

Сбор платы с грузовых автомобилей за проезд

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМ СБОРА ПЛАТЫ С ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ЗА ПРОЕЗД ПО СЕТИ МАГИСТРАЛЬНЫХ АВТОДОРОГ.



Мировой опыт создания и развития автомобильных дорог, ГОССОВЕТ РФ, 2006 г.

В ряде стран ЕС используются различные системы сбора платы с грузовых автомобилей за проезд по сети магистральных дорог. К ним относятся:

- система «Евровиньетт», принципы построения которой близки к методологии теории предельных затрат;

- немецкая система сбора дорожных пошлин с грузовых автомобилей, которая благодаря применению спутниковых средств позиционирования, позволяет рассчитывать размер платы в зависимости от пройденного расстояния.

Данная система фактически стала первой технологией, позволяющей внедрить метод предельных затрат на системном уровне.

В статье рассмотрены основные принципы действия системы «Евровиньетт» и немецкой системы сбора дорожных пошлин с грузовых автомобилей.

Система «Евровиньетт» («Eurovignette»)

Комиссия ЕС разработала систему «Евровиньетт» в 90-х гг. с целью гармонизации налогов на большегрузный транспорт, действующих в различных странах Европейского Союза. Также предполагалось применение экономических инструментов для снижения уровня потребления топлива и интенсивности шумового воздействия грузовых автомобилей. Начиная с 1993 г., несколько стран ЕС осуществили у себя внедрение системы «Евровиньетт»: Бельгия, Дания, Люксембург, Нидерланды и Швеция. Данная система работала и в Германии до сентября 2003 г., когда вступил в силу закон о внедрении новой системы сбора пошлин с пользователей автомобильных дорог.

Система «Евровиньетт» предусматривает сборы с большегрузного транспорта в зависимости от продолжительности его нахождения на сети автодорог (сутки, неделя, месяц или год). Сборы взимаются как с отечественных, так и с иностранных автомобилей. Существующий размер ставок зависит от количества осей транспортного средства и соответствия его двигателя экологическому стандарту (класс EURO) (табл. 1).

Таблица 1.

Ставки Eurovignette, 2004 г.

Тип грузового автомобиля	Ставки, евро в год
3 оси и менее:	
Не соответствующий экологическому евростандарту	960
EURO I	850
EURO II и чище	750
4 оси и более:	
Не соответствующий экологическому евростандарту	1550
EURO I	1400
EURO II и чище	1250

Налоги на основе показателей веса и пробега по дорожной сети применяются в 4 штатах США. Сверхтяжелые автопоезда (грузоподъемностью более 40 тонн) облагаются налогом в размере от 3 до 12 центов за милю пробега.

К преимуществам системы «Евровиньетт» можно отнести:

- гармонизацию налогов на большегрузный транспорт на территории ряда стран ЕС (в Евросоюзе систему «Евровиньетт» применяет всего лишь 5 стран);

- в данной системе, по крайней мере, частично реализованы принципы теории предельных издержек;

- система «Евровиньетт» предполагает сбор платы за пользование автомобильными дорогами как с отечественных, так и с иностранных транспортных средств.

Между Россией и большинством приграничных государств действуют соглашения, на основании которых страны договариваются о взаимном бесплатном пропуске своих автомобилей по дорожной сети соседних стран.

К недостаткам системы «Евровиньетт» можно отнести:

- значительные затраты на установку и администрирование данной системы;

– внедрение системы «Евровиньетт» приводит к созданию дополнительной системы налогообложения, дублирующей некоторые функции топливных и ежегодных транспортных налогов;

– данная система более всего подходит для скоростных автомагистралей, где сравнительно легко осуществляется управление транспортными потоками. В странах, где скоростных автомагистралей нет или существуют лишь отдельные участки автомобильных дорог этой категории, мониторинг потоков может быть затруднен, что вызовет широкие возможности для нарушений;

– потенциал генерации доходов от внедрения данной системы незначителен. Дополнительные доходы от налогообложения иностранных грузовых автомобилей могут оказаться на низком уровне и не позволят обеспечить даже затрат по администрированию.

Согласно оценкам, приведенным в материале «Мировой опыт создания и развития автомобильных дорог» (подготовлен в 2006 г. ГОССОВЕТОМ РФ), в России доходы от иностранных транспортных средств составят не более 9% от общей суммы доходов, в то время как затраты на администрирование и рекламу – около 15-20% от уровня ожидаемых доходов;

– существуют трудности с обеспечением эффективного администрирования системы «Евровиньетт», поэтому в случае ее внедрения в России появятся многочисленные правонарушения и уклонения от уплаты сборов.

Учитывая вышесказанное, Россия должна искать более эффективные способы налогообложения большегрузного транспорта.

Новая система сбора пошлин с большегрузных транспортных средств в Германии

В Европейском Союзе Германия стоит в авангарде разработок в области создания современных систем сбора платы с грузового автотранспорта. Положение Германии, находящейся в центре Европы, обуславливает ее роль транзитной страны и вызывает значительный рост международных грузовых перевозок. Постоянное увеличение массы перевозимых грузов ведет к существенному повышению

нагрузки на немецкие автомагистрали и требует дополнительного финансирования для их содержания и развития. В соответствии с Директивой 1999/62 от 17 июня 1999 г. о взимании платы с большегрузных транспортных средств, Министерство транспорта Германии разработало новую электронную систему сбора пошлин («LKW-Maut») с тяжеловесного транспорта на базе мобильной связи, систем глобального позиционирования (GPS) и дистанционного управления. С 1 января 2005 г. со всех тяжелых автотранспортных средств с допустимым общим весом от 12 тонн и больше в обязательном порядке взимается плата за пользование федеральной сетью автомагистралей Германии общей протяженностью 12 000 км. При этом оплата за пройденное расстояние по сети автомагистралей осуществляется всеми перевозчиками, вне зависимости от страны их происхождения.

Закон о дорожных сборах для тяжелых грузовых автотранспортных средств (ABMG), вступивший в силу 12 апреля 2002 г., и постановления о дорожных сборах для грузовых автомобилей составляют правовую основу для введения платы за проезд по автомагистралям Германии.

Цель создания немецкой системы сбора пошлин с большегрузного автотранспорта заключается в привлечении дополнительных средств для обеспечения финансирования автомобильных и железных дорог, а также внутренних водных путей Германии.

За внедрение и эксплуатацию системы LKW-Maut несет ответственность компания Toll Collect, совместное предприятие, включающее компании Daimler Chrysler Services, German Telekom AG и французскую фирму Sofiroute, являющуюся оператором платных автомагистралей. Новая государственная Компания по финансированию транспортной инфраструктуры (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft, VIFG) призвана осуществлять управление прибылью Toll Collect GmbH от сбора пошлин и распределять финансирование между различными проектами в области транспортной инфраструктуры. Федеральное Агентство грузового транспорта (Bundesamt für Gtiterverkehr, BAG) несет

общую ответственность за внедрение всей системы и контролирует выполнение компанией Toll Collect своих обязательств по обеспечению должного уровня обслуживания системы.

По заказу Федерального правительства Германии фирма Toll Collect разработала систему дорожных сборов, которая рассчитывает и взимает платежи с грузовых автомобилей пропорционально пройденным расстояниям. Кроме того, система Toll Collect гарантирует, что взимание дорожных сборов не будет препятствовать движению транспортного потока по автострате. В отличие от традиционной системы взимания дорожных сборов, система Toll Collect не требует ни ограничения скорости, ни остановки транспортного средства, а также не предписывает ему полосу движения.

Компания Toll Collect предлагает водителям четыре альтернативных способа регистрации в системе:

- автоматическая регистрация с помощью бортовых устройств;
- регистрация через Интернет;
- регистрация по телефону через сеть центров связи;
- регистрация в придорожных терминалах.

В основу работы всей системы положен принцип автоматического осуществления заявки на уплату дорожного сбора за счет использования встроенного в грузовой автомобиль специального прибора так называемого бортового устройства On-Board Unit (OBU). Данный прибор на основе спутниковых сигналов (Global Positioning System, GPS) и при поддержке сенсоров определения местонахождения автоматически распознает проходимые этапы маршрута, подлежащие оплате. OBU определяет местонахождение грузового автомобиля и может в любой момент соотнести его положение с одним из участков маршрута, проходящего по сети автомагистралей Германии.

После регистрации каждый пользователь может осуществить монтаж автомобильного прибора, который производит выбранные Toll Collect и специально обученные 1850 сервисных мастерских, расположенных на всей территории Германии и в соседних странах.

Расходы на монтаж автомобильного прибора и связанные с этим затраты (приезд, отъезд, простой) возмещает сам пользователь, также как и расходы на перенастройки, связанные с изменением номерного знака, и на демонтаж оборудования.

OBU включается автоматически при включении зажигания. В соответствии с данными об этапах маршрута определенного автомобиля и тарифах OBU определяет сумму дорожного сбора, подлежащего уплате, сохраняет данную информацию и пересылает ее по мобильной связи в вычислительный центр Toll Collect. Передача данной информации происходит всегда по достижении дорожным сбором определенной суммы или по истечении определенного времени. Если прибор в этот момент будет выключен, передача данных произойдет при следующем включении. В вычислительном центре Toll Collect на основе опознавательных знаков транспортного средства сумма дорожного сбора приписывается пользователю и составляется сводка оплаты дорожных сборов.

При регистрации автомобиля запрашиваются его данные (номер шасси, номерной знак автомашины и международный опознавательный знак, класс токсичности, а также число мостов и допустимый общий вес). Эти данные о транспортном средстве и предпочитаемый пользователем способ оплаты сохраняются фирмой Toll Collect на специальной карточке транспортного средства (кредитная карточка со встроенной микросхемой), которая затем высылается пользователю. В случае подачи заявки на уплату дорожного сбора через кассовый терминал у зарегистрированных пользователей появляется преимущество: они могут сэкономить время, так как не должны вводить все данные о грузовом автомобиле, которые автоматически считываются с карточки транспортного средства.

В результате бурных политических дискуссий между политиками, лоббистами и транспортными экспертами относительно размера взимаемых пошлин, было проведено комплексное исследование с целью обоснования правильности тарифной политики в отношении большегрузного транспорта на автомагист-

Таблица 2

Классификация автотранспорта, применяемая при сборе пошлин за проезд по автомагистралям Германии*

Дата введения	Категория А	Категория В	Категория С
До 30 сентября 2006 г.	S4, S5 и EEV Class 1	S3HS2	S1 и автомобили, не принадлежащие ни к одному из классов токсичности
С 01 октября 2006 г. до 30 сентября 2009 г.	S5 и EEV Class 1	S4HS3	S2, S1 и автомобили, не принадлежащие ни к одному из классов токсичности
С 01 октября 2009 г.	EEV Class 1	S5HS4	S3, S2, S1H автомобили, не принадлежащие ни к одному из классов токсичности

* Примечания:

В соответствии с Законом о взимании дорожных сборов с тяжелых грузовых автотранспортных средств за использование автомагистралей Германии от 5 апреля 2002 г.

S: автомобиль с высоким уровнем экологической безопасности, с максимальным уровнем шума 80 дБ и двигателем, по меньшей мере, класса EURO II;

EEV: усовершенствованный экологически безопасный автомобиль.

ралях Германии. Основные результаты исследования показали, что дополнительная работа и сопутствующие средние затраты на обслуживание большегрузного транспорта составят 15 евро-центов/авто-км. При проведении расчетов учитывались такие показатели, как стоимость всех федеральных автомагистралей, ожидаемый объем инвестиций в развитие дорожной сети, строительство и реконструкцию мостов и тоннелей, затраты на эксплуатацию дорог в течение 7 лет (2003-2010 гг.). Все эти затраты были распределены между различными категориями автомобилей с учетом того, что степень износа дорожной сети во многом зависит от нагрузки на ось автотранспортных средств.

В дополнение к оценке финансирования дорожной инфраструктуры, общий прогноз интенсивности транспортных потоков в рамках Федерального транспортного мастер-плана («Bundesverkehrswegeplan») был выполнен таким образом, чтобы можно было определить значения транспортной работы (в авто-км) по автомагистралям. Показатели суммарного годового объема затрат, с одной стороны, и транспортной работы тяжеловесного грузового транспорта, подлежащего обложению пошлиной, с другой стороны, позволили рассчитать средний уровень тарифа в

размере 15 евро-центов за 1 авто-км. Однако вследствие протестов со стороны ряда лоббистских групп, вплоть до уровня комиссии ЕС, первоначальная средняя тарифная ставка была снижена до 12,4 евро-центов/ авто-км.

Установленный в Германии размер дорожного сбора зависит от класса токсичности, числа осей грузового автомобиля и длины маршрута по сети автомагистралей Германии. Действующая система классификации большегрузных транспортных средств представлена в табл. 2, а соответствующие ставки пошлин – в табл. 3.

Оплата дорожного сбора производится раз в месяц с помощью платежа Maut-Log-Pay (поручение о списании суммы со счета), карточкой заправки или путем перечисления со счета вклада.

Осуществить заявку на уплату дорожного сбора через кассовый терминал может каждый пользователь. Оплата производится с помощью карточки заправки, кредитной карточки или карточки ЕС (Eurocheque), а также наличными средствами. Зарегистрированные пользователи могут произвести оплату через кассовый терминал с помощью платежа Maut-Log-Pay или путем перечисления со счета вклада.

Чтобы гарантировать правильный расчет дорожных сборов, Toll Collect разработала универсальную систему контроля, которая включает:

Таблица 3
Ставки дорожных пошлин на 1 км пути для автомобилей различных категорий (евро)

Количество осей транспортного средства	Категория А	Категория В	Категория С
До 3 осей включительно	0,09	0,11	0,13
От 4 и более осей	0,10	0,12	0,14

– автоматический контроль: около 300 постоянных контрольных постов в виде стационарных арок, расположенных над дорогой, с помощью инфракрасных сенсоров регистрируют транспортные средства, приближающиеся к ним по всем полосам движения. Проверяются все пользователи как использующие автомобильный прибор, так и производящие оплату в ручном режиме. Полученные данные оцениваются и сравниваются с информацией, хранящейся в вычислительном центре;

– стационарный контроль: параллельно с этим информация о потенциальном неплательщике дорожного сбора может быть послана служащим Федерального ведомства по грузовым перевозкам (BAG), находящимся на автостоянках рядом с контрольными постами. Служащие могут остановить транспортное средство и проверить его;

– подвижной контроль: около 300 подвижных групп BAG 24 часа в сутки контролируют правильность оплаты дорожных сборов. Если будет обнаружено, что грузовой автомобиль не подключен к автоматической системе через автомобильный

прибор, группа контроля с помощью компьютера сравнит опознавательные знаки транспортного средства с имеющейся в базе данных информацией о заявках на оплату, поданных в ручном режиме.

При возникновении сомнений в правильности уплаты дорожного сбора, транспортное средство будет остановлено. Если затем подтвердится подозрение в неуплате дорожного сбора, контрольный персонал BAG должен взыскать с водителя пошлину и завести дело об административном правонарушении. С водителей иностранных грузовых автомобилей перед продолжением поездки может взиматься гарантийный залог в размере предполагаемого денежного штрафа;

– контроль на предприятиях: сотрудники BAG дополнительно проводят выборочный контроль на предприятиях. У предприятий, выполняющих грузовые перевозки, осуществляется проверка правильности оплаты дорожных сборов. С этой целью обрабатываются и оцениваются транспортные документы и квитанции заправки за определенный период.

Таблица 4

Основные показатели системы сбора пошлин с тяжеловесных транспортных средств в Германии*

Показатель	2003 год	2005 год	2010 год
Протяженность федеральной сети автомагистралей (тыс. км)	12,116	12,337	12,859
Суммарный пробег автотранспортных средств по автомагистралям (млрд. авт.-км), всего, в том числе:	205,2	212,4	233,1
• легковые автомобили и грузовые автомашины малой и средней грузоподъемности	182,5	188,9	207,8
• грузовые автомашины грузоподъемностью от 12 тонн	22,7	23,5	25,3
Суммарный объем финансирования дорожных работ, выполняемых на автомагистралях (млрд. евро), всего, в том числе:	7,51	8,03	9,30
• грузовые автомашины грузоподъемностью от 12 тонн	3,40	3,62	4,13
Распределение пошлин на большегрузный транспорт (млрд. евро) • местные автомобили	3,40	3,62	4,13
• иностранные автомобили	2,20	2,33	2,58
	1,20	1,30	1,55

* Источник: IWW/PROGNOS; с. 89, 121, 156, 159.

Уплата дорожного сбора не распространяется на транспортные средства Вооруженных сил, полиции, дорожной службы, гражданской обороны и ликвидации последствий стихийных бедствий, пожарной охраны и других аварийных служб.

В табл. 4 приведены основные показатели системы сбора пошлин с тяжеловесных транспортных средств в Германии.

Некоторые статистические данные, связанные с внедрением новой системы сбора пошлин с большегрузного автотранспорта за проезд по автомагистралям Германии, приведены ниже:

– годовой суммарный объем затрат на содержание и развитие сети автомагистралей Германии в период с 2003 г. по 2010 г. возрастет с 7,5 млрд евро до 9,3 млрд/ евро;

– расходы на обслуживание тяжеловесного транспорта составят 45% от общего объема затрат на содержание и развитие автомагистралей;

– иностранный транспорт обеспечит компенсацию более трети суммарного объема расходов на обслуживание большегрузного транспорта;

– чистый объем доходов за вычетом расходов на проведение операций по сбору пошлин, составит от 2,0 до 3,0 млрд. евро в год.

Сейчас, когда электронная система сбора пошлин введена в эксплуатацию в Германии, ожидается рассмотрение вопроса о возможности ее распространения и в других странах ЕС. Предусматривается возможность постепенного расширения степени охвата грузовых автомобилей, облагаемых пошлиной, включая транспортные средства общей массой до 3,5 тонн, а в дальнейшем – и сбор пошлин с легкового автотранспорта.

В заключение нужно сказать, что технология сбора дорожных пошлин, применяемая в Германии, очень привлекательна. Однако, эта технология является новой и все особенности ее использования пока еще неизвестны. Кроме того, очень важным аспектом являются высокие затраты на разработку и внедрение данной системы. Однако, несмотря на перечисленные проблемы, данная система сбора дорожных пошлин в наибольшей степени отвечает принципу «пользователь платит» и может быть рекомендована для поэтапного внедрения в России.