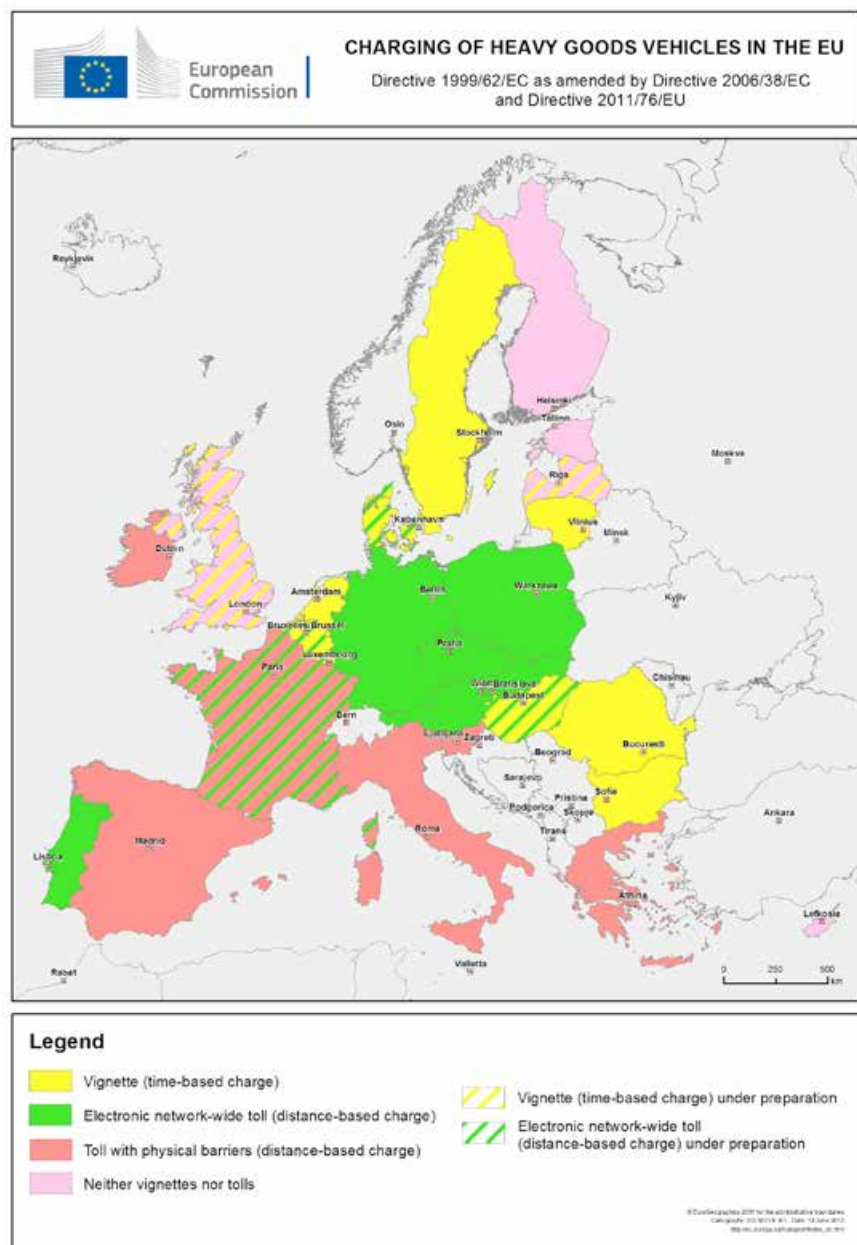
Предвид описаните недостатъци на настоящата Директива за еврвинетката, както и на съществуващите системи за пътни такси в ЕС,

законодателите на европейско и национално равнище трябва да направят по-строги съществуващите закони и схеми за пътни такси, преди да обмислят форми на разпространяване на пътните такси върху други сегменти и превозни средства, облагани с такси за изминато разстояние, по повод на включването на допълнителни външноразходни елементи. Пътните такси могат да бъдат ценен инструмент за страните-членки на ЕС за осигуряване на участието на ползвателите на пътища в инфраструктурното финансиране, което е особено важно за транзитните страни. Но концепцията за пътните такси трябва да бъде благонадеждна, за да се постигне одобрение сред логистичните предприятия и ползвателите на пътища като цяло. Даже ако националните правителства не могат да дават гаранция за своите обществени разходи в транспортния сектор по време на икономическа криза и бюджетни ограничения, те поне трябва да гарантират, че приходите от тяхната схема за пътно таксуване се реинвестират в поддръжката и развитието на пътната инфраструктура.

Националните схеми за събиране на такси за изминато разстояние трябва да се направят по начин, който да създава възможно най-малко пречки пред пътния поток. Също така е важно превозвачите да могат да ги изпълняват при възможно най-ниски административни разходи. Това може да се постигне, например, чрез установяване на оперативно съвместими електронни системи за събиране на тол-такси. Директивата за еврвинетката предвижда страните членки на ЕС да създават електронни системи за събиране на тол-такси в съответствие с Директива 2004/52/ЕС, където това е икономически приложимо. Директива 2004/52/ЕС формулира условията за оперативната съвместимост на електронните системи за пътни такси и благоприятства три технологии: сателитно позициониране (GNSS), мобилни комуникации (GSM-GPRS) и микровълнова технология (DSRC).

Според Директивата за еврвинетката, Европейската комисия трябва да докладва до октомври 2015 година за употребата на електронни системи в страните-членки на ЕС.

Облагане с такси на тежкотоварни камиони в страни членки на ЕС



Източник: Уебсайт на Европейската комисия, 18 юни 2012 г.

Широко приложение ЕС на електронни системи за тол-такси все още далеч не е постигнато.

От септември 2011 година, австрийския оператор на тол-система ASFINAG и немският оператор Toll Collect работят по нова транснационална тол услуга: Toll2Go. Услугата позволява комбинирано използване на немската сателитна система за събиране на такси и австрийската система, която се основава на микровълнова технология. С едно бордно устройство превозвачите могат да се свързват с електронните системи за събиране на тол-такси, докато договорите и фактурите все още се обработват отделно. Системата е инсталирана вече в 30,000 превозни средства в Австрия, Германия, Чехия, Холандия и Полша. Тъй като сателитната система и микровълновата технология ще продължават да играят важна роля в Европа, услугата TOLL2GO е съществена стъпка към оперативната съвместимост в цяла Европа на електронните системи за събиране на такси на база изминато разстояние.

Следователно крайната цел трябва да бъде създаването на единна услуга за електронно събиране на тол-такси в ЕС, която да позволи на превозвачите да се свързват със съществуващите електронни схеми за събиране на такси за разстояние чрез бордно устройство и при която всички събрани тол-такси да се включват само в една фактура. Такава европейска електронна услуга за събиране на такси (EETS) беше предвидена вече в Директива 2004/52/ЕС и първоначално беше планирано да е на разположение на превозвачите през октомври 2012 г. Обаче, Европейската комисия обяви през пролетта на 2012 година, че превозвачите трябва да изчакат поне до края на 2013 година, преди EETS да има широко покритие в целия ЕС.

В същото време, трябва да се подкрепят други рентабилни и новаторски решения, които да направят транспортния сектор по-ефективен и устойчив. Допълнителен напредък в ефективността може да се постигне чрез оптимизиране на размерите и теглото на тежкотоварните превозни средства, които се урегулират в Директива 96/53/ЕС. Или чрез премахване на оставащите каботажни ограничения за превозвачите и намаляване по този начин на пробега без товар, след разтоварване на трансевропейските транспортни дейности в държава-членка на ЕС. Голям потенциал има в разработването и прилагането на интелигентни транспортни системи (ITS), които освен всичко предлагат решения за управление на пътното движение с цел намаляване на задръстванията. Те допринасят не само за по-ефективен транспорт, но също за транспортна безопасност и сигурност. Освен това,

интермодални транспортни решения, които съчетават автомобилен, железопътен и морски транспорт, играят все по-важна роля, за да стане транспортът по-ефективен и по-устойчив. Това развитие може да бъде положително стимулирано от държавите-членки, като отново зависи от съответните инфраструктурни мрежи. Европейската комисия представи проект за насоки на трансевропейската мрежа (TEN-T) – коридорен подход за транспортната инфраструктура с десет коридора, всеки от които свързва поне три вида транспорт, три държави-членки и две трансгранични отсечки. Това ще позволи по-добро съгласуване на инфраструктурни проекти между държави-членки на ЕС и по-бързо развитие на мрежа във вътрешността на ЕС. Все пак, подходящите инфраструктурни мрежи във всички транспортни сектори са предпоставка за ефективен и устойчив транспорт в ЕС. Системите за пътни такси могат и ще играят своя роля в националните схеми за финансиране, но не освобождават държавите от тяхната отговорност да поддържат, развиват и инвестират в инфраструктурните мрежи – спасително въже за икономиката.

Приложения

Списък на институциите, свързани с транспортния сектор по страни

Германия

- Федерално министерство на транспорта, строителството и селищното развитие (BMVBS) http://www.bmvbs.de/EN/Home/home_node.html
- Федерален изследователски институт за пътищата (BASt) http://www.bast.de/cln_033/nn_43710/EN/e-Home/e-homepage__node.html?__nnn=true
- Федерална служба за автомобилния транспорт (KBA) http://www.kba.de/cln_031/nn_124384/sid_A6FB01823B7320F84C97EF5BBB5071FF/nsc_true/EN/Home__en/homepage__node.html?__nnn=true
- Федерална служба за товарния транспорт (BAG) http://www.bag.bund.de/DE/Home/home_node.html (на немски език)
- Федерална служба за железопътния транспорт (EBA) http://www.eba.bund.de/cln_032/sid_801BC0A6BB5C001FC411A5A7EEFF827F/DE/Home/homepage__node.html?__nnn=true
- Администрация на водните пътища и корабоплаването на Федералното правителство (WSV) http://www.wsv.de/Wir_ueber_uns/anlagen/kurzinfo_en.pdf
- Германска асоциация на автомобилната промишленост (VDA) <http://www.vda.de/en/index.html>
- Федерална асоциация за пътни превози, логистика и пласмент (BGL) <http://www.bgl-ev.de/web/home/index.htm>
- Германски транспортен форум <http://www.verkehrsforum.de/en.html>
- Асоциация на германските транспортни предприятия (VDV) <http://www.vdv.de/en/index.html>
- Работодателска и бизнес асоциация на гоставчиците на транспортни услуги (Agv MoVe) <http://www.agv-move.net/> (на немски език)

Словения

- Министерство на инфраструктурата и градоустройственото планиране <http://www.mzip.gov.si/en/>
- Словенска морска администрация <http://www.up.gov.si/en/>

- Пътна агенция на Словения <http://www.dc.gov.si/index.php?id=1823&L=1>
- Транспортна инспекция на Словения <http://www.arhiv.pi.gov.si/en/>
- Словенска агенция по безопасност на движението <http://www.avp-rs.si/en/index.php>
- Държавна агенция за железопътен транспорт на Словения <http://www.azp.si/www/index.php>
- Асоциация на работодателите на Словения – ZDS <http://www.zds.si>
- Транспортна асоциация, Търговско-индустриална камара на Словения http://www.gzs.si/slo/panoge/zdruzenje_za_promet
- Съюз на транспортните и телекомуникационните работници – SDPZ <http://www.sindikatsdpz.si/>

Хърватска

- Министерство на морето, транспорта и инфраструктурата www.mmpi.hr
- Министерство на вътрешните работи www.mup.hr
- Министерство на икономиката www.mingor.hr
- Министерство на предприемачеството и заетостта www.minpro.hr
- Министерство на труда и пенсионната система www.mrms.hr
- Министерство на околната среда и защита на природата www.mzoip.hr
- Асоциация на хърватските пътни превозвачи – HCP- www.hcp.hr
- Хърватски център за превозните средства www.cvh.hr
- Хърватска асоциация на магистралните концесионери www.huka.hr
- Институт по транспорт и съобщения www.ipv-zg.hr
- Национален институт по метрология www.dzm.hr
- Хърватски институт по стандартизация www.hzn.hr
- Хърватски съюз на независимите профсъюзи – Транспортен синдикат www.sssh.hr
- Хърватски съюз на професионалните шофьори www.sindikatsvozaca.hr
- Независим профсъюз на хърватските работници в пътищата www.ncs.hr

- Двустранен браншови съюз по пътен транспорт

България

- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
- Министерство на вътрешните работи
- Изпълнителна агенция “Автомобилна администрация”
- Изпълнителна агенция „Железопътна администрация”
- Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”
- Изпълнителна агенция „Морска администрация”
- Национална транспортна камара
- Съюз на организациите в автомобилния транспорт (СОАТ)
- Асоциацията на българските предприятия за международен автомобилен транспорт и пътищата (АЕБТРИ)
- Българска асоциация на сдруженията в автомобилния транспорт (БАСАТ)
- Съюз на транспортните синдикати в България
- Федерация на транспортните работници
- Пароходство българско речно плаване АД

Македония

- Министерство на транспорта и съобщенията <http://www.mtc.gov.mk/>
- Министерство на околната среда и материалното планиране <http://www.moerp.gov.mk>
- Министерство на труда и социалната политика <http://www.mtsp.gov.mk/>
- Министерство на икономиката <http://www.economy.gov.mk/>
- Министерство на местното самоуправление <http://www.mls.gov.mk/>
- Македонски институт по стандартизация <http://www.isrm.gov.mk/>
- Агенция по енергетика на Република Македония <http://www.ea.gov.mk/>
- Държавна инспекция по труда

<http://www.mtsp.gov.mk/?ItemID=9863721A3FFC86428BB08EA40ACF1AD4>

- Македонска служба за въздушна администрация <http://www.dgca.gov.mk>
- Македонски летища <http://www.airports.com.mk/>
- Държавно предприятие за железопътна инфраструктура <http://www.mzi.mk>
- Митническа администрация <http://www.customs.gov.mk>
- Македония Път <http://www.makedonijapat.com.mk>
- Предприятие за обществен транспорт Скопие <http://www.jsp.com.mk/>
- Асоциация на работодателите в транспорта и съобщенията
- Асоциация на независимите съюзи в транспорта на Македония MAKAMTRANS <http://www.makamtrans.org.mk>
- Профсъюз по транспорт и съобщения <http://www.fstv.mk>
- Профсъюз на работниците в транспорта и съобщенията в Македония <http://www.ssm.org.mk>

Черна гора

- Министерство на транспорта и морските въпроси <http://www.msp.gov.me>
- Министерство на устойчивото развитие и туризма <http://www.mrt.gov.me>
- Министерство на вътрешните работи <http://www.mup.gov.me>
- Дирекция по транспорт <http://dzscg.com>
- Агенция по опазване на околната среда на Черна гора <http://www.epa.org.me>
- Железопътен транспорт на Черна гора АД <http://www.zcg-prevoz.me>
- Железопътна инфраструктура на Черна гора АД <http://www.zicg.me>
- Montecargo JSC <http://www.montecargo.me>
- Департамент за морска безопасност на Черна гора <http://pomorstvo.me>
- Пристанищна администрация на Черна гора <http://www.luckauprava.me>
- Пристанище Бар <http://www.lukabar.me>
- Пристанище Котор <http://www.portofkotor.co.me>

- Агенция за гражданска авиация <http://www.caa.me>
- Летище Черна гора <http://www.montenegroairports.com>
- Институт по транспорта <http://www.intra.co.me>
- Морски факултет В Котор <http://www.fzpkotor.com>
- Авто-мото асоциация на Черна гора <http://www.amscg.org>

Списък на основното законодателство за транспортния сектор по страни

Германия

- Закон за движение по пътищата <http://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>
- Закон за главните федерални пътища <http://www.gesetze-im-internet.de/fstrg/index.html>
- Закон за таксите по главните федерални пътища <http://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/index.html>
- Наредба за тол-таксите за тежкотоварни МПС <http://www.gesetze-im-internet.de/lkw-mautv/index.html>
- Закон за автомобилните превози на товари http://www.gesetze-im-internet.de/g_kg_1998/index.html
- Наредба за регистрация на МПС http://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2011/
- Наредба за трансграничния превоз на товари и каботаж http://www.gesetze-im-internet.de/g_kgrkabotagev_2012/index.html
- Закон за професионалната квалификация на шофьорите <http://www.gesetze-im-internet.de/bkrfqg/index.html>
- Общ закон за железниците http://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/index.html
- Германски закон за вътрешните водни пътища <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/binschprg/gesamt.pdf>
- Федерален закон за водните пътища <http://www.gesetze-im-internet.de/wastrg/>
- Закон за превоза на опасни стоки <http://www.gesetze-im-internet.de/gefahrgutg/index.html>

Словения

(http://www.mzip.gov.si/en/legislation_and_documents/)

- Закон за обществените пътища
- Закон на Република Словения за автомагистралните гужества
- Закон за авиацията
- Закон за безопасност на железопътното движение

- Закон за железопътния транспорт
- Закон за безопасност на движението по пътищата
- Закон за автомобилния транспорт
- Закон за договорите в автомобилния транспорт
- Резолюция по Националната програма за безопасност на движението по пътищата
- Морски кодекс на Република Словения
- Закон за плаването по вътрешните водни пътища

Хърватска

- Закон за движението по пътищата (гърж. вестник но. 26/03)
- Закон за безопасността по пътищата (гърж. вестник но. 67/08)
- Закон за работното време, за задължителните периоди на почивка на транспортните работници и контролните уреди за регистриране на данни за движението в автомобилния транспорт (гърж. вестник 60/08)
- Закон за инспекция на пътищата и на движението по пътищата (гърж. вестник 55/11)
- Закон за железопътния транспорт (гърж. вестник 123/03)
- Закон за безопасността на железопътния транспорт (гърж. вестник 40/07)
- Закон за Агенцията за железопътна безопасност (гърж. вестник 120/08)
- Закон за Агенцията за регулиране на пазара на услуги (гърж. вестник 79/07)
- Закон за летищата (гърж. вестник 14/11)
- Закон за авиацията (гърж. вестник 69/09)
- Закон за задълженията и правните отношения във въздушния транспорт (Д.В. 63/08)
- Морски кодекс (гърж. вестник 181/04)
- Закон за корабоплаването и вътрешните пристанища (гърж. вестник 109/07)

България

- Закон за автомобилните превози (ДВ 93 от 24 Ноември 2009)
- Закон за движението по пътищата (ДВ 75 от 18.09.2009)
- Закон за пътищата (ДВ 75 от 18.09.2009)
- Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ДВ 23 от 22 Март 2011)
- Кодекс на търговското корабоплаване (ДВ 85 от 29 Октомври 2010)
- Закон за железопътния транспорт (ДВ 81 от 13.10.2009)
- Закон за гражданското въздухоплаване (ДВ 47 от 23.06.2009)
- Закон за концесиите (ДВ 47 от 23.06.2009)
- Наредба № 2 за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (ДВ 44 от 10 юни 2011)
- Наредба № 11 за международен автомобилен превоз на пътници и товари (ДВ. 92 от 22 Ноември 2011)
- Наредба № 11 за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства (ДВ. 7 от 21 Януари 2011)
- Наредба № н-3 за необходимите мерки за изпълнението и прилагането на регламент (еио) № 3821/85 относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и регламент (еио) № 561/2006 за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на регламенти (еио) № 3821/85 и (еио) № 2135/98 и за отмяна на регламент (еио) № 3820/85 на съвета (ДВ 33 от 26 април 2011)
- Наредба № 13 за изискванията за задължителната употреба на устройства за ограничаване на скоростта, монтирани в моторните превозни средства (ДВ. 51 от 15 юни 2004))
- Наредба № н-14 за начина на провеждане, обхвата и организацията на контролните проверки на пътя и в предприятията и за класифицирането на превозвачите и на лицата, извършващи превози за собствена сметка (ДВ 20 от 09.03.2012)
- Наредба № 31 за изискванията, условията и реда за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство (ДВ 57 от 13

юли 2007)

- Наредба № н-32 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства (ДВ 104 от 27 декември 2011)
- Наредба № 33 за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България (ДВ 52 от 10.07.2012)
- Наредба № 36 за изискванията за психологическа годност и условията и реда за провеждане на психологическите изследвания на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на мпс, на водачи на мпс и на председатели на изпитни комисии (ДВ 41 от 01.06.2012)
- Наредба № 37 за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение (ДВ 18 от 5 март 2010)
- Наредба № 38 за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити (ДВ 80 от 14 октомври 2011)
- Наредба № 39 за изискванията към водачите на моторни превозни средства от различните категории и подкатегории (ДВ 17 от 2.03.2004)
- Наредба № 40 за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари (ДВ 100 от 20 декември 2011)
- Наредба № 41 за условията и реда за провеждане на обучение на водачите на автомобили за превоз на пътници и товари и за условията и реда за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация (ДВ 73 от 19 август 2008)
- Наредба № 53 за комбиниран превоз на товари (ДВ 18 от 25.02.2003)
- Наредба № i-45 за регистрацията, отчета пускането в движение и спирането от движение на моторните превозни средства и на ремаркетата, теглени от тях (ДВ 80 от 14 октомври 2011)
- Наредба за условията и реда за събиране на таксите за ползване на пътната инфраструктура, за изминато разстояние, за ползване на отделни съоръжения по републиканските пътища и за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях (ДВ 93 от 24 ноември 2009)

Македония

- Закон за движение на автомобили по пътищата (гърж. вестник 68 / 2004, 127/2006, 114/2009, 83/2010, 140/2010, 17/2011, 53/2011, 6/2012)
- Закон за обществените пътища (гърж. вестник 84/2008, 52/2009, 114/2009, 124/2010, 23/2011, 53/2011)
- Закон за безопасността на движението по пътищата (гърж. вестник 57/2007, 86/2008, 98/2008, 64/2009, 161/2009, 36/2011, 56/2011)
- Закон за превозването на опасни материали в автомобилния и железопътния транспорт (гърж. вестник 92/2007, 161/2009, 17/2011, 54/2011)
- Закон за здравето и безопасността при работа (гърж. вестник 92/2007, 136/2011)
- Закон за железопътната система (гърж. вестник 47/2010, 23/2011)
- Закон за Агенцията за регулиране на пазара за ж.п. услуги (гърж. вестник 07/2008)
- Закон за безопасност в железопътната система (гв 48/2010, 23/2011, 53/2011, 158/2011)
- Закон за преобразуване на гърж. предприятие „Македонски железници“ (ДВ 29/2005)
- Закон за преобразуване на държавното предприятие за управление и защита на националните и регионални пътища “Македония път” (гърж. вестник 53/2009)
- Закон за въздушното движение (ДВ 14/2006, 27/2007, 103/2008, 67/2010, 24/2012)
- Закон за концесиите и публично-частното партньорство (гърж. вестник 06/2012)

Черна гора

- Закон за безопасността на движението по пътищата
- Закон за автомобилния транспорт
- Закон за пътищата
- Закон за работните часове и задължителни периоди за почивка на транспортните работници и контролните уреди за регистриране на данните

за движението в автомобилния транспорт

- Закон за договорите в сухопътния транспорт
- Закон за железопътния транспорт
- Закон за договорните отношения в железопътния транспорт
- Закон за пристанищата
- Закон за безопасността в морското корабоплаване
- Закон за въздушния транспорт
- Закон за митническите тарифи
- Закон за данък върху продажбите на употребявани моторни превозни средства, плавателни съдове и летателни апарати
- Закон за данък върху пътнически автомобили, плавателни съдове и летателни апарати

Важни документи за развитието на транспортния сектор

- Стратегия за развитие на транспорта на Черна гора
- Стратегия за развитие на държавните пътища

Данните за България са за транспорт, складиране и съобщения. Липсват данни за Черна гора за 2011 г. и затова е показана 2010 г. Данните за македонския транспортен сектор показват 2010 г. (3,5%) и 2009 г. (3%). Броят на служителите в Черна гора е за сектора на транспорта, складирането и съобщенията (пощенски услуги).

В сравнение с 2005 г.

Понастоящем Австрия, Чехия, Франция, Германия, Гърция, Ирландия, Италия, Полша, Португалия, Словакия, Словения и Испания прилагат тол системи, а Белгия, България, Дания, Унгария, Литва, Люксембург, Холандия, Румъния и Швеция прилагат потребителски пътни такси за изминато време. [Дания, Белгия и Унгария обявиха, че много скоро ще се прехвърлят към тол системата].



Проект RITS – „Преструктуриране и индустриални отношения в транспортния сектор“ се осъществява с финансовата подкрепа на Европейската комисия.

Отговорността за изразените мнения в тази публикация е единствено на авторите. Европейската комисия не носи отговорност за каквато и да била употреба на съдържащата се тук информация.