

ВЛИЯНИЕ НА СИСТЕМИТЕ ЗА СЪБИРАНЕ НА ПЪТНИ ТАКСИ ВЪРХУ ИЗБОРА НА МАРШРУТ ЗА МЕЖДУНАРОДНИ ПРЕВОЗИ НА ТОВАРИ

IMPACT OF THE TOLL COLLECTING SYSTEMS ON THE ROUTE SELECTION FOR THE INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING

Assoc. Prof. Pencheva. PhD.¹, Gagova P. PhD student.²

Faculty of Transport^{1,2}, – University of Rousse, Bulgaria

Abstract: The complete transportation work of the road freight forwarding in Europe and Bulgaria is assessed based on the statistics data. The technology exploitation index (the average transport distance for the international road shipping in Bulgaria) is evaluated the same way. There are a review of all different systems for toll collections in EU for heavy loading vehicles and EU policy and regulations in some of the sequence directives and programs documents too. It is presented an algorithm for route selection that assessed the cost of the toll taxes and the convenience for their collection.

Keywords: ROAD TRANSPORT; TOLLS AND USER CHARGES FOR HEAVY GOODS VEHICLES; INFRASTRUCTURE

1. Увод

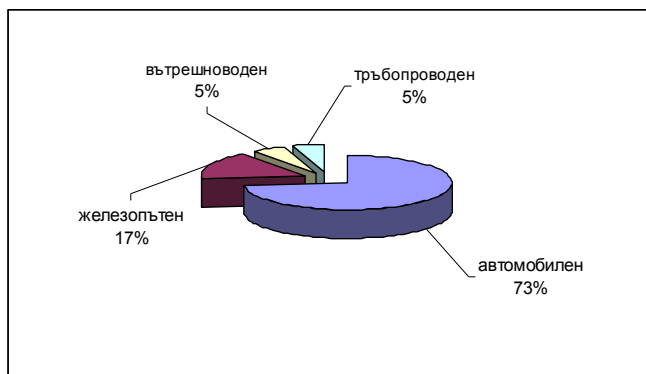
Международните автомобилни превози са водещи при превоза на товари във вътрешните за Европа транспортни съобщения.

Основната задача на международните товарни превози е да се осигури непрекъснатост на транспортния процес от мястото на натоварване до мястото на разтоварване на товара при минимален срок на доставка и осигуряване на съхраняемост на товара по време на международния превоз. В тази връзка транспортни оператори са длъжни постоянно да търсят нови пътища за намаляване на себестойността на превозите за сметка на привличане на голям обем товаропотоци и по-тясна координация на всички участници в превозния процес. Системата на международните автомобилни превози включва голям брой възможни маршрути. Съществен дял в себестойността на превозите имат пътните такси.

В настоящата работа е направена оценка на влиянието на пътните такси върху избора на международен автомобилен маршрут.

2. Транспортна работа на автомобилния транспорт в ЕС и България.

Автомобилният транспорт в ЕС е добре развит. С него в ЕС27 се извършва голям обем от работа – около 2/3 (фиг. 1) в сравнение с останалите видове транспорт.



Фиг. 1. Разпределение на извършената транспортна работа в tkm (по видове транспорт) за вътрешните за Европа превози (Евростат, 2009).

Общо транспорт товари по вътрешните водни режими в ЕС възлиза на 2595 милиарда tkm през 2006 година.

Международния автомобилен товарен транспорт възлиза на около една трета (или 612 милиарда tkm) от общия превоз на товари в ЕС през 2006 година. Национален товарния автомобилен транспорт представлява другите две трети (1266 милиарда tkm).

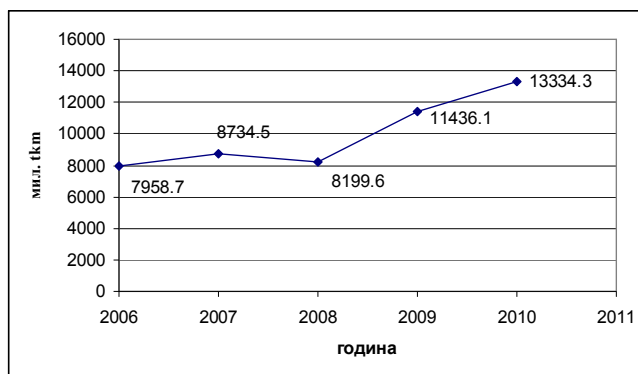
Извършената транспортна работа при международните автомобилни превози за периода 2005-2010 г. в България е показана на фиг. 2. Данните са сумарната транспортна работа на обществения превоз на товари (т.е. товарен превоз срещу заплащане) и превоз за собствена сметка. От графиката се вижда, че обема работа през последните 5 години, с изключение на 2008 година, постоянно нараства. Обемът транспортна работа през 2010 г. е с 67,54% по-висок в сравнение с 2006 година.

В табл. 1 са показани стойностите на средното превозно разстояние I_Q при международните автомобилни превози в периода 2002-2010.

$$I_Q = \frac{P}{Q},$$

където P е транспортната работа в tkm

Q -количеството превозен товар, t.



Фиг. 2. Динамика на изменението на транспортната работа в tkm, извършена от автомобилния транспорт в периода 2006-2010 г. в Р. България (Национален статистически институт)

Данни от таблицата показват, че за:

-обществения превоз на товари $I_{Q_{cp}} = 1207.7$ km,

$$I_{Q_{min}} = 999.4, I_{Q_{max}} = 1369.2;$$

-превоз за собствена сметка $I_{Q_{cp}} = 542.4$ km,

$$I_{Q_{min}} = 331.2, I_{Q_{max}} = 883.3.$$

Стойностите на средните превозни разстояния са сравнително високи, особено при обществения превоз на товари, т.е. при превозите извършвани от автотранспортните фирми.

Табл. 1. Стойности на средното превозно разстояние при международните товарни автомобилни превози

Година	Средно превозно разстояние, km	
	Обществен превоз на товари	Превоз за собствена сметка на товари
2002	999.4	531.1
2003	1244.6	565.6
2004	1320.7	537.6
2005	1369.2	331.2
2006	1189.9	510.5
2007	1337.0	883.3
2008	1181.8	440.7
2009	1143.9	460.9
2010	1082.8	620.6

Определянето на себестойността на превозите е пряко свързано с пътните такси, които се плащат.

3. Системи за събиране на пътни такси и тяхното влияние върху избора на маршрут

3.1. Видове системи за събиране на пътни такси.

В ЕС последователно се приемат директиви за таксите при тежкотоварните превозни средства, накратко наречени „евровинетки“ в следната последователност:

1993: Приемане на Директива 93/89/ЕИО на Съвета за определяне на минимално годишното ниво на данъците, ограничаване на потребителски такси и разрешаване на такси на базата на разходите за инфраструктура. Директивата е отменена през 1995 г. от Съда на Европейските общности по искане на Европейския парламент, който е бил неправилно изключени от процеса на вземане на решения.

1999: Приемане на Директива 1999/62/ЕО, приета съвместно от Европейския парламент и Съвета, и повтаряне до голяма степен същността на Директива 93/89/ЕИО. В директивата се потвърждава "принципа потребител плаща" като един от водещите принципи на транспортната политика.

2006: Приемане на Директива 2006/38/ЕО за изменение на Директива 1999/62/ЕО, добавят се таксите за изминат участък в изключителни случаи, за финансиране на транс-европейската мрежа за проекти в планинските райони.

2008: В рамките на приет през юли 2008 г. пакет, Европейската комисия предлага да се разшири принципа

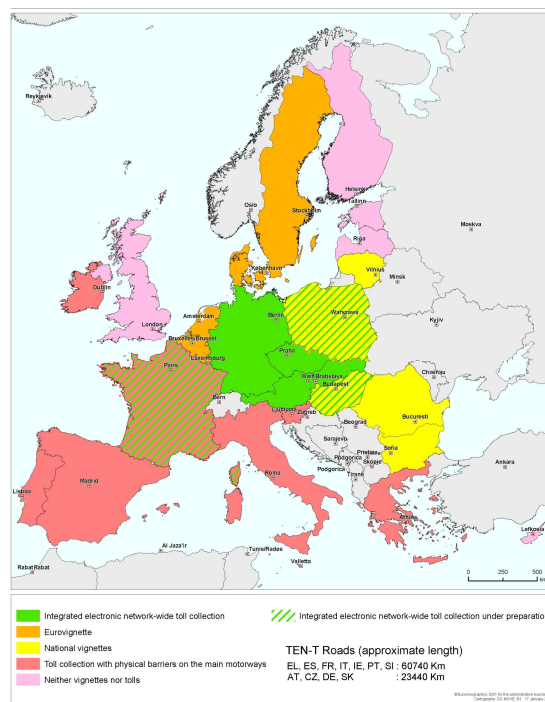
„потребителят плаща“ на принципа „замърсителят плаща“. Това позволява включването на разходите от замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване при изчисляването на таксите за изминат участък (предложение за преразглеждане на директивата за евровинетката).

2011 (07 юни): Предложение за промяна на Директивата за евровинетка със следните основни моменти: държавите-членки имат възможност да таксуват тежкотоварните автомобили, за да покрият освен инфраструктурните разходи и разходите, породени от замърсяването на въздуха и шума от транспорта; дават на държавите-членки възможност да налагат по-високи такси в най-натоварените часове и по-ниски през ненатоварените с цел по-добро управление на движението и намаляване на задръстването (постигнатият компромис позволява по-високи такси в най-натоварените зони, достигащи до 175 % над средната стойност, с максимални тарифи, събирани по време на максимум пет последователни най-натоварени часа дневно и по-ниски тарифи, прилагани през останалото време за същия пътен участък); освен Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), каквото е приложното поле на предходните директиви да бъдат обхванати и всички европейски автомагистрала; предвиждат целево заделяне на приходи от такси за подобряване на транспортната устойчивост. Трансевропейската пътна мрежа обхваща магистрала и висококачествени пътища, налични, нови или изискващи адаптиране, които:

- са от важно значение за трафика на далечни разстояния, или
- позволяват, по определените в рамките на мрежата трасета, да се заобиколят основните градски центрове, или
- осигуряват взаимната свързаност с други видове транспорт, или
- свързват регионите анклав и периферните региони с централните региони на Съюза.

Държавите членки ще имат най-много 2 години да транспонират законодателството, за да започне то да се прилага.

На фиг. 3. са показани сега съществуващите системите в ЕС за таксуване на тежкотоварните автомобили в страните от ЕС.



Фиг.3. Системи за таксуване на тежкотоварните автомобили в страните от ЕС

Заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за превоз на товари в Европейският съюз са два вида:

- такси за изминат участък, така наречената ТОЛ такса (в момента съществуващите ТОЛ такси варират обикновено между 15 и 25 цента на километър в зависимост от вида на камион и мрежата, новата директива ще разреши увеличаване на таксите за изминат участък, с около 20-30%, т.е. средно 3-4 цента на километър);
- таксите за ползване на инфраструктура, наречени потребителски такси.

Всички страни от ЕС използват събирането за пътни такси за трансевропейската пътна мрежа чрез:

-преминаване на пунктовете за събиране на пътни такси;

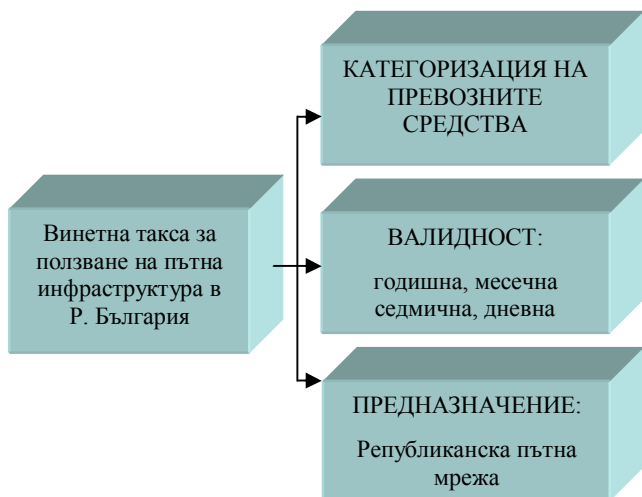
-електронно събиране с карти, които дават възможност „без спиране“;

-електронен път;

-устройства монтирани директно в товарното превозно средство с достъп до магистралната система.

Страни като Белгия, Дания, Люксембург, Швеция, Полша, Румъния, Словакия, Унгария и др. прилагат както и в нашата страна „Винетна система“.

В България този вид такса е т.нар. Национална винетна такса. Това е и единствената пътна такса, която се събира в България. Тази система за събиране на пътни такси има характеристики посочени на фиг.4.



Фиг. 4. Характеристики на винетните такси в Р. България

Системата за събиране на пътни такси в България е определена в „Наредба за условията и реда за събиране на такси за ползване на пътната инфраструктура“. В тази наредба също така са определени и такси за изминато разстояние – ТОЛ и такси за ползване на отделни съоръжения. Последните два вида пътни такси все още не се прилагат в България. Пътна такса се плаща единствено за пътища, които са част от републиканската пътна мрежа на страната, с валидност за един ден, една седмица или една година. Определя се и в зависимост от категорията на превозните средства.

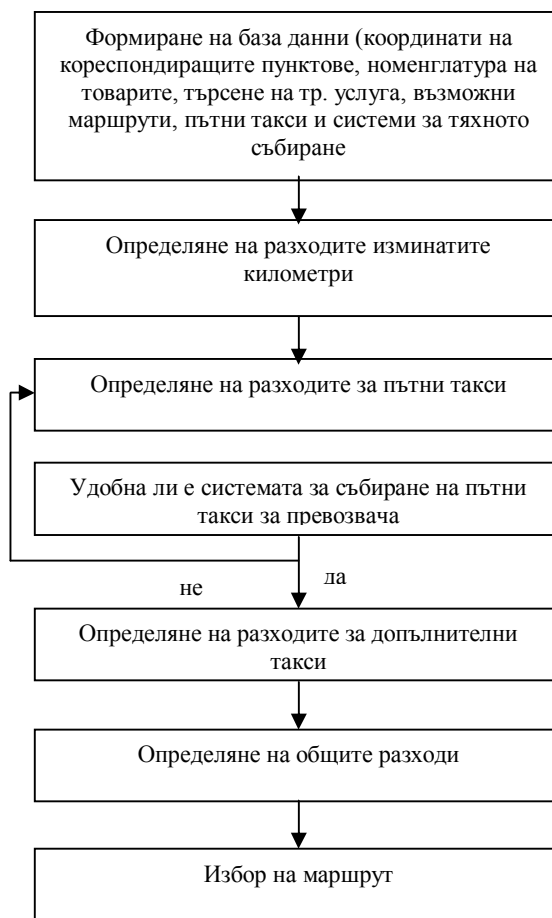
Всички автомобили за превоз на товари, които се движат по тази пътна мрежа са задължени да имат винетен стикер, който удостоверява платената пътна такса.

Начините за събиране на винетна такса са следните:

- от централното управление и от областните управления на Агенция "Пътна инфраструктура";
- от специализираното звено на Агенция "Митници" на граничните контролно-пропускателни пунктове;
- от дистрибутори (пощенски станции, бензиностанции и др.) въз основа на сключен договор с Агенция "Пътна инфраструктура".

3.2. Влияние на системите за събиране на пътни такси върху избора на маршрут.

На фиг. 4 е показан алгоритъм за търсене на решение за вариант на превозите в зависимост от общите разходи и вида на системата за събиране на пътни такси.



Фиг. 4. Алгоритъм за избор на маршрут

Проблемът с удобството на системата за събиране на пътни такси в ЕС е особено важен за решаване. Чрез Директива 2004/52/ЕО, която създаде "Европейска електронна услуга за пътно таксуване" се въвежда поетапно Европейската оперативна съвместимост на електронните системи за пътно таксуване е вече поетапно. За 2012 г. е предвидено пълна оперативна съвместимост да бъде постигната за системите, монтирани в превозни средства. Въвеждане на такава единна система ще улесни заплащането на такси за ползване на пътища в целия Европейски съюз благодарение на един-единствен абонаментен договор с един доставчик на услугата и едно-единствено бордово устройство. Различните национални и местни електронни системи за пътно таксуване в повечето случаи обаче са несъвместими помежду си и могат да се свързват само с предназначените за тях бордови устройства.

Тези несъвместими системи за пътно таксуване особено затрудняват международния автомобилен транспорт. Например за пътуване от България до Дания може да е необходимо в автомобила да бъдат инсталирани пет или повече бордови устройства, като за всяко от тях се сключва отделен договор с отделен пътен оператор. За превозвача това означава загуба на време заради бумашина, скъпоструваща административна тежест за сверяване на пътните данни, получените фактури, договорните клаузи и платежните нареждания.

Заключение:

-На автомобилния транспорт се дължат около 90% от външните разходи генерирани от транспортен отрасъл на Европа, оценени на повече от 500 милиарда евро (от задръствания 1,1 от БВП и разходи за замърсяване на околната среда 100 милиарда евро). Предложеното изменение на директива Директива 1999/62/ЕО (допълнена с Директива 2006/38/ЕО) ще позволи на държавите-членки да налагат такси на базата не само на разходите за инфраструктура, но и на задръстванията и замърсяването;

-Средното превозно разстояние при международните автомобилни превози на България е значително (1207,7 км при превози срещу заплащане и 542,4 км при превози за собствена сметка), което е пряко свързано с необходимостта от оценяване на размера и формите на системите за събиране на пътни такси.

- Размерът и формите на системи за събиране на пътни такси влияят значително върху избора на маршрут за международен превоз на товари.

Литературата

- [1] Симеонов Д., Пенчева В., Взаимодействие на видовете транспорт. Русе. 2001;
- [2] Директива 1999/62/ЕО.
- [3] Директива 2006/38/ЕО.
- [4] Национален статистически годишник Р. България.
- [5] www.ec.europa.eu/transport

Изследванията са подкрепени по договор № BG051PO001-3.3.04/28, „Подкрепа за развитие на научните кадри в областта на инженерните научни изследвания и иновациите”. Проектът се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Развитие на човешките ресурси” 2007-2013, съфинансирана от Европейския социален фонд на Европейския съюз“.