

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА

РЕЗОЛЮЦИЯ № 49 О РАСПРЕДЕЛЕНИИ ИЗДЕРЖЕК ИНФРАСТРУКТУРЫ: НЕКОТОРЫЕ СПЕЦИФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

[СМ(83)25]

Совет Министров транспорта на сессии в Париже 24 ноября 1983 года,

ДОЛЖНЫМ ОБРАЗОМ УЧИТЫВАЯ:

- Резолюцию №39 об организации и совершенствовании транзитных грузовых перевозок, принятую на его сессии 30-31 мая 1979 года;
- Доклад СМ(81)7 о степени готовности стран-членов принять правила и принципы распределения издержек инфраструктуры, одобренный на 53-ей сессии в Хельсинки 26-27 мая 1981 года;
- Доклад о распределении издержек инфраструктуры, принятый 24 ноября 1983 года;

СЧИТАЯ:

- что отнесение на каждый вид транспорта и, где это применимо, на каждый тип транспортного средства в данном виде, издержек, связанных с его использованием инфраструктурой, - важный фактор гармонизации условий конкуренции;
- что нынешнее состояние в странах-членах распределения и возмещения издержек инфраструктуры, особенно в международных автомобильных грузоперевозках, может породить искажения конкуренции;
- что несколько стран-членов добились явного прогресса в методах выявления издержек и их отнесения на различные категории транспортных средств и что желательна определенная гармонизация этих методов, особенно в отношении международных перевозок;
- что, несмотря на этот прогресс, нет точного представления о характере возможных дисбалансов между странами с точки зрения транспортных потоков и связанных с ними издержек инфраструктуры;
- что намечаемые решения должны, как общее правило, должным образом учитывать важность обеспечения для международных транспортных потоков условий, совместимых с меняющейся экономической ситуацией и ростом торговли;
- что каждая страна отвечает за собственные инфраструктуры;
- что необходимо обеспечить, особенно в странах, которым приходится бороться с проблемами международного сообщения, чтобы ставки сборов с различных пользователей за пользование такими инфраструктурами были прямо связаны с реальными издержками, причиненными пользователями;

- что в любом случае не должно быть никакой дискриминации между национальными и иностранными перевозчиками в отношении ставки сборов;
- что, насколько возможно, существующие различия в степени возмещения издержек инфраструктуры должны быть устранены, с надлежащим учетом того факта, что часть общей величины издержек уже покрывается определенными специальными налогами;
- что при наличии реальной возможности следует произвести учет внешних воздействий движения транспорта и соответствующих издержек;
- что в зависимости от степени важности, придаваемой различным принципам покрытия издержек инфраструктуры (международная гармонизация условий конкуренции, содействие международным перевозкам устранением административных барьеров и других помех), и с учетом возможных дисбалансов в транспортных потоках налицо две альтернативных системы, а именно:
 - взаимное освобождение, что предусмотрено многими двусторонними соглашениями или предполагается многосторонними договоренностями (например, директива ЕЭС);
 - взимание сбора на месте, при котором реальная оплата пользователем сбора за издержки инфраструктуры производится на территории страны, где возникли эти издержки;

РЕКОМЕНДУЕТ Правительствам стран-членов ЕКМТ:

- в контексте возможного анализа возмещения издержек автодорожной инфраструктуры прилагать усилия для выявления и распределения таких издержек на базе достаточно точных данных и оценить ту долю издержек, которая на деле не компенсируется существующим специальным налогообложением;
- обеспечить, чтобы в любой ситуации, где дорожные налоги взимаются при осуществлении международных перевозок, их конкретные характеристики учитывались не только для установления и калькуляции любых налагаемых сборов, но и для определения способов их взимания с целью изыскивать упрощенные методы, которые не будут мешать транспортному потоку;
- предпринимать все возможные шаги, чтобы не подвергать двойному налогообложению соответствующие транспортные средства при их прохождении вне страны регистрации;
- принимать во внимание любые совокупные эффекты применения нескольких систем сборов (пошлины, специальные налоги на топливо, налоги на транспортное средство и т.д.) на данной территории в одно и то же время;
- принять за исходные критерии классификации автодорожных транспортных средств для целей дифференцированного распределения издержек разрешенный максимальный вес брутто и конфигурацию оси - прежде всего количество и тип осей,- а также учитывать фактически пройденный километраж или, в отсутствие таких данных, средний годовой пробег каждой категории транспортного средства;

- обеспечить, наряду с внедрением согласованных методов распределения издержек инфраструктуры, строгие процедуры для отслеживания соблюдения правил, предписывающих допустимую загрузку транспортных средств;
- стремиться устранить внешние издержки, вызываемые движением транспорта, посредством прямых мер на уровне проектирования инфраструктуры, отработки конструкции транспортного средства, а в их отсутствие определить единые стандарты распределения этих издержек;
- иметь в виду, что на практике есть два возможных способа взимать сборы в возмещение тех издержек инфраструктуры, которые еще не имеют покрытия. Это:
 - взаимное освобождение от сборов, которое подразумевает признание определенной степени равновесия и делает упор на содействие международным перевозкам;
 - взимание сборов на месте, что подразумевает признание определенной степени дисбаланса и акцентирует оплату каждым транспортным средством в отдельности сборов за еще не покрываемые издержки инфраструктуры.

ПОРУЧАЕТ Комитету Заместителей, с учетом имеющейся в виду цели и в свете выводов обсуждения, а также с должным вниманием к результатам работы, проделанной по этой теме другими международными организациями, в особенности Европейским экономическим сообществом и Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций:

- A. следить за тенденциями в системах сборов, на которые отнесены издержки инфраструктуры в различных странах-членах, в особенности применительно к международным перевозкам;
- B. рассматривать пути и средства продвижения к большей гармонизации в свете этих тенденций и любого прогресса, достигнутого в выявлении и распределении издержек и в осуществлении мер, призванных обеспечить справедливое возмещение издержек, вызываемых международным движением транспорта;
- C. разработать методы оценки транспортных потоков между странами-членами, определить воздействие этого движения на издержки инфраструктуры, и, в частности, с помощью экспериментальных исследований на конкретных направлениях оценить величину любых дисбалансов;
- D. доложить Совету в надлежащее время о результатах рассмотрения Комитетом вопросов, изложенных выше в пунктах A, B и C.