

**Изказване на проф. Олег Асенов, член на УС на АПИ пред „Автомобилен форум – 2019“**

**Внедряване на електронната система за събиране на пътни такси на база на изминато разстояние – тол в България**

Бих искал да очертая в най-общ план какви са структурните аспекти в развитието на електронната система за събиране на пътни такси за използването на републиканската пътна мрежа на база на изминато разстояние – тол. Агенция „Пътна инфраструктура“, респективно Националното тол управление, работи по въвеждането на тол системата в България. Темата е широко обсъждана както в публичното пространство и медиите, така и в специализираните организации, а също и в Обществения консултативен съвет по въвеждане в експлоатация на електронната система за таксуване на база време и изминато разстояние, който функционира към министъра на регионалното развитие и благоустройството.

Българската тол система е от смесен тип, което означава, че имаме два модела на таксуване – таксуване на база време и таксуване на база изминато разстояние. Таксуването на база време от гледна точка на българското законодателство, както и от гледна точка на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определи инфраструктури, все още е разрешено за пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса по-малка или равна на 3,5 т. Последните дискусии в ЕС през май 2019 г., на които присъствах като представител на България, бяха свързани с промяна на тази директива и въвеждане на срокове с хоризонт от 2030 г., когато ще отпадне тази възможност и всички пътни превозни средства ще бъдат таксувани изключително на база на изминато разстояние.

Понастоящем системата в България в т. нар. преходен период функционира за всички пътни превозни средства на базата на таксуване за изминато време т.е. всеки потребител плаща определена такса за определено време за цялата платена пътна мрежа в зависимост от тегло, брой оси и емисионен клас. Това е т.нар. статична декларация - изразяване на воля да плати такса за използване на цялата пътна мрежа за избран период от време съгласно приетата тарифа. Тази статична декларация, в съответствие с приложимите делегирани актове на ЕК, се формира на базата на различни типове категории пътни превозни средства. Основният критерий, който се използва, е общата технически допустима максимална маса, както и броят оси.

Електронната система за таксуване на база време, която ние наричаме кратко електронна винетка, работи ефективно вече 9 месеца. Темповете на събиране на приходите от пътни такси са значително по-добри от темпото, с което сме събирали приходи с хартиени стикери през 2018 г. Данните сочат, че миналата година са събрани 357 млн. лв. от хартиени стикери, докато към днешна дата са продадени електронни винетки на стойност повече от 330 млн. лв.

Анализите ни показват, че тези резултати се постигат на базата на два основни фактора. Първият е достъпността на продукта - възможността да бъде закупен както електронно, така и в брой в повече от 8 000 пункта, разположени по протежението на пътната мрежа и в урбанизираните територии, както и от терминали за самотаксуване. Вторият фактор е ефективността на контролната ни функция – т.нар. тол контрол. В него са включени около 600 служители, които със 105 автомобила извършват ежедневна контролна дейност. Средният брой проверки на ден, които прави тол контролът, е еквивалентен на броя проверки, които извършват на ден при акция органите на пътната полиция. Над 4 000 средно са проверките на ден.

От данните, с които ние разполагаме, към този момент събраните средства от доброволно платени компенсаторни такси от потребители на пътя, които не са заплатили дължимата такса за пътуване, са над 3.8 млн. лв. Средствата, които постъпват през POS терминалите средно дневно, са около 20 000 лв., т.е. това е сумата, която благодарение на работата на тол контрола постъпва в държавния бюджет средно на ден, а респективно тези средства по-нататък се разпределят в бюджета на Агенция „Пътна инфраструктура“ за поддръжка и развитие на пътната мрежа. Тези два фактора – достъпността на възможността за купуване на право на пътуване и засиленият контрол на базата на изцяло нова контролна администрация, наречена тол контрол, водят до резултати, свързани с по-висока събираемост на пътните такси.

Какво предстои? Знаете, че от 16 август 2019 г. електронната система за таксуване на база изминато разстояние – тол, беше въведена във фаза на т.н.техническа експлоатация с хоризонт март 2020 г. да премине във фаза на търговска експлоатация. Таксуването на база на изминато разстояние означава, че пътната мрежа на територията на Република България се разделя на две части – платена пътна мрежа за пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона и неплатена пътна мрежа за същия тип превозни средства. Искам да отбележа факта, че по отношение на електронната винетка и пътните превозни средства, които са под 3,5 тона остава цялостното покритие на платената пътна мрежа. Тоест тол покритието за изминато разстояние или там, където ще плащат товарните автомобили на база изминато разстояние, е подмножество на пътната мрежа, която ще бъде платена за леките автомобили. Това е характерна практика не само в България. При определяне на покритието се съобразяваме и с препоръките на нашия консултант – Световната банка.

Стандартното техническо покритие на системата в България по задание е 10 800 км. Понастоящем я тестваме с покритие от 6 000 км, което приоритетно включва всички автомагистрали, всички пътища първи клас, около 2 900 км второкласна пътна мрежа и много малка част от пътища трети клас – само тези, които са довеждащи до ГКПП, тъй като целта ни е да обхванем транзитния трафик. Средно на ден през територията на България преминават около 10 000 тежки автомобила, като тези между 3,5 т и 12 т са средно 1 500 броя. Статистиката е на базата на продадените дневни електронни винетки и е съвсем точна. Електронната система, освен всичко останало, ни дава възможност да правим много информационни разрези, които могат да подпомагат не само нашата дейност, но и тази на партньорите ни – Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, Агенция „Митници“, НАП и др. Не на последно място може да се използват за подобряване на пътната безопасност.

Понастоящем тестваме пътната мрежа, която ще бъде платена за тежкия трафик, с покритие от 6 000 км и с тестови тарифи, които са различни за различните класове пътища, т.е. има една тарифа за автомагистрали, друга за първи клас, трета за втори клас и четвърта за трети клас пътища, както и отделно има разделяне на тарифите по маса на пътното превозно средство, брой оси и емисионен клас. От гледна точка на тарифирането ние сме разгърнали схемата с подкатегории според възможностите, които дава европейското законодателство, така че да дадем възможност на пътни превозни средства с висока екологична категория да ползват на практика до 50% по-ниски тарифи за преминаване по платената пътната мрежа. По този начин осигуряваме стимул на превозвачите да преоборудват парка си, както и възможност да намалим вредните емисии. По-ниските пътни такси за тези превозни средства биха могли да бъдат разглеждани като формална бъдеща инвестиция на превозвач, за да може да купи по-висок екологичен клас пътно превозно средство.

Как работи тол системата? Накратко – има два модела за таксуване на база изминато разстояние: единият е чрез предварително деклариране на маршрута, което става с маршрутна карта. Собственикът или водачът на превозното средство може да декларира по какъв маршрут предстои да пътува - през уебсайт или мобилно приложение, или, ако предпочита, през пунктове за продажба. Системата изчислява каква е стойността на пътната такса като взема предвид конкретния тип пътно превозно средство. Собственикът или водачът заплаща стойността и получава маршрутна карта, която може да бъде активирана отложено - с два дни напред, ако потребителят е нерегистриран, и със седем дни, ако потребителят се регистрира в системата. Веднъж регистриран, може спокойно да заявява множество маршрутни карти, без необходимост от повторно въвеждане на данните за пътното превозно средство.

Важно е да се знае, че на базата на статистически данни от Агенция „Митници“ за средните транзитни превозни времена, беше взето решение продължителността на валидност на една маршрутна карта да е 24 часа. Това е времето, за което превозното средство трябва да премине по точния маршрут от началото на валидирането на маршрутната карта.

Вторият начин за таксуване на база изминато разстояние е чрез т.нар. динамично тарифиране. То става на базата на електронни средства, които събират данни за изминатия маршрут чрез сателитно базирана система за навигация. Тези данни, през оператори на мобилната мрежа, се предоставят на т.нар. доставчици на електронни услуги (национални или европейски), които са партньори на лицето, събиращо пътни такси. На базата на това събиране на информация ние получаваме знания за това по кои пътища е преминал камионът, каква част от тях са платени, каква е категорията им и колко дължи това пътно превозно средство за конкретното си пътуване и за всички изминати маршрути за определен период от време, съгласно сключен договор между потребителя на пътя и доставчик на електронни услуги. Предимството на динамичния метод е, че не се налага предварително някой да планира маршрута и всяко пътуване може да започне по всяко време. Тарифирането става автоматично на базата на подадените данни за изминатия маршрут, които данни в терминологичния речник на системата за електронно таксуване се наричат тол декларации.

Какви устройства могат да подават данни? Българската тол система е система от отворен тип, прилага съвременните технологии в тол таксуването, терминът е free flow, т.е. система със свободно преминаване без наличие на ограничителни съоръжения, които да очертават границите на платената пътна мрежа (бариери и пунктове за плащане). Данните за маршрута могат да се генерират от специализирани устройства, които се наричат бордови устройства. Те са специално разработени за таксуване на пътуване на база на изминато разстояние и основното предимство при тях е, че водачът може динамично да определя текущия брой инцидентни с пътя оси на пътното превозно средство. Има пътни превозни средства, които при натоварване, с цел ефективното му преразпределение спрямо пътната настилка, „пускат“ допълнителна спомагателна ос. При такива случаи, например, сме дали възможност на базата на бордовите устройства, които сме специфицирали, водачът да въвежда динамично броя оси. По същия начин става и таксуването, ако например един влекач отива да вземе товар. За времето, за което той се движи без ремарке, може да въведе по-малък брой оси и по този начин, докато се придвижва, за да може да поеме товара и да го превози, да заплати по-малка тол такса. Основният принцип на тол таксуване в нашата система, а и според изискванията на европейската директива, е справедливото таксуване. В момента, в който той закачи ремаркето, маркира на бордовото устройство новата конфигурация на композицията и започва толуване по приложимата за текущия брой оси тарифа.

Разбира се, съществува и възможност всички, които са направили инвестиция в системи за управление на автопарка на базата на GPS тракери, също да ползват тол системата, но там механизмът е по-сложен. Компаниите, които предоставят GPS услуги ще трябва да се кооперират с националните доставчици, като една от основните цели на това коопериране е създаване на условия и механизми точно за подобно динамично въвеждане на броя оси. Тъй като GPS тракерът е монтиран в превозното средство и няма интерфейс, с който водачът да си взаимодейства с това устройство, единственият начин е чрез телефонно обаждане, или там, където има тракери, които имат интерфейси за връзка с мобилни устройства, да се декларира текущият брой оси, за да може неговият оператор да съобщи на националния доставчик новата конфигурация на композицията. И в двата случая справедливостта на таксуване е гарантирана. При работа с GPS тракери във веригата за формиране на тол декларациите се появява и още едно междинно звено, което се нарича доставчик на декларирани данни. Това звено осигурява връзката с националния доставчик на услуги. Има стандарти, които специфицират дейността както на Доставчика на декларирани данни, така и на Националния доставчик на услуги.

Каква е ролята на държавата? Държавата е фокусирана предимно върху контролната и тарифиращата функция. Тол системата ще стартира най-късно през март 2020 г. с 295 стационарни контролни точки, 100 от които са от най-висок клас с 3D лазерно сканиране на композицията и динамично измерване на осевото натоварване в движение. Тези модернизирани контролни точки ще ни дадат възможност от гледна точка и на целите на пътната безопасност, както обсъждахме на форума за пътна безопасност през август 2019 г. в Пловдив, да дадем информация за движение на недекларирани, извънгабаритни товари. Подобно придвижване създава съществени проблеми и е рисков фактор за безопасността на движението. Ще има възможност да сигнализираме и да санкционираме нарушители, които са с осево претоварване или несиметрично натоварване на композицията. Тъй като нашият сензор, който използваме, е динамичен сензор с два фланга, ние измерваме не само натоварването на ос, а и на всяко колело или колесна група. В този смисъл можем да направим 3D модел на натоварването на самия автомобил, а оттам да видим дали има небалансиран товар, който също при едни усложнени пътни условия, създава сериозни предпоставки за пътно-транспортни произшествия. Спирачната система на пътните превозни средства не е изчислена за свръхтоварите, които често се „усещат“ в експлоатацията на пътната мрежа.

Виждаме какви коловози има по пътищата, а те не се създават от леките автомобили. Има случаи, в които пътни превозни средства при максимален товар от 20-24 тона се движат с 30 тона, а дори и такива с претоварване от 40 тона, като цялата композиция преминава 50 тона с осево натоварване 15-18 тона на ос при 9 тона нормален стандарт. При тестово функциониране на тези стационарни контролни точки в района на някои кариери, без да конкретизирам къде, на ден засичаме по 6 000 нарушения на претоварване. „Улавяме“ подобни случаи и в някои подходи към пристанища - сигурно се досещате в този сезон какъв тип пътни превозни средства се движат и какви товари карат те. Така че всички тези пътни превозни средства ще имат сериозни проблеми с реалното въвеждане на системата в експлоатация от гледна точка на контрола.

Информацията, която ние събираме, предоставяме на партньорите. Имаме изграден интерфейс, който вече ефективно работи с Агенция „Митници“. С МВР също. Предстои интеграция с Изпълнителна агенция „Автомобилната администрация“ през общата система на електронното правителство RegiX. Вследствие на нея ще можем да осигурим контрол, така че пътните превозни средства да не могат да преминават годишен технически преглед, ако имат задължения към тол системата. Това ще дисциплинира водачите, които имат наложени наказателни постановления по член 179.ал.3 от Закона за движение по пътищата.

 **Въпроси и отговори:**

(Съюз на спедиторите): Картата с обхвата на пътищата публикувана ли е?

* От два месеца карта на пътната мрежа в цифров формат е предоставена на всички членове на обществения консултативен съвет към министъра на регионалното развитие и благоустройството, в това число и в съюза на спедиторите.

Кога ще има тарифа?

* АПИ е оператор на системата, тарифите се определят с решение на Министерския съвет. В момента има тестова тарифа. При представянето на техническата експлоатация на системата през август 2019 г. дадохме пример за пътно превозно средство с четири и повече оси, с маса над 12 тона и в зависимост от екологичния му клас ще плаща между 18 и 25 ст. на километър. С тази тестова тарифа изчислихме, че за маршрута София – Бургас, по магистрала с типичния за България екологичен клас „Евро IV“ тол таксата би била около 70 лв. Имаме четири демонстрационни центъра – в София, Пловдив, Русе и Варна, които работят всеки ден от 14 до 18 ч., в които има консултанти и могат да ви покажат как се издава маршрутна карта, както и тол калкулатора, с който може да изчислите за типичните превозни средства и характерни маршрути колко би била таксата. Тарифата е тестова, все още вървят дискусиите. Ние като оператор на системата ще получим тарифата. АПИ не е органът, който гя определя.

(Михаил Рангелов, журналист от сп. „Транспортал“): Казахте, че 600 души са назначени като инспектори и в момента контролират винетките. Казахте че те по 20 000 лв. на ден носят и излиза, че си изработват заплатите сами. Какво ще стане с тях като тръгне тол системата, ще бъдат ли запазени, защото не бяха предвидени в техническото задание за тола? Нали ще има стационарни рамки?

* Подчертах, че покритието за тол е едва 6 000 км при около 20 000 км републиканска пътна мрежа, което означава, че стационарните рамки ще се „грижат“ основно за тол покритието. Разработили сме математически модел, с който да изнесем мобилните контролни групи към третокласните пътища, в посока ГКПП, тъй като не искаме да създаваме масово натоварване на Агенция „Митници“ и за този тип дейност, въпреки че вече сме интегрирали системите, така че както сега проверяват за платени винетки, да могат да го правят и за тол таксите. По закон хората от мобилните тол екипи имат задача да връчват на пътя АУАН и вече издадени електронни фишове. Това е все едно да зададем въпроса „Като има електронно правоприлагане в пътна полиция, има ли нужда от патрулки, защото има електронни фишове?“ На базата на статистически данни имаме карти, които показват къде има насищане на различни типове нарушения. С мобилните групи ще обърнем по-специално внимание на определени региони, без да уточнявам кои, с много силен риск от липса на таксуване. Там нашето покритие ще бъде много по-засилено.

(Алекси Кесяков): Голяма част от катастрофите с товарни автомобили са свързани с претоварване. Каква е схемата на тази система, завършващият елемент на това нарушение, как се координирате с МВР?

* Технологията, която използваме, са т.нар. weigh-in-motion сензори, които ни дават възможност да измерваме осево натоварване на трафика в движение. На базата на този контрол в системата се създава т.нар. електронно нарушение, което предоставяме на контролни органи, които са от друга служба в АПИ – тази, която се занимава с контрол на извънгабаритните товари. Същата тази функция има и Агенция „Митници“.

**25.09.2019 г.**