

**For Official Use**

**CEMT/CM(2004)19**

**Conférence Européenne des Ministres des Transports  
European Conference of Ministers of Transport**

6 мая 2004 г



Неофициальный перевод с английского

**ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА  
СОВЕТ МИНИСТРОВ**

**СОВЕТ МИНИСТРОВ**

**ВЗИМАНИЕ ПЛАТЫ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**Доклад о сборах за использование инфраструктуры**

*Этот документ относится к пункту 3 "Главные обсуждаемые блоки вопросов: Взимание платы за использование инфраструктуры" проекта повестки дня заседания Совета министров в Любляне*

*Он представляется министрам как справочный документ для ссылок*

CEMT/CM(2004)19  
For Official Use

Or. English

## ВЗИМАНИЕ ПЛАТЫ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

### Введение

В 2003 г. министры одобрили доклад Реформирование транспортных налогов [СЕМТ/СМ(2003)], в котором сделано заключение, что без повышения эффективности системы сборов и предсказуемости ценообразования, инвестиции для удовлетворения транспортных потребностей часто не будут давать планируемых результатов. Данная работа подтвердила, что потенциальные выгоды от реформ, изложенных в резолюциях, могут быть большими и нет принципиальных доводов, оправдывающих задержку реформы. Поэтому сейчас главное внимание должно быть уделено осуществлению реформы и подготовке общественного мнения.

Для изучения вопросов реализации реформы и ее принятия теми, кого она касается, в Лондоне 23 января 2004 г. была проведена конференция обмена опытом на тему *Управление транспортными потребностями посредством сборов с пользователей*. Ее выводы приведены в документе СЕМТ/СМ(2004)20. Аналогичный опыт был рассмотрен и на двух других мероприятиях: *Симпозиуме по оплате использования дорог*, организованном совместно Программой RTR ОЭСР, Комитетом транспортных исследований США, Федеральным управлением автомобильных дорог США и Департаментом транспорта Флориды, 19 — 22 ноября 2003 г., и Семинаре, организованном ЕКМТ и Министерством транспорта США, в Вашингтоне 5 — 7 ноября 2003 г., на тему *Содействие реализации политики, направленной на создание экологически более безопасного городского транспорта*. В данном документе кратко обобщены результаты осуществления реформы оплаты использования дорог с напоминанием о ее целях и принципах, на которых она должна быть основана. Документ охватывает как городской, так и междугородный транспорт, и уделяет главное внимание дорогам, для которых реформа особенно необходима.

### Цели реформы налогообложения и её влияние на инвестиции

Реформа налогообложения транспорта преследует ряд частично совпадающих целей.

1. Уменьшение транспортных заторов.
2. Уменьшение вреда для окружающей среды путём взимания платы с пользователей инфраструктурой в соответствии с реальными издержками, которые они причиняют экономике, и создание стимулов для поведения, причиняющего меньший вред окружающей среде.
3. Повышение социально-экономического благосостояния.
4. Повышение конкурентоспособности экономики.
5. Уменьшение несоответствий (несправедливости) между видами транспорта в том, сколько они платят и как финансируются.
6. Уменьшение искажений конкуренции на международных рынках, в частности путём замены постоянных ежегодных сборов с грузовых автомобилей платой за км пробега (см. Приложение 1).

7. Повышение доходов для инвестиций в проекты транспортной инфраструктуры такими эффективными методами, которые удовлетворяют экологическим требованиям, и достаточно рентабельны.
8. Замена налогов, искажающих конкуренцию (налоги на труд и капитал), более полезными сборами с пользователей.

Эти цели подробно рассмотрены в докладе Реформирование транспортных налогов, опубликованном в 2003 г. Как отмечено в этом докладе, обычно ряд политических целей преследуются одновременно. Для достижения согласованного результата, политика цен и взимания платы должна быть основана на общем принципе. Таким принципом является экономическая эффективность, т.е. такая система цен и сборов, которая ведёт к повышению социально-экономического благосостояния. Следует заметить, что это не означает непрямую унификацию сборов, так как цены должны определяться в зависимости от местных условий.

Экономическая эффективность имеет два фундаментальных аспекта: эффективное использование существующей инфраструктуры и, в долгосрочном плане, эффективное обеспечение транспортной инфраструктурой по ее количеству и качеству. Использование автомобильной дороги, железной дороги, водного пути, порта и т.д. оптимизируется, когда с пользующегося ими транспорта взимается плата, равная краткосрочным предельным (маржинальным) издержкам от их использования. При наличии избыточной пропускной способности это означает взимание платы за использование инфраструктуры в зависимости от следующих основных категорий издержек: расходы на содержание и административное управление; расходы на аварийные службы и другие внешние издержки из-за несчастных случаев; загрязнение воздуха и шум. При недостаточной пропускной способности нужно взимать сбор, управляющий спросом, для балансирования спроса на проезд с пропускной способностью, вместо саморегулирования заторами. Таким образом может быть обеспечено резервирование пропускной способности инфраструктуры для использования, имеющего наибольшую ценность.

В докладе 2003 г. сделано заключение, что конечной целью является взимание платы за использование транспортной инфраструктуры вблизи места ее использования, и величина сбора должна быть установлена на уровне, совпадающем со сборами за другие товары и услуги при рыночной экономике, которые близки к маржинальным (предельным) издержкам. Аналогичный вывод сделан Европейской комиссией в её зеленой книге 1998 г. "Справедливая плата за использование инфраструктуры" и в последующих белых книгах. Хотя в краткосрочном плане предпочтение может быть отдано другим критериям, в частности, увязке сборов с затратами на инфраструктуру (как, например, при текущих переговорах о внесении изменений в Директиву по «Евровиньетке» (*Eurovignette*), но со временем маржинальные издержки, по-видимому, станут устойчивой базой для определения цен.

Изменение того, каким образом пользователи платят за использование инфраструктуры, окажет влияние на потребность в дальнейших инвестициях в инфраструктуру. Например, когда более эффективные системы оплаты снижают заторы и стимулируют повышение производительности в секторе автомобильных грузоперевозок, как это произошло в Швейцарии при введении нового сбора с тяжелых грузовых автомобилей, размер инвестиций, необходимых для удовлетворения потребностей как автомобильного, так и железнодорожного транспорта, уменьшается. В Швейцарии произошло существенное повышение производительности грузового автомобильного транспорта в результате увеличения предельно допустимого полного веса грузового автомобиля с 28 до 40 тонн, однако не менее значимой стала и выгода от улучшения логистики и реорганизации всего сектора автомобильных грузоперевозок, стимулированных новой системой сборов. В результате этот сектор Швейцарии стал значительно более конкурентоспособным. Могут быть также случаи, когда взимание экономически эффективных цен

за использование инфраструктуры подчеркивает необходимость повышения ее пропускной способности и создает ресурсы для финансирования ее увеличения. Эти эффекты были исследованы и подтверждены в 2003 г. в докладе «Реформирование транспортных налогов». В нем говорится, что нельзя ожидать, что в результате введения экономически более эффективных сборов за использование инфраструктуры на автомобильном и железнодорожном транспорте, произойдет широкое переключение перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный. С большей вероятностью произойдет изменение приоритетов для инвестиций. В то же время, в Лондоне после введения сбора для уменьшения заторов движения отмечен значительный переход от поездок в легковых автомобилях к использованию автобусов. Это было предвидено в более раннем докладе и частично объясняется условиями, которые преобладали до введения этого сбора.

Следует помнить, что общей целью реформы является обеспечить, чтобы транспортный сектор предоставлял лучшие услуги с большей экономической эффективностью и, при этом, минимизировать расходы ресурсов и повысить конкурентоспособность экономик стран-членов.

## **Опыт применения электронных систем взимания платы за использование дорог**

### ***Дорожные пошлины***

Дорожные пошлины в ряде европейских стран служат источником финансирования сетей автомобильных дорог и во многих странах-членах и ассоциированных странах обеспечивают инвестиции в туннели, мосты и городские скоростные дороги. Большой опыт, полезный для разработки более эффективных систем дорожных сборов, был накоплен по дифференцированию некоторых из этих пошлин и сборов для уменьшения пиковых спросов (см. Приложение 2). Технически самая продвинутая система действует в Сан-Диего, Калифорния, где дорожные пошлины на участке длиной 13 км межштатной автомобильной дороги № 15 постоянно меняются в зависимости от спроса (размер пошлины может меняться через каждые 6 минут). При этом ее величина ясно указывается на табло перед въездами на бесплатные, но более загруженные, полосы движения. В результате применения системы дорожных сборов для предотвращения транспортных пробок, число автомобилей, движущихся по каждой полосе дороги, в периоды пик удвоилось.

### ***Электронная система дорожных сборов с грузовиков за км пробега***

Реформы систем оплаты за использование дорог, проводимые в соответствии с поэтапным подходом, изложенным в Революции 1998/1, успешно осуществлены в ряде стран-членов. Так, в Швейцарии в январе 2001 г. вместо постоянного ежегодного налога введена электронная покилометровая система сбора с тяжелых грузовых автомобилей (см. Приложение 1). Австрия в январе 2004 г. заменила постоянный налог с грузовых автомобилей на электронную покилометровую систему сбора LKW Maut. В австрийской системе в настоящее время установлена единая ставка, дифференцированная в зависимости от категории автомобиля по экологическим критериям и износу дороги. Обе системы были реализованы без технических трудностей и очень хорошо приняты пользователями. В Швейцарии влияние новой системы сборов на дорожное движение и экономику внимательно отслеживалось, и ожидаемый положительный эффект в виде повышения эффективности работы автомобильного парка и улучшения управления движением был достигнут.

В обеих этих системах использованы обычные придорожные микроволновые передатчики, которые связываются с бортовыми устройствами для взимания сборов. Швейцарская система включает также спутниковую систему слежения, связанную с электронной картой страны, для выключения системы сбора платы, когда грузовики покидают страну по дороге, не оснащенной придорожными маяками, или если маяк не работает.

Германия заменяет свой ежегодный постоянный сбор с грузовых автомобилей "Евровиньетка" на электронную систему покилометровых сборов с применением спутникового слежения для калькуляции величины сборов и мобильную телефонную связь для их автоматической оплаты. Эту систему планировалось ввести в действие с августа 2003 г., однако технические проблемы задержали ее разработку, и теперь ввод в действие системы намечен на начало 2005 г. с некоторыми её усовершенствованиями, которые также были причинами задержки её реализации.

Преимущество систем, основанных на спутниковой технологии, в сравнении с системами с обычными придорожными передатчиками, в их большей гибкости в дифференцировании размеров сборов по всей дорожной сети в зависимости от типа дороги, места и времени ее использования. Англия планирует ввести электронную спутниковую систему покилометровых сборов с грузовиков в 2008 г. Опыты с этой технологией начнутся в 2004 г. на автомобильных дорогах возле города Лидса.

В ряде штатов в США ведутся работы по созданию аналогичных систем. В Австралии осуществляется государственный "Проект интеллектуального доступа", по которому ведутся эксперименты со спутниковой связью для мониторинга соответствия автомобилей условиям доступа на дорогу по таким критериям, как максимальные нагрузки, предельные скорости движения, допуск автопоездов с завышенными габаритами и время вождения. Отслеживаемые грузовики освобождаются от контроля на дорогах. Некоторые правительства штатов Австралии работают над внедрением оперативных систем такого типа, включающих взимание платы за использование дорог. В Новой Зеландии изучают возможность введения аналогичной электронной системы для предоставления перевозчикам добровольного выбора способа оплаты вместо существующей бумажной системы оплаты в зависимости от веса и расстояния перевозки. Во всех этих случаях правительства используют коммерческие спутниковые системы слежения, уже применяемые компаниями грузового автомобильного транспорта для управления своими операциями.

### ***Способность к взаимодействию***

Швейцарское бортовое устройство может быть без изменений использовано для оплаты сборов, взимаемых с австрийских грузовиков, однако обратное невозможно, так как швейцарская система требует присоединения к тахографу автомобиля. В австрийской системе взимания платы использована итальянская технология Telepass (электронная система взимания дорожных сборов), и с середины 2004 г. в продаже появится бортовое устройство, способное работать в Италии и Австрии. В 2004 г. будет достигнута также совместимость с системой взимания дорожных сборов в Словении.

Значительный прогресс достигнут в совместимости автоматических электронных систем взимания дорожных сборов, установленных на платных европейских дорогах. Система Autopass в Норвегии с начала 2004 г. стала способной к взаимодействию со всеми шестью городскими постовыми системами взимания дорожных сборов страны, имея одно бортовое устройство, одну систему контрактов и одну счёт-фактурную систему для пользователей во всех городах. Совместимость со шведской и голландской системами дорожных сборов будет достигнута в 2005 г., и была продемонстрирована техническая совместимость с французской системой. Португалия, Испания, Франция и Словения сотрудничают в программе ЕС PISTA для введения в 2005 г. экспериментальной единой системы оформления транспортных накладных (фактурирования). После широких переговоров в феврале 2003 г. достигнута полная способность к взаимодействию между девятью платными дорогами в восточных штатах Австралии. Это позволило использовать одну электронную карточку для всех платных дорог в Квинсленде, Новом Южном Уэльсе и Виктории.

### *Городские системы дорожных сборов*

Электронные системы взимания дорожных сборов в городах для управления дорожным движением были успешно внедрены в Лондоне в феврале 2003 г., Дареме (Англия) в октябре 2002 г. и Риме в октябре 2001 г. В Сингапуре электронная система дорожных сборов была введена в сентябре 1998 г., и в настоящее время действует довольно сложная система сборов, дифференцированных по времени суток и изменяющихся в зависимости от текущих объёмов движения. Размер сбора регулярно корректируется в зависимости от маршрута движения, исходя из зарегистрированной на нем плотности движения, для обеспечения более эффективного использования дорожной сети так, чтобы все дороги достаточно хорошо использовались и при этом транспорт двигался без заторов.

Лондонская система самая большая. Здесь каждый будний день в платную зону въезжают около 125000 автомобилей. Система была введена беспрепятственно и дала результат в управлении движением больше ожидаемого: на 30% сократились заторы движения; время в движении стало более определенным и уменьшилось в среднем на 14%; произошло небольшое переключение транспорта на дороги вне платной зоны и некоторое чистое сокращение времени простоя в заторах при поездках, начинающихся вне платной зоны. Многие бывшие пользователи легковых автомобилей пересели на общественный транспорт, особенно на автобусный, работа которого значительно улучшилась вследствие новых инвестиций и уменьшения заторов. Важным вопросом оказался меньший, чем ожидалось, чистый доход от дорожных сборов для инвестирования в общественный транспорт. Это произошло главным образом из-за больше ожидаемого сокращения въездов легковых автомобилей в платную зону и непредвиденного большого перечня автомобилей, освобожденных от платежа сбора, и частично из-за того, что подрядчик, эксплуатирующий эту систему, был не в состоянии собирать все штрафы с владельцев автомобилей, въехавших в зону, не уплатив сбора. Надзор за этим усилили, и в договор с подрядчиком были внесены изменения для создания у него большей заинтересованности в лучшей работе в этом отношении. Ведется работа по определению возможностей удвоения размеров платной зоны, что планируется сделать в 2006 г., хотя взимание платы за въезд во всю конурбацию Советом большого Лондона в настоящее время экономически эффективной стратегией не считается.

В ряде других городов в Англии и Италии разрабатываются электронные городские системы взимания платы за дороги. В Стокгольме в начале лета 2005 г. планируют ввести постовую систему взимания платы за въезд в центральную часть города с задачей сокращения заторов на 10%. Продолжаются или недавно завершились эксперименты в Бристоле, Копенгагене, Готенбурге, Лондоне, Атланте, Миннеаполисе и Сиэтле по применению систем спутникового слежения за легковыми автомобилями в городских районах для взимания платы за использование дорог и, в некоторых случаях, для страхования автомобилей более прямо пропорционально затратам.

В шести городах Норвегии действуют электронные системы дорожных сборов на кольцевых дорогах, впервые введенные в Осло в 1990 г. Используется в основном та же технология, что и в системе Telepass. Норвежские системы отличаются от других городских систем дорожных сборов тем, что они были введены на существующих дорогах в целях увеличения доходов для новых инвестиций в инфраструктуру, главным образом в автомобильные туннели, а не для управления автомобильным движением. Тем не менее, они влияют на объёмы дорожного движения.

В США дорожные пошлины, изменяющиеся в зависимости от времени суток, были введены на шести перекрестках дорог между городами Нью-Йорк и Нью-Джерси. Электронные системы дорожных сборов были введены также на ряде участков дорог для оплаты затрат на повышение их пропускной способности в связи с образованием заторов. К ним относятся южно-калифорнийская дорога 91, межштатная дорога Сан-Диего 15 и хаустонская автомагистраль Кати. Эти действия

были вызваны необходимостью найти дополнительные денежные средства, так как доходы от налогов на топливо, которые в США традиционно используются для покрытия затрат на строительство дорог, были недостаточными для требуемых инвестиций. Увеличение пропускной способности дорог достигается путем устройства дополнительных полос, на которых вводится электронная система дорожных сборов, тогда как прежние полосы обычно остаются бесплатными для пользователей. Разработан вариант системы для районов, где были построены дополнительные полосы, специально отведенные для транспортных средств с большим числом пассажиров. Там, где пропускная способность таких зарезервированных полос используется не полностью, в настоящее время разрешено движение автомобилей с одним человеком, но с оплатой им дорожного сбора. Все эти платные полосы расположены в пригородных районах, в которых за последнее время имел место самый большой рост автомобильного движения. Именно здесь, а не в центрах городов, чаще всего возникают заторы, и в пригородах имеется больше земли для расширения автомагистралей.

### ***Факторы, способствующие успешной реализации проектов***

Поэтапный подход к освоению новой технологии является, по-видимому, самым рациональным путем к успешному созданию и внедрению ряда систем дорожных сборов. Одним из примеров может быть применение спутникового слежения в швейцарской системе покилометровых дорожных сборов с грузовиков. В настоящее время она действует, как дублирующая система, но в будущем её функции могут быть расширены. Сингапурская система создавалась путём постепенного включения в нее всё более сложных механизмов и технологий взимания дорожных сборов. Взимание сборов за использование дорог началось здесь в 1975 г. с бумажной системы разрешений на въезд в город. Электронная система платежа впервые была введена как добровольная для частых пользователей и лишь позднее стала всеобщей. В Лондоне также начали введение дорожных сборов с простой системы, основанной исключительно на телевизионных камерах, регистрирующих номерные знаки автомобилей. Изучается возможность добавления автоматической системы платежа.

Для успешной разработки и внедрения системы сборов необходима широкая предварительная консультация для достижения широкого понимания и признания необходимости в такой системе. Важным решением является отказ от варианта "ничего не делать". После введения системы, консультации нужно продолжать в целях последующей модификации системы для повышения её эффективности или устранения проблем, которые могут появиться.

Важное значение имеет также тщательная и детальная предварительная подготовка. Она начинается с мониторинга дорожного движения и моделирования воздействий системы, которых намерены достигнуть. Это требует тщательной коммуникационной стратегии для подготовки пользователей к соблюдению требований системы. Моментом ввода в действие системы лучше выбрать период наиболее низкой интенсивности дорожного движения, и важно подготовить прессу и ожидания населения на первые несколько решающих дней работы системы.

В случае участия поставщиков и операторов частного сектора, важно правильно оформить договорные отношения, чтобы они были эффективными и прозрачными. Это может быть более сложной задачей, чем при частно-государственных товариществах, создаваемых для строительства инфраструктуры, учитывая, что это требует маркетинга и работы службы, с которой пользователи не знакомы. Сюда входит также принудительное правоприменение с использованием технологии, для которой необходимо создать эффективную правовую базу. Конкуренцию на заключение контракта нужно тщательно увязывать с разработкой системы и выбором технологии для получения надежной системы при уверенных степенях рисков и приемлемых издержках. Распространенные системы дорожных сборов с использованием будок с кассиром, принимающим плату, потребляют грубо приближенно 20% доходов от этой системы. Некоторые из действующих

электронных систем дорожных сборов имеют значительно лучшее отношение доходов к издержкам, но есть и имеющие более низкое отношение. Многое зависит от масштабов системы и величины сбора.

Можно ожидать, что расходы на заключение контрактов и коммуникационную стратегию составят, по меньшей мере, 10% от общей стоимости разработки системы.

Рейтинг приемлемости новых сборов после их введения обычно быстро возрастает. Нельзя ожидать, что какой-то пользователь инфраструктуры положительно отнесется к перспективе взимания с него каких-либо новых сборов. Однако, как и большинство налогов, они быстро принимаются населением, если это выражается в получении лучших услуг. В отношении сборов с пользователей дорог такая перспектива заметных улучшений существует, что способствует принятию системы. Обследования общественного мнения, проводные до введения системы сборов, почти никогда не показывали, что большинство одобряет её введение, однако более поздние обследования в Норвегии и Лондоне показали, что вскоре после введения системы сборов отрицательное отношение трансформировалось у большинства опрошенных в одобрительное. Только в Швейцарии до введения системы дорожных сборов был проведен референдум о согласии с ней, как часть пакета мероприятий, включающего большие инвестиции в транспортную инфраструктуру. Это доказывает важное значение выделения части доходов от дорожных сборов на инвестиции в транспортную инфраструктуру или в мероприятия, уменьшающие негативные воздействия дорожного движения, для обеспечения лучшего принятия населением новых сборов с пользователей дорог.

### ***Заключение***

Там, где были разработаны и применены электронные системы взимания дорожных сборов, всегда существовали побудительные причины для их введения и сознание насущной необходимости в устранении постоянных заторов движения, в улучшении городской среды или в получении дополнительных денежных средств для инвестиций в транспорт и обеспечения того, чтобы все пользователи, включая иностранные грузовики, оплачивали причиняемые ими издержки.

Электронные системы дорожных сборов были успешно применены для управления дорожным движением в городах и междугородным движением грузового автотранспорта. Влияние введения дорожных сборов на уменьшение заторов движения в крупнейшем европейском городе Лондоне оказалось больше ожидаемого. Поставленные цели сокращения продолжительности поездок и повышения надежности работы транспорта были достигнуты. Работа общественного транспорта улучшилась, и большинство жителей одобряют действующую в настоящее время систему сборов.

В сфере международных автомобильных грузоперевозок электронная система покилометровых сборов представляется наиболее многообещающим средством обеспечения того, чтобы иностранные автомобили участвовали в покрытии издержек там, где это в настоящее время считается проблемой. Дорожные сборы можно увязать с другими налогами и сборами для устранения существующих искажений конкуренции на рынке автомобильных грузоперевозок, которые возникают из-за разных размеров национальных ежегодных налогов на транспортные средства.

Дорожные сборы как в городах, так и на междугородных дорогах, успешно применяются для получения дополнительных доходов для инвестиций в транспортные системы, направленных на повышение эффективности и экологичности транспортной системы в целом. Реинвестирование части получаемых доходов является также эффективной стратегией для обеспечения принятия населением новых систем сборов.



Для сбора дорожной платы имеются проверенные и испытанные системы, не создающие технологических проблем. Наряд с ними, быстро достигают зрелости системы с использованием новой спутниковой технологии, одна из которых уже используется в Швейцарии применительно к грузовым автомобилям. В конечном счёте, спутниковые системы позволят ещё больше улучшить управление дорожным движением.

Использование электронных систем взимания дорожных сборов до настоящего времени ограничивалось центрами городов и сильно регулируемым грузовым автомобильным транспортом. Их универсальное применение ко всему автомобильному парку страны пока не предполагается.

Приблизительный расчет маржинальных издержек был успешно использован при разработке системы дорожных сборов для стимулирования желаемых реакций со стороны пользователей без необходимости в точной оценке внешних издержек.

Сборы с пользователей как в секторе автомобильного, так и железнодорожного транспорта, находятся на сравнительно ранней стадии развития. Это такая стадия, когда очень важно, чтобы местные и национальные органы власти могли свободно работать над созданием приемлемых систем сборов с пользователей. Для такой свободы необходимо создать международное законодательство, касающееся того, каким образом эти органы могут ограничивать цены, с периодическим проведением анализа. Это соответствует поэтапному подходу к реформе транспортных сборов и налогов, одобренному в резолюциях ЕКМТ и многих других политических заявлениях.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ДАННЫЕ ПО СБОРАМ С ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

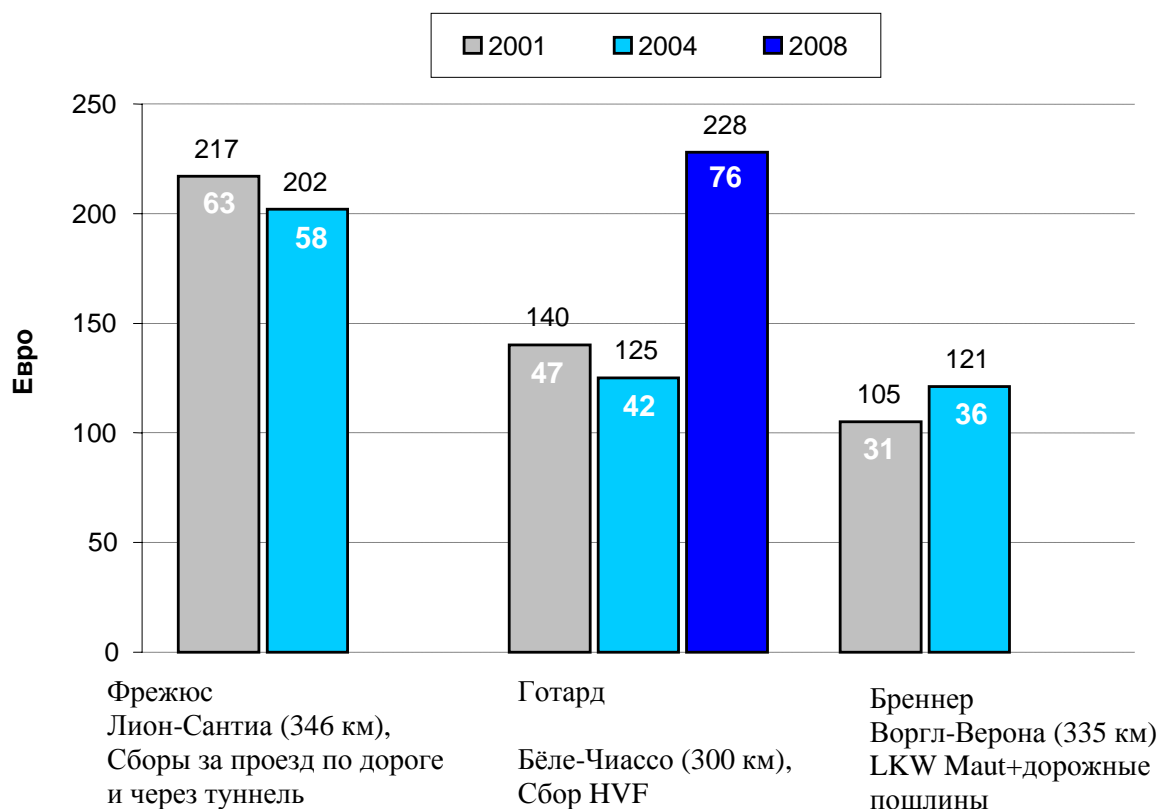
**Таблица 1. Средние ставки в электронных системах взимания дорожных сборов с грузовых автомобилей (грузовики полной массой 40 тонн)**

Страна	Название сбора	В евро центрах за ткм*	В евро центрах за км
<b>Швейцария</b>			
	Январь 2004 г.	HVF	42
	Январь 2005 г.	HVF	67
	Январь 2008 г.	HVF	76
<b>Австрия</b>			
	Январь 2004 г.	LKW Maut	27
<b>Германия</b>			
	Январь 2006 г.**	LKW Maut	12

Примечания. \*) При максимально допустимой полной массе.

\*\*)Немецкая система, как ожидают, будет вводиться в течение 2004г., первоначально, вероятно, с тарифом 12центов/км с дальнейшим повышением до запланированной величины 15центов/км. В таблице приведены только специальные дорожные сборы, без учёта налога на топливо, ежегодных налогов на транспортные средства и др. Данные по общим налогам и сборам см. в базе данных ЕКМТ.

**Рисунок 1. Дорожные пошлины и покилометровые сборы за пересечение Альп по альтернативным маршрутам одинаковой длины**

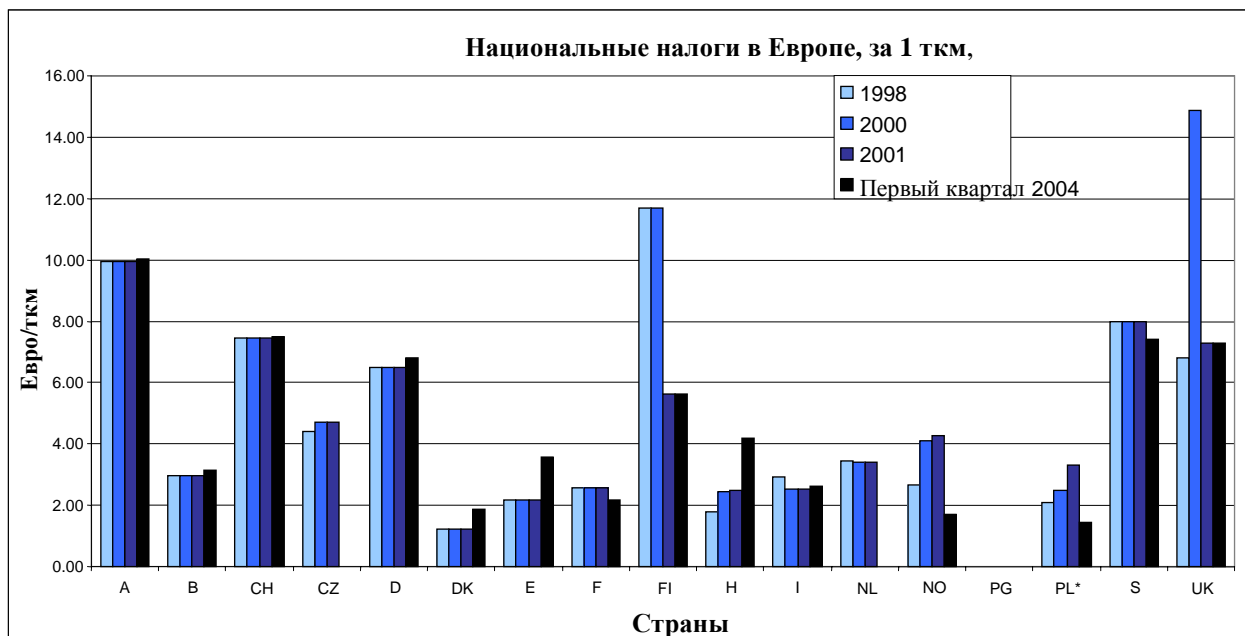


*Примечание.* На этих рисунках сравниваются средние стоимости проезда через Альпы грузовика полной массой 40т. Средние национальные дорожные пошлины (и издержки инфраструктуры) во Франции ниже, чем на приведенном маршруте. Снижение Швейцарской пошлины HVF в период между 2001 и 2004 гг. объясняется колебаниями обменного курса. В

швейцарских франках размер сбора увеличился. Цифры внутри столбцов-евро центы на км пробега автомобиля.

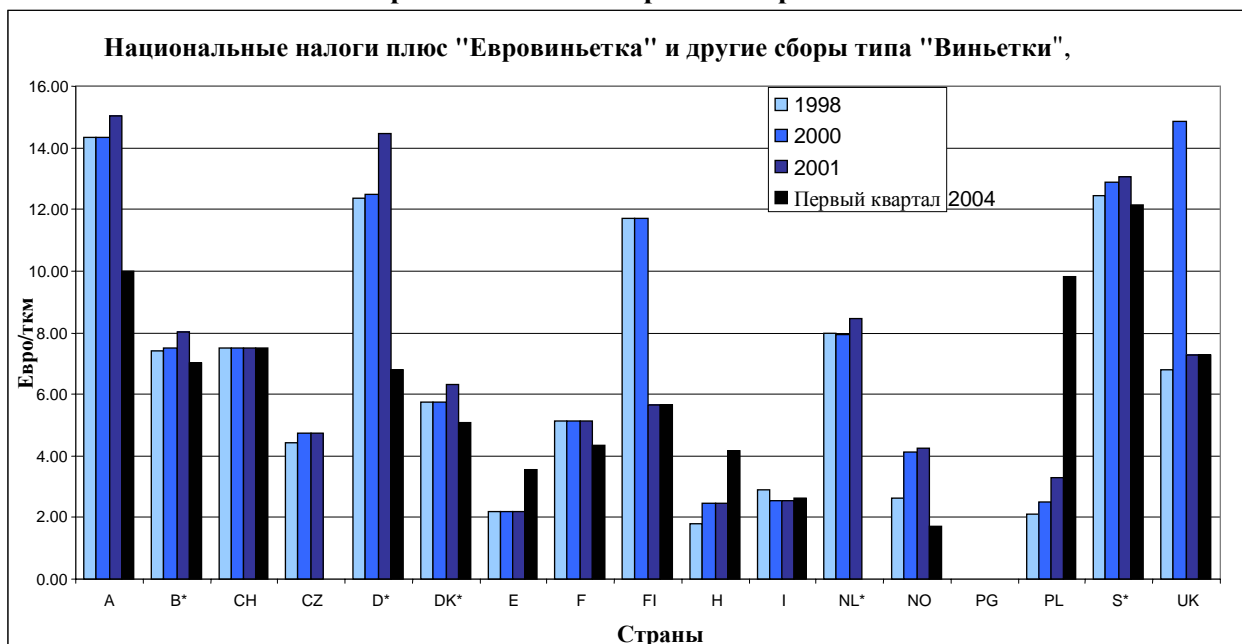
*Источник:* Fair and Efficient, the Swiss heavy vehicle fee, Федеральное управление территориального развития, Берн, 2002 г., с корректировкой данных 2004 г. по расчетам ЕКМТ.

**Рис. 2А. Постоянные ежегодные налоги на грузовые автомобили в Европе**



Новый "дорожный налог" 2002 г. в Польше не включен

**Рис. 2В. Налоги и сборы с грузовых автомобилей, кроме дорожных пошлин и электронных покилометровых сборов**



*Примечание.* Австрия-включая налог StraB, отмененный в 2004 г.; Испания-включая "Бизнес налог"; Франция-включая "Налог на ось"; Венгрия-дорожные пошлины в 2004 г. заменены

"Виньеткой"; Польша-включая дорожный налог, введенный в 2002г.\*) Страны, где применяется "Евровиньетка" (в Германии этот сбор больше не применяется); В Бельгии и Швеции "Евровиньетка" применяется как постоянный ежегодный сбор со всех грузовиков, зарегистрированных в этих странах, а возможность покупки суточной, недельной или месячной "Виньетки" предоставляется только иностранным автомобилям.

*Источник:* База данных ЕКМТ

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2:  
ДИФФЕРЕНЦИРОВАННЫЕ ДОРОЖНЫЕ ПОШЛИНЫ, СБОРЫ НА ПОСТАХ И  
ЭЛЕКТРОННЫЕ СИСТЕМЫ ПОКИЛОМЕТРОВЫХ СБОРОВ В СТРАНАХ МИРА**

Место и название сбора	Вид сбора	Адрес в интернете
<b>Австрия</b> LKW Maut	Недифференцированный покилометровый сбор с грузовиков с использованием придорожных микроволновых транспондеров. Действует с января 2004 г.	См. в оригинале
<b>Австралия</b> Мельбурн, СитиЛинк	Ночью скидки для грузовиков, в выходные дни скидка для всех автомобилей.	
<b>Канада</b> Торонто, Хайвей 407	Сбор в часы пик и вне часов пик.	
<b>Франция</b> A1  A14  Марсель, туннель Прадо-Каренаж	Постоянная пошлина, воскресная пошлина во внесезонный период и воскресная пошлина в часы пик.  Пошлина в часы пик и вне часов пик.  Дневная и ночная пошлины.	
<b>Дания</b> Копенгаген	Опыты с дорожными сборами с легковых автомобилей с мониторингом со спутника закончились в 2003 г. Ввести эту систему в полном масштабе в настоящее время намерения нет.	
<b>Германия</b> LKW Maut	Электронный покилометровый сбор с грузовиков с использованием спутникового слежения. Ввод в действие перенесен с августа 2003 г. на май 2004 г.	
<b>Италия</b> Рим, исторический центр города  Генуя	Ограничение доступа путём постоянного ежегодного сбора за въезд в будни в дневное время и в субботу после полудня. Автоматический электронный контроль посредством придорожных транспондеров и видеокамер, регистрирующих номерные знаки.  Постовой сбор для въезда в центр города площадью 2,5	

	км <sup>2</sup> с применением технологии автоматической регистрации номерных знаков.	
Болонья, Милан, Сорренто	Эксперименты с постовым методом взимания сборов почти готовые для полномасштабного применения.	
<b>Корея</b> Сеул, туннели Намсан №№ 1 и 3	Дневной сбор. Ночью и в воскресные дни сбор не взимается.	
<b>Норвегия</b> Трондхейм, платное кольцо вокруг города.  Берген, платная кольцевая дорога	Сбор в часы пик, вне часов пик и бесплатно в ночное время. Постовой метод сбора с использованием придорожных транспондеров.  Сбор в дневное время, бесплатно ночью. Постовой метод сбора платы с использованием придорожной системы DSRC.	
<b>Сингапур</b> Электронная система дорожных сборов	Различные тарифы в периоды пик с использованием придорожных транспондеров.	
<b>Испания</b> Autopista del Sol  Artxandra  Ausol I и II	Летние и зимние тарифы.  Тарифы в часы пик и вне пик.  Летние и зимние тарифы.	
<b>Швеция</b> Стокгольм  Готенбург	Постовой метод сбора для въезда в город с применением придорожных транспондеров планируется ввести в середине 2005 г. с разным тарифом в часы пик и вне часов пик. После первого года работы системы будет проведен референдум.  Опыты с дорожными сборами с легковых автомобилей с мониторингом со спутника закончились в 2003 г. Перейти к полномасштабной системе намерения нет.	
<b>Швейцария</b> Сбор с тяжелых грузовиков	Электронная система покилометрового сбора, с грузовиков с применением придорожных транспондеров, связанных с тахографом, и резервная система спутникового слежения.	
<b>Англия</b> Бирмингем, автомагистраль М6  Центральный Лондон	Дневной сбор и ночной сбор, факультативная электронная система дорожного сбора.  Постоянный тариф, взимаемый за проезд в центр Лондона (площадь 20,5км <sup>2</sup> ) в дневное время. Система	

<p>Перекресток Дартфорд - Туррок (перекресток Теймз на кольцевой дороге M25 Лондона)</p> <p>Дарем, Сэддлер стрит и Маркет плейс</p>	<p>основана на автоматической регистрации номерных знаков.</p> <p>Пониженный тариф в ночное время для грузовиков. Факультативная электронная система дорожного сбора.</p> <p>Сбор в дневное время с понедельника до субботы включительно за проезд по дороге, проходящей через исторический центр города.</p>	
<p><b>США</b></p> <p>Флорида, мосты Кейп-Корал и Мидпойнт</p> <p>Калифорния, SR-91</p> <p>Калифорния, дороги Сан-Джоукин, Футхилл и Истерн-Толл</p> <p>Хаустон, 1 -10 (Фривэй Кату)</p> <p>Хаустон, US-290</p> <p>Миссури, мост на озере Озаркс</p> <p>Нью-Джерси, Тернпайк Осорити Роудс (кроме Гарден Стейт Парквей)</p> <p>Перекрестки Порт Осорити ов Нью-йорк и Нью-Джерси</p> <p>Нью-йорк, мост Тэппан Зее и Спринг Волли Толл Барьер</p> <p>Сан-Диего, 1 - 15</p> <p>Виргиния, Даллес Гринвей</p>	<p>Постоянный сбор и пониженный тариф во внесезонный период.</p> <p>Переменный тариф со скидкой для автомобилей с большим числом пассажиров.</p> <p>В периоды пик, повышенный тариф в направлении пиковой нагрузки дороги.</p> <p>Полоса для транспорта с большим числом пассажиров с дорожным сбором в часы пик.</p> <p>Полоса для транспорта с большим числом пассажиров с дорожным сбором в часы пик.</p> <p>Летние и зимние тарифы.</p> <p>Сбор наличными, сбор во внепиковый период, сбор в пиковый период и сбор в выходные дни.</p> <p>Сбор наличными, сбор в часы пик, сбор во внепиковый период, сбор в ночное время и скидка для автомобилей с большим числом пассажиров.</p> <p>Повышенный тариф для грузовиков в часы пик и скидка для автомобилей с большим числом пассажиров (более трёх).</p> <p>Полоса для транспорта с большим числом пассажиров с переменным размером сборов.</p> <p>Сбор наличными, оплата электронной картой, скидка в выходные дни.</p>	

Главный источник: Составлено ЕКМТ по данным Марка Берриса, помощника профессора Техасского университета.