

Изм. № 20210328

**ДО МИНИСТЕРСТВОТО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯТА**

СТАНОВИЩЕ

от **КАМАРА НА АВТОМОБИЛНИТЕ
ПРЕВОЗВАЧИ В БЪЛГАРИЯ**, ЕИК 177183647,
представявано от Изпълнителния директор,
Димитър Димитров

ЕВРОПЕЙСКИ ТРАНСПОРТЕН КЛЪСТЕР,
ЕИК: 206417586, представявано от Заместник-
председателя, Йоана Лалова

адрес за кореспонденция: гр. София, ул. „Георги
Бенковски“ № 7, ет. 1

Относно: Консултации и обществено обсъждане
по програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027
г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЖЕЛЯЗКОВ,

В качеството си на представители на неправителствени организации, които обединяват редица транспортни дружества и ежедневно се сблъскват с практическото осъществяване на дейността по международен превоз на товари и хора и имащи преки наблюдения по приложимостта на европейското и национално законодателство, предоставяме в срок мотивирано становище във връзка с разходването на средствата по програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г., касаещи сектора на автомобилния транспорт.

Основната задача на Европейския съюз от момента на неговото учредяване е да осигури т.нар. „вътрешен пазар“ – пространство на свободно движение на хора, стоки, услуги и капитали. Гарант и средство за реализацията на тази цел, освен икономическата

обвързаност между държавите членки, се явява най-вече целенасочената и единна политика на Европейския съюз във връзка с безпроблемното и непрекъснато функциониране на дейността по международния транспорт. Благодарение на непрекъснатостта на транспортния сектор се осигурява своеобразен обмен на стоки в рамките на Съюза и снабдяването на държавите членки с такива от първа необходимост като хранителни продукти и лекарства. Последователните и целенасочени действия, насочени към утвърждаването на единна система на взаимодействие между различните видове транспорт, така че да се осигури бързото, непрекъснато и ефективно снабдяване на вътрешния пазар със стоки и услуги, е от първостепенна важност. Наред с това Европейският съюз е изправен пред нови предизвикателства като нуждата от въвеждане на политика по ограничаване и свеждане до минимум нивата на замърсяване на атмосферния въздух, която се изразява в т.нар. „Зелена сделка“, както и справянето с предизвикателствата, породени от пандемията Covid – 19. Наблюдава се целенасочена политика на Съюза към установяване на Трансевропейска транспортна мрежа, която цели да допринесе за устойчивата мобилност на хора и стоки, и подпомага развитието на вътрешния пазар и общата конкурентоспособност на Общността. Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“ утвърждава разбирането, че транспортът заема ключова роля за икономическия просперитет на държавите членки и Съюза, тъй като мобилността е жизненоважна за вътрешния пазар и за качеството на живот на хората.

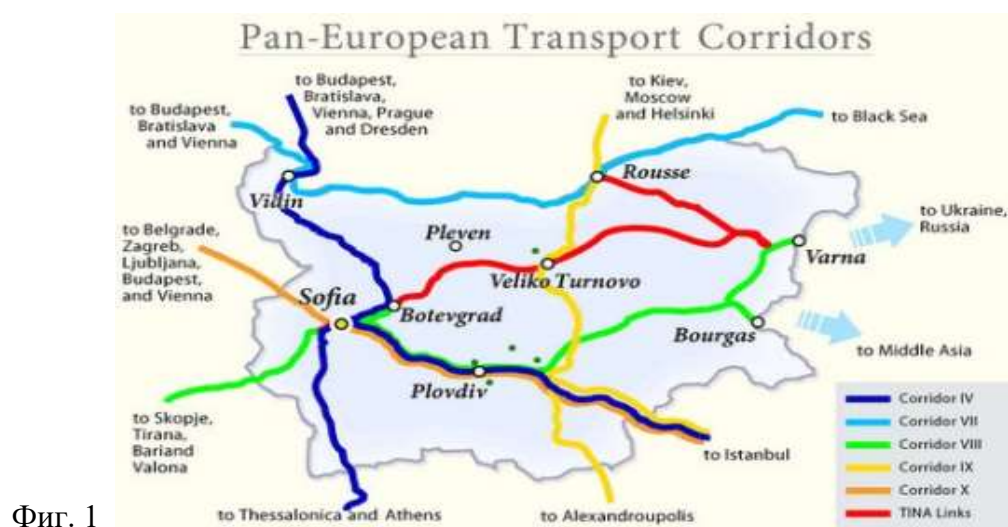
Следва да се отбележи факта, че по данни на Националния статистически институт /НСИ/ за 2020 г. сектор *Търговия, ремонт на автомобили и мотоциклети; транспорт, складиране и пощи; хотелиерство и ресторантьорство* е генерирал 19 514 млн. лева доходи, което го поставя на челно място сред икономическите сектори по размер доходност, формиращи брутния вътрешен продукт на страната. Последното обуславя значимостта на транспортния сектор не само на вътреобщностно ниво, но и на национално. Затова следва да се обърне внимание на проблемите, пред които е изправен транспортния сектор, които, за да бъдат преодоляни, зависят от националната политика и планирането на републиканския бюджет на Република България, за да се постигне тази ефективност и непрекъснатост на стокообмена, която е от първостепенно значение за развитието на единния вътрешен пазар на съюза.

Подкрепяме предвидената модернизация на инфраструктурата в Република България, включително изграждането на интермодални терминали, които да позволяват бързото транспортиране на стоки чрез използването на различни видове транспорт

(железопътен, воден, сухопътен, въздушен), тъй като затруднения транспортен достъп води до ограничаване на възможностите за извършване на ефективна и успешна икономическа дейност. Считаме представения проект на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. за неправилно структуриран, тъй като не е отделено необходимото внимание на важни и основни аспекти от транспортната свързаност, съответно предвидените средства не са разпределени по целесъобразен начин, като при предлагането на проекта не са взети предвид значението и нуждите на автомобилния транспорт, който заема над 70 % от всички видове транспорт. Извършен е избирателен и частичен анализ на транспортния сектор и не е отчетено централното място, което заема, както за стабилността и растежа на националната икономика, така и за постигането на амбициозните европейските цели в контекста на така наречената „Зелена сделка“ за драстично намаляване на вредните емисии в рамките на Европейския съюз до 2050 г. Предвидените мерки и механизми не отговарят на наложените от обективната действителност нужди на сектора. Показателен е фактът, че огромна част от европейските средства в рамките на „Транспортна свързаност 2021-2027“ е насочена именно към модернизирване и обновяване на железопътната мрежа. Неоспорим е фактът, че ползите за околната среда и стокообмена в Европейския съюз посредством железопътен превоз, би бил бърз и ефективен. Но до постигането на заложените цели и сбъдването на конкретни резултати в тази посока, с оглед изостаналостта на Република България в инфраструктурно отношение, следва да се измине дълъг и бавен път. Именно поради важността на автомобилния транспорт в следващите редове излагаме нашите становища.

На първо място, сухопътният транспорт е основният елемент при извършване на превоз на товари и пътници. Именно предвид важността и необходимостта на автомобилния транспорт следва за него да бъдат заделени достатъчно финансови ресурси, които да осигурят подобряване на условията при извършване на пътен превоз. При използването на друг вид транспорт като железопътен, воден или въздушен, почти неизбежно е използването отново на сухопътния транспорт. Съществените предимства на автомобилния превоз, като високата му маневреност и възможността за непосредствено доставяне на товарите без междинно претоварване в кратки срокове, безспорно го определят като водещ и ключов вид транспорт при осъществяване на транспортна дейност. Предвид ключовото местоположение на страната ни за свързаност между Европейския континент и Близкия изток и факта, че през територията ни преминават пет от Паневропейските транспортни коридори (Фиг. 1) и два от пътните

коридори на Трансевропейската транспорта мрежа (TEN-T) (Фиг. 2), а именно коридор „Ориент/ Източно-Средиземноморски“ и коридор „Рейнско–Дунавски“, не може да се допусне Република България да изостане допълнително в инфраструктурно отношение относно изграждането на качествена пътна мрежа в сравнение с останалите държави от Европейския съюз. Политиката на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) се отнася до прилагането и развитието на общеевропейска мрежа от железопътни линии, пътища, вътрешни водни пътища, морски маршрути, пристанища, летища и железопътни терминали. Крайната цел е да се премахнат пропуските, тесните места и техническите бариери, както и да се засили социалното, икономическото и териториалното сближаване в Европейския съюз. Настоящата политика на TEN-T се основава на *Регламент (ЕС) № 1315/2013*. Освен изграждането на нова физическа инфраструктура, политиката на TEN-T подкрепя прилагането на иновации, нови технологии и цифрови решения за всички видове транспорт. Целта е подобро използване на инфраструктурата, намалено въздействие на транспорта върху околната среда, повишена енергийна ефективност и повишена безопасност. TEN-T се състои от два мрежови „слоя“. На първо място, основната мрежа включва връзки, свързващи най-важните възли и трябва да бъде завършена до 2030 г. На второ място, във всеобхватната мрежа попадат всички европейски региони и трябва да бъде завършена до 2050 г. Поддържането и завършването на TEN-T ще намали количеството на задръстванията и по този начин ще допринесе за по-малко замърсяване и по-ниска консумация на енергия, както и ще подобри пътната безопасност чрез разрешаване на някои от основните проблеми на пътната мрежа.





Фиг. 2

Инвестицията в пътната мрежа и добре изградената инфраструктура е средство не само за повишаване на безопасността и сигурността на пътя, а в същото време ще донесе допълнителни приходи към държавния бюджет, като се увеличи потока от товарни автомобили, които, от своя страна, ще заплащат тол такси. Подобряване качеството на съществуващите пътни артерии в страната, както и изграждането на нови такива, ще повиши и мобилността и достъпността на обществото като цяло, тъй като в момента свързаността между северна и южна България е ограничена и недостатъчна, за да поема все повече нарастващия пътен трафик. Големият брой участници в движението експлоатират пътната инфраструктура в степен, близка до максималната ѝ пропускателна способност. Това, от своя страна, застрашава безопасността на движението и е предпоставка за настъпване на редица произшествия. Лошото състояние на част от изградената пътна мрежа неминуемо води до повишаване на риска за безопасността на участниците в движението. Недовършената автомагистрална мрежа, както и лошото състояние на алтернативната такава, освен че не позволяват качествени и високоскоростни връзки на Република България със съседните държави и забавя процеса на доставка на стоки, не отговаря и на изискванията за свързаност и мобилност между отделните населени места в страната, характерни за 21 век. Липсата на обходни алтернативни пътища в по-голяма част от страната води до струване на целия трафик от леки, лекотоварни и тежкотоварни превозни средства по едни и същи пътни артерии,

което отново е предпоставка за забавяне на движението и понижаване на пътната безопасност, тъй като за различните видове превозни средства най-малкото е установена различна максимално допустима скорост на движение. В тази връзка предлагаме да се приоритизират довършването на скоростен път Видин - Ботевград, автомагистралата от Благоевград до Сандански през Кресненското дефиле, магистрала „Европа“, магистрала „Русе – Велико Търново“, тунела под връх „Шипка“. По този начин, освен че ще се гарантира свързаност между северната и южната част на страната, ще се осигури и достъпност с Гърция и транспортна връзка с автомагистрала „Хемус“ и „Дунав мост I“ при Русе. Осъществяването на последните ще е стъпка в правилната посока към реализацията на Трансевропейска транспортна мрежа - 2030 г., тъй като Република България ще навакса в инфраструктурно отношение, което ще донесе безспорни приходи и ще утвърди страната като равностоен партньор на общностната политическа сцена.

В допълнение Международната автомобилна федерация (FIA) отбелязва в свое становище, че понастоящем много от проблемите, с които се сблъскват участниците в движението, са свързани с лоша поддръжка на пътната инфраструктура. Стъпка в правилната посока е да се гарантират минимални изисквания за поддръжка и качество на пътната настилка, която да се спазва от всички държави членки. В тази насока е и политиката на европейския законодател, като част от Пакет “Мобилност” III е да преразгледа *Директива 2008/96 / ЕО относно управлението на безопасността на пътната инфраструктура и Директива 2004/54 / ЕО относно минималните изисквания за безопасност на пътните тунели в трансевропейската пътна мрежа*. Утвърждава се разбирането, че добре развитата и поддържана пътна мрежа, която позволява безпроблемното осъществяване на безопасно и ефективно придвижване, е път към усъвършенстване на европейската икономика и общество. Говорейки за *Директива 2008/96 / ЕО относно управлението на безопасността на пътната инфраструктура*, вниманието на европейския законодател и Комисията, следва да се насочи към следните акценти. На първо място, Директивата да даде възможност извън TEN-T мрежата, да се финансира и подпомага цялостното изграждане и подобряване на пътни участъци, посредством регионални фондове и заеми от Европейската инвестиционна банка. На второ място, да се определи качествен показател за инфраструктура (например стремеж към 3-звезден рейтинг на EuroRAP или еквивалент в целия ЕС). На второ място, следва да бъде отчетено, че качеството и състоянието на инфраструктурата не е единствен показател за безопасността на пътя. Трябва да се помисли в посока хармонизиране на качеството на обучението и за единство в разпространяваната информация в хода на

квалификацията на участниците в движението. Отбелязва се в становището и стандартизация в пътната маркировка, пътните знаци, светлинната сигнализация в тунелите и тяхното изграждане. С оглед описаните приоритети на Съюза, Република България би могла да се солидаризира с предложението на Германия и Испания и да снижи минимално установения праг за придобиване на професионална квалификация - “водач на тежкотоварен автомобил”, като за сметка на това компенсира с по-чести тематични обучения, а това, от своя страна, отчасти би спомогнало за разрешаване на проблема с недостига на квалифицирани водачи на тежкотоварни превозни средства. Освен това страната ни е доста изостанала, що се отнася до поддържането на сигнализацията на пътната мрежа (маркировка, пътни знаци, светлини, шумови ленти), но и в тунелната мрежа, чието състояние масово е крайно незадоволително. Идея за подобряване е специфични съобщения, надписи и променливи знаци за съобщения, които са най-много ефективен начин за информиране на водачите в реално време за наличието на опасен участък или такъв в ремонт. Относно тунелите Република България трябва да обезпечи доброто им състояние от собствения си бюджет за такива с дължина до 500 м, тъй като те не попадат в обхвата на горепосочената Директива като годни обекти да получат общностно финансиране. Тук е мястото да отбележим, че тунелите се третираат като високорискови зони, тъй като освен риск от пътнотранспортни произшествия, те крият опасност от аварии и пожари. Редица държави, сред които Англия, Холандия, Швеция са си поставили за цел до 2025 г. да се снабдят с 3-звезди от класацията на EuroRap за безопасна пътна мрежа, като в рамките на 2020г. са достигнали до 90% от целта.

Освен транспортна свързаност между основните пътни артерии и региони на страната, за да се обезпечи непрекъснатост и мобилност на трафика на товарни автомобили и едновременно с това бързина на транспортните услуги, е необходимо да се инвестиране в посока на интермодалните терминали. По този начин ще се осигури допълнителна възможност за комбиниране на различни видове транспорт, като сухоземен и речен, като осигурените опции ще гарантират гъвкавост при осъществяването на превоза и ще се разтовари трафика, а с това и ще се намалят вредните въглеродни емисии в атмосферата, което е основна цел на “Зелената сделка”. Интермодалните терминали ще дадат тласък за по-масово използване и на железопътния и водния транспорт. За целта трябва добре да бъде обмислено тяхното евентуално местоположение и да бъде изградена качествена и модерна инфраструктура.

На следващо място, безспорна е необходимостта от изграждането на модерни паркинги, отговарящи на съвременните европейски изисквания. По данни от Европейската Комисия, към момента за нормалното функциониране на транспортния бранш, на ниво Европейски съюз е налице недостиг от 400 000 (четиристотин хиляди) сигурни паркоместа. Наред с острата липса на паркоместа, голяма част от наличните такива не предоставят задоволителни условия, като например, наличност на работещи душеве, тоалетни, възможност за закупуване на храни и напитки, използване на електричество и интернет връзки, както и детайли за контакт при спешни случаи, разположени в местата за паркиране на камиони. Повечето от съществуващите в Република България съоръжения само се квалифицират, като паркинги, но всъщност представляват крайпътни отбивки, които не отговарят на елементарни изисквания за сигурност, хигиена, липсва достатъчно площ и не предоставят минималните необходими услуги, за да обслужват адекватно транспортния бранш. От една страна, липсата на достатъчно сигурни паркоместа, предлагащи основни услуги, както и създаващите се колони от автомобили по граничните контролно-пропускателни пунктове, се отразяват неблагоприятно на възможността на водачите да спазват изискванията на *Регламент (ЕС) № 561/2006, на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт*, по ефективен, спокоен и регулярен начин. Липсата на достатъчно паркинги влошава условията за работа на водачите и рефлектира неблагоприятно върху пътната безопасност и сигурност. От друга страна, незадоволителното ниво на сигурност се отразява и на кражбите на товари. Преобладаваща част от тях се случват именно, когато превозните средства са паркирани, като нерядко са придружени и с физическо насилие над самите водачи. В допълнение, практиката на застрахователните компании е да отказват да изплащат застрахователни обезщетения за кражби, случили се в отсъствието на водача, ако превозното средство се намира на паркинг, на който не е налице физическа охрана. Това означава, че загубите от кражби на товари и незаконно проникване в превозните средства, са преки загуби за предприятията, осъществяващи транспортна дейност. Допълнителна нужда от изграждането на паркинги се поражда и от недостатъчната площ на съществуващите съоръжения, за да могат да се обособят отделни места за паркиране на превозните средства, според превозвания от тях товар (опасни товари, живи животни, стоки, превозвани при специален температурен режим). Липсата на адекватни съоръжения създава значителни затруднения и за предприемането и изпълнението на ефективни

мерки за борба с разпространение на COVID-19 и принуждава водачите да не изпълняват в задоволителна степен хигиенните изисквания за превенция, поради липсата на адекватни условия. От друга страна, изграждането на необходимите паркинги, ще допринесе за отделянето и обособяването на транзитния трафик, което ще спомогне за избягването на затруднения, свързани с осъществяването на международния транспорт на стоки и ще повиши нивото на безопасност на пътя, тъй като определени пътни връзки няма да се натоварват до максималната си пропускателна способност.

Без съмнение дигитализацията на целия процес по транспорт би довела до значителен напредък в световен мащаб. По този начин опитите за манипулиране на превозните документи ще се сведат до минимум. В същото време подобни действия отново ще окажат значимо положително въздействие върху природата, тъй като използването на хартиени носители ще бъде максимално ограничено. Напредъкът в развитието на информационните технологии следва да се използва и за оптимизация на дейността в транспортните дружества, организацията на работния процес, проследяване на автопарка, като по този начин рискът от грешки, ще бъде сведен до минимум. Идеята е да се изгради единна информационна система за управление и контрол на транспортното предприятие, което да ограничи участието на човешкия фактор. Функционалността на градските възли и товарни хъбове в съчетание с по-доброто използване на цифровите инструменти са от голямо значение за постигане на целите за намаляване на вредните въглеродни емисии, отделяни в атмосферата. Дигитализацията, наред с нуждата от подмяна на автопарка, би спомогнала за намаляване на оборота на документи и опазването на околната среда. Една такава възможност е въвеждането на електронна товарителница, чиято цел е да замести досега познатите документи на хартиен носител, като спести забавянето и техническите затруднения, които съпровождат размяната на няколко екземпляра на хартиен носител, тяхното пристигане от една точка до друга и съхранението им. Много по-лесно става извършването и проследяването на корекции, улеснен е достъпът на страните до документа, като не се изисква препращането на хартиен носител, а технологията позволява и проследяване на местонахождението на товара в реално време. Всичко това води до неколнократно редуциране на разходите, намаляване на несъответствията в доставката и приемането, по-голяма прозрачност и точност на данните, осигуряване на ефективни възможности за контрол на цялостния процес, както и осигуряване на доказателства относно осъществяването на самия транспорт.

Въвеждането на интелигентни тахографи от ново поколение, съобразно въведените с пакет “Мобилност I” изисквания, целят да се ограничат възможностите за манипулация от страна на водачите във връзка със спазване на правилата, установени в *Регламент (ЕС) № 561/2006*, на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, свързани с изисквания за време на управление, почивка и други. Замисълът им е да се гарантира сигурност при предаването на данни, автоматично да се получава информация за преминаване на граници и използване на почивки, без да е необходимо да се отбелязва ръчно на хартиен носител. Всичко това ще опрости формалностите, които затормозяват и създават пречки пред международния автомобилен превоз, както и ще е гарант на зачитането на трудовите и социалните права на водачите.

Дигитализирането и динамичното интегриране на нови технологии, ще доведе до избягване на задръстванията, намаляване на емисиите, свиване на разходите и оптимизиране на цялостната транспортна дейност чрез свеждане до минимум на административната тежест и бюрокрация. Въвеждането, използването и поддръжката на интелигентни транспортни системи в работата на предприятията на превозвачи също е неимоверно свързано с повишаването на разходите. Закупуването на т.нар. интелигентни тахографи, дигитализирането на целия процес по обмяна на информация, съпътстващ извършването на транспорта, включително и въвеждането на електронната товарителница ще доведе до голяма за българските предприятия финансова тежест.

На следващо място, въпросът за влиянието върху климата и ограничаване на вредните емисии за околната среда е водещ в световната политика и е в основата на *Европейския зелен пакет* („Зелената сделка”). Съгласно проучването на Европейска агенция за околната среда, автомобилният транспорт генерира над 71 % от общите вредни емисии от транспортна дейност. На база на този анализ считаме, че усилия трябва да бъдат насочени към овладяване на този проблем. С цел декарбонизация на автомобилния транспорт, използваните понастоящем тежкотоварни превозни средства трябва да бъдат подменени от такива, които се задвижват с помощта на алтернативни горива. Въпреки желанието на множество дружества, осъществяващи международен автомобилен транспорт на стоки, за тях се оказва непосилно да сменят и обновят своя автопарк. Разходите, свързани със закупуване на нови тежкотоварни превозни средства поначало са твърде високи и подтикваат българските превозвачи да се насочват към такива втора употреба. Към това можем да добавим и факта, че закупуването на по-

природосъобразно тежкотоварно МПС, се оказва с от 20 000 до 40 000 евро по-скъпо, спрямо такова от клас „Евро 6“. В клас „Евро 6“ попадат тежкотоварни МПС, произведени след 1 септември 2014г. В този ред на мисли, за сравнителна база можем да изложим броя на закупените нови тежкотоварни превозни средства в рамките на Съюза за 2019 г. – общо около 310 000 (триста и десет хиляди) броя. Ако към цената на всяко от тях добавим разликата от 20 000 евро, то разликата, която се получава, възлиза на около 6,2 милиарда евро. Това е минималното оскъпяване на годишна база в името на подновяване на автопарка на европейските превозвачи, в контекста на постигане на целите на „Зелената сделка“. Намираме за крайно необходимо да се предвидят средства за подновяване на превозните средства, с които се извършва международен автомобилен превоз на стоки на територията на Съюза. За осъществяване на тази цел може да се предвидят данъчни облекчения за превозвачи, обновяващи автопарка с автомобили на алтернативно гориво, или да бъде въведена система за субсидиране от страна на държавата, която да подпомага финансово превозвачите при закупуване на екосъобразни превозни средства. През последните години подобни действия бяха предприети от редица европейски държави. Във Франция¹ например се прилагат и двата модела - до 50 000 (петдесет хиляди) евро при закупуване или дългосрочен наем на водороден или електрически камион, плюс данъчни облекчения за собственика. Испания, от друга страна, констатира следното в обществените обсъждания по повод Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T): *Понастоящем всички производители на камиони предлагат акумулаторни електрокари с обхват 200-300 км и има специална необходимост от разполагане на адекватна инфраструктура за зареждане. Това би трябвало да обслужва половината от общата товарна дейност в ЕС (tkm) и 39% от пътуванията, които биха донесли до 22% икономии на парникови газове от емисиите на автомобилен товарен транспорт.* Европейската комисия следва да прецени кои части от мрежата на Европейския съюз са най-подходящи за изграждане на станции, за зареждане с алтернативни горива, за да обезпечат пътувания на дълги разстояния въз основа на анализ на потоците от камиони. Маршрутите със силен трафик следва да бъдат добре модернизирани и да се изградят подходящ паркоместа за зареждане на тежкотоварни автомобили на алтернативно гориво, за да може да бъде обезпечено тяхното пътуване.

¹<https://www.kamioni.bg/menu/10/post/27035/Franciq-otpuska-po-50-000-evro-za-vseki-elektricheski-i-vodoroden-kamion>

Съгласно доклад на Европейската комисия разпределението между различните видове горива за 2014 г. ясно показва необходимостта от спешни мерки за популяризирането на алтернативните горива, които да заместят използването на вредните дизелови горива. 55 % от общото потребление на гориво е отредено на дизела, а едва 9 % се разделят между природен газ, биогорива, електричество и LNG (втечен природен газ) или LPG (втечен пропан-бутан). Тук се изправяме пред следващия голям проблем, а именно, дори автопарка да се подмени и модернизирани, тези превозни средства къде ще бъдат зареждани. Подмяна на превозните средства сама по себе си не представлява решение на проблема, а изисква изграждането и поддръжката на подходяща инфраструктура на територията на целия Европейски съюз, включително и в Република България.

В заключение, видно от гореизложените фактори, за да се обезпечи развитието на транспортния сектор, следва да се осигури довършване на заложените цели и идеи, състоящи се в изграждането на единна транспортна система, чрез взаимодействие на различни видове транспорт, и гарантиране на свързаност, мобилност на територията на страната. Това, от своя страна, ще подобри качеството на живот в Република България, ще се открият нови работни места в икономически изостанали региони и ще утвърди имиджа на страната, предпочитана за транзитно преминаване, което е пряка последица за нарастване постъпленията за българската държава в републиканския бюджет от преминаващите през територията ѝ тежкотоварни автомобили. Безспорно пътят към утвърждаването на България като част от единната и централизирана територия на вътрешния пазар на Съюза, където обменът на стоки, услуги и капитали е неминуем без подкрепата на адекватна транспортна мрежа, добра инфраструктура, свързаност между отделните видове транспорт и интелигентното им използване с грижа за околната среда. Считаме, че логично продължение на горното е и създаване на възможността по програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 да могат да се финансират дружества, извършващи транспортна или свързана с нея дейност, с цел постигане на заложените в програмата цели.

гр. София, ул. „Георги Бенковски“ 7, етаж I
е-mail: office@bghauliers.eu
тел.: +359 878 92 70 70
www.bghauliers.eu

област София – град, с. Казичене, ул. „Цар Борис III“ № 29
е-mail: office@eutransportcluster.eu
тел.: +359 876 70 74 77
www.eutransportcluster.eu