

ПРЕДШЕСТВЕННИК УНИВЕРСАЛЬНЫХ СИСТЕМ

ОДНИМ ИЗ САМЫХ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫХ СТОРОННИКОВ «ПЛАТОНА» И ДРУГИХ НОВОВВЕДЕНИЙ В ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ ЯВЛЯЕТСЯ МИХАИЛ БЛИНКИН, ПРОФЕССОР ВШЭ И ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ. В ЧЕМ САМЫЙ ИЗВЕСТНЫЙ ЭКСПЕРТ ПО ТРАНСПОРТНЫМ ПРОБЛЕМАМ В НАШЕЙ СТРАНЕ ВИДИТ ПОЛЬЗУ «ПЛАТОНА» И КАК ОБСТОЯТ ДЕЛА С ПОДОБНЫМИ СИСТЕМАМИ В ЕВРОПЕ, ОН РАССКАЗАЛ В ИНТЕРВЬЮ ВG.

BUSINESS GUIDE: Что же такое «Платон»? Почему многие страны мира запускают системы взимания платы? **МИХАИЛ БЛИНКИН:** «Платон» является прообразом универсальных систем сбора километровой платы за использованием автомобильными дорогами.

Суть дела заключается в следующем. Традиционные механизмы дорожного финансирования, предложенные еще в 1910-х годах, были основаны на косвенном налогообложении пробега автомобилей, измеряемого через потребление моторных топлив; по мере распространения альтернативных топлив и повышения экономичности традиционных автомобильных двигателей эти механизмы теряют свою эффективность и в ближайшей перспективе станут неработоспособными.

Ответом на этот вызов является переход к системам платежей, реализующих идеологию E-road pricing или Pay-as-you-go-tax, то есть к непосредственному налогообложению пробега автомобилей, измеряемого аппаратным образом. При этом имеется в виду применение налоговых ставок, дифференцированных по типам автомобилей, категориям дорог, месту и времени совершения поездки.

Этот переход в развитых странах мира произойдет в текущем десятилетии.

Внедрению универсальных (то есть рассчитанных на все типы автомобилей и всю дорожную сеть) систем повсеместно в мировой практике предшествует развитие их аналога, локализованного в сегменте тяжелых грузовых автомобилей и магистральной дорожной сети.

Системы платы за пользование дорогами существуют во всех странах Европы, разница только в том, что в одних странах это просто сборы за «виньетки», а в других они уже привязаны к пробегу, как «Платон».

BG: Почему все страны начинают именно с тяжелых грузовиков?

М. Б.: Суть дела в том, что разрушающее воздействие автомобиля на дорожную конструкцию пропорционально четвертой (!) степени осевой нагрузки. Этот вывод был получен в результате исследований, проведенных в ряде технических университетов США, и зафиксирован, например, в AASHTO Design Guide 1993, руководящем документе Ассоциации дорожных и транспортных администраций штатов США.

При таком соотношении трехосный 12-тонник эквивалентен по разрушающему воздействию примерно нескольким десяткам тысяч легковых автомобилей! Между тем налоговая нагрузка, заложенная в цену моторных топлив, в расчете на 1 км пробега для такого грузовика всего в три-четыре раза больше, чем у легкового автомобиля.

Так что экстроплата с тяжелых грузовиков (HGV Road User Charging Scheme) повсеместно в мире считается вполне справедливой и логичной.

BG: Критики «Платона», получается, просто не понимают его смысла и необходимости? Или все-таки у них есть рациональное зерно?

ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ МИХАИЛ БЛИНКИН УВЕРЕН В ПОЛЕЗНОСТИ «ПЛАТОНА»



ПЕТР КАСИН

М. Б.: Эта проблема носит сугубо социальный характер. Тяжелые грузовые автомобили принадлежат, условно говоря, двум типам владельцев. Первый из них — крупные транспортные предприятия, где водители являются наемным персоналом. Нельзя, разумеется, утверждать, что собственники таких предприятий довольны введением нового дорожного сбора. Однако в пользу таких предприятий прежде всего работают «эффект масштаба» и все прочие возможности обеспечивать эффективное использование автомобильного парка. Так что крупный бизнес новый платеж, пусть и со скрипом, но выдержит.

Другая ситуация во втором сегменте, где каждый водитель грузовика является одновременно его владельцем, а по совместительству еще и экспедитором, диспетчером, бухгалтером и даже грузчиком. Доходность такого бизнеса, точнее говоря, такой самозанятости, увы, мизерна. Все ресурсы повышения эффективности сводятся здесь к беспощадной самоэксплуатации и бесхитростной «налоговой оптимизации».

Вопрос, однако, и в том, что (благодаря «Платону»). — **BG:** налоговая инспекция получает теперь исчерпывающую информацию о фактическом годовом пробеге автомобиля со всеми вытекающими фискальными последствиями. . .

Разумеется, можно теоретизировать на тему того, что в сфере межрегиональных автомобильных грузоперевозок должны сохраниться исключительно высокопрофессиональные и высокоэффективные компании и перевозчики.

BG: Бюджеты регионов из-за сокращения транспортного налога теряют деньги. Получается, что «Платон» просто переводит финансовые потоки из регионов в центр. Хорошо ли это?

М. Б.: Потери региональных дорожных фондов, вызванные сокращением контингента плательщиков транспортного налога, в той или иной мере компенсируются дополнительными поступлениями за счет перераспределения средств, мобилизуемых системой «Платон».

К сожалению, в 2017–2019 годах региональные дорожные фонды ждут гораздо более тяжелые испытания: законопроект о федеральном бюджете на эти годы предусматривает изъятие примерно 40% поступлений от акцизов на моторные топлива в пользу «общей бюджетной кассы».

BG: Вы хорошо знакомы с мировым опытом в этой области? Подобные системы существуют во многих странах. Можно ли назвать крупнейшие?

М. Б.: Во всех странах Западной и Центральной Европы действует та или иная форма платы. На сайте ЕС можно найти карту Европы, на которой нанесены зоны действия многочисленных аналогов нашего «Платона» (см. стр. 13. — **BG**).

Крупнейшей системой такого рода является действующая в Германии с 2005 года высокотехнологичная система сбора платы с тяжелых (от 12 тонн допустимой общей массы) грузовых автомобилей, так называемая LKW-Maut, она же по-английски — Electronic HGV Tolling System.

Эта система действует на всех федеральных автомагистралях (Bundesautobahnen) и некоторых федеральных скоростных автомобильных дорогах (Bundesstraßen).

Ставки дорожных сборов, так называемого MAUT tax, дифференцированы по экологическому классу двигателей. Эти ставки неоднократно повышались; в наиболее значительной степени эти повышения касались грузовых автомобилей с двигателями категорий «Евро-1» и «Евро-2», в наименьшей — с экологически чистыми двигателями «Евро-4» и «Евро-5».

В техническом плане система сбора платы за проезд реализована в трех вариантах. Первый из них, базовый и наиболее продвинутый, ориентирован на регулярных пользователей, сборы с которых обеспечивают более 90% суммарных поступлений. Этот вариант предполагает наличие на автомобиле специального бортового устройства On Board Unit (OBU) и предварительную регистрацию транспортного средства и компании-владельца в системе Toll Collect. Бортовое устройство с помощью спутниковой системы позиционирования определяет местонахождение автомобиля и соотносит его с конкретным участком на дорожной сети. Оно же, исходя из данных о прохождении этапов маршрута и тарифной сетки MAUT tax, определяет сумму дорожного сбора, подлежащего уплате; фискальная информация сохраняется в памяти OBU и пересылается по мобильной связи в центр обработки данных Toll Collect. Предварительная регистрация автомобиля и компании-владельца в платежной системе позволяет осуществить автоматическое списание платы со счета владельца.

Эксплуатация системы Toll Collect создала важный прецедент, в рамках которого администрирование дорожных платежей (то есть, по сути дела, федерального налога) было делегировано консорциуму частных партнеров: правительство Германии еще в 2002 году заключило соответствующий контракт с консорциумом в составе Daimler—Chrysler (45% акций), Deutsche Telecom

(45%) и Cofiroute (10%). Сам факт такого делегирования не вызвал возражений со стороны политиков и бизнес-сообщества, в то же время выбор конкретного партнера был оспорен в суде конкурирующим консорциумом AGES-MAUT, в состав которого входили компании Shell, Vodafone и ряд финансовых институтов — впрочем, безуспешно.

Одновременно с введением описанной выше системы платежей правительство Германии приняло меры по защите интересов немецких автоперевозчиков: ставки транспортного налога были установлены по абсолютному минимуму, совместимому с Директивой ЕС 1999/62. Кроме того, водителям грузовых автомобилей, как иностранных, так и осуществляющих внутренние грузовые перевозки, было временно разрешено вычитать налог на топливо из пошлины за проезд.

В настоящее время существуют планы по расширению сферы применения системы дорожных сборов: планируется включить в нее грузовые автомобили массой свыше 3,5 тонны, а затем и автомобили всех типов и категорий.

BG: Повлияли они на общий уровень цен на местных рынках?

М. Б.: Этот вопрос исследовался в ЕС самым тщательным образом. Сколько-нибудь чувствительного влияния на инфляционные процессы выявлено не было.

BG: А как это повлияло на распределение грузов по видам транспорта?

М. Б.: И этот вопрос также исследовался в ЕС самым тщательным образом и с таким же результатом.

Специалисты ожидали значительных сдвигов в распределении грузовой базы в пользу железнодорожного и внутреннего водного транспорта. В целом эти ожидания не оправдались, хотя некоторые сдвиги, например в Германии, были зафиксированы.

Считается, что кардинальное перераспределение грузовой базы может произойти в условиях существенно более высоких километровых ставок. Однако такое повышение ставок всегда связано со значительными политическими рисками.

Сколько-нибудь чувствительного влияния на структуру автомобильного парка выявлено не было.

BG: Зависит ли в других странах плата за проезд от характера перевозимого груза?

М. Б.: Нет, не зависит.

BG: Куда и насколько эффективно направляются средства?

М. Б.: Средства от всех существующих систем сбора проездной платы направляются в систему дорожных фондов или аналогичных бюджетных институтов, предназначенных для финансирования дорожного хозяйства. Эффективность использования «окрашенных» дорожных денег зависит от качества институциональной среды в той или иной стране — никакой особой дорожной специфики в этом деле нет.

Записал ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ

ТРАДИЦИОННЫЕ МЕХАНИЗМЫ ДОРОЖНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ ОСНОВАНЫ НА КОСВЕННОМ НАЛОГООБЛОЖЕНИИ ПРОБЕГА АВТОМОБИЛЕЙ, ИЗМЕРЯЕМОГО ЧЕРЕЗ ПОТРЕБЛЕНИЕ ТОПЛИВА. ОНИ ТЕРЯЮТ СВОЮ ЭФФЕКТИВНОСТЬ И ВСКОРЕ СТАНУТ НЕРАБОТОСПОСОБНЫМИ

