

# ПОЛИТИЧЕСКАЯ ПРИМЛЕМОСТЬ ДОРОЖНОЙ ПОШЛИНЫ\*

## НЕСКОЛЬКО ПРИМЕРОВ В ЕВРОПЕ

**Венсан ПИРОН**

*Директор Отдела стратегии и развития - Департамент концессий – Главное общество предприятий (SGE) – Инженер путей сообщения*

*Тарификация дорожных сооружений в черте города является одной из самых сложных проблем, так как в этом случае сталкиваются две противоположные логики:*

- *стремление получать как можно больше поступлений от взимания дорожной (мостовой, туннельной) пошлины, чтобы иметь возможность финансировать сооружение при минимуме субсидий и снижать налоги;*
- *учет пороговых эффектов, связанных с расходами на автомобиль самых малообеспеченных семейств, так как было бы несправедливо отстранять их от пользования сооружением, которое они уже частично оплачивают через налоги.*

*Существующие в настоящее время модели дорожного движения оптимальны при высоких тарифах, что противоречит принципу массовости, предусматривающему низкие тарифы, который позволяет максимально разгрузить существующие бесплатные дороги и в наибольшей мере способствует улучшению качества окружающей среды в городе. Пока еще не создана такая поведенческая модель, которая отражала бы лучше, чем существующие сегодня модели, решения граждан, анализ некоторых примеров существующих в Европе систем взимания дорожной пошлины наводит на следующие мысли:*

- *семейства рассуждают категориями общего годового бюджета и стараются, чтобы сумма уплачиваемой ими дорожной пошлины не превышала 15-20% их расходов на автомобиль;*
- *при высокой степени вынужденности платить дорожную пошлину доля затрагиваемого платным сооружением населения велика, и потому абонементный тариф должен быть достаточно низким, чтобы можно было соблюдать упомянутое выше соотношение;*
- *если дорожную пошлину приходится платить часто и при высокой степени вынужденности, ее обычная ставка должна быть порядка 5 франков за каждое пересечение платного сооружения и в два-три раза выше, если существуют высококачественные альтернативы;*
- *создание того или иного платного дорожного сооружения в черте города является следствием сильного желания городских властей, разделяемого населением.*

---

\* Эта статья является продолжением статей, опубликованных в №№ 377 и 379 журнала « Transports» и в которых говорится о стоимости времени и моделях автомобильного движения в городе.

## ВВЕДЕНИЕ

Развитие рыночной экономики все чаще заставляет переносить оплату услуг непосредственно на конечного потребителя, а не на налогоплательщика (через государственный бюджет). Введение дорожной пошлины на автотрассах, а также пошлины за пользование тем или иным сооружением в черте города, соответствуют этой логике. При росте стоимости элементов инфраструктуры в результате более полного учета градостроительных требований и требований к охране окружающей среды, а также при снижении инвестиционных кредитов, генеральные планы развития не могут осуществляться в сроки, совместимые с желаемым развитием города.

Почему в таком случае не воспользоваться желанием граждан совершать поездки, чтобы ввести такую дорожную пошлину, которая одновременно:

- служила бы источником финансирования, дополняющим налоги, чтобы ускорить строительство сооружений;
- ограничивала бы дорожное движение повышением потребительской стоимости автомобилей и ориентировала выбор способа передвижения в сторону общественного транспорта, мотоциклов и велосипедов, пешей ходьбы.

Первая цель достигается без проблем, она уже осуществляется веками. Что касается второй, то трудность состоит в существовании двух больших неизвестных: какова будет реакция населения на введение дорожной пошлины? Какое влияние оно окажет на жизнь города или страны? Прежде всего, дадим определения терминов.

Когда говорят об уровне дорожной пошлины для того или иного сооружения, следует различать:

- политически приемлемый тариф: это – верхний предел возможных тарифов;
- тариф, дающий максимум финансовых поступлений: для сооружения, строительство которого требует субсидий, это тот тариф, который будет минимизировать налоги, уплачиваемые населением в городские или государственные бюджеты;
- тариф, максимизирующий выгоду для всего сообщества; это тот тариф, который явился бы результатом представления всего города в виде уравнений!

Определение каждого из этих уровней наталкивается на немалые трудности:

- интерпретация термина «политически приемлемая» сильно зависит от культуры каждой страны, уровня и распределения обязательных сборов, от свободы выбора клиентов между бесплатными маршрутами и другими, от уровня знаний, которыми обладают в области транспорта органы, принимающие решения, от долговременной акции, которую хочет провести политическая система, в частности, в области охраны окружающей среды, и от рекламной кампании, которое принимающие решения органы будут проводить среди населения;
- максимальный уровень денежных поступлений от взимания дорожной пошлины трудно определить с помощью моделей дорожного движения, так как они пока еще слишком несовершенны, особенно в черте города. Ответ даст только реальное испытание нескольких тарифных сеток, но для этого необходимо, чтобы менеджер взял на себя риск слишком низких поступлений или политического отказа прежде, чем будет найдено оптимальное решение;

- определить тарифную сетку, максимизирующую выгоду для всего сообщества, тем более трудно, что функцию выгоды невозможно выразить математически. Несмотря на непрекращающиеся исследования, проводимые государственными органами в области глобального моделирования, кто может утверждать, что он действительно учел в своей модели все основные параметры, описывающие город во всем его социально-экономическом многообразии? Термины, считающиеся «взвешенными», действительно ли являются таковыми?

Непосредственное применение ныне существующих экономических схем привело бы к тарификации в зависимости от современного дефицита (*rareté*) имущества, т.е. к установлению высоких тарифов за пользование городскими сооружениями и, в целом, за использование «разреженного» городского пространства, приводя к выбору пользователей в зависимости от их богатства. Но это ускорило бы процесс снижения плотности городов и возникновения гетто: разве это является образом города, который устремлен в будущее?

Затем назовем участников процесса, многочисленность которых усложняет процесс принятия решений:

- пользователи (которые становятся клиентами), среди которых следует различать профессиональных клиентов (предприятия) и конечных потребителей (население);
- транспортные, дорожно-строительные предприятия и лица, управляющие элементами инфраструктуры, которые осуществляют проекты и эксплуатируют построенные сооружения совместно с необходимыми финансовыми партнерами;
- государство и государственные органы.

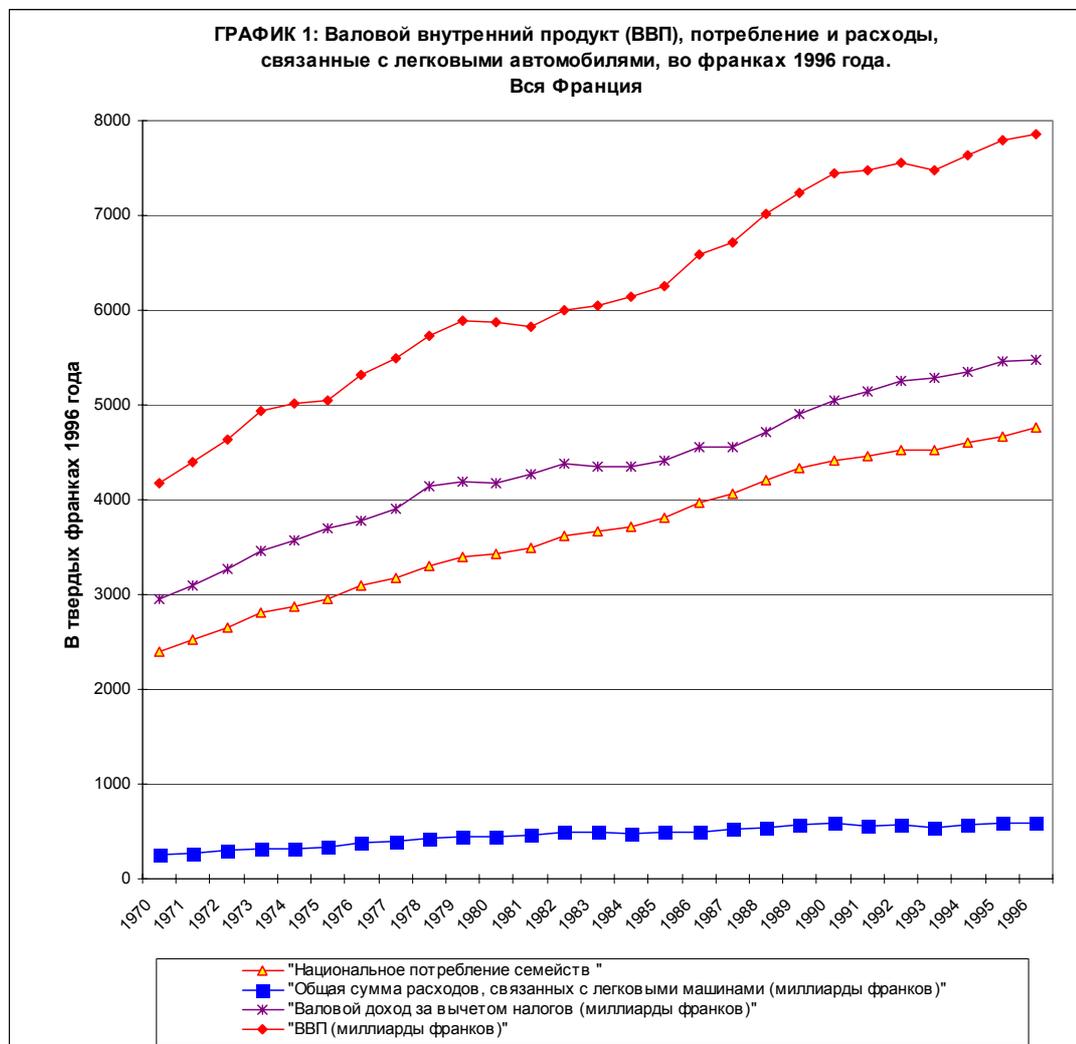
Наконец, упомянем о времени как средстве оценки сложности и главном участнике, так как процесс разработки, финансирования и осуществления проекта настолько долог, что, как правило, задумывают сооружение одни органы, а открывают его другие, и что его ввод в строй может даже не совпадать с экономическим циклом, что часто делает трудным осуществление проекта с политической точки зрения.

В настоящей статье мы будем интересоваться лишь конечными потребителями (населением), а среди них, теми, чьи расходы на уплату дорожной пошлины не компенсируются предприятиями или третьими лицами. Кроме того, будет рассматриваться лишь «политически приемлемый» аспект дорожной пошлины. Также речь не будет идти ни о развитии теории выгоды, разработанной сначала Дюпюи, а затем Пигу, ни о случаях ее конкретного применения, так как на эту тему существует обширная литература (Arnott, Ben-Akiva, Nash, Ramjrdi, de Palma, Thisse, Vickrey, Wadrop, SETRA, CERTU,...).

Мы сосредоточимся на обзоре основных платных дорожных сооружений, существующих в Европе, и постараемся сделать из наших наблюдений некоторые выводы на уровне между политическим анализом и «точкой зрения домашней хозяйки».

## ДОЛЯ РАСХОДОВ НА АВТОМОБИЛЬ В СЕМЕЙНОМ БЮДЖЕТЕ

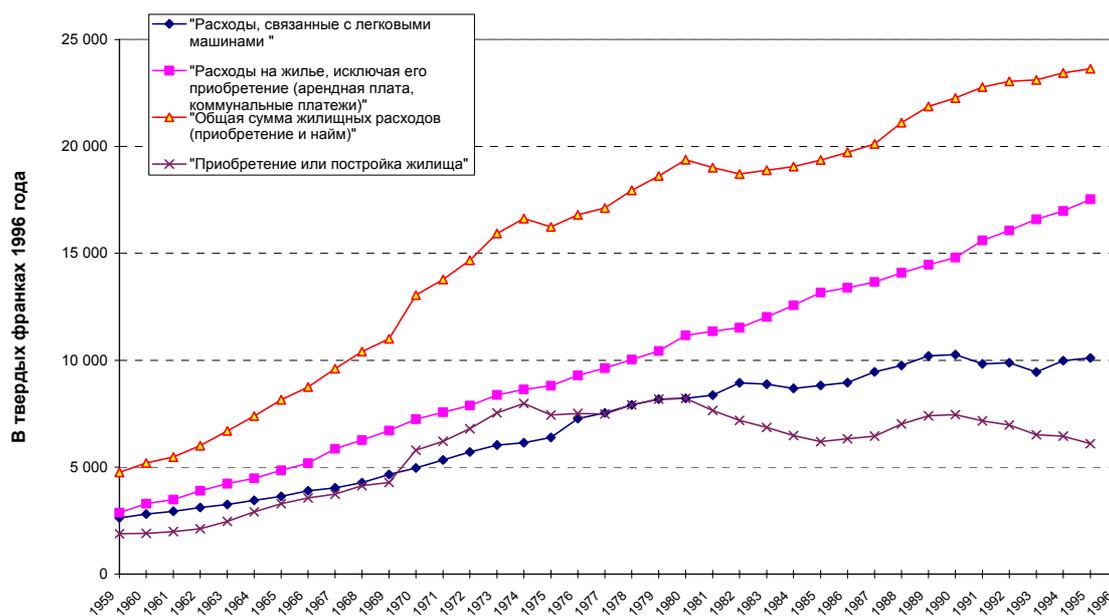
В описании доли расходов на автомобиль в бюджете семьи мы будем опираться на серии данных, касающихся длительного периода, которые были нам предоставлены Национальным институтом статистики и экономических исследований (INSEE), Министерством финансов и Комитетом французских автомобилестроителей.



На графике № 1 представлены в твердых франках 1996 года: валовой внутренний продукт, валовой доход за вычетом налогов, потребление семейств и общая сумма расходов, связанных с легковыми машинами.

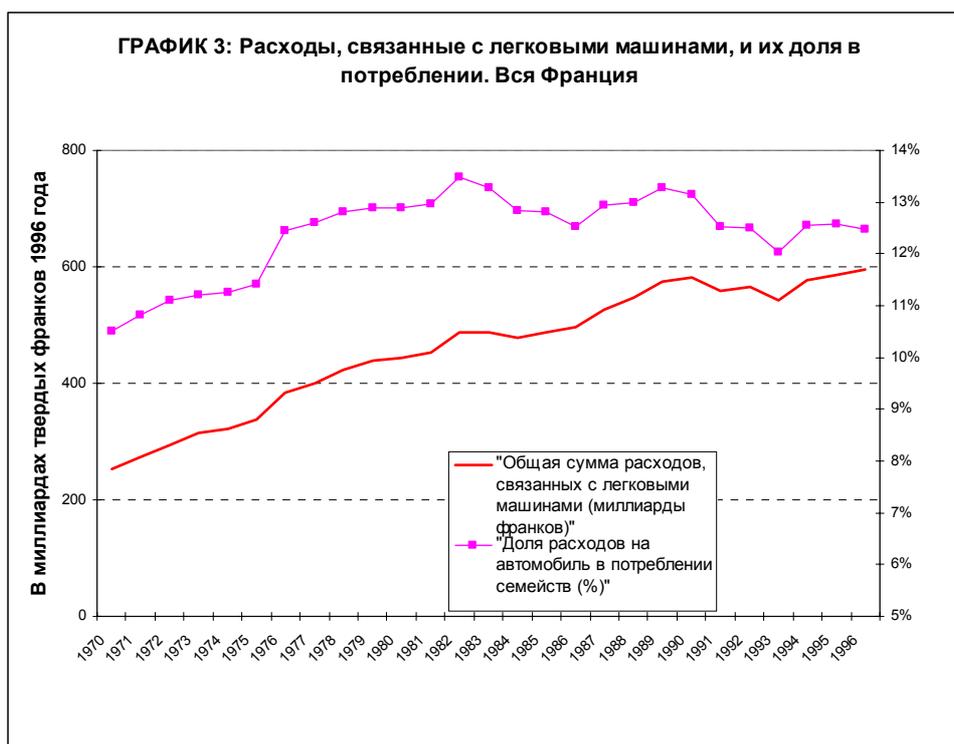
Мы видим, что, несмотря на экономические сбои 1973, 1979 и 1993 годов, потребление населения растет с завидным постоянством; при этом норма сбережений служит переменной величиной, обеспечивающей восстановление равновесия. Застой в области потребления наблюдался лишь в 1993 году, трудном году периода замедленного роста, который начался с 1990 года. Так называемого «кризиса потребления» не существует: в среднем, французы никогда не потребляли больше, чем в 1996 году.

**ГРАФИК 2: Жилищные расходы и расходы, связанные с легковыми машинами, во франках 1996 года, на душу населения**



Куда идут деньги, которые семьи тратят на удовлетворение своих насущных потребностей? Ответ дает график № 2: в основном, на жилье. Интересно отметить, что с 1959 года жилищные расходы в расчете на душу населения (исключая приобретение) ни разу не снижались. В 1945 году автомобильный парк Франции находился в плачевном состоянии вследствие двух войн и экономического кризиса между ними. Но вот уже 50 лет как во Франции сроят жилье. Конечно, меньше, чем прежде, поскольку темпы строительства упали в три раза по сравнению с пиком 1973 года и покупки жилья приобрели циклический характер. Содержание новых квартир, лучшего качества, стоит дорого: это – цена, которую приходится платить за повышение уровня жизни.

С 1990 года замедление роста производства и техническое усовершенствование легковых автомобилей приводят к стабилизации расходов на автомобиль. В интерпретации цифр следует соблюдать осторожность: стабилизация расходов на автомобиль не означает стагнации ни объема дорожного движения, ни автомобильного парка. Дело в том, что с 1990 по 1996 год парк увеличился на 10%, а объем дорожного движения, на 15%. Увеличение мобильности населения компенсируется снижением стоимости покупки автомобилей и издерже их эксплуатации.



На графике № 3 видно, что доля «автомобильных» расходов в семейном бюджете достигла своего максимума в 1982 году, а затем стала постепенно снижаться, отражая экономические циклы. Соотношение между расходами на приобретение автомобиля, на топливо и остальными эксплуатационными расходами менялось при явном снижении по двум первым категориям расходов, в частности, по статье «топливо».

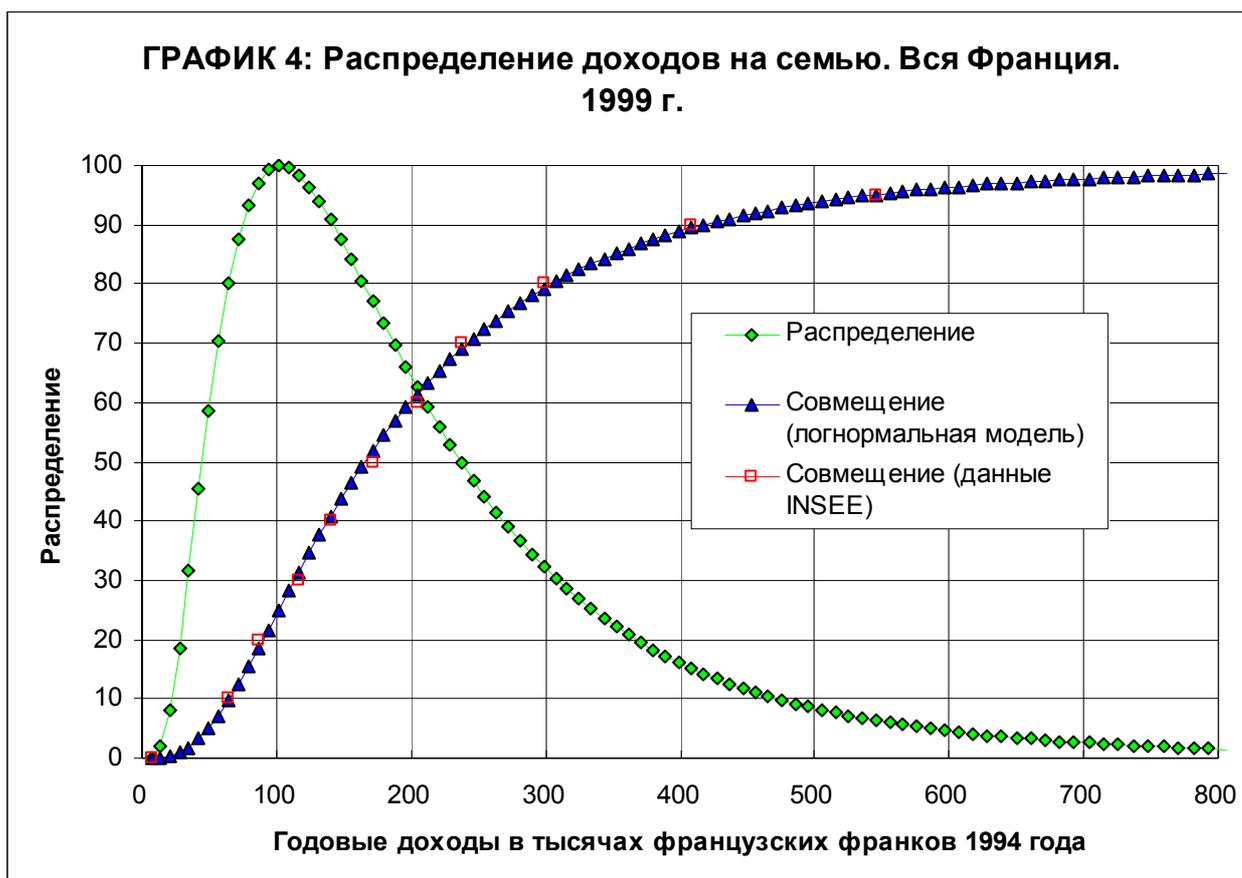
В целом по Франции «автомобильный» бюджет семей составляет 600 миллиардов франков, т.е. в среднем 24 000 франков на автомашину в год.

Доля дорожной пошлины в этих расходах остается весьма небольшой. В 1996 году сумма всех поступлений от ее взимания составила 26 миллиардов франков, из которых примерно 8 миллиардов приходились на тяжелогрузные грузовики, а 40 % из остальных 18 миллиардов, на возмещаемые расходы. Это значит, что, в конечном счете, доля дорожной пошлины в семейном бюджете составляет 11 миллиардов франков, т.е., если пренебречь поездками иностранных автомашин, примерно 1,8% «автомобильного» бюджета семей. При парке легковых машин в 25 миллионов единиц, на каждую из них приходится 440 франков в год, т.е. сумма примерно равная налогу на владельцев автотранспортных средств.

Сегодня во Франции за один год уплачивается в качестве городской дорожной пошлины всего 0,5 миллиарда франков.

## РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДОХОДОВ И ИЗДЕРЖКИ ЭКСПЛУАТАЦИИ НЕБОЛЬШОГО АВТОМОБИЛЯ

Приведенные выше цифры являются общими и характеризуют средние величины, которые полезно знать лишь в том случае, когда мы интересуемся общими макроэкономическими показателями той или иной страны. Но если мы захотим описать индивидуальное поведение автомобилистов, лишь тонкая сегментация может оградить от искажения действительности и ошибок в обработке данных. Не похоже ли это на человека, голова которого находится в печи, а ноги, в холодильнике, что в среднем хорошо? В этом вся проблема приемлемости городской дорожной пошлины.



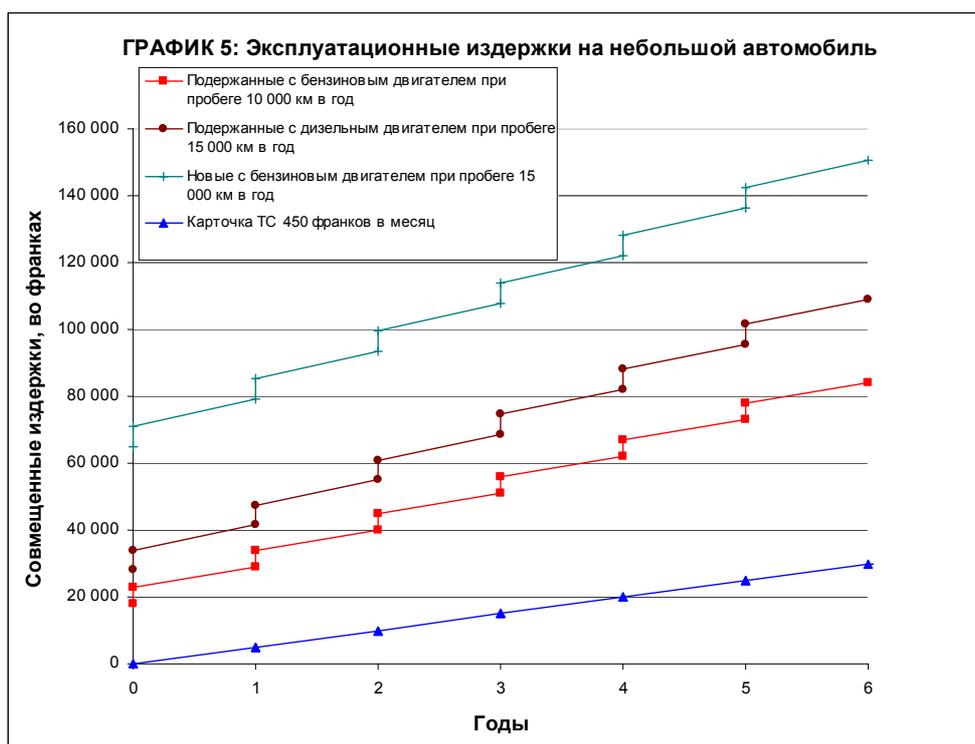
Сегодня мы располагаем количественными данными о доходе семейств за 1994 год. Его распределение классически логнормальное (см. график № 4). Параметры корректировки изменяются медленно с тенденцией к увеличению стандартного отклонения, которое достигает 0,71, в то время как десять лет назад оно равнялось 0,65. Этот рост свидетельствует об увеличении разницы в доходах между самыми богатыми и самыми бедными семьями. Первый квартиль достигает 100 000 франков в год, срединная величина находится на уровне 172 000 франков в год, а последний квартиль начинается с 280 000 франков в год.

Тогда мы попытались определить соотношение между годовым доходом и расходами на автомобиль (покупка, число машин, пробег, согласие платить дорожную пошлину). В достижении своей цели мы опирались на следующие общие данные:

- процентная доля «автомобильных» расходов в семейном бюджете постоянна для всех социально-профессиональных категорий населения (подтверждено исследованиями INSEE);

- 80% семейств имеют по меньшей мере одну легковую машину;
- 20% семей не имеют автомашины: мы предположили, что они являются самым бедными;
- 25% семейств, самых богатых, имеют более одной машины.

Общая сумма расходов на приобретение новых легковых машин и их общее количество, а также те же данные по подержанным автомашинам, дают картину распределения расходов в абсолютных цифрах. Благодаря этому мы можем строить правдоподобные гипотезы о стандартных бюджетах и стандартных поездках по уровням доходов и представить результаты по *семье, находящейся на высшем переделе первого квартиля*, самого чувствительного *a priori* к дорожной плате.



На графике 5 представлены стоимости покупки (амортизация = разница между ценой покупки и ценой перепродажи) и эксплуатационные издержки по каждому году для небольших автомашин трех типов:

- новой с бензиновым двигателем (пробег: 15 000 км в год);
- подержанной с дизельным двигателем (пробег: 15 000 км в год);
- подержанной с бензиновым двигателем (пробег: 10 000 км в год).

Годовые разовые издержки соответствуют стоимости страхования и налогу с владельцев автотранспортных средств; угловой коэффициент каждого наклонного отрезка отображает стоимость, ощущаемую автомобилистами, равную примерно 0,60 франка за километр пробега. Различия величин средней стоимости за километр в зависимости от типа автомобиля резюмируются в приведенной ниже таблице. Средний автомобиль, купленный новым и перепроданный спустя шесть лет, обходится в сумму равную примерно 1,67 франка за километр, а небольшая машина с дизельным двигателем, купленная в подержанном состоянии и эксплуатировавшаяся в течение 6 лет, в сумму равную 1,21 франка за километр.

Срок эксплуатации 6 лет		Новая машина с бензиновым двигателем	Подержанная машина с дизельным двигателем	Подержанная машина с бензиновым двигателем
Средние издержки	франков/км	1,67	1,21	1,40
Годовые издержки без стоимости покупки	франков/км	0,95	0,90	1,10
Ощущаемые издержки	франков/км	0,55	0,50	0,60

При поездке по городу на расстояния порядка 10 км ощущаемые издержки (исключая стоимость парковки, т.е. расходы только на топливо и техобслуживание) будут составлять сумму от 5 до 6 франков, а фактические средние издержки без стоимости парковки, от 12 до 17 франков. Эти ощущаемые издержки являются величинами того же порядка, что и расходы на проезд в общественном транспорте: автомобиль превратился из элитарного в народный вид транспорта. Для сравнения мы представили на графике расходы одной семьи, регулярно пользующейся общественным транспортом, что ей обходится в 450 франков в месяц.

Конечно, проблема введения дорожной пошлины будет стоять острее для самых малообеспеченных семейств, с ощущаемыми расходами от 5 до 6 франков за стандартную поездку из дома на работу, т.е. от 250 до 300 франков в месяц.

## **БОЛЬШИЕ ПАРАМЕТРЫ ПОЛИТИЧЕСКОЙ ПРИЕМЛЕМОСТИ ДОРОЖНОЙ ПОШЛИНЫ**

Изучение различных дорожных сооружений позволило нам выделить три основные параметра:

- частота пользования сооружением;
- степень вынужденности пользоваться им для возможного клиента;
- собственная культура страны.

### **1° Частота пользования**

Услышав о введении дорожной пошлины, потенциальный клиент захочет знать сумму, в которую ему будет обходиться новая услуга. В нашей западной культуре большинство семейств сегодня рассуждают категорией «месячного бюджета», а для некоторых важных расходов, категорией «годового бюджета». Если суммы для уплаты налогов, покупки и страхования автомашины берутся из годового бюджета, то расходы на жилье, питание, горючее производятся за счет месячного бюджета и сравнимы с месячной зарплатой. Часто уплачиваемая дорожная пошлина, как, например, городская, взимаемая при пересечении определенной черты («кордонная» пошлина, как в Осло, Сингапуре) по пути из дома на работу, будет немедленно оцениваться в расчете на месяц и сравниваться с доходом и способностью семей делать сбережения. Но дело обстоит по-другому при взимании пошлины за пользование автотрассой, по которой приходится ездить редко, и сумма которой будет включаться в более крупные расходы (на отпуск, поездки по семейным делам,...). В этой статье мы будем рассуждать категорией «годового дохода» и считать, что годовой бюджет расходов на поездки из дома на работу равен 11 месячным бюджетам.

Оценка приемлемости напрямую связана либо с частотой использования сооружения при взимании пошлины за каждый проезд по сооружению, либо с частотой вхождения в платную зону в случае «кордонной» пошлины.

Возьмем, к примеру, городскую пошлину, взимаемую за проезд по мосту через Тахо в Лиссабоне. Распределение зон работы и проживания в городе таково, что большинство жителей целых районов пересекают платное сооружение при поездках из дома на работу. С учетом нескольких дополнительных поездок в конце недели или вечерних выездов приходится платить за один месяц сумму примерно в 45-50 раз превышающую ставку дорожной пошлины, а за год, превышающую ее примерно в 550 раз.

*A contrario*, на таких сооружениях, как туннель Прадо Каренаж в Марселе или шоссе А 14 в Париже, большая часть проездов приходится на тех, кто пересекает платные сооружения лишь 4-5 раз в неделю, что им обходится в сумму, превышающую соответствующую ставку пошлины в 20-25 раз за месяц или в 250 раз, за год. Пока мы еще не знаем, связаны ли такие поездки с выполнением служебных обязанностей или нет.

Если обратимся к соединительным (рокадным) дорогам, то встретимся с еще более низкой частотой поездок, которые следует в этом случае считать за год. Для семьи, имеющей домик за городом для проведения летнего отпуска и уик-эндов, к которому легко проехать по автотрассе, число поездок, возможно, будет порядка 20-30 в год, т.е. в 20 раз меньшим, чем число поездок из дома на работу.

В некоторых случаях различие между городскими и междугородними сооружениями прослеживается весьма четко, и крайними случаями являются кордонная система (Осло, Сингапур) для первых и поездка раз в год в отпуск для междугородной автотрассы.

В других случаях ситуация не совсем ясна: организация функционирования дорог в форме городских сетей или «метополисов» в смысле Ашера ведет к совершению частых (200 раз в год) и довольно коротких (от 40 до 60 км) поездок по автотрассам. Именно потому некоторые компании предлагают автомобилистам специальные абонементы.

## **2° - Степень вынужденности платить дорожную пошлину**

Степень вынужденности является сложным параметром, который мы используем, чтобы охарактеризовать степень выбора которую имеет совершающее поездку лицо: платить или не платить дорожную пошлину. Поясним эту концепцию несколькими примерами.

Уплата страховых взносов и налога с владельцев автотранспортных средств имеет, разумеется, степень вынужденности (обязательности) 100%.

Степень вынужденности выбрать платную дорогу оценивается как отношение пропускной способности этой дороги к общей пропускной способности транспортного коридора, включая транспорт общего пользования.

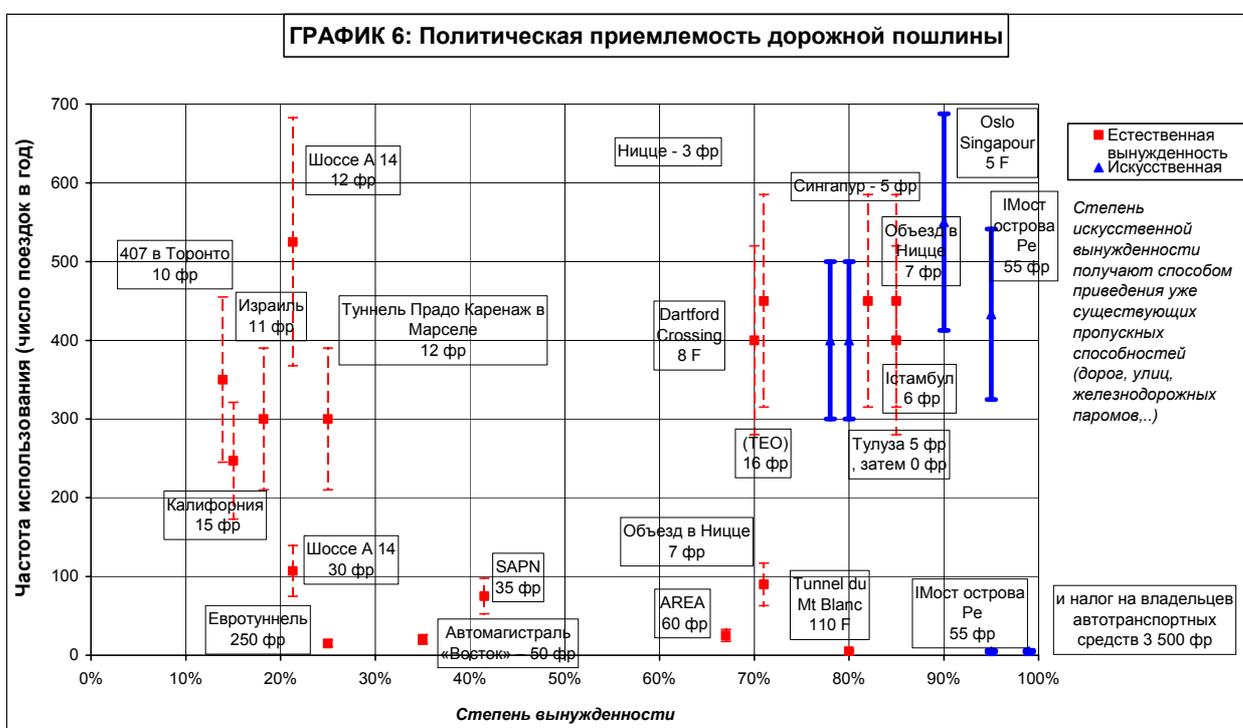
Платный мост, заменивший паромную переправу, обладает высокой степенью вынужденности его использования, а платная автотрасса, построенная параллельно дороге с двумя рядами движения в каждом направлении, низкой. Туннели через Альпы имеют

высокую степень вынужденности, так как их неиспользование значительно увеличивает протяженность поездки и, следовательно, ее продолжительность и стоимость. Открытие линий транспорта общественного пользования параллельно платной дороге снижает степень вынужденности пользования последней.

Когда определенная часть государственных средств (полученная от взимания налогов) вкладывается в строительство какого либо платного сооружения, всегда можно утверждать, что они могли бы быть вложены в строительство или улучшение какого ни будь бесплатного объекта, возможно, более низкого качества: в этом случае имеется некоторая степень вынужденности пользоваться платным сооружением, навязанная государственными органами и которая тем выше, чем менее привлекательными являются альтернативные маршруты или виды транспорта.

Тогда становится естественным различать платные сооружения по двум следующим параметрам:

- частота использования;
- степень вынужденности, которую испытывает автомобилист.



На графике № 6 представлены некоторые типичные операции. Некоторые даже дважды, так как сооружение используется клиентурой двух типов: «частыми» и «редкими» пользователями. В этом случае встречаются все значения частоты использования сооружения, от использования в исключительных случаях (один-два раза в год) до повседневного. В частности, это случаи шоссе A 14, моста острова Ре и объезда в Ницце. Если сооружение являлось платным для автомобилей, пересекающих его лишь в одном направлении, мы делили его тариф на два, чтобы представить действительный размер сборов за каждый проезд. Логика рассуждений в случае дартфордской переправы была та же самая.

При этом выделяются четыре типа сооружений:

- сооружения, которые используют часто и в обязательном порядке. Среди них, городские мосты, «кордонная черта» в Осло м Сингапуре, Северный объезд Лиона (ТЕО) до расширения бульвара Лорана Боннвэй до двух полос в каждом направлении, и южная подъездная дорога Тулузы (платная дорога Рок);
- сооружения, которые используют часто, но при слабой степени вынужденности. Среди них туннель Прадо Каренаж в Марселе, автотрасса А 14, объезд Торонто (А 407), дорога, дублирующая бесплатную автотрассу в Калифорнии (SR 91);
- сооружения, которыми редко пользуются семейства, не получающие компенсации дорожной пошлины и для которых существует выбор (туннель под Ла Маншем, поезда, следующие с небольшими интервалами во времени) или даже возможность бесплатного проезда (хорошая бесплатная дорога);
- сооружения, используемые редко, но почти в обязательном порядке (мост острова Ре для отпускников). С сооружениями этой категории связаны такие обязательные расходы, как налоги на автомашину.

Среди четырех категорий сооружений, представленных на графике № 6, следует обязательно различать:

- сооружения, которыми пользуются часто и при небольшой степени вынужденности богатые клиенты (четвертый квартиль). Тариф: от 10 до 15 франков;
- сооружения, которыми пользуются часто и при высокой степени вынужденности. Тариф: всего 5-6 франков, так как их клиенты начинаются со второго квартиля;
- сооружения, которым пользуются редко и тариф которых связан с ценой альтернативного выбора и со степенью вынужденности.

Сразу бросается в глаза, что Северный объезд в Лионе (ТЕО) с его тарифом в 16 франков в «часы пик» слишком дорог для всех пользователей второго квартиля: именно потому население выразило недовольство при открытии этого сооружения. Но совсем по-другому обстояло дело с туннелем Прадо-Каренаж, шоссе А 14 и дорогой SR 91, ввод в строй которых не вызвало никаких эмоций. И наоборот, мост через Тахо в Лиссабоне имеет сегодня слишком низкий тариф, в три раза меньший, чем мосты через Босфор в Стамбуле, в то время как уровень жизни в Португалии значительно выше. Государственные органы этой страны проводят дебаты на эту тему по случаю ввода в строй второго моста через Тахо и открытия линии общественного транспорта по старому мосту.

Чтобы учесть эффект частоты, владелец сооружения будет предлагать абонементы, служащие для сегментации клиентуры и максимизации экономической выгоды для всего сообщества благодаря максимальному использованию сооружения:

- одноразовый проезд (в виде исключения);
- абонемент на определенное число проездов;
- месячный абонемент;
- полугодовой или даже годовой абонемент.

В 1997 году за одноразовый проезд по шоссе А 14 надо было платить 30 франков, при абонементе на определенное число проездов каждый проезд обходился в 20 франков, а при месячном абонементе, в 12 франков.

В классическом случае тарификация сооружений основывается моделями дорожного движения, которые отображают функционирование города в «часы пик». В этом случае финансовый оптимум достигается регулированием тарифа в зависимости от предполагаемой степени согласия населения платить пошлину. Эта степень согласия является предельной величиной, используемой для оценки суммы, которую лицо, имеющее выбор между двумя автомобильными маршрутами или двумя видами транспорта (общественный транспорт или своя машина), готово платить ради экономии времени.

Как мы уже это отмечали (см. №№ 377 и 379 журнала « Transports»), степень этого согласия будет в значительной степени зависеть от зажиточности и образа жизни населения.

Маргиналистский аспект проблемы заставляет принимающие решения органы использовать точные и хорошо документированные данные об образе жизни затрагиваемого населения (обычно проживающего вблизи сооружения), так как рассуждения, основанные на средних значениях, слишком неточны, чтобы служить для оценки интенсивности дорожного движения и поступлений от взимания дорожной пошлины, и могут вызвать негативные политические реакции со стороны малообеспеченного населения. Учет низких доходов (первый квартиль) может принимать форму особой помощи тому или иному лицу (например, возмещение части стоимости абонемента предприятием).

Полученный таким образом тариф должен быть пересмотрен в свете параметров, которые были указаны выше: частота использования сооружения, степень вынужденности и культура страны. Очевидно, что когда сооружениям присуща высокая степень вынужденности проезда по ним, модели дают высокий тариф, но этот тариф отстраняет от их использования обладателей самых тощих кошельков. С политической точки зрения будет приятно противоположное решение: если коридор имеет высококачественный альтернативный вид транспорта, то высокий тариф может быть сохранен, а если нет, его ставку следует установить гораздо ниже уровня, подсказываемого моделью.

Тарификация благоприятно воспринятых сооружений приводит к годовой сумме сборов на одну машину от 2 200 франков для почти обязательной платной дороги (Осло) до 6 5400 франков для дороги с низкой степенью вынужденности (шоссе А 14). Объезд в Ницце, с его особенно низким тарифом, является дорогой рокадной, а не радиальной, и потому привносит более слабое давление со стороны спроса. То же самое будет наблюдаться и при тарификации всех объездов, если захотеть, чтобы транзитный поток не проходил через центр города. Примером этого является туннель ТЕО.

### **3°- Культура страны**

Третьим параметром явлений политической приемлемости дорожной пошлины является *чувство, что ты должен платить определенную сумму сверх обычных налогов*. Это – основополагающий психологический параметр, который далеко не одинаков во всех странах, даже на всех коммуникациях. Рассмотрим несколько примеров.

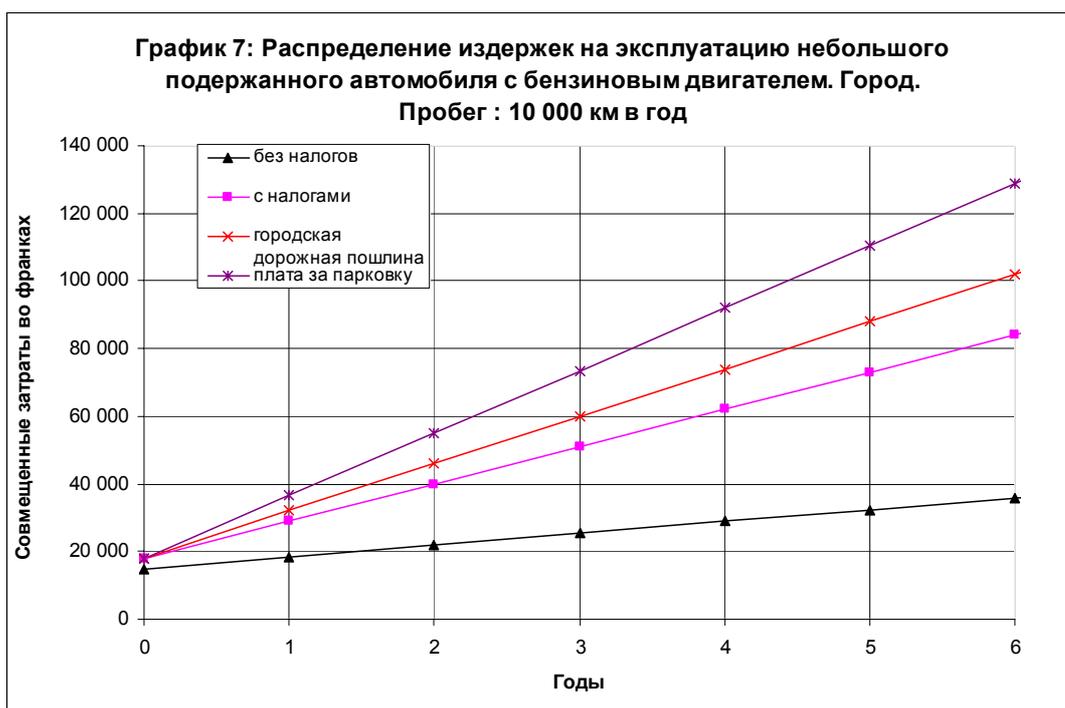
В культуре норвежцев, живущих на островах, пользование паромом для переезда с острова на остров является обычным делом. Когда паром заменяют мостом, а за проезд по нему взимается такая же плата, что и за пользование паромом, не возникает никаких проблем. То же самое можно сказать и об Острове принца Эдуарда в Канаде, о первом

мосте в Лиссабоне, открытом в 1996 году, или о мосте острова Ре. Замена паромной переправы мостом не меняет степени вынужденности платить дорожную пошлину: она уже там существовала, укоренившись в культуре пользователя. И еще необходимо, чтобы ставки тарифа индексировались в зависимости от темпов инфляции, без чего оказываемая услуга стала бы цениться ниже, чем следует, что потом будет трудно исправить.

Во Франции и Италии уже в течение полувека междугородние автотрассы являются платными. Автомобилисты поняли и допустили, что выгоднее платить дорожную пошлину и пользоваться автотрассой для дальних, но редких поездок, чем ездить по одной насыщенной транспортом дороге. Ситуация в других европейских странах, где качество дорожной инфраструктуры выше, была иной.

Однако автотрассы, проходящие вблизи городов, до сих пор остаются платными: всем еще памятна дискуссия, которые привели к выкупу частными лицами платных дорог А 4, около Парижа, А 43 вблизи Лиона и А 64 в Тулузе. Что касается пригородов, бедных по определению, их жители все же не хотят платить «чтобы ездить на работу», потому что им и так приходится совершать более длинные поездки.

Люди рассуждают, опираясь на принципе «компенсации». Поскольку налоги служат, как правило, для оплаты инфраструктуры, ее использование «должно быть, как правило», бесплатным, поскольку услуга, оказываемая сооружением, считается уже оплаченной через налоги. Если существует дорожная пошлина, за нее должна предоставляться дополнительная компенсация. Это может быть ускорение строительства сооружений, перепланировка со всеобщего согласия того или иного городского квартала, отказ от повышения налогов, так как финансирование переносится на клиента, а не на налогоплательщика, или любое другое мероприятие, *признанное, понятое и принятое населением*. Муниципалитет Осло проводил в течение нескольких лет опросы перед тем, как принять решение о взимании «кордонной» дорожной пошлины (при пересечении определенной линии) и продолжает их до сих пор, публикуя результаты. Одной из основных тем является степень понимания жителями целей, на достижение которых идут собираемые деньги.

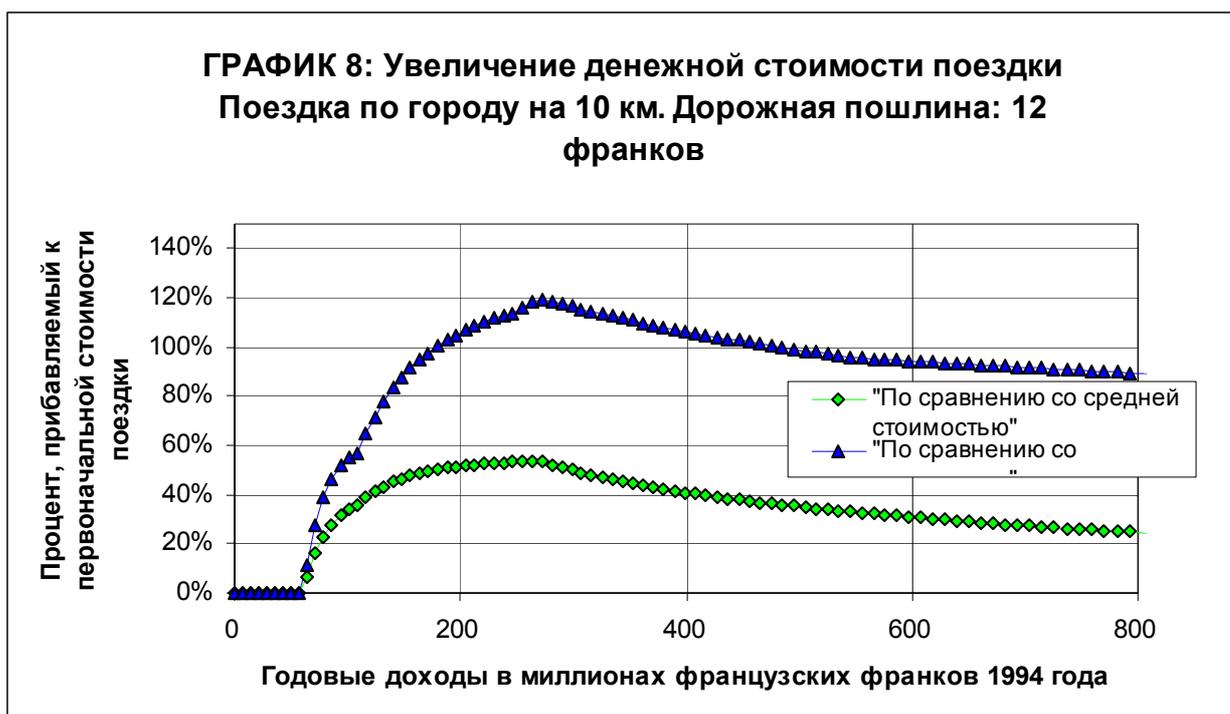


Вернемся к графику издержек на эксплуатацию небольшого автомобиля, отметив в них долю налогов. На графике №7 представлено распределение себестоимости промышленного изделия без налогов, его себестоимости включая налоги и сборы (налог на импорт нефтепродуктов - ТИРР, НДС), городской дорожной пошлины (3 000 франков в год) и возможной платы за парковку (4 500 франков в год). Хорошо видно, что городская дорожная пошлина является лишь дополнением к другим сборам и принимается как таковое. Тем не менее, это нуждается в объяснении.

Частный случай возникает при высокой степени вынужденности, явившейся результатом сознательной акции организации, занимающейся транспортом, предпринятой в целях ликвидации существовавшей ранее бесплатной дороги. Такое случается лишь в городах, но вопрос деликатный, так как та часть населения, которая не использует новые сооружения, платит налоги и продолжительность поездок которой возрастает, имеют все основания для недовольства.

Отмечается, что при ликвидации бесплатной дороги или городской площади проблем не возникает, если пользователь-налогоплательщик понимает, что такое сокращение пропускной способности неразрывно связано с предоставляемым преимуществом, к которому он не может относиться с безразличием (городские операции, связанные с трамваем, в Страсбурге или Гренобле, пешеходные дороги, переоборудование берега моря в Осло,...).

Но дело обстоит по другому, если сокращение пропускной способности той или иной дороги осуществляют в основном для того, чтобы повысить интенсивность движения по платному сооружению, не предлагая городу взамен никакой компенсации: тогда реакция жителей будет непосредственно связана с уровнем требуемой платы и с информированностью затрагиваемого населения. Об этом свидетельствует острая реакция на ввод в строй Северного объезда Лиона или платного отрезка Борд на шоссе А 64 к югу от Тулузы.



На графике № 8 показано увеличение денежной стоимости поездки по городу на 10 км, совершаемой 600 раз в году на одном автомобиле при низкой степени вынужденности и тарифе в 12 франков. Люди со скромными доходами редко пользуются сооружением, и их денежные затраты на дорожную пошлину невелики. Для лиц, пользующихся сооружением регулярно, увеличение затрат составляет от 50 до 120% по сравнению с первоначальной стоимостью поездки в зависимости от того, сравнивается ли это увеличение со средней или с ощущаемой стоимостью. Соответствующие суммы уплачиваемой дорожной пошлины составляют от 3 000 до 9 000 франков, в зависимости от уровня обеспеченности семьи.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Каким бы высоким ни было качество исследований, проводимых до введения дорожной пошлины, особенно в городе, исход дискуссий будет определяться тремя неизвестными:

Как будет реагировать население на новое сооружение и его тарифную сетку?

Как поведут себя принимающие решения органы в отношении неизвестной, отражающей реакцию населения?

Каким образом нужно общаться с населением, чтобы оно смогло понять и принять дорожную пошлину?

Со временем опыт и извлеченные уроки накапливаются, позволяя увидеть определенную поведенческую логику, которая еще поможет пойти дальше в прогнозировании реакций на дорожную пошлину и, следовательно, повысить качество проектов и их финансирования. Разумный подход состоит в том, чтобы рассматривать все средства передвижения сразу в рамках какого-либо плана городских передвижений, получившего полное одобрение со стороны населения и финансирование которого не потребует чрезмерных усилий. План «Dennis package» (Стокгольм), общий план инфраструктуры и передвижений в городе, основанный на консенсусе, поскольку он отражает все пожелания всех политических партий, становится слишком дорогостоящим для осуществления в его первоначальном виде.

Принцип введения дорожной платы основан на трех главных, даваемых им преимуществах:

- сокращение государственных долгов и расходов;
- создание экономической выгоды, которая превращается в денежный доход;
- оплата услуги клиентом, а не налогоплательщиком, что подкрепляет экономический подход в логике выбора.

Было бы достойно сожаления, если ошибки прошлого и настоящего будут вредить имиджу источника финансирования, который должен гармонизировать не только с видением города, устремленного в будущее и центр которого частично разгружен от автомобильного движения, но также и с мощным перераспределительным эффектом предприятий в направлении населения и богатого населения, в направлении менее обеспеченных слоев, поскольку создание какой-либо экономической стоимости облекается в денежную форму, чтобы снизить налоги.

Приведенные выше примеры иллюстрируют некоторые главные принципы оценки приемлемости дорожной пошлины:

- если клиенты получают от своего предприятия частичное возмещение уплаченной ими дорожной пошлины, они становятся менее чувствительными к величине тарифной ставки: остаются лишь трудности контроля;
- если платное сооружение увеличивает пропускную способность, *не снижая* при этом пропускную способность существующих бесплатных дорог, оно воспринимается хорошо. Это – дополнительное предложение, которое принимают все, кто хочет или может;
- если строительство платного сооружения потребовало государственных субсидий, его тариф должен быть низким, так как в противном случае налогоплательщику с низким уровнем доходов, который редко пользуется сооружением, будет казаться, что он платит за богатых;
- территориальная база сообщества, которое платит субсидию, должна быть достаточно широкой, чтобы охватить большинство клиентов сооружения;
- порядок величины дорожной пошлины должен приближаться к порядку цены того или иного предмета широкого потребления (газеты, прохладительного напитка, ...);
- очевидно, что этот предмет широкого потребления должен покупаться в зоне нахождения сооружения. Равенство перед законом не приводит к равенству согласий платить дорожную пошлину. В Осло городская дорожная пошлина была введена таким образом, чтобы самые бедные кварталы оказались внутри «кордонной» линии, при пересечении которой взимается дорожная пошлина. Одинаковый тариф вокруг Парижа вызвал бы проблемы, так как то, что приемлемо для жителей его западной части неприемлемо для жителей восточной;
- платное сооружение в черте города предлагает еще такое преимущество, как гарантия определенной продолжительности поездки, которое может изменить поведение жителей в большей степени, чем простой выигрыш во времени.

Наконец, и это, возможно, является главным, деятельность в области транспорта неразрывно связано с деятельностью в области градостроительства. Наилучшим свидетельством этого является Северный объезд Лиона (ТЕО). Он состоит из западного отрезка, градостроительная роль которого очевидна, так как он улучшает планировку квартала Вэз, и восточного, для которого пока еще не осуществляется ни один городской проект и постройка которого вызвала острую негативную реакцию.

Лишь глобальное и разделяемое всеми желание сделать город лучше, чем он есть делает приемлемой введение дорожной пошлины в черте города.