

EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT



РЕФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ НАЛОГОВ



ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА

Перевод с английского

РЕФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ НАЛОГОВ

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА (ЕКМТ)

Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) – межправительственная организация, учрежденная в соответствии с Протоколом, подписанным в Брюсселе 17 октября 1953 года. Это форум, на котором Министры, отвечающие за транспорт и, более конкретно, за сектор внутреннего транспорта, могут сотрудничать по вопросам политики. На нем Министры могут открыто обсуждать актуальные проблемы и согласовывать совместные подходы к совершенствованию использования европейских транспортных систем международного значения и обеспечению их рационального развития.

В настоящее время роль ЕКМТ состоит прежде всего:

- в содействии созданию в расширенной Европе интегрированной транспортной системы, которая была бы экономически и технически эффективной, отвечала наивысшим возможным нормам технической безопасности и экологии и полностью учитывала социальное измерение;
- в содействии также строительству моста между Европейским союзом и остальной частью континента на политическом уровне.

Совет Конференции включает Министров транспорта 43 стран-членов: Австрии, Азербайджана, Албании, Армении, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Боснии и Герцеговины, Венгрии, Германии, Греции, Грузии, Дании, Ирландии, Исландии, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Лихтенштейна, Люксембурга, Македонии, Мальты, Молдовы, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии и Черногории, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. Семь стран являются ассоциированными членами (Австралия, Канада, Корея, Мексика, Новая Зеландия, США и Япония) и одна страна - наблюдателем (Марокко).

Комитет Заместителей в составе старших должностных лиц, которые представляют Министров, готовит предложения для рассмотрения Советом Министров. Комитету оказывают содействие рабочие группы, каждая из которых имеет конкретное поручение.

Исучаемые в настоящее время проблемы – по которым потребуются политические решения Министров – включают разработку и проведение в жизнь общеевропейской транспортной политики; интеграцию стран Центральной и Восточной Европы в европейский транспортный рынок; конкретные вопросы железнодорожных, автомобильных и водных перевозок; смешанные перевозки; транспорт и окружающую среду; устойчивые городские пассажирские перевозки; общественные издержки транспорта; тенденции в международных перевозках и потребностях в инфраструктуре; транспорт для людей с ограниченной мобильностью; безопасность на автодорогах; управление движением; новые технологии информации и связи на автотранспорте.

Статистические анализы тенденций в транспортных потоках и инвестициях, регулярно публикуемые ЕКМТ, дают на ежеквартальной или ежегодной основе ясную картину обстановки в транспортном секторе различных европейских стран.

В рамках своей исследовательской деятельности ЕКМТ регулярно проводит симпозиумы, семинары и круглые столы по проблемам экономики транспорта. Их выводы служат основой для формулирования представляемых Министрам предложений по политическим решениям.

Служба документации ЕКМТ располагает обширной информацией по транспортному сектору, которая доступна на сайте ЕКМТ в Интернете.

В административно-техническом отношении Секретариат ЕКМТ состоит при Организации по экономическому сотрудничеству и развитию (ОЭСР).

*Опубликовано на французском языке под названием
LA RÉFORME DES TAXES ET DES REDEVANCES DANS LES TRANSPORTS
Дополнительная информация о ЕКМТ имеется по следующему адресу в Интернете
<http://www.oecd.org/cem/>*

*©ЕКМТ – Публикации распространяются Службой изданий ОЭСР,
2, rue André Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France*

ВЫРАЖЕНИЯ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

Настоящий доклад был подготовлен Группой ЕКМТ по финансовым и фискальным аспектам транспорта под председательством Арье Блейенберга. Этой работе содействовал ряд экспертов, которым ЕКМТ выражает признательность. Гонзаг Пилле из ЭКОСИС и Женевского и Фрибургского университетов разработал методологию и собрал данные для анализа сборов в автомобильных грузовых перевозках. Алан Маккиннон из Эдинбургского университета Хериота Уатта написал главу по логистике и другим факторам, влияющим на конкуренцию на европейском рынке автомобильных грузоперевозок. Рана Рой составил главу по оптимальному ценообразованию на транспорте.

Исследовательский проект, освещенный в главе по оптимальному ценообразованию, финансировался совместно ЕКМТ и Европейской комиссией с дополнительной поддержкой Правительств Франции, Нидерландов и Соединенного Королевства. В нем участвовала команда специалистов по моделированию, научных консультантов и национальных экспертов, в том числе Рана Рой в Лондоне, Стийн Тастенхойе, Барт ван Хербрюгген, Микаэль де Шрийвер и Грит де Кейстер в Центре по транспорту и мобильности, Лувен, Стеф Проост в Лувенском университете, Крис Нэш в Центре международных транспортных исследований, Лидс, независимый консультант Джон Пейрсон, Эмиль Кине в Национальном высшем училище по мостам и шоссе, Париж, Жан-Пьер Тару в Генеральном совете по мостам и шоссе, Карл-Ханс Хартвиг и Маттиас Пейструп в Мюнстерском университете, Ян ван дер Ваард и Хенк ван Моурик из «АVV», Роттердам, Йос Дингс в ЦЭ, Дельфт, и в Финляндии независимый консультант Юха Тервонен и Юкка Расанен в «VTT». ЕКМТ с благодарностью подтверждает поддержку, оказанную всеми этими лицами.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящий доклад развивает предыдущую работу, опубликованную ЕКМТ в 2000 году под заголовком «Эффективные транспортные налоги и сборы». Этот более ранний количественный анализ налогообложения автомобильных грузовых перевозок и влияния налогов на конкурентоспособность автоперевозчиков в сравнении с их партнерами в других странах-членах обновлен и дополнен более широким анализом факторов, которые определяют конкурентоспособность перевозчиков на всем протяжении логистической цепочки. Данное издание излагает также результаты совместного исследования с Директоратом транспорта и энергетики Европейской комиссии, которое сопоставляет транспортные сборы и налоги, действовавшие в 2000 году, с альтернативным эталонным ценообразованием. Этот анализ имел целью ответить на вопрос: *какие изменения цен и налогов вероятны для владельцев личного автотранспорта, перевозчиков, пользователей железной дорогой и другими транспортными услугами при реформировании транспортных сборов, предназначенном максимизировать производительность транспорта?*

Курс на реформу транспортных сборов и налогов изложен в двух Резолюциях ЕКМТ (см. сайт ЕКМТ www.oecd.org/cem/resol/index.htm):

- в Резолюции 2000/3 о сборах и налогах на транспорте и в частности при международных автомобильных грузоперевозках;
- и в Резолюции 1998/1 о подходе политики к преобразованию внешних издержек транспорта в его внутренние издержки.

Эти резолюции поощряют постепенную, поэтапную реформу сборов и налогов, чтобы повышать эффективность транспорта, избегать дискриминации и искажения конкуренции, обеспечить стимулы для снижения воздействий транспорта на окружающую среду и для развязки заторов.

За резолюциями последовали упомянутый выше анализ величины изменений в соответствующих налогах и сборах и изучение проблем, поднятых в политических дебатах о реформе цен. Эта работа подтверждает, что:

- изложенные в резолюциях потенциальные выгоды от реформ значительны;
- нет принципиальных доводов, обосновывающих оттяжку реформ;
- поэтому актуально сосредоточиться на внедрении реформ и завоевании общественного мнения.

На брюссельской сессии Совета ЕКМТ в апреле 2003 года Министры отметили:

- нижеследующий доклад и его выводы о реформировании транспортных налогов и сборов;
- что обе Резолюции, вместе с настоящим докладом, обеспечивают соответствующую основу для реформы транспортных сборов и налогов в направлении большей эффективности, справедливости, устойчивости транспортного сектора и экономики в целом;
- что реформу ценообразования нужно координировать с другими инструментами, имеющими основополагающее значение для достижения целей экологии и технической безопасности (нормы выхлопов, соблюдение ограничений скорости и т.д.), и с инвестициями в повышение качества, уровня управления и пропускной способности инфраструктуры.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Выражения признательности	3
Предисловие.....	4
Исполнительное резюме: реформирование транспортных налогов и сборов	7
1. Принципы эффективного налогообложения	17
2. Оптимальное ценообразование на транспорте	29
Приложение А. Моделирование оптимальных транспортных сборов.....	51
3. Сводный анализ сборов с автомобильных грузоперевозок	117
4. Налогообложение и конкурентоспособность на европейском рынке автомобильных грузоперевозок	133
5. Другие факторы, влияющие на конкуренцию на европейском рынке автомобильных грузоперевозок	147
Приложение Б. Данные об автомобильных грузоперевозках и подробности расчетов.....	179
Глоссарии	197

ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ РЕЗЮМЕ: РЕФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ НАЛОГОВ И СБОРОВ

Идет реформа ценообразования

Многие правительства стран-членов ЕКМТ в последние годы предприняли шаги по повышению эффективности транспортных сборов и налогов, дифференцируя ставки сообразно, например, выбросам веществ, загрязняющих воздух, и CO₂ и заменяя сборы, которые разделяют транспортные средства в зависимости от их местной или иностранной регистрации, недискриминационными сборами по территориальному принципу. Швейцария ввела с помощью электронной техники сбор по километражу пробега грузовика. Австрия, Германия, Лихтенштейн и Соединенное Королевство планируют поступить так же, и их примеру, как ожидается, последуют несколько других стран. Системы спутникового слежения и автоматического опознавания транспортного средства содержат потенциал дальнейших существенных усовершенствований систем транспортных сборов. Во многих городах предметом рассмотрения стали и новые инструменты преодоления заторов. Лондон, например, недавно ввел кордон - сбор для регулирования движения в центре города. В то же время можно было бы эффективнее использовать такие традиционные инструменты, как плата за стоянку и тарифная политика общественного транспорта. Более действенные системы сборов сулят преимущества, которые включают:

- смягчение проблемы заторов;
- снижение ущерба от загрязнения и шумов;
- общее повышение социально-экономического благосостояния.

Потенциальные выгоды значительны

Проведенные для ЕКМТ и Европейской комиссии¹ исследования с моделированием оптимальных транспортных сборов подсказывают, что в экономике вместе взятых трех крупнейших изучавшихся стран: Британии, Франции и Германии, - можно было бы получать чистые выгоды для благосостояния общества в размере свыше 30 млрд. евро в год². Кроме того, можно было бы располагать дополнительными бюджетными поступлениями в 100 млрд. евро в год, которые позволили бы этим трем странам снизить во всей экономике налоги, искажающие конкуренцию, или поддерживать полезные общественные расходы как в транспортном секторе, так и за его пределами.

Общественное мнение

Ключевая проблема – принятие намеченных реформ обществом, и завоевание общественного мнения потребует пристального внимания. Реформирование транспортных сборов и налогов приведет к корректировкам транспортных потоков и более широких стереотипов экономической деятельности. Оно столкнется на местном или международном уровне с оппозицией определенных групп, извлекающих конкретные выгоды из нынешних недостатков систем ценообразования. Информирование сообщества в целом о преимуществах предлагаемых реформ – важная часть их реализации. Важен и вопрос о том, воспринимает ли общественное мнение как справедливые те способы, которыми правительства используют поступления от транспортных сборов.

¹ См. Главу 2

² Отмечаемое здесь повышение благосостояния есть чистая выгода; она остается после вычитания потерь благосостояния в различных точках, - в частности, снижения потребительской дополнительной выгоды, которой сейчас располагают автомобилисты благодаря заниженным сборам, - из суммы разнообразных выгод для благосостояния, включающих рост бюджетных доходов, сокращение времени в пути автомобилистов и грузоперевозчиков по шоссе, где заторы только что ослабли, снижение реальных издержек для общества от загрязнения и дорожно-транспортных происшествий и т.д.

Относящиеся к этим проблемам принципы рассматриваются в последующих абзацах

Сборы определяют эффективность многих других аспектов транспортной политики

Налоги на транспорт и способ их взимания оказывают глубокое воздействие на развитие движения и инфраструктуры, играют основополагающую роль среди факторов, определяющих последствия и эффективность почти всех мер транспортной политики правительств. Чтобы обеспечить фирмы и индивидуумов ценовыми сигналами, которые будут направлять их поведение в более рациональное экономическое русло, сборы следует взимать ближе к месту пользования транспортной инфраструктурой. Без этого меры управления заторами или влияния на пропорции между видами транспорта будут не вполне успешными. Без улучшения ценообразования многие инвестиции и субсидии, возможно, будут потрачены впустую, подорвана вера в ожидаемые результаты широкого спектра мер политики.

Взаимозавязанная основная линия

Ценовая политика на транспорте может ориентироваться на поддержку множества задач, включая, например, экономическое развитие регионов, не имеющих сейчас всепогодных дорог для сообщения с остальной территорией страны (как на больших пространствах в России), поощрение инвестиций в определенные типы инфраструктуры путем ускоренного возмещения издержек и целевого направления части поступлений (как в некоторых странах от платных автострад), развязка заторов. Обычно преследуют одновременно несколько целей. Чтобы обеспечить взаимозавязанный результат, ценовая политика должна опираться на какой-либо общий принцип. Такую базовую линию обеспечивает экономическая эффективность – то есть системы цен и сборов, которые как тенденция содействуют максимизации социально-экономического благосостояния. Надо сразу же отметить, что это – не рецепт единых сборов, так как цены следует определять по местным условиям.

Ориентир для реформы

В Резолюции 2000/3 Министры согласились с важностью обеспечения эффективных уровней и структур транспортных сборов и налогов и дали рекомендации о желательном направлении эволюции систем сборов. Данный доклад делает выводы о том, какие в итоге должны получиться структуры и уровни сборов. Признано, что экономическая эффективность не всегда составляет исходную базу налоговой политики. Тем не менее, обозначение величины и направления изменений, нужных для эффективности, – важный ориентир в реформе транспортных сборов и налогов.

Пропускная способность инфраструктуры и заторы

Краткосрочные предельные общественные издержки

Уровень отсчета при установлении величины сборов для достижения экономического оптимума – равнение на предельные общественные издержки. *Предельные* потому, что нас интересуют дополнительные расходы на прибавление к данной системе еще одного пользователя, *общественные* – поскольку помимо частных затрат нас интересуют издержки других пользователей транспортной системы и общества в целом, включая последствия для безопасности и окружающей среды. Как отмечается в основном тексте, важны и краткосрочные, и долгосрочные издержки, но из них краткосрочные наиболее уместны при исчислении ставки сбора за пользование транспортной инфраструктурой

Эффективность имеет две весьма фундаментальных стороны: эффективное использование существующей инфраструктуры и, в более долгосрочном плане, эффективное по количеству и качеству обеспечение

транспортной инфра- структурой Использование любого шоссе, железной дороги, водного пути, порта и т.д. оптимизировано, когда движущийся по ним транспорт облагается сбором в размере краткосрочных предельных издержек пользования ими. При достаточной пропускной способности, это значит устанавливать цену пользования инфраструктурой в соответствии со следующими основными категориями издержек: текущий ремонт, эксплуатационное обслуживание и управление; аварийные службы и другие внешние издержки ДТП; воздушные и шумовые выбросы. При дефиците пропускной способности, для выравнивания спроса и пропускной способности - вместо нормирования транспортного потока заторами - должна применяться ставка оплаты, регулирующая спрос. Она должна обеспечить резервирование пропускной способности для пользования по наивысшей стоимости.

Расширение пропускной способности

Когда такие сборы достигают уровней поступлений, достаточных для финансирования роста пропускной способности, это должно побуждать к оценке потенциальных выгод вложения капитала в дополнительную инфраструктуру. Такая оценка должна идти дальше проблемы финансирования, рассматривать полный спектр затрат и выгод, отражающихся на экономическом благосостоянии, включая издержки отказа от альтернативных вариантов (например, отчуждение земли, которая могла бы вместо этого использоваться для размещения жилья, офисов и т.п.) и последствия для ландшафта, вод и биологического разнообразия. Осуществление проектов, прошедших такую оценку, обеспечивало бы эффективное развитие транспортной инфраструктуры.

Выдержавшие это испытание проекты не всегда можно реализовать, например, из-за нехватки капиталов. Но даже при отсутствии инвестиций в расширение пропускной способности сборы для сбалансирования спроса с предложением будут все же вести к эффективному использованию инфраструктуры. Вложения в нее на менее чем эффективном уровне скорее всего внесут серьезные искажения в функционирование транспортных рынков, когда к конкурирующим видам транспорта, например автомобильному и железнодорожному, применяются очень разные системы принятия инвестиционных решений. Поэтому следует рекомендовать для всех типов инфраструктуры аналогичные методологии оценки

Возмещение затрат

Когда налицо заторы и за них взимаются сборы, капитальные затраты на дороги обычно будут возмещаться. Там, где заторов нет, оптимальная цена могла бы оставлять эти издержки без возмещения. Если считать транспортную инфраструктуру общественным благом, то эти издержки должны возмещаться общим налогообложением. В случаях, когда правительства стремятся возместить некоторые или все эти издержки непосредственно за счет пользователей, наиболее эффективно делать это посредством фиксированных сборов (таких, как ежегодные дорожные налоги), чтобы не исключать выгодного использования имеющейся пропускной способности.

Международные перевозки

Таким образом, в международных перевозках эффективной будет оплата иностранным автотранспортом, наравне с местным, предельных издержек пользования инфраструктурой, включая издержки заторов. Не эффективно, однако, вменять им оплату постоянных издержек инфраструктуры (на базе средних издержек). Это имеет важный политический смысл с точки зрения справедливости систем сборов в международном плане

Системы сборов

Существующие системы транспортных налогов и сборов – результат накопления инструментов, вводимых в разное время, причем не всегда для целей транспортной политики. Поэтому в них не обнаруживается тенденция следовать взаимосвязанному набору принципов

Парковка

Во многих крупных и малых городах парковка является самой большой отдельно взятой издержкой пользования автомобилями и фургонами. Она не всегда оплачивается, зачастую из-за неадекватного соблюдения порядка оплаты стоянки на обочине. Неумение полно отразить в ставке сбора расход ресурсов на парковку завышает спрос на автомобильное движение

Налог на горючее

.Налоги на горючее доминируют в действующих транспортных сборах. Хотя они эффективны при соотношении с выбросами CO₂., их не удается дифференцировать, чтобы обеспечить действенные стимулы снижения затрат на ослабление заторов, загрязнений, шума и дорожно-транспортных происшествий.

Фиксированные ставки в ряде случаев были дифференцированы, чтобы поощрить снижение выхлопов и износа дорожного покрытия, но во многих странах стала бы эффективной замена всех этих налогов или их части дифференцированными сборами за пользование инфраструктурой.

Выгодное налогообложение

Сборы в счет издержек загрязнения, шума, ДТП и заторов способами, ведущими к снижению уровня причиняемого ущерба до оптимума, являются прямой выгодой для благосостояния. Они представляют собой один из тех редких примеров налогообложения, которые приносят прямые выгоды для благосостояния, а также повышают поступления в бюджет.

Взимание сборов ближе к пункту пользования

Ключ к достижению потенциальных выгод от реформ ценообразования состоит во взимании сбора ближе к пункту пользования инфраструктурой. В этом случае рациональные решения индивидуумов и фирм, которых ценовые сигналы информируют о полной стоимости их потребностей в поездках, смогут определять интенсивность дорожного движения и тенденции спроса на перевозки. Вероятно, наилучшим образом это достижимо посредством платы за километраж пробега, когда сборы варьируются по времени и месту с помощью спутниковых или наземных электронных систем слежения. Эти системы вводятся на грузовиках в ряде стран. При условии удовлетворительного контроля затрат на администрацию и соблюдение правил, такие системы привлекательны и для управления движением легкового автотранспорта. Но даже без этих систем многого можно достичь, применяя более привычные инструменты: плату за парковку, дифференцированные пошлины на платных дорогах и зональный доступ - кордон.

Ожидаемые последствия продвижения к более эффективным и целенаправленным сборам

Распределение сборов и поступлений

Сочетать прежние налоги и новые сборы

Исследование для ЕКМТ и Европейской Комиссии по моделированию оптимальных сборов с транспорта в пяти странах³ подсказывает, что более эффективные сборы приведут к излагаемым ниже изменениям сопоставимых цен и транспортных потоков. В качестве эвристического приема, этот оптимум был смоделирован путем замещения всех действующих налогов новым налогом на внешние издержки, - лучше всего, как представляется, в виде дифференцированного сбора по километражу пробега. Он дает оценку оптимального уровня налогов (верный порядок величин) и направление изменений транспортных тарифов. На практике правительствам понадобится взвесить, как лучше всего сочетать этот новый налог с прежними налогами, которые они пожелают сохранить.

Автотранспорт

Это исследование предполагает значительно более высокие ставки сборов в городских районах и на некоторых междугородных трассах для легковых, грузовых автомобилей и фургонов, во многом в увязке с заторами. Попутно сократилось бы движение легкового автотранспорта в крупных городах, умеренно – в других городских районах, а за их пределами картина переменилась бы более смешанной. Объемы грузового движения в целом изменились бы в малой степени, с небольшим сдвигом от периодов пиковых нагрузок к остальным. Общая картина такова, что грузовики и другие коммерческие средства транспорта выигрывают от рационализации поездок легковых автомашин в целях покупок, досуга и т.д. (например, возможно, одной поездки за покупками в три магазина вместо трех отдельных поездок).

Общественный транспорт

В городских районах плата за проезд в общественном транспорте, в сочетании с его большей эффективностью, оказалась бы ниже издержек пользования личным автомобилем, стимулируя улучшение пропорций между видами транспорта. В крупных городах возросло бы движение на автобусах и в метро, особенно вне пиковых периодов, в других местностях сложилась бы смешанная схема, в зависимости от страны и преобладающих ныне цен.

Железно- дорожные и внутренние водные грузоперевозки

Изменились бы сопоставимые цены на автомобильном и железнодорожном транспорте, стимулируя сдвиг в пропорциях между этими видами транспорта. Величина этого изменения цен в каждой стране зависит от того, насколько нынешние сборы за пользование инфраструктурой и автомобильных, и железных дорог расходятся с предельными общественными издержками. Изменения цен и объемов грузоперевозок водным транспортом незначительны, но в целом ведут к росту движения.

Сравнение с действующими сборами

Исследование предполагает, что эффективную оплату пользования городскими дорогами обеспечат, по сравнению с преобладающими ценами 2000 года, повышения цен в пиковые периоды примерно на 100% для небольших легковых автомобилей с бензиновым двигателем, владельцы которых не платят за парковку в настоящее время в рассмотренных трех основных мегаполисах (Иль-де-Франс, Мюнхен и Рандстад). Вне пиковых периодов повышение составит примерно 50%. В Лондоне повышения больше, около 150% в пиковые и 100% в остальные периоды. Для тех, кто оплачивает парковку, во всех четырех городах сборы снижаются вдвое.

³ Британия, Германия, Нидерланды, Финляндия и Франция.

Хотя конкретно такой вопрос не изучался, смешанная картина перемен, ожидаемых вне городов, может отчасти объясняться снижением во многих сельских местностях ставок сбора для небольших автомобилей

Оптимальные цены для грузовиков в крупных городах оценивались примерно на 40% выше преобладающего уровня 2000 года в пиковые периоды, за исключением Лондона, где рост составит около 100%. Повышения ставок для остальных периодов округленно вдвое меньше этих величин. Для загородных шоссе оптимальные цены и ставки сбора с грузовиков складываются в смешанную картину повышений и снижений, в зависимости от страны и структуры и уровня сборов, применявшихся в 2000 году. На примере Германии оценочный оптимальный уровень сборов примерно на 50% выше³, чем суммарный сбор после введения в августе 2003 года нового сбора по километражу пробега.

**Осторожно:
ограничения
модели**

Цель приведенных сопоставлений – всего лишь дать эскиз того, что получается на выходе модели. Необходимо предостеречь, что для конструирования сборов потребуются иное моделирование – с менее обобщенными данными и рассмотрением конкретных типов транспортных средств и отдельных категорий инфраструктуры. Проведенные расчеты предназначались только как иллюстрации общего направления и величины изменений сборов для широких категорий транспортных услуг.

Выгоды для благосостояния

В общем итоге в экономике каждой из трех исследовавшихся наиболее крупных стран ежегодные выгоды для благосостояния составили бы от 9 до 17 миллиардов евро, а рост поступлений от транспорта в пределах 57 – 74%. В Финляндии, стране с немногочисленными городами, низкой плотностью населения и незначительными заторами на дорогах, указанная работа прогнозирует сокращение поступлений от транспортных сборов на 20% при ежегодном увеличении благосостояния на 300 миллионов евро.

Изменения при оптимизации сборов в 2000 г

	Британия	Франция	Германия	Нидерланд	Финлянд.
Выгоды для благосостояния (млрд. евро/год)	17	10	9	1	0,3
Изменения поступлений (млрд. евро/год)	+ 39	+ 28	+ 42	+ 6	- 1
Издержки загрязнения воздуха и выхлопов CO₂ (при оптимизации технологии контроля выхлопов, а также дорожного движения)	- 54%	- 50%	- 37%	- 33%	- 42%
Заторы -					
Среднее увеличение скорости дорожного движения в мегаполисах в часы пик	+ 11%	+ 9%	+15%	+ 9%	+ 9%

³ Оптимальные ставки для грузовиков (вместо топливного налога и других действующих сборов), пользующихся автострадами Германии вне городов, оценивались в 3 евроцента за тонно-километр вне пиковых периодов и в 4 цента в часы пик. Таковы средние цены на нетто тонну груза, перевозимую грузовиками вместимостью более 3,5 тонн. В 2001 году 40-тонные автопоезда на дальних дистанциях в Германии платили, в виде всех действующих налогов, в среднем примерно 17 евроцентов за машино-километр (см. Главу 2). Это равно в среднем одному центу за нетто ткм, при допущении средней загрузки в 16 тонн вместо максимальной в 25 тонн для типичного автопоезда в 38 или 40 тонн. С введением в августе 2003 г. новой покилометровой оплаты, эта сумма возрастет на автострадах приблизительно до 30 центов за машино-километр или примерно до двух центов за нетто ткм

Оптимизация пропускной способности

Эти изменения налогов и доходов были получены на модели, в которой нынешняя пропускная способность инфраструктуры принята неизменной. Однако пример Нидерландов был рассмотрен вновь, чтобы проверить последствия увеличения пропускной способности автодорог сразу на 5%. По сравнению с оптимизацией только расценок, это не дало сколько-нибудь значительного потенциального изменения благосостояния. Такой итог близок к результатам недавнего исследования для министерства финансов Нидерландов⁵ по более детальной оптимизации пропускной способности дорог

Данный результат очень сильно зависит от местных обстоятельств, в том числе от степени оптимальности нынешней пропускной способности дорог и от инвестиционных планов в Нидерландах. Вот почему этот итог нельзя просто перенести на другие страны. Однако для стран и регионов, не лишенных сходства с Нидерландами, он скорее подкрепляет, чем подрывает тезис о том, что наибольшие сдвиги в урегулировании узких мест будут достигнуты скорее за счет оптимизации цен, чем пропускной способности инфраструктуры

Другие исследования издержек пользования транспортной инфраструктурой

Национальные показатели внешних издержек

Во Франции издержки пользования инфраструктурой для различных видов транспорта с 1994 года периодически оценивались Генеральным комиссариатом планирования (группой Буатё). Эта работа, обновленная в 2000 и 2001 гг., составляет основу главных направлений подхода к установлению сборов по предельным общественным издержкам, включая внешние издержки. В Главе 2 по Франции представлены два набора результатов с применением, соответственно, стандартных величин внешних затрат, заложенных в моделирование по остальным странам, и конкретных французских данных из доклада «Буатё-2», составляющих в настоящее время официальные национальные показатели. Их сопоставление показало впечатляющую степень совпадения.

Эти расчеты были повторены также для Нидерландов на базе оценки издержек, выработанной «ЦЭ Дельфт» в докладе «Эффективные цены для транспорта» и используемой в качестве почти официальной Министерством транспорта, общественных работ и водного хозяйства. Она включает среди прочего более высокие величины некоторых внешних издержек, в частности факторов выхлопа. Моделирование оптимального сценария с величинами внешних затрат, приведенными «ЦЭ Дельфт», дает результаты, во многом аналогичные основным результатам по Нидерландам.

Издержки поддержания инфраструктуры

По Нидерландам на основе почти официальных оценок «ЦЭ Дельфт» был проведен и другой тест – чувствительности самого правила определения цены по предельным издержкам. Смоделирован альтернативный сценарий, в котором все издержки материально-технического содержания и ремонта инфраструктуры были включены в сборы с пользователей. Таков принцип, принятый в работе «ЦЭ Дельфт», тогда как во всех других сценариях на пользователя переносятся только издержки одного дополнительного автомобиля. Результаты этого сценария в ряде отношений отличаются. Больше всего впечатляет, что, в силу высокой доли капитальных затрат по сравнению с предельными издержками, новое правило формирования цены

⁵ «Отдача от автодорог – оптимизируя инвестиции в дороги и пользование ими по принципу «платит пользователь», ЦЭ Дельфт 2002

ведет на всех рынках к резкому падению объемов и пассажирского, и товарного движения по железной дороге. Тем самым подтвержден тезис, изложенный в Главе 1. Для достижения оптимума благосостояния необходимо скорректировать оба типа сбоев рынка на транспорте: заниженную цену из-за отсутствия налогов на внешние издержки и завышенную цену из-за отсутствия трансфертов на покрытие капитальных затрат. Эти отклонения от оптимальных цен не компенсируют друг друга: первое наиболее остро ощущается на забитых транспортом городских магистралях, а второе – на железных дорогах. Так что попытки поправить одно из них за счет другого должны давать неоптимальный результат.

Пропорции между видами транспорта

Основных сдвигов в пропорциях между видами транспорта можно ожидать в больших городах, где увеличится число пассажиров общественного транспорта. В зависимости от действующих уровней платы за проезд, в одних городах больше возрастут поездки в системах рельсового транспорта и метрополитена, в других – на автобусах. Как тенденция, наибольший прирост числа пассажиров относился бы к внепиковым периодам, приводя к повышению эффективности этих транспортных услуг. Следует отметить большое воздействие на соотношение между видами транспорта изменения базы исчисления сборов, относящихся к уходу за инфраструктурой, как указано выше в разделе «Издержки поддержания инфраструктуры».

Периферийные регионы

Более низкие сборы

Как обнаружилось на примере Финляндии, во многих неурбанизированных и периферийных регионах, где заторов обычно нет, сборы в общем, вероятно, онизятся. Тем самым вектор перемен в ценах и поступлениях для периферийных стран может оказаться противоположным ситуации в странах экономического центра Европы, но выгоды для благосостояния от оптимизации сборов и налогов не менее значительны. Следует отметить, что по оптимальному сценарию поступления все-таки более чем достаточны для возмещения всех затрат на инфраструктуру..

Проведенная работа подтверждает важность реформы ценообразования для периферийных стран, но наводит на мысль о том, что стоит осуществить дополнительные исследования для более полной адаптации к условиям периферии тех методов, которые первоначально создавались в порядке моделирования экономики стран центра Европы. В самом деле, адекватный учет местных условий является существенным для всех регионов, а не только периферийных, поскольку цель реформы ценообразования состоит в отражении предельных издержек вблизи места пользования инфраструктурой, а это по определению зависит от местных условий. Например, в Финляндии более глубокого анализа заслуживает сбор за уборку снега, которая является одной из главных статей затрат.

Транзит грузовиков

Следует отметить, что грузовики из периферийных стран, проезжая центр Европы по дорогам, перегруженным транспортом, будут облагаться так же, как и местные грузовики. Такое положение вытекает из принципов как недискриминации, так и эффективности. Желание поправить региональные расхождения - неподходящее основание для отказа от этих принципов. Проблемы регионального развития и периферийности лучше всего решать наращиванием фондов инвестиций в международную инфраструктуру и другими мерами политики международного перераспределения

Социальная справедливость

Предпочтение мерам прямого действия перед транспортной политикой

Некоторые реформы ценообразования, стимулирующие эффективность, могут стать шагом назад в плане распределения доходов. Подобно равенству регионов, это не может быть основанием для отказа от эффективности. На проблемы перераспределения гораздо лучше влиять более непосредственно, мощными инструментами, имеющимися у министерства финансов и других ведомств, включая возможности подоходного налога и социального обеспечения. Зачастую компенсация за выполнение обязанностей общественного обслуживания и другие субсидии общественному транспорту мотивируются отчасти заботой о социальной справедливости, но тоже опираются на максимизацию благосостояния в целом.

Налоги на горючее

Во многих странах продвижение к более эффективным системам транспортных сборов за счет внедрения новых инструментов позволило бы снижать налоги на горючее и другие существующие сборы несмотря на то, что топливный налог – хороший способ реагировать на выбросы CO₂. Тем самым стало бы возможным облегчить общее бремя сборов в тех сельских районах, которые в настоящее время облагаются выше уровня эффективности. Однако сокращение налогов на горючее без внедрения более действенных инструментов и возмещения выпадающих бюджетных поступлений за счет общего налогообложения привело бы в большинстве стран к снижению благосостояния. Следует также отметить, что в некоторых странах ради оптимального ценообразования сборы переменной величины, подобные налогу на горючее, возможно, стоило бы увеличить, параллельно с более крупными компенсирующими снижениями сборов по твердым ставкам

Конкуренция

Нынешние различия в транспортных сборах весьма слабо влияют на конкурентоспособность сектора автомобильных грузовых перевозок на национальном уровне. Этот вопрос подробно анализируется в Главе 3, причем новая работа существенно подкрепляет результаты, которые были доложены Министрам в 2000 году и легли в основу Резолюции 2000/3. Кроме того, представленные в настоящем докладе реформы сборов будут работать на предотвращение искажений и дискриминации, заменяя сборы по национальной принадлежности более территориальными сборами

Предотвращение злоупотреблений

Изложенными принципами эффективных налогов нельзя злоупотреблять в оправдание введения или сохранения произвольных сборов за пересечение международных или местных административных границ. Кроме того, реформы ценообразования должны предусматривать общую рационализацию систем сборов. В частности, в некоторых странах СНГ они могли бы включать сокращение числа сборов, взимаемых с автомобильных грузоперевозок, отмену многих местных сборов и принятие более единообразного подхода к сборам на международном уровне

ВЫВОДЫ

1. Искажения, свойственные действующим транспортным сборам и налогам, подрывают многие направления транспортной политики, как отмечалось в ходе обсуждений по изменению пропорций между видами транспорта на Бухарестской сессии Совета Министров в 2002 г. Хотя реформы ценообразования сами по себе не могут решить проблемы транспорта, без более эффективных цен и систем сборов, обеспечивающих предсказуемую основу цен, меры преодоления заторов будут серьезно затруднены, а инвестиции для удовлетворения требований транспорта будут часто не в состоянии достигать запланированных результатов.
2. Чтобы транспортная политика добивалась намеченных целей, более эффективные транспортные цены и системы сборов требуются всем видам транспорта. Эта потребность наиболее велика в автомобильном транспорте, на который приходится 80% всех пассажиро- и тонно-километров, и в наибольшей мере - в крупных городах и их окрестностях.
3. Конечная цель – взимание сборов за пользование транспортной инфраструктурой поблизости от пункта пользования в размере, соответствующем уровню цен других товаров и услуг в рыночной экономике, то есть приближенно к предельным издержкам. Обычно для достижения этого полагаются на конкуренцию. В предоставлении транспортной инфраструктуры конкуренция по большей части практически неосуществима. Поэтому потребуется регулирование для установления правильного уровня сборов, как это делается в отношении многих других общественных инфраструктур (телекоммуникации, электричество, водоснабжение и т.д.).
4. У эффективности есть два весьма фундаментальных аспекта: эффективное использование имеющейся инфраструктуры и, в более долгосрочном плане, эффективное по количеству и качеству предоставление инфраструктуры. Даже когда не осуществляются эффективные инвестиции в расширение пропускной способности, сборы, уравнивающие спрос с предложением, будут все же вести к эффективному использованию инфраструктуры.
5. Понадобится время, чтобы осуществить охарактеризованные в данном докладе реформы и убедить общественное мнение в их важности. Однако Министры должны стремиться обеспечивать, чтобы изменения сборов и систем ценообразования всегда шли в направлении повышения эффективности, вне зависимости от мотивировки этих перемен. Так, следует избегать законодательства, которое создает потенциальные барьеры для эффективности, и тщательно координировать меры по гармонизации или иным модификациям налогообложения, например топливных налогов, с повышением эффективности транспортных сборов.
6. Внедрение сборов с грузовиков по пробегу, дифференцированных по весу и воздействию на окружающую среду, - важный шаг к повышению эффективности. Было бы желательно дифференцировать эти сборы по времени и месту с учетом ущерба для инфраструктуры, заторов, экологических и других предельных издержек, с использованием спутниковых или наземных систем слежения.

7. Уместны и заслуживают изучения в плане введения и принятия общественностью аналогичные сборы, учитывающие пробег и технические показатели, с легковых автомобилей и микроавтобусов.
8. Таким традиционным инструментам, как сборы за парковку и тарифная политика общественного транспорта, также принадлежит важная роль в том, чтобы система сборов приобрела законченный вид.
9. В интересах максимальной эффективности уровень сборов должен отражать местные условия. В общих чертах, как следует ожидать, сборы возрастут в городах и их окрестностях и снизятся в сельских и периферийных районах.
10. Поступления от сборов, связанных с заторами, могли бы на первых порах использоваться для инвестиций в системы управления движением и в наращивание пропускной способности инфраструктуры там, где это оправдано экономическими и экологическими оценками.
11. В странах экономического центра Европы более эффективные сборы, вероятно, приведут к общему увеличению поступлений от транспортного сектора. Эти доходы можно было бы использовать для снижения искажающих налогов во всей экономике или финансирования общественных расходов на проекты с позитивной социально-экономической отдачей как в транспортном секторе, так и вне него. В периферийных странах с несущественными заторами возможно снижение поступлений, хотя их будет все же более чем достаточно для полного возмещения всех издержек транспортной инфраструктуры.

Глава 1

ПРИНЦИПЫ ЭФФЕКТИВНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

Цель настоящего доклада - обеспечить методологическую основу для международных сопоставлений влияния структуры транспортных налогов и сборов на транспортный сектор и более широкую сферу экономики. Для этого необходимо выявить все разнообразие взимаемых налогов и сборов и классифицировать их сообразно воздействию на поведение действующих в экономике агентов. Представленный здесь анализ расширяет и совершенствует доклад ЕКМТ 2000 года «Эффективные транспортные сборы и налоги», особенно в исследовании различий между действующими системами сборов и некоторым оптимальным сценарием эффективных транспортных сборов. Принципы эффективного налогообложения (рассматриваемые в Главе 1) остаются неизменными. Они подразумевают, что цели налогово-финансовой реформы на транспорте должны состоять в том, чтобы увязать налоги с предельными общественными издержками, избегать введения в транспортном секторе «распределительных» налогов и препятствовать практике налоговой конкуренции между странами.

Сопоставления налогов и сборов могут требоваться для информации по определенному спектру вопросов политики. По разным вопросам для содержательных выводов требуются разные показатели. Представляемый в настоящем докладе анализ дает ряд индикаторов, каждый из которых уместен для ответа на определенный комплекс вопросов. Применение неподходящего показателя к неверному вопросу дает ложные результаты, и надо внимательно относиться к использованию этих индикаторов. Глава 2 и Приложение А посвящены эффективности и рассматривают отдельные проблемы возмещения расходов на инфраструктуру и преобразования внешних издержек во внутренние. Остальные главы затрагивают в основном вопросы конкурентоспособности в секторе автомобильных грузовых перевозок.

1.1. Контекст транспортных сборов: цели фискальной и транспортной политики

1.1.1 Фискальная политика

Основная роль налогов - формировать общественные средства для финансирования услуг, обеспечиваемых или заказываемых правительством. Потенциал использования налоговой политики для стимулирования микроэкономической эффективности является лишь второстепенной заботой министерств финансов, хотя ей уделяется растущее внимание. Частью по исторической случайности, а частью из-за быстрого роста транспортных услуг в прошлом столетии и относительной ценовой неэластичности спроса, транспортные налоги стали в экономике европейских стран одним из главных источников государственных средств. Это особенно верно в отношении косвенных налогов на горючее для транспорта. Есть ли вероятность взимания таких сборов в размерах выше уровня, стимулирующего эффективность в транспортном секторе, - такова одна из проблем, которые следует рассмотреть при внедрении новых инструментов ценообразования на транспорте.

1.1.2 Транспортная политика

Транспортная политика - часто результат стремления одновременно к нескольким целям. Необходимы компромиссы и, как правило, применение ряда инструментов. Ценовая политика сама по себе не является ни достаточным, ни самым эффективным инструментом достижения каждой цели. Пример - нормы выхлопов транспортного средства. Это - первоочередной инструмент контроля за загрязнением воздуха транспортными средствами. Далекие от совершенства, эти нормы все же могут использоваться для трансформирования основной части потенциальных издержек воздушной эмиссии во внутренние издержки. Кроме того, инструмент ценообразования как нельзя лучше приложим к выхлопам через дифференцированную шкалу сборов, соответствующую классификации транспортных средств по нормативам эмиссии. Поэтому наряду с эффективными транспортными налогами и сборами потребуются сочетание

инструментов, в том числе административных предписаний, инспекций и режимов эксплуатации, требований страхования, ограничений для водителей и т.д.

В то же время налогообложению принадлежит основополагающая роль в контексте финансовых инструментов, например, субсидий для общественного транспорта, компенсационных платежей за выполнение обязанностей общественного обслуживания, безвозмездные ссуды на железнодорожные грузовые перевозки. Поскольку различные виды транспорта зачастую взаимозаменяемы, основа ценообразования и уровень сборов в каждом из них имеют глубокие последствия для конкуренции между видами. Изменения налогов и сборов на одном виде транспорта могут значительно влиять на успех или провал финансовой поддержки, оказываемой другим видам, с потенциально серьезными воздействиями на эффективности субсидий и использования общественных ресурсов.

Следует отметить также, что есть теоретические причины уклоняться от «наилучших» ценовых решений, вытекающих из неоклассической экономической теории, не в последнюю очередь из-за неполного соответствия реальных рынков некоторым важным допущениям, лежащим в ее основе. Это не означает, что данная теория не обеспечивает верную основу ценообразования, - она ее обеспечивает. Скорее речь идет о значении некоторых «вторых среди наилучших» решений, важности неценовых инструментов для применения совместно с налогами и сборами.

1.2 Эффективное налогообложение

Налоги на внешние факторы (заторы, загрязнение окружающей среды и т.д.) повышают общественное благосостояние, ориентируя поведение производителей и потребителей на рост эффективности и снижение внешних издержек. Большинство других налогов ведет в большей или меньшей мере к снижению благосостояния и обычно имеет целью минимизировать изменения в поведении людей, чтобы сохранить их способность получать налогооблагаемый доход. А налоги на внешние факторы увеличивают поступления, хотя это и не является их приоритетной целью.

Можно выделить три широкие категории налогов:

- Налоги, повышающие эффективность и благосостояние - сборы за внешние издержки;
- Налоги, нейтральные для эффективности и благосостояния - например, налогообложение экономической ренты с добычи природных ископаемых;
- Налоги, снижающие эффективность и благосостояние - большинство других форм налогообложения.

Все правительства нуждаются в бюджетных поступлениях сверх и больше тех, которые можно получить от налогообложения внешних издержек. Им следует стремиться выбирать для получения необходимых поступлений пакет налогов, в наименьшей мере снижающих благосостояние. В отсутствие внешних факторов, налоги на такие промежуточные продукты, как автомобильные грузоперевозки, вносят искажения в функционирование рынков. Они меняют размещение ресурсов в производительных секторах и тем самым снижают нетто-выпуск продукции экономикой. Они способны поэтому значительно снижать благосостояние, хотя связанные с транспортом налоги затрагивают лишь малую часть всех издержек производства и их воздействие рассредоточено. В идеале следует избегать налогов на промежуточные продукты. В меньшей мере неэффективно облагать налогом факторы производства на входе (труд и капитал) и выходе экономики (НДС и налог на прибыль), поскольку они не влияют на эффективность производственного сектора.

Вообще говоря, эффективно облагаться налогом могут лишь относительно немобильные факторы производства, в том числе труд и основной капитал (например, земля в отличие от финансового капитала). Оптимальная налоговая нагрузка труда либо капитала зависит от сравнительной мобильности исходных факторов производства, наряду со спросом и предложением на каждый из них и предпочтениями правительства в перераспределении. Например, когда предложение труда избыточно (безработица), эффективным было бы снизить налоги на труд, уменьшая издержки занятости, что при прочих равных условиях будет иметь тенденцию уравнивать спрос и предложение.

Чрезвычайные трудности взимания множества разновидностей налогов, как обстоит дело сейчас, например, в России, может оправдывать отступление от этих основных принципов при определении наиболее эффективной структуры налогообложения.

Часто одной из важных целей правительств является перераспределение дохода. В оптимальной налоговой системе всегда предпочтительнее решать вопросы распределения дохода посредством налогов на конечное потребление и доход, а не на производство. Поэтому проблемы распределения не должны играть никакой роли в определении налогообложения грузоперевозок.

1.2.1 Эффективные налоговые пакеты для идеализированных экономик

Закрытая экономика без внешних издержек и роста отдачи от расширения масштабов производства

В закрытой экономике, в отсутствие внешнего ущерба от экономики (загрязнение, шум, дорожно-транспортные происшествия, заторы, износ дорог), применимы следующие принципы оптимально эффективного налогообложения⁴:

- Промежуточный продукт (например, грузоперевозки) не должен облагаться налогом (обеспечение бюджетных поступлений таким путем снижало бы общую производительность данной экономики);
- Поступления следует увеличивать сочетанием косвенных налогов на потребление (например, НДС) и налогов на исходные факторы производства (труд и капитал) и на прибыль;
- Ставки налогов на труд и капитал должны быть одинаковыми для каждого сектора экономики (чтобы избежать искажений в размещении факторов производства).

Закрытая экономика с внешними издержками

Весьма эффективное налогообложение в закрытой экономике с внешними издержками достигалось бы налогами непосредственно на эти издержки – выхлопы, заторы, повреждения дорог и т.д. - по ставке, равной предельным издержкам ущерба, с дополнительными налогами на исходные факторы (труд и капитал) или конечный продукт (потребление), полностью удовлетворяя все потребности в поступлениях. Конечно, это предполагает, что можно взимать сбор с автомобильных грузоперевозок в соответствии с предельными внешними издержками.

Открытая экономика без внешних издержек

Теоретически грузоперевозки иностранными операторами, как и отечественные транспортные услуги, не должны облагаться налогами, поскольку представляют собой

⁴ Дайамонд и Мирлиз, «Америкэн экономик ревью», 1971; Майерес и Проост, «Скандинэвиэн джорнэл ов экономикс», 1997.

промежуточный продукт. Этим обеспечивается также основа для экономически эффективной торговли между странами.

Въездные или транзитные налоги на грузоперевозчиков, имеющие целью оградить национальную отрасль перевозок от иностранных конкурентов, неэффективны для прибегающей к ним страны. Налоги на экспорт транспортных услуг, применяемые иногда для обеспечения более благоприятных условий торговли (технически известные как экспорт налога), могут быть эффективными для данной страны, но неэффективны для группы стран. В таком торговом союзе, как Европейский союз, и тех, и других методов следует избегать.

Налоги на факторы производства (труд и капитал) должны быть едиными во всех секторах экономики каждой страны, но могут различаться по странам, если неодинаковы их предпочтения в отношении уровня общественных расходов.

Открытая экономика с внешними издержками

Внешние издержки должны облагаться налогом как можно ближе к их источникам (сгорание горючего в двигателе, пользование автодорогой и т.д.) и в месте, где эти издержки возникают (в соответствии с территориальным принципом). Налоги на внешние издержки - наиболее эффективная форма налогообложения, а налоги на исходные факторы производства и выход продукции, если потребуется, - следующая наилучшая альтернатива для повышения поступлений в бюджет сверх и больше поступлений от внешних издержек. За исключением налогов на внешние издержки, грузоперевозки как промежуточный продукт не должны, по теории, облагаться налогами.

Увеличение отдачи от расширения масштаба

Если нет роста поступлений за счет расширения масштабов производства, можно в интересах эффективного использования ресурсов полагаться в основном на конкурентный рынок, и только два рыночных сбоя требуют корректировки: перераспределение доходов (через налоги на труд и капитал) и преобразование внешних издержек во внутренние (через налоги, тесно увязанные с генерированием внешнего ущерба).

Однако в предоставлении автомобильной и железнодорожной инфраструктуры преобладает увеличение отдачи в силу расширения масштаба операций, а издержки сведены к минимуму, когда предоставление инфраструктуры сосредоточено в руках единственного агента. Это означает, что в обеспечении эффективности рассчитывать на конкуренцию нельзя.

Можно предвидеть три типа проблем:

- Во-первых, в отсутствие конкуренции этот агент будет пытаться извлекать монопольную ренту (которая может превышать возмещение издержек).
- Во-вторых, эффективное ценообразование на базе предельных издержек не будет возмещать все издержки, поскольку в условиях роста поступлений при расширении масштаба операций уровень предельных издержек ниже средних затрат. Для покрытия этого разрыва потребуются трансферты.
- В-третьих, коль скоро часть затрат возмещается субсидиями, становится трудным дисциплинировать агента с тем, чтобы он производил работу с минимальными издержками и действовал экономически эффективно.

Таким образом, коммерческим предприятиям, чья окупаемость растет за счет расширения масштаба операций, для эффективной деятельности может потребоваться сложная система субсидий, и в данном случае степень возмещения издержек не является подходящим

ориентиром для выявления неэффективности ценообразования (в продолжение темы см. ниже раздел 1.3 об отклонениях от оптимума).

Социальная справедливость

При наличии в экономике искажающих налогов (например, на труд) принципы эффективного налогообложения подсказывают установление на «грязные» товары налогов, равных предельным внешним издержкам, и использование поступлений от них для снижения уровня искажающих налогов. Положение несколько осложняется тем, что налог на внешние издержки сокращает потребление облагаемых товаров и бьет по спросу на рабочую силу. Поэтому некоторые исследования полагают, что оптимальный налог на внешние издержки, вероятно, несколько ниже предельных внешних издержек и что оптимально использование поступлений от него для снижения налогов на труд (см. Бовенберг и де Моой, AER, 1974).

Если бы справедливость не имела значения, оптимальным был бы налог на труд, равный нулю или настолько близкий к нему, насколько позволяет потребность в бюджетных поступлениях. Там, где высоки ставки налогов на труд, это очевидный признак того, что забота о справедливости является важной целью политики. Если включить озабоченности по поводу справедливости в конструкцию оптимальных транспортных налогов, то оптимальный налог на внешние издержки мог бы учитывать взвешенную сумму предельного внешнего ущерба (в которой выше удельный вес групп людей с низкими доходами), а также уровень доходов тех, кто пользуется налогооблагаемыми транспортными услугами. Соображения справедливости принимались бы в расчет и в плане оптимального использования дополнительных налоговых поступлений. Однако количественные иллюстрации⁵ подводят к мнению, что оптимальные налоги на внешние издержки мало подвержены влиянию соображений о справедливости.

1.2.2 Налоги на топливо и материалы

Природные ресурсы, и особенно нефть, часто облагаются налогом в форме лицензионных отчислений, чтобы гарантировать изъятие весомой части экономической ренты правительством, что может являться эффективной формой налога на прибыль. Часто устанавливается налог и на нефтепродукты из-за стратегической зависимости от импорта или по соображениям условий внешней торговли. Он может быть оправданным в стране, импортирующей нефть, в плане снижения зависимости и уязвимости от возможного картельного ценообразования. Однако здесь представляет интерес вопрос о том, можно ли оправдать повышение акциза на горючее для сектора автомобильных грузовых перевозок.

Кроме как в увязке с внешними издержками, неэффективно установление различных уровней налога на один и тот же вид нефтепродуктов в разных секторах экономики или разных видах транспорта. Однако часто практика именно такова. Топочный материал, смесь для газовых турбин и дизельное топливо - все они представляют собой по сути один и тот же продукт, но в большинстве стран за дизтопливо взимаются гораздо более высокие налоги. Кроме того, в некоторых странах по разным ставкам облагаются налогом автомобильное и локомотивное дизельное топливо. Для малолитражных автомобилей бензин и дизтопливо - по существу взаимозаменяемые виды горючего, поэтому экономически неэффективно облагать их разными ставками налога, иначе как по предельным внешним издержкам использования того или другого топлива.

Эффективность топливного акциза в транспортном секторе ограничена даже с точки зрения корректировки внешних издержек. Использование горючего прямо связано с выхлопами CO₂, поэтому применение топливных налогов подходит в качестве платы за ущерб для климата. Использование горючего лишь косвенно связано с большинством других внешних издержек

⁵ Майерес и Проост, С., «Реформа налогов для внешних издержек типа заторов», *Джорнал ов Паблик Экономикс*, февраль 2001 и Майерес и Проост, С., «Оптимальные правила налогов и инвестирования для внешних издержек типа заторов», *Скандинавиен Джорнал ов Экономикс*, 99 (2), 1997

(сборы за топливо - одни и те же на автотрассах с заторами и без заторов, на машинах с каталитическими либо иными устройствами снижения эмиссий или без них). Внешние затраты меняются в зависимости от местности, но варьировать топливные налоги по этому параметру затруднительно.

Грузовик может наполнить топливный бак в одной стране и пересечь одну или несколько соседних стран, прежде чем понадобится заправка, особенно при наличии дополнительных емкостей. Таким образом, возможность варьирования топливных налогов определяет в основном география. Например, Соединенное Королевство в значительной мере изолировано от канистрового туризма» стоимостью пересечения Ла-Манша, и может поддерживать, по сравнению с другими странами, высокий топливный налог. В Нидерландах, небольшой стране с хорошими автодорожными сообщениями со всеми соседями и с большим парком автомашин в международных перевозках, превышение уровня топливных налогов по сравнению с соседними странами строго лимитировано. Канистровый туризм порождает между странами налоговую конкуренцию. Малая страна может быть заинтересована в поддержании косвенных налогов на уровне ниже предельных внешних издержек, чтобы привлечь больше акцизных поступлений благодаря канистровому туризму. Канистровый туризм мешает варьировать топливный акциз от страны к стране, а также взимать достаточно высокие сборы за включение внешних издержек во внутренние.

Топливные налоги непригодны и для взимания сборов за капитальные затраты на инфраструктуру, которые мало меняются по мере ее использования. Однако топливные налоги, с учетом легкости их взимания, часто применяются вместо потенциально более эффективных инструментов.

1.2.3 Выводы для налоговой гармонизации

Приведенные выше принципы теории благосостояния верны постольку, поскольку все страны ведут себя оптимально, и в той мере, в какой возможно сконструировать соответствующие инструменты так, чтобы заставить транспорт оплачивать его предельные внешние издержки. Таковы главные допущения, а они неприменимы в нынешних реалиях Европы.

Необходимо также исходить из допущения, что все страны действуют на основе сотрудничества. Конкретно мы должны предположить, что каждая страна воздерживается:

- от попыток экспортировать налоги или взимать с транспорта иностранных операторов сборы за транзит, превышающие его предельные внешние издержки;
- от попыток максимизировать поступления средствами налоговой конкуренции, например путем установления топливных налогов на уровнях ниже предельных внешних издержек, чтобы сбивать цены на горючее в соседних странах и привлекать канистровый туризм.

Первым предпочтением налогообложения является взимание платы за причиняемый внешний ущерб по ставке, определяемой предельными внешними издержками. Поскольку транспорт ассоциируется с существенными предельными внешними издержками, можно ожидать установления налога на услуги транспорта, даже невзирая на то, что это промежуточный продукт. Поскольку предельные внешние издержки значительно варьируются в зависимости от местности, следует также ожидать, что уровни транспортных сборов (топливные налоги, плата за проезд, виньетки и т.д.) не будут едиными для различных стран.

Как отмечалось, национальные предпочтения в отношении уровня государственных расходов и потребности в перераспределении доходов будут отражаться в национальных различиях уровня налогов на труд и капитал. Важно, чтобы в данной стране труд и капитал, занятые в оказании транспортных услуг, облагались налогом в точности по тем же ставкам, как

и в других секторах экономики. Поэтому следует ожидать расхождений в уровне налогов на труд и капитал, выплачиваемых транспортными операторами в различных странах, что не обязательно свидетельствует об экономической неэффективности.

Таким образом, ключевыми для оценки эффективности налогообложения в транспортном секторе являются следующие вопросы:

- как транспортные сборы (топливные налоги, регистрационный налог на транспортное средство, виньетки и т.д.) соотносятся с предельными внешними издержками (износ дорожного покрытия, заторы, дорожно-транспортных происшествия, загрязнение воздуха, шум);
- платят ли транспортные операторы налоги на труд и капитал на одинаковом уровне с другими секторами национальной экономики;
- платят ли отечественные и иностранные операторы одинаковые транспортные сборы при работе в любой отдельно взятой стране. (Наилучшая гарантия этого – применять одинаковые тарифы и к тем, и к другим. Там, где применяются разные системы сборов, необходимо попытаться в полной мере оценить их воздействие).
- применяются ли транспортные сборы к различным видам транспорта на одинаковой основе;
- не ощущается ли в некоторых звеньях транспортной системы, демонстрирующих рост окупаемости от расширения масштаба работы (например, автодорожная и железнодорожная инфраструктура), нехватка субсидий для покрытия постоянных издержек или же, напротив, они не только компенсируют эти затраты, но и распространяются на возмещение части предельных издержек.

1.3 Искривления между видами транспорта

1.3.1 Субсидии, искривления и определение оптимума

Вне зависимости от его происхождения, какое-либо искривление можно определить и измерить только относительно характеристики неискаженного состояния. К счастью, экономическая теория обеспечивает такую уникальную точку отсчета: равновесие «совершенной конкуренции», где цены и количество предлагаемых товаров гарантируют, что предельная общественная выгода от последней потребленной единицы товара равна предельным общественным издержкам последней произведенной единицы. Это - точка, в которой, при данных вкусах потребителя и технических возможностях, размещение ресурсов достигает наивысшей эффективности и тем самым максимизировано благосостояние общества в целом.

Относительно этого теоретического оптимума все реальные мировые рынки будут в некоторой степени терпеть неудачу, – хотя бы потому, что достижение оптимума на любом из них требует его достижения одновременно на всех рынках. В этом смысле ущербность рынка повсеместна. Важен вопрос, за счет чего и в какой мере.

В классическом примере антипода совершенной конкуренции - то есть в чистой монополии - навязывание монопольной цены ради максимальной прибыли приводит к снижению излишка выгоды потребителя в больших размерах, чем увеличение излишка добавочной прибыли производителя. Эта так называемая убыль «грузоподъемности» уменьшает благосостояние общества в целом.

Аналогичным образом вызывать потери для благосостояния может правительственное вмешательство. Если специальный косвенный налог устанавливается на более или менее

конкурентном рынке, результатом может оказаться уменьшение суммы излишка выгоды и потребителей, и производителей, которое превышает прирост налоговых поступлений, - возникает потеря «грузоподъемности» - и тем самым снижается благосостояние общества в целом.

Среди творцов политики существует консенсус в отношении того, что, по меньшей мере в развитой рыночной экономике стран ОЭСР, большинство рынков приближается к состоянию совершенной конкуренции в достаточной мере, чтобы не нуждаться в прямом и детализированном правительственном вмешательстве. Лишь в ситуациях, когда рынки не обеспечивают успех систематическим и предсказуемым образом и в большой и измеримой степени, наилучшей рекомендацией для правительств является непосредственное вмешательство. В остальном на недостаточную конкуренцию в каждый данный момент призваны реагировать политика обеспечения конкуренции и проводящие ее организационные институты.

1.3.2 Отступления от рынка на транспорте

В сфере транспорта рынки терпят неудачу систематическим и предсказуемым образом и в большой и измеримой степени. Дело обстоит так по двум главным причинам (два типа отступлений от рынка).

С одной стороны, предоставление инфраструктуры, в каждом виде транспорта и в разной мере, характеризуется ростом отдачи в силу расширения масштаба операций, а это подразумевает:

- существенные элементы естественной монополии, за счет чего одна фирма способна поставлять всю требующуюся продукцию эффективнее, чем несколько;
- высокая пропорция постоянных затрат по сравнению с предельными издержками;
- существенные невозвратные затраты – т. е. издержки, которые нельзя возместить, направив активы на альтернативные применения даже за счет свертывания данного производства.

С другой стороны, пользование инфраструктурой в каждом виде транспорта и в различной степени порождает внешние издержки (невосполняемые расходы, причиняемые одной стороной другим). Они включают загрязнение воздуха и шум, дорожно-транспортные происшествия и предельные внешние издержки заторов, создаваемые новыми пользователями для всех существующих пользователей всякий раз, когда инфраструктура загружена на уровне оптимальной пропускной способности или сверх него.

Таким образом, технические характеристики предоставления инфраструктуры означают, что его предельные общественные издержки могут быть гораздо ниже его средних затрат. С другой стороны, внешние издержки пользования инфраструктурой означают, что предельные общественные издержки работы транспорта могут подниматься и гораздо выше ее средних затрат. Эти два явления очевидным образом не обязаны совпадать и не совпадают, не компенсируют друг друга. Если проводить сравнения, то первый эффект носит наиболее острый характер на железнодорожном транспорте и наименее острый - на городских автодорогах. Наоборот, второй эффект наименее остро проявляется на железнодорожном транспорте и наиболее остро на городских дорогах.

В отсутствие государственного вмешательства частный производитель продолжит снабжать рынок, только если поступления от пользователей позволяют ему полностью возмещать все издержки производства, включая постоянные затраты, а также обеспечивать нормальную прибыль. В то же время, ему будет безразличным возмещение внешних издержек, которые не приходится брать на себя. Поэтому при отсутствии действий правительства по корректировке обоих типов отклонения от рынка прямым следствием было бы неэффективное

использование существующей инфраструктуры - в частности ее завышенная цена и недогрузка на железной дороге и заниженная оплата и перегрузка городских дорог.

В целях предотвращения серьезных потерь для благосостояния вмешательство правительства в ценообразование на транспорте действительно имеет существенное значение. И если правительства должны вмешаться во имя общественного благосостояния, назначая искусственную цену, наилучший для них совет - сделать выбор в пользу цены, которая максимизирует благосостояние - на уровне предельных общественных затрат или близко к нему.

1.3.3 Возмещение издержек

Так как предельные общественные издержки ниже средних затрат в одних случаях и выше в других, установление цен по предельным общественным издержкам даст в некоторых случаях недостаточное, а в других – избыточное возмещение. В первом случае правительствам потребуются предоставлять трансферты, позволяющие поставщику инфраструктуры поддерживать самоокупаемость⁶. Вторая ситуация потребует установления правительствам налогов, которые подняли бы цены до уровня предельных общественных издержек.

1.3.4 Фискальные и финансовые искажения в свете сбоев рынка

В свете сказанного должно быть ясно, что фискальные и финансовые искажения на транспортных рынках не поддаются простому определению относительно неискаженной нормы, применимой к конкурентным рынкам. По конкурентным рынкам, возможно, было бы разумным определить неискажающий налоговый режим как взимание общей ставки налога и отсутствие субсидий - и, как следствие, считать любые специальные налоги и трансферты искажением. Но такой подход к транспортным рынкам был бы весьма ошибочным.

С одной стороны, отказ от налогообложения негативных внешних факторов является фактически субсидией. Он уменьшает социальное благосостояние, поощряя потребление даже там, где предельные общественные издержки превышают предельные общественные выгоды. Искажает он и выбор между видами транспорта с перекосом в пользу тех, кому наиболее благоприятствует субсидирование - в частности, городскому автотранспорту.

С другой стороны, отсутствие трансфертов, которые дают возможность естественным монополиям, и заставляют их, устанавливая цену за инфраструктуру на уровне предельных общественных издержек или близко к нему, фактически означает взимание с пользователей этой инфраструктурой специального косвенного налога⁷. И этот эффект проявляется независимо от того, собирают ли и удерживают этот акциз, свойственный монополющему ценообразованию, сами правительства через ценовую политику государственных предприятий или они предоставляют чрезвычайное право на это частным структурам - как бывает с приватизированными монополиями.

В любом случае, непредоставление трансфертов, необходимых для установления цены по предельным общественным издержкам или около того, понижает общественное благосостояние, воспрещая потребление даже там, где предельные общественные выгоды превышают указанные издержки. Оно исказит выбор вида транспорта предвзятостью против тех видов, которые характеризуются наиболее высоким соотношением постоянных и предельных

⁶ Целенаправленная ценовая дискриминация – применение повышенных цен сверх предельных общественных издержек для потребителей с низкой чувствительностью к цене – способна увеличить возмещение затрат без вытеснения спроса с рынка. Она может уменьшить размер трансферта, требующегося от правительства, но лишь в редких случаях в состоянии устранить потребность в субсидии.

⁷ Этот момент отмечал шестьдесят лет назад Хотеллинг. См. его ранние работы: «Общее благосостояние в связи с проблемами налоговых и коммунальных тарифов», Эконометрика, том 6, 1938, и «Соотношение цен с предельными издержками в оптимальной системе», Эконометрика. Том 7, 1939.

издержек, - в особенности, когда эти виды наименее подвержены негативным внешним факторам. Выдающийся пример - железные дороги.

Важно отметить, что ни убыль благосостояния, ни искажение выбора вида транспорта нельзя исправить правительственным вмешательством, которое обязывает каждый отдельный вид транспорта устанавливать цену для полного возмещения всех общественных издержек, и не более того. Такая политика, в крайнем выражении, давала бы слишком большую «субсидию» пользователям городскими дорогами, а клиентов железных дорог облагала слишком большим «косвенным налогом»⁸.

Показатели, представленные в Главе 2 настоящего доклада, подсказывают, что предельные общественные издержки пользования дорогами в городах в настоящее время значительно превосходят средние затраты. Повышения цен для достижения эффективной цены пользования городской дорожной сетью были сочтены необходимыми в размере от 70 до 150% для малых легковых автомобилей с бензиновым двигателем в часы пик в исследованных четырех мегаполисах (Лондон, Иль-де-Франс, Мюнхен и Рандстад), а также в Хельсинки. При таком порядке величин вероятно, что эффективный режим ценообразования привел бы во многих странах к существенному перебору возмещения для дорожной сети в целом. Кроме того, в пяти изучавшихся странах поступления от эффективных цен превысили бы издержки инфраструктуры для внутреннего транспорта в целом.

Таким образом, установление цен пользования автодорогами на уровне полного возмещения издержек зафиксировало бы снижающую благосостояние цену в городах значительно ниже эффективного уровня. Оно также замкнуло бы снижающую благосостояние цену неинтенсивно используемых сельских дорог выше эффективного уровня⁹.

Обширные эконометрические исследования¹⁰ показали, что предельные общественные издержки вертикально интегрированного железнодорожного транспорта находятся в диапазоне 60-70% средних затрат. Там, где провозная работа отделена от инфраструктуры, предельные общественные издержки только инфраструктуры будут значительно ниже 60-70% ее средних затрат. Ценовая дискриминация могла бы преуспеть в подъеме возмещения издержек, не отпугивая спрос, примерно до 60% суммарных издержек. Тогда для полного возмещения издержек понадобилось бы повышение еще на две трети сверх эффективной цены.

Итак, установление цен на уровне возмещения всех издержек во многом не выдерживает испытания. Даже если бы оно подняло цену пользования автодорогами выше той, что получилась бы без сборов за внешние факторы, результатами будут все те же заниженная цена услуги и перегрузка дорог. И даже если бы оно удерживало железнодорожные цены ниже уровня нерегулируемых монопольных, результаты будут по-прежнему включать завышение цен и недогрузку этого вида транспорта. А поскольку эти виды взаимозаменяемы, среди итогов был бы и снижающий благосостояние сдвиг пропорций между ними - от железнодорожного транспорта к автомобильному.

Следовательно, основой неискажающих транспортных налогов и субсидий является равенство цен на предельные общественные издержки. Как наилучшим образом увеличить поступления, требуемые для необходимых субсидий, - отдельный вопрос, который рассматривался выше в разделе «Эффективное налогообложение в идеальной экономике». По существу эти поступления следует увеличивать посредством сборов и налогов, имеющих

⁸ См. Рана Рой, «Возмещение издержек инфраструктуры при эффективном распределении цен», исследование экономических экспертов МСЖД/ЦЭИ, март 1998, МСЖД, Париж, 1998 – далее именуется Рой (1998)

⁹ Следует учитывать, что возмещение издержек инфраструктуры и преобразование внешних издержек экологии и ДТП во внутренние издержки автоперевозок – разные вопросы, и что нацеливать на возмещение издержек инфраструктуры поступления от налогов за издержки экологии и аварий нежелательно по теоретическим основаниям.

¹⁰ Цитируется в Рой (1998), с.21

наименьшие последствия для снижения благосостояния, начиная с налогов на внешние издержки.

1.3.5 Обязанности общественного обслуживания

В общем виде субсидии на восполнение дефицита полного возмещения издержек должны покрывать только постоянные затраты и не распространяться на предельные издержки операций. Для этого требуется, чтобы возмещение обязанностей общественного обслуживания было ясно и прозрачно отделено от общих субсидий на инфраструктуру.

1.3.6 Внешние выгоды

Единственная выявленная до сих пор экономистами примечательная технологическая внешняя выгода (которую в конечном счете не перерабатывает рынок, функционирующий без вмешательства) – это эффект Моринга¹¹: когда частота рейсов общественного транспорта повышается в ответ на увеличение спроса, время ожидания рейса для существующих пользователей падает. Новые пользователи создают выгоду, внешнюю по отношению к самим себе, но внутреннюю для транспортной системы. Налицо зеркальное отражение эффекта заторов, который тоже является внутренним для системы. Этот эффект следует учитывать при определении уровней платы за проезд и государственных субсидий.

1.3.7 Резюме оснований для эффективных субсидий

Подводя итог приведенного обсуждения, в принципе есть три, и только три, основания, на которых увеличивающие благосостояние трансферты можно предоставлять на инфраструктуру или провозную работу транспорта. Это:

- трансферты на возмещение полных издержек инфраструктуры при увеличении отдачи от расширения масштабов;
- компенсационные выплаты за выполнение обязанностей общественного обслуживания;
- субсидии в отношении внешних выгод.

Верно, что коль скоро цены за пользование дорогами еще не в полной мере скорректированы посредством налогов на внешние издержки, можно оправдывать - как «вторые из наилучших» - субсидии, позволяющие поддерживать тариф альтернативных видов транспорта (например, общественного) на уровне ниже предельных издержек. Но как только цены исправлены, для такого «второго из наилучших» ценообразования и для связанного с ним субсидирования сверх оптимальной величины оснований больше нет. Поэтому в принципе эффективное ценообразование допускает субсидии только по трем причинам, перечисленным выше. Все другие субсидии снижают экономическую эффективность и общественное благосостояние в целом.

¹¹ Герберт Моринг, «Оптимизация и экономия от возрастающего масштаба в городском автобусном движении», в «Америкэн экономик ревью», 1972.

Глава 2

ОПТИМАЛЬНОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ

2.1 Введение и резюме ключевых результатов

В Главе 1 излагались принципы эффективного налогообложения. Его отправная точка – следующая триединая классификация налогов:

- налоги, которые повышают общественное благосостояние в целом, - налоги на внешние издержки;
- налоги, нейтральные для благосостояния, - налоги на экономические ренты;
- налоги, снижающие благосостояние, - на конечное потребление, на капитал и труд, и, тем более, на промежуточные продукты.

Из этого следует, что, при прочих равных условиях, поступления, выпадающие из бюджета из-за отсутствия налога на внешние издержки и экономическую ренту, заставят обратиться к поступлениям от налогов, снижающих благосостояние.

Этот момент важно отметить в начале данной главы. Ибо выгоды от оптимизации транспортных цен посредством налогов на внешние издержки накапливаются не только в транспортном секторе в виде снижения уровней заторов, загрязнения и аварий. Они проявляются и в обществе в целом. Новые поступления от налогов на внешние издержки можно использовать для снижения налогов, уменьшающих благосостояние, при любом данном уровне государственных расходов - либо для наращивания общественно полезных государственных расходов при любом данном уровне налогообложения.

В настоящей главе приводятся результаты крупномасштабного моделирования, сопоставившего показатели пяти европейских стран в 2000 году с теми, которые получились бы по «сценарию оптимального ценообразования» этих стран в том же году. Среди прочего, оно дает информацию по шести наборам переменных:

- оптимальные налоги и цены пассажирских поездок на легковом автомобиле, автобусе, в метро и по железной дороге и автомобильных и железнодорожных грузоперевозок, соответственно в пассажиро- и тоннокилометрах – и, отсюда, разрыв между существующими и оптимальными налогами и ценами¹;
- изменения уровня транспортного потока и его распределения между видами транспорта;
- снижение случаев возникновения внешних издержек;
- увеличение поступлений от оптимизации – и, следовательно, уровень выпадающих поступлений при действующих налоговых режимах;
- соотношение поступлений с издержками инфраструктуры;
- абсолютная чистая выгода для благосостояния от оптимизации.

В разделе 2 излагается, как получен оптимальный сценарий. Его суть - взимание цены предельных общественных издержек на всех видах внутреннего транспорта - как предлагалось

¹ Под «налогами» имеются в виду налоги или сборы, взимаемые с пользователя правительствами или операторами инфраструктуры: налог на транспортное средство, страховой налог, топливный налог, сбор - пошлина за проезд по платной дороге, НДС и т.д. Но сумма налогов – лишь часть цен, с которыми сталкиваются пользователи. «Цены» включают все денежные расходы пользователя, включая амортизацию транспортного средства, страхование, базовую цену горючего до начисления на нее косвенного налога и т.д.

Европейской комиссией в Белой книге 1998 года² и рекомендовано в Резолюции 2000/3 ЕКМТ. Применительно к налогам это означает, что при каждой данной поездке каждый пользователь - то есть легковой автомобиль, автобус, поезд, грузовик и т.д. - оплачивает предельные издержки ущерба, причиняемого инфраструктуре, и предельные внешние издержки заторов, загрязнения и дорожно-транспортных происшествий - плюс минимальный вклад в общие бюджетные поступления, ожидаемые от любого сектора, а именно НДС³. Кроме того, автомобилисты обязаны оплатить ресурсные издержки парковки, исправляя тем самым ситуацию с неплатежами за внешние издержки стоянки⁴. Но в сборы с пользователя не входят ни постоянные издержки предоставления инфраструктуры, ни любые другие налоги сверх НДС. По причинам, приводимым в резюме Главы 1 и подробнее в другом месте⁵, таково правило ценообразования, которое максимизирует общественное благосостояние при любом данном уровне пропускной способности инфраструктуры.

Оставшаяся часть данного введения дает обзор ключевых результатов. Но ему нужно предпослать важное предупреждение, изложенное полнее в разделе 2: проведенное моделирование основано на определенных важных ограничителях, которые требуют воспринимать приводимые результаты как эвристический прием. Эти итоги имеют целью пролить свет на природу, направление и порядок величин изменений, которые требуются для достижения показателя, максимизирующего благосостояние. Они не являются точным предписанием налогов и цен, которые следует взимать с пользователей, или точным предсказанием последствий их внедрения.

Не следует считать приводимые результаты и рецептом точных инструментов, которые надлежит использовать в ходе оптимизации. Ради эвристических целей - и оставляя в стороне исправление ситуации с неплатежами за стоянки - оптимальный сценарий моделировали путем замены всех действующих налогов одним новым, который наилучшим образом представляется в виде весьма дифференцированного сбора с километража пробега. На практике правительствам придется определить, как лучше всего сочетать этот новый налог с действующими. Таким образом, возможно сохранение топливного налога в качестве эффективного инструмента налогообложения CO₂. Однако его сохранение на любом уровне подразумевало бы, что новый налог должен иметь более низкие ставки, чем обозначено в наших изысканиях.

Предыдущий доклад ЕКМТ о транспортных налогах и сборах⁶ сообщил результаты крупномасштабного моделирования, которое опробовало влияние цен, соответствующих предельным издержкам, на поступления в бюджет в трех самых больших государствах-членах Европейского союза⁷. Эти расчеты показали, что для Британии⁸, Франции и Германии такое правило ценообразования вызовет, среди прочего:

- большие увеличения налогов и цен для пассажирских и грузовых автоперевозок в городах;

² Европейская комиссия «Справедливая оплата пользования инфраструктурой: поэтапный подход для ЕС к основам взимания сборов за общую транспортную инфраструктуру», Белая книга, Брюссель, 1998.

³ Для целей данного исследования уровень поступлений от НДС принят за постоянный, чтобы отделить изменения, требуемые для налогов на транспорт как таковых.

⁴ См. дальнейшее обсуждение этой проблемы в разделе 2, обозначение количественного параметра проблемы и поправки к нему – в разделах 3-4.

⁵ См. среди прочего Еврокомиссия 1998 и предшествовавшие ему и цитируемые в нем научные сообщения.

⁶ Европейская конференция министров транспорта, «Эффективные транспортные налоги и сборы», доклад ЕКМТ, Париж, 2000

⁷ Рана Рой, ред. «Поступления от эффективного ценообразования: сведения от стран-членов», исследование МСЖД/ЦЭИ/Гендиректорат Еврокомиссии по транспорту и окружающей среде: Заключительный доклад, Лондон, ноябрь 2000, издание МСЖД, Париж, 2001. Детальное описание моделей ТРЕНЕН, разработанных ранее Стефом Проостом и др. и адаптированных и примененных в настоящем исследовании, см. Стеф Проост и др., «ТРЕНЕН II СТРАН: Заключительный доклад для публикации, Лувен, 1999.

⁸ Исследование охватывает материковую часть Британии, но не Соединенного Королевства.

- существенные снижения интенсивности движения легкового автотранспорта в городах;
- существенные снижения предельных внешних издержек повсеместно;
- большое – около 50% - увеличение поступлений как чистый результат изменений в налогах и объемах движения;
- более чем достаточная – 150% или выше - норма возмещения постоянных издержек предоставления инфраструктуры.

Как сообщается в разделах 3, 4 и 5 соответственно, в настоящем исследовании применяются те же модели и та же методология моделирования, чтобы:

- обновить результаты по Британии, Франции и Германии - с уточненными национальными данными 2000 года, последнего, по которому они имелись, - и доложить результаты по шестой переменной: абсолютной чистой выгоде для общественного благосостояния в каждой стране;
- расширить охват, включив Нидерланды и Финляндию;
- исследовать связь между оптимизацией пользования существующей инфраструктурой посредством цен и оптимизацией обеспечения пропускной способности инфраструктуры.

Дополнительно, в отдельном Приложении 9, мы представляем результаты:

- двух тестов чувствительности к величине предельных внешних издержек - для Франции и Нидерландов – с использованием национальных показателей вместо стандартизированных европейских, использованных в основном исследовании;
- тест чувствительности к правилу ценообразования по предельным издержкам - для Нидерландов – с применением альтернативного правила ценообразования, когда с пользователя взимается сбор как за постоянные издержки обслуживания инфраструктуры, так и за предельные издержки.

Британия, Франция и Германия

Для Британии, Франции и Германии подтвердился каждый из пяти ключевых выводов, доложенных в предыдущем исследовании и вкратце приведенных выше.

В 2000 году налоги и цены для легковых и грузовых автомобилей в городах были намного ниже их оптимальных уровней - особенно в часы пик. Для легковых автомобилей проблема осложнена неплатежами по ресурсным издержкам парковки. Для нынешних неплательщиков (на пассажиро-километр) оптимизация требует увеличения цен пикового периода примерно на 70% в Иль де Франс (ИдФ), на 95% в Мюнхене и чуть больше 150% в Лондоне. Для грузовиков (на тоннокилометр) оптимизация требует увеличения цен пикового периода приблизительно на 40% в ИдФ и Мюнхене и на 100% в Лондоне. Эти корректировки конечной цены для пользователя требуют, в свою очередь, очень больших повышений ее налоговой составляющей.

В городах вследствие оптимизации работа легковых автомобилей (пассажиро-километры) заметно спадает – примерно на 20% в Лондоне, ИдФ и Мюнхене. Резко возрастает число

⁹ См Приложение А2, сразу за изложением результатов основного исследования в Приложении А1

пассажиры общественного транспорта. Однако пассажиро-километры, вместе взятые, снижаются. Это не относится к тонно-километрам: объем автомобильных грузоперевозок остается устойчивым несмотря на большой рост цен, а в перевозке грузов по железной дороге наблюдается увеличение.

Предельные внешние издержки снижаются на всех видах транспорта, во всех местностях и в каждой стране. И это сокращение (в расчете на километр) дополняется сдвигом пропорций (в километрах пробега) в пользу видов транспорта с более низкими предельными внешними издержками.

Оптимизация дает общее увеличение поступлений в бюджет более чем на 50% во всех трех странах - фактически, средневзвешенный прирост в 66%.

За вычетом НДС, чтобы рассчитать степень возмещения издержек, во всех трех странах сумма поступлений по оптимальному сценарию превышает 150% издержек инфраструктуры, - а фактически в Британии и Германии свыше 300%. Правило ценообразования - ноль за постоянные издержки инфраструктуры - обеспечивает все же более чем достаточное возмещение издержек.

Наконец, для каждой из этих стран отмечен существенный рост общественного благосостояния в целом. Неудивительно, что он выше всего там, где проблема больше, - в Британии.

В совокупности абсолютные приросты поступлений и благосостояния в крупнейших странах-членах ЕС свидетельствуют о важности реформы ценообразования. По любым меркам, 109 миллиардов евро дополнительных доходов в год - значительное дополнение к государственным ресурсам. А 36 миллиардов евро чистой выгоды в год для благосостояния - значительное пополнение всеобщего блага.

Таблица 1: **Динамика поступлений и благосостояния при оптимальном ценообразовании: Британия, Франция и Германия**

миллиардов евро в год

<i>Поступления</i>	Британия	Франция	Германия	Всего
Поступления по исходному сценарию	59,84	49,10	56,97	165,91
Оптимальные поступления	98,79	77,01	99,13	274,93
Абсолютное изменение поступлений	38,95	27,91	42,16	109,02
Изменение в процентах	65 %	57 %	74 %	66 %
<i>Благосостояние</i>				
Абсолютное изменение в благосостоянии	17.42	10.16	8.76	36.34

Следует отметить, что обозначенные здесь выгоды для благосостояния – это чистая выгода, которая остается после вычитания различных потерь для благосостояния, - в том числе снижения дополнительной потребительской выгоды, которую извлекают автомобилисты из нынешних заниженных ставок сборов, - из суммы различных выгод для благосостояния, включающей увеличение бюджетных поступлений, сокращение времени поездок для автомобилистов и грузоперевозчиков по дорогам, освобожденным от заторов, снижение реальных издержек для общества в виде загрязнения и дорожно-транспортных происшествий и так далее.

В итоге, под зонтиком чистой выгоды для благосостояния и наряду с увеличением поступлений в бюджет, по Лондону, ИДФ и Мюнхену отмечается, например, увеличение скорости движения в часы пик на 10-15% и снижение общих национальных издержек ущерба от загрязнения на 35-55%.

Нидерланды и Финляндия

Две «новых» исследуемых страны показывают некоторые важные совпадения со «старыми» странами и по меньшей мере одно важное, хотя и не ставшее сюрпризом отличие.

Оптимальный сценарий и в этом случае дает на выходе большие приращения налогов и цен для легковых автомобилей и грузовиков в городах, ослабление движения легкового автотранспорта и стабильные объемы автомобильных грузоперевозок. Предельные внешние издержки падают. По Нидерландам, стране густо населенной, урбанизированной и страдающей от заторов, регистрируется большое увеличение налоговых поступлений. Но на обширном, не забитом автотранспортом пространстве сельской Финляндии и вместе с ним в Финляндии в целом зафиксировано снижение поступлений по сравнению с исходным сценарием. В отличие от остальных четырех стран, охваченных исследованием, действующие в Финляндии цены ведут, в среднем, к взиманию с транспорта завышенной цены.

Норма возмещения издержек по оптимальному сценарию получается для Нидерландов примерно в 200%. В Финляндии показатель тот же, и невзирая на сокращение поступлений по сравнению с исходным сценарием, возмещение затрат остается положительным, на уровне около 130% издержек инфраструктуры.

Важно, что установление цен на уровне предельных общественных затрат ведет к очевидному приросту благосостояния для обеих стран, независимо от вектора изменений в поступлениях.

Таблица 2: **Динамика поступлений и благосостояния при оптимальном ценообразовании: Нидерланды и Финляндия**

Миллиардов евро в год

<i>Поступления</i>	Нидерланды	Финляндия
Поступления по исходному сценарию)	11,80	4,57
Оптимальные поступления	17,54	3,58
Абсолютное изменение поступлений	5,74	- 0,99
Изменение в процентах	49%	- 22%
<i>Благосостояние</i>		
Абсолютное изменение в благосостоянии	1,29	0,27

Аналогичным образом наблюдается отмечавшееся ранее значительное улучшение конкретных показателей. Так, движение в часы пик в Рандстаде и Хельсинки ускорилось примерно на 10%. Издержки ущерба от загрязнения снижаются более чем на 30% в Нидерландах и более чем на 40% в Финляндии.

Оптимизация пропускной способности

Показатели, резюмированные выше, изложенные подробнее в разделах 3 и 4 и детально - в таблицах Приложения А, характеризуют краткосрочный оптимум. Они выведены из применения на модели правила ценообразования, имеющего целью оптимизировать использование существующей инфраструктуры. Однако в долгосрочном масштабе фонд инфраструктуры становится уже не заданной вводной, а скорее результатом выбора в пользу расширения, сокращения или поддержания пропускной способности.

Здесь возникает вопрос: не вызовет ли оптимизация предоставления пропускной способности новый набор следствий – новую схему налогов и цен, уровней движения, внешних издержек, поступлений и возмещения издержек, - который перекроет изложенную картину и модифицирует природу, направление и порядок величин нужных изменений?

Заключительный раздел данной главы дает ответ на этот вопрос. И ответ - отрицательный.

Исходя из теоретических принципов и эмпирических исследований, доводов, содержащихся в предыдущих докладах ЕКМТ10, результатов недавней работы для Правительства Нидерландов¹¹ - и, наконец, из итогов вспомогательного моделирования, включающего дополнительную пропускную способность дороги, - мы пришли к следующему. Как инвестиционное правило на базе калькуляции общественной нормы возмещения, так и более простое правило приближенных итогов анализа общественных затрат и выгод дали бы лишь небольшое прибавление фонда пропускной способности дорог. Воздействие такого ее расширения на совокупные поступления в бюджет минимально. То же относится и к влиянию на совокупное благосостояние.

2.2 Метод

Сравнение нынешних и оптимальных показателей в настоящем исследовании осуществляется посредством специально приспособленной программы моделирования. Никакие попытки качественно интерпретировать нынешние индикаторы не предпринимались. Предпочтение отдано моделированию двух «сценариев»: исходного и оптимального¹², - чтобы в каждом случае получить сбалансированный итог. Сопоставление обеспечивается количественной информацией на выходе обоих сценариев.

Первый сценарий определяется имеющимися данными об издержках, включая оценки внешних издержек, налогов, цен и транспортных потоков. Он рассчитан на возможно более точное представление реальных показателей транспортного рынка. И его точность может проверяться одним важным индикатором: поступления от сборов на выходе модели должны быть достаточно близкими к поступлениям, зарегистрированным в статистических отчетах.

Второй сценарий определяется функцией благосостояния, которая одновременно генерирует новый набор издержек, налогов, цен и количественных показателей транспортных потоков.

В этом сценарии изъяты все действующие транспортные налоги. К ним отнесены не только обычно упоминаемые налоги и сборы: налог на транспортное средство, страховой и топливный налоги, сборы за проезд платных автострад, - но и любая составляющая тарифов железной дороги/метрополитена, которая представляет оплату постоянных издержек и в исходном сценарии квалифицируется как налог¹³.

Вместо них введен новый налог, равный новому уровню предельных внешних издержек, - плюс вклад в общий бюджет правительства, равный текущим поступлениям от НДС. Кроме того, автомобилисты обязаны правильно оплачивать издержки ресурсного обеспечения парковки, - то есть исправляется проблема неплатежей за стоянку.

¹⁰ В частности: «Оценивая выгоды транспорта», Доклад ЕКМТ, Париж, 2001.

¹¹ ЦЭ Дельфт, «Отдача от автодорог: оптимизация инвестиций и пользования дорогами по принципу «платит пользователь», Дельфт, 2002.

¹² Далее следует весьма сжатое описание. Интересующемуся читателю следует обратиться к: Стеф Проост и др. ТРЕНЕН II СТРАН: Заключительный доклад для публикации, Лувен, 1999, или как минимум к 15-страничному резюме: Эдвард Калтроп, Стеф Проост и Барт Ван Хергругген, «Модель ТРЕНЕН», воспроизводимому в Приложении АЗ настоящего доклада.

¹³ Первоначальное изложение довода, что взимание с пользователей сбора за постоянные издержки предоставления инфраструктуры, не связанные с использованием ею, лучше всего характеризовать как «косвенный налог», см. в ранних работах Ховарда Хотеллинга в «Эконометрика»: «Общее благосостояние в связи с проблемой налоговых и коммунальных тарифов», Эконометрика, том 6, 1938, и «Отношение цен к предельным издержкам в оптимальной системе», Эконометрика, том 7, 1939. Недавние данные и анализ понижающего благосостояние эффекта возмещения постоянных издержек за счет пользователей железной дороги см. Рана Рой, «Возмещение издержек инфраструктуры при эффективном распределении цен», Исследование экономических экспертов МСЖД/ЦЭИ: Заключительный доклад, Лондон, ноябрь 2000, публикация МСЖД, Париж, сентябрь 1998. Общая аргументация экономики взимания платы за постоянные издержки резюмируется в Главе 1 настоящего доклада.

Предельные внешние издержки как отражение реакции пользователей на изменившиеся ценовые сигналы теперь ниже уровней, полученных в исходном равновесии.

Транспортные потоки оптимизированы. Поездки с затратами, превышающими выгоды, вытесняются ценой, а с перевесом выгод над издержками, - ценой включаются.

Совокупный результат по бюджетным поступлениям никак не входит в выбор целей исследования и представляет собой лишь продукт процесса оптимизации. Целью является максимизация общественного благосостояния. Вытекающий из этого рост поступлений есть один из побочных результатов.

Пределы охвата и точности

Охват транспортного рынка моделированием неизбежно был неполным. Представлены автомобильный транспорт, - на который приходится свыше 80% и пассажирских, и грузовых перевозок, - и важнейшие замещающие его виды транспорта. Не рассматривается ни пассажирский, ни грузовой воздушный транспорт ввиду его малой доли в рынке. То же относится и к трубопроводам.

Конечно, повсюду национальный транспортный рынок сегментирован на множество местных. Разделив рынки мегаполисов, других городов и вне городов на три модели, это множество можно лучше конкретизировать – то есть их внутреннее членение и реакция на динамику цен воспроизводятся полнее. Но эта конкретизация – менее чем полная, особенно в отношении обширного сельского рынка.

Тем не менее, здесь следует зафиксировать достаточность охвата рынков для обеспечения того, чтобы смоделированные для исходного сценария оценки поступлений до деталей совпали с официальными и опубликованными статистическими оценками налоговых поступлений для всех охваченных видов транспорта по каждой стране.

То, что охват был действительно столь полным, возможно, не так заметно из таблиц. Поэтому читателя следует предупредить, что результаты, приведенные в приложении А, предназначены служить не более чем представительной выборкой из полного комплекта результатов моделирования. И показатели, приводимые в настоящей главе, - не более чем небольшая подборка для иллюстрации ключевых выводов исследования.

Оценка предельных внешних издержек, по объективным причинам, неточна. Вместо точной оценки издержек заторов на базе полностью конкретизированной сетевой модели всех дорог в каждой данной стране¹⁴, - задача, к которой где бы то ни было еще только предстоит подступиться, - использованные здесь модели выводят функцию заторов по трем точкам наблюдения для каждой модели рынка. А вместо универсально согласованного набора оценок полного спектра предельных внешних издержек, работа опирается на наилучшие оценки, установленные недавними масштабными программами исследований ЕС, в частности ExternE и UNITE¹⁵.

Оценены также, хотя и не полностью, положительные внешние факторы. «Эффект Моринга» - возросший спрос за счет новых клиентов общественного транспорта, побуждающий учащать рейсы и тем самым сокращать время ожидания для нынешних пользователей, - введен в моделирование всех городских рынков. Чтобы воспользоваться этим позитивом, нужно предоставлять субсидию. Одно из последствий субсидии для реализации эффекта

¹⁴ Таков идеальный метод, рекомендованный в докладе Группы высокого уровня по сборам за транспортную инфраструктуру «Заключительный доклад об оценке издержек транспорта», Брюссель, 1999.

¹⁵ См. «Экологические внешние издержки транспорта», ред. Райнер Фридрих и Петер Бикель, изд-во Шпрингер, Берлин Гейдельберг, 2001, и UNITE D5: «Первичный отчет – результаты по Германии и Швейцарии», Приложение 3, «Условия оценки для UNITE», Университет г. Лидс, май 2002.

Моринга состоит в том, что в зависимости от уровня предельных внешних издержек оптимальный налог для поездок общественного транспорта может иногда оказаться отрицательным.

Дополнительная плата за парковку

Важное новшество в настоящем исследовании - сообщение о дополнительных сборах за парковку, требуемых для достижения оптимизации. Недавние всеобъемлющие данные Национального обследования поездок в Соединенном Королевстве пролили новый свет на острую проблему неоплаченных ресурсных затрат на парковку в британских городах. Но ее степень значительно варьируется между странами и, конечно, пренебрежимо мала в сельской местности. Поэтому данные о требуемой корректировке, как части расчетных поступлений в бюджет по каждой местности каждой страны, дают гораздо более точную картину этого элемента оптимизации и его места в оптимальном сценарии в целом.

Остаются теоретические и эмпирические разногласия насчет того, находится ли взимание дополнительных сборов за парковку в компетенции правительства и в какой мере. Одна часть не оплачиваемых сейчас издержек относится к общественным, другая - к частным земельным участкам. Поэтому для формулирования эффективной политики реформы цен потребуются точная оценка этих компонентов, а также суммы неоплаченных ресурсных затрат.

Чтобы обойти эти разногласия, мы обозначили оптимальные поступления как с дополнительными сборами за парковку, так и без них¹⁶. В настоящей главе ради прояснения природы и масштаба проблемы и ее корректировки мы излагаем первую, а не вторую меру оптимальных поступлений, - приводя также уровень дополнительных парковочных сборов в каждой стране. Будет видно, что везде это весомая величина.

Пример парковки напоминает, что неумение устанавливать сбор за каждую поездку точно по предельным издержкам - не единственный источник искажения на транспортном рынке. В пяти исследованных странах в изучаемый период проблема неоплаченных издержек парковки оказалась единственным другим искажением, заслуживающим внимания. В иных контекстах, вполне возможно, возникли бы различные другие вопросы. Если бы, например, несовершенная конкуренция на розничном рынке пассажирских услуг легковых автомобилей взвинтила цену поездки до искусственно высокого уровня - или субсидии производителям легковых автомобилей сбили цены до искусственно низкого уровня, - такие искажения также потребовали бы внимания.

Предупреждения

Метод, с помощью которого составлен оптимальный сценарий, - логически основателен, но, конечно, о его полезности можно судить только применительно к его цели. А цель в данном случае - уяснить природу, направление и порядки величин изменений налогов и цен, требуемые для достижения оптимального результата. Приводимые здесь показатели должны восприниматься как эвристический прием, - их не следует трактовать как предписание точных налогов и цен, которые нужно взимать с пользователей, или как предсказание точных последствий их внедрения.

Проведенные расчеты опираются на несколько важных ограничительных допущений, которые не позволяют выдвигать точные предписания и предсказания.

Во-первых, мы предполагаем отсутствие технических ограничений. Так, оптимальные цены, выведенные моделью, нельзя было ввести в 2000 году по той простой причине, что тогда

¹⁶ Соответственно в таблицах 11 и 11а, в таблицах по странам Приложения А.

не было инструментария техники и технологии, требуемого для выявления и налогообложения предельных внешних издержек на данном уровне точности¹⁷.

Альтернативная процедура – проекция на какой-либо год в будущем, когда войдут в строй требуемые системы спутникового базирования, - сопряжена с риском. Причем не только из-за рискованного характера прогнозов, и особенно прогнозов будущей политики и цен в таком контексте, когда на повестке дня реформа политики и ценообразования. Риск связан также со вторым ключевым допущением в основе данного моделирования: неизменностью пропускной способности.

Смоделированный здесь сценарий – это краткосрочный оптимум: он принимает фонд инфраструктуры как данность. Осуществляя проекцию на какой-либо предстоящий год, когда все технические барьеры внедрению уже преодолены, мы также составляли бы проекцию в некое будущее, в котором действующая инфраструктура является следствием сегодняшних решений. Таким образом, для подлинно оптимального сценария этого будущего нам понадобилось бы предписать правильные инвестиции и правильные схемы налогов и цен, необходимые для наилучшего использования фонда инфраструктуры, который возникнет благодаря таким капиталовложениям, а эта задача потребовала бы гораздо более сложного моделирования.

В-третьих, данные на выходе модели должны быть менее чем точными из-за нескольких различных неподатливых проблем оценки величин на входе.

Они включают проблемы оценки величин предельных внешних издержек - объекта исследований весьма популярного, но все еще нуждающегося во всеобщем консенсусе. Тем не менее, испытания чувствительности, проведенные для Франции и Нидерландов с национальными показателями внешних издержек вместо стандартизованных европейских, которые использовались в основном исследовании, не дали существенных расхождений в результатах.¹⁸

К этим проблемам, как отмечалось ранее, относятся также исключение из моделирования воздушного транспорта, где цены в нескольких случаях явно ниже предельных общественных издержек (и потому – исключение возможности изменения пропорций между видами транспорта, перелива пассажиров с воздушного на скоростной железнодорожный); неполная конкретизация многообразия железнодорожных сообщений вне городов; и неполная оценка эффекта Моринга (учтенного только для городских рынков транспорта).

Поскольку каждое из этих ограничений влияет в основном на показатели железных дорог вне городов, с данными на выходе этой подсистемы следует обращаться осмотрительно¹⁹. Вероятность такова, что сплошное применение предельных общественных издержек привело бы на железных дорогах вне городов к более интенсивному движению, чем указано в результатах нашего моделирования.

Что касается преобладающего повсюду вида - автомобильного транспорта, то пока нет сведений, которые вызывали бы серьезные сомнения насчет природы, направления и порядка величин требуемых изменений цен и налогов. Следовательно, мы можем быть уверены, что

¹⁷ На деле давний скептицизм по поводу требуемой технологии – см. например доклад Группы высокого уровня о сборах за транспортную инфраструктуру, «Заключительный доклад о вариантах прямого взимания платы с пользователей за эксплуатационные издержки инфраструктуры», Брюссель, 1999, - теперь получил ответ в виде недавних решений в Швейцарии, Германии и СК внедрить, среди прочего, электронные сборы с автомобильных грузоперевозок по пробегу, включая в некоторых случаях системы спутникового слежения. Тем не менее, наши оптимальные цены нельзя было ввести в 2000 году.

¹⁸ См. Приложение А2 и для сравнения соответствующие таблицы для Франции и Нидерландов в Приложении А1.

¹⁹ Полнее этот момент рассматривается в Рой, ред., 2000, Часть I, Глава 3, с. 21-24, и в Эмиль Кине, там же, Часть II, Глава 2, с. 53 и с. 63.

природа, направление и порядок величин результатов системы в целом: значительное увеличение поступлений, более чем достаточное возмещение издержек и существенные выгоды для благосостояния, – соответствуют изложенным здесь.

2.3 Результаты для Британии, Франции и Германии

По сравнению с доложенными в 2000 году²⁰ исследованиями по Британии, Франции и Германии, результаты по этим странам, излагаемые ниже, выиграли от существенного усовершенствования данных и нашей способности использовать их наилучшим образом. Общий эффект можно видеть в возросшем совпадении результатов между этими странами, а также в том, что пункты расхождений легче объясняются действительными различиями на местах.

Стоит назвать некоторые из этих усовершенствований. В предыдущем исследовании лишь по Франции мы могли моделировать транспортные рынки за пределами избранного мегаполиса непосредственно на базе национальных данных. Чтобы получить национальные показатели по Британии и Германии, пришлось моделировать и затем обобщать «репрезентативные» рынки для меньших городов и сельских местностей. В настоящем исследовании Британия подобно Франции была обработана на модели с общенациональными данными.

Немецкие показатели остаются результатом агрегирования: смоделированные показатели по Мюнхену масштабированы в сторону увеличения для представления мегаполиса (Мюнхен плюс Гамбург), по Дюссельдорфу - меньших городов, по региону Вестфалия, кроме его городов, - сельской Германии. Кроме того, охват Германии по-прежнему ограничен бывшей Западной Германией минус Западный Берлин – из-за трудноразрешимых проблем, которые связаны с данными по бывшей ГДР, включая Восточный Берлин, и с обработкой обусловленной внешними причинами поэтапной эволюции транспортного рынка в новой объединенной столице.²¹

Тем не менее, благодаря улучшенным в целом данным и из германских, и из европейских источников, а также более тщательному выбору репрезентативного образца, точность немецких результатов намного возросла. В этом можно убедиться по сужению разрыва между смоделированными и статистически зафиксированными в исходном сценарии налоговыми поступлениями, сопоставление которых - ключевой тест точности моделирования²².

Еще одним новшеством стало уяснение и применение ограничителя пропускной способности железных дорог и метро - увеличение движения в этих видах транспорта лишь до уровня, который может быть поглощен сегодня без инвестиций в создание новой пропускной способности. Наиболее очевидное следствие этого - ограничение роста движения в метро в оптимальном сценарии для Лондона.

Для всех трех стран первый и наиболее устойчивый стереотип, поддающийся обнаружению, - потребность в значительных приростах налогов на легковые автомобили и грузовики в городских районах.

Как показано ниже в выборочных примерах, в часы пик для нынешних неплательщиков издержек парковки легковых автомобилей цены должны увеличиться примерно на 70% в Иль-де-Франс, 95% в Мюнхене и более чем на 150% в Лондоне. Цены для грузовиков в часы пик должны возрасти приблизительно на 40% в Иль-де-Франс и Мюнхене и 100% в Лондоне. Это, в свою очередь, требует очень больших увеличений налогового компонента цены. Конечно,

²⁰ См. Часть II, Главы 1-3, написанные соответственно Джоном Пейрсоном, Эмилем Кине и Жан-Пьером Тару и Матисом Дрюз-Борманном и Карл-Хансом Хартвигом, в Рой, ред., 2000.

²¹ См. там же, Часть II, Глава 3.

²² См. там же, Часть II, Глава 3, Приложение I.

действующие налоги - относительно малая доля нынешних цен. Самыми уместными в плане влияния на бюджеты и поведение потребителей являются менее экстремальные показатели повышения цен. Но они достаточно велики, указывая на срочную необходимость скорректировать цены для городского автотранспорта.

На основе имеющейся информации об эластичности цен оптимальное ценообразование вносит существенные изменения в состав городских транспортных потоков по видам транспорта. В Лондоне, Иль-де-Франс и мегаполисе Германии наблюдается сокращение пассажиро-километров для легковых автомобилей примерно на 20%. Резко возрастает число пассажиров общественного транспорта: метро, рельсового транспорта, трамваев, городских и пригородных автобусов²³.

Таблица 3: **Оптимальные налоги/цены для городского автотранспорта: Лондон, Иль де Франс и Мюнхен**

Изменение налогов/цен на пассажиро-километр/тонно-километр, в процентах от исходного сценария

Вид транспорта	Лондон		Иль-де-Франс		Мюнхен	
	Налог	Цена	Налог	Цена	Налог	Цена
Малолитражный автомобиль на бензине, часы пик	430%	153%	254%	69%	501%	95%
Малолитражный автомобиль на бензине, вне пика	329%	99%	181%	46%	409%	72%
Грузовик, часы пик	253%	100%	208%	41%	300%	41%
Грузовик, вне часов пик	135%	56%	92%	19%	140%	20%

Однако в общей сложности пассажиро-километры падают, тонно-километры - нет. Примечательна устойчивость автомобильных грузовых перевозок. Мы наблюдаем поэтому увеличение в транспортном потоке доли грузов, которое отражает переключение скромных ресурсов на самые неотложные цели.

Таблица 4: **Оптимальные объемы городского движения: Лондон, Иль-де-Франс и Мюнхен-Гамбург**

Изменение ежедневных пассажиро-километров и тонно-километров, в процентах от исходного сценария

	Лондон	Иль-де-Франс	Мюнхен-Гамбург
<i>Вид транспорта</i>			
Легковые автомобили	- 20%	- 16%	- 28%
Автобусы	44%	12%	46%
Метро*	21%	22%	24%
Грузовики	2%	- 0,1%	0,03%

* Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом суммированы с метро для Иль-де-Франс и мегаполиса Германии

²³ Эти изменения пропорций между видами включают не только перечисленные, но и, что важно, подвижки между этими видами и передвижением пешком. Так, некоторые короткие автомобильные поездки теперь вытесняются ценой и заменены ходьбой,- например, три поездки на автомобиле в три магазина с тремя стоянками теперь заменяются одной поездкой с одной парковкой и обходом трех магазинов пешком. А некоторые более дальние, из-за высоких цен общественного транспорта, пешие дистанции заменены поездкой на автобусе благодаря более доступной цене.

Предельные внешние издержки падают для всех видов транспорта, во всех местностях и в каждой стране - интересующийся читатель найдет подробное изложение в таблицах Приложения А, - и это сокращение в расчете на километр дополняется сдвигом километража транспортного потока к видам транспорта с более низкими предельными внешними издержками. Но, надо отметить, предельные внешние издержки не сводятся к нулю: общество испытывает настоятельную потребность рискнуть сократить внешние издержки, но не заинтересовано в том, чтобы пытаться устранить их полностью ценой снижения жизненного уровня.

В результате оптимизации транспортных налогов и цен налицо большое увеличение совокупных поступлений в каждой из трех стран, а во всех вместе - средневзвешенный рост нынешних поступлений на 66%.

На разукрупненном уровне важно понять ситуацию Германии, чтобы уяснить еще один важный стереотип: этот рост совокупных поступлений генерируется увеличением, в первую очередь, во всех городских местностях и, во-вторых, на междугородных маршрутах.

На первый взгляд, городская доля этого совокупного изменения в Германии кажется относительно небольшой. Но выбранный образец «негородской» области – Вестфалия - на деле не является таковой, будучи частью обширной городской местности Рейн-Рур. К тому же это не просто всего лишь неудачный пример отбора нерепрезентативного образца. Дело в том, что у немецкой урбанизации иной характер, чем у британской и французской, - менее концентрированный, более рассредоточенный. Ни Мюнхен, ни любой другой немецкий город не соотносится с городской Германией так же, как Лондон и Париж с городской Британией и Францией. В этом смысле Германия по-своему подтверждает стереотип: большое увеличение совокупных поступлений при оптимизации - прежде всего городское явление, функция исправления городских автомобильных заторов.

В свою очередь, вес прироста поступлений в городах в рамках их суммарного увеличения отражает частично весомость дополнительных парковочных сборов как исключительно городского явления. Так, эти сборы составляют в городской Британии, Франции и Германии 18,11, 11,26 и 8,13 миллиардов евро соответственно. Конечно, было бы заблуждением сравнивать эти суммы непосредственно с увеличением поступлений, которые представляют собой очищенное число, чистый итог нескольких различных повышений и снижений. Тем не менее, здесь ясно обозначилась важность исправления ситуации с парковками²⁴.

²⁴ Еще один показатель: дополнительные сборы за парковку составляют 49, 47 и 22% дополнительных поступлений от легкового автотранспорта в Британии, Франции и Германии соответственно.

Таблица 5: **Разукрупненные изменения поступлений от оптимальных цен: Британия, Франция и Германия, Миллиардов евро в год**

	Британия	Франция	Германия
МЕГАПОЛИС:			
Поступления по исходному сценарию	3,96	5,32	2,60
Оптимальные поступления	8,12	14,18	5,63
Абсолютное изменение поступлений	4,16	8,86	3,03
ДРУГИЕ ГОРОДСКИЕ МЕСТНОСТИ:			
Поступления по исходному сценарию	25,02	16,76	8,82
Оптимальные поступления	47,36	34,58	21,41
Абсолютное изменение поступлений	22,34	17,82	12,59
Все городские области:			
Поступления по исходному сценарию	28,98	22,08	11,42
Оптимальные доходы	55,48	48,76	27,04
Абсолютное изменение поступлений	26,50	26,68	15,62
НЕГОРОДСКАЯ МЕСТНОСТЬ:			
Поступления по исходному сценарию	30,86	27,03	45,54
Оптимальные доходы	43,31	28,26	72,09
Абсолютное изменение поступлений	12,45	1,23	26,45
В СОВОКУПНОСТИ:			
Поступления по исходному сценарию	59,84	49,10	56,97
Оптимальные доходы	98,79	77,01	99,13
Абсолютное изменение поступлений	38,95	27,91	42,16
Изменение в процентах	65%	57%	74%
Изменение поступлений в городах, в процентах совокупного	68%	96%	37%

Чтобы рассчитать показатель возмещения издержек, необходимо устранить НДС как компонент бюджетных поступлений: НДС относится - должным образом и исключительно – к общим функциям правительства и никак не входит в возмещение издержек. С постоянными издержками предоставления инфраструктуры надо сравнивать именно сумму поступлений от налогообложения внешних факторов²⁵.

Во всех трех странах ценообразование по предельным общественным издержкам превышает достаточное возмещение издержек – причем невзирая на нулевую ставку за постоянные издержки инфраструктуры. Налогообложения внешних факторов хватает для покрытия постоянных издержек системы.

Далее, фактическая норма возмещения издержек зависит от относительной оснащенности инфраструктурой в каждом данном случае. Неудивительно поэтому, что эта норма располагается в диапазоне от чуть более 150% в сравнительно хорошо оснащенной Франции до более чем 300% в Германии и Британии.

Наконец, смоделированная здесь реформа ценообразования представляет картину очевидных больших абсолютных выгод в благосостоянии по каждой стране, - что, конечно, является первостепенным оправданием реформы.

При дезагрегации данных преобладающая часть совокупных выгод в каждом случае локализуется в выгодах от городских областей.

²⁵ Более полное изложение см. Рой, ред., 2000, Часть 1, Глава 1.

Таблица 6: Возмещение издержек при оптимальной цене: Британия, Франция и Германия

Миллиардов евро в год

	Британия	Франция	Германия
Издержки инфраструктуры при капитальных затратах со снижением балансовой стоимости на 6% для всех стран [С]	22,50	36,04	27,10
Оптимальные поступления от всех видов внутреннего транспорта минус составляющая НДС [R (ex-vat)]	82,75	58,06	82,89
Возмещение издержек [R (ex-vat)/С]	368%	161%	306%

Таблица 7: Разукрупненные изменения благосостояния от оптимизации цен: Британия, Франция и Германия

Миллиардов евро в год

	Британия	Франция	Германия
<i>Изменение благосостояния в:</i>			
Мегаполисах	4,47	3,89	1,49
Других городских местностях	10,82	3,52	4,73
Всех городских местностях	15,29	7,41	6,22
Негородских местностях	2,14	2,75	2,55
В совокупности	17,42	10,16	8,76
Изменение благосостояния в городах в процентах совокупного	88%	73%	71%

2.4 Результаты по Нидерландам и Финляндии

В данном моделировании Нидерланды были разделены на две области: мегаполис Рандстад с городами; и негородскую, остальную часть страны, включая междугородные маршруты в Рандстаде. С учетом географии Нидерландов отсутствие категории других городов, вероятно, не имеет большого значения.

Финляндия была разделена на три области: Хельсинки; другие городские области, включая пригородный пояс вокруг столицы и три других города; и негородская местность, охватывающая остальную часть страны.

Пиковый период в Хельсинки весьма непродолжителен, поэтому смоделированные показатели требуемых изменений налогов и цен не сопоставимы в точности с аналогичными показателями для пиков и остальных периодов, рассчитанными по мегаполисам других стран. Но воздействие этого на общие национальные результаты минимально. В целом в Финляндии преобладает обширная и лишенная заторов негородская территория, на которую приходится 82% населения и 97% автодорожной сети.

Стереотип результатов, наблюдаемый в городской Британии, Франции и Германии, можно обнаружить также в городской части Нидерландов и Финляндии. Для тех, кто сейчас не платит за парковку, ставки сбора с легкового автомобиля в часы пик должны повыситься почти на 100% в городах Рандстада с их весьма большими заторами. Очевидна потребность в увеличении ставок для легковых автомобилей в часы пик в Хельсинки - даже если, по

указанной в предыдущем абзаце причине, приводимую ниже в примере цифру 205% следует воспринимать с осмотрительностью. Для грузовиков ставки в часы пик должны повыситься на 50% в Рандстаде и на 40% в Хельсинки.

Не вызывает удивления тот факт, что в Рандстаде и Хельсинки при оптимальном ценообразовании объемы автомобильного движения падают. Объемы грузоперевозок практически неизменны.

Таблица 8: **Оптимальные налоги/цены для городского автотранспорта: Рандстад и Хельсинки**
Изменение налогов/цен на пассажиро-километр/тонно-километр, в процентах к исходному сценарию

<i>Вид транспорта:</i>	Рандстад		Хельсинки	
	Налог	Цена	Налог	Цена
Малолитражный автомобиль на бензине, часы пик	307%	94%	396%	205%
Малолитражный автомобиль на бензине, вне часов пик	182%	54%	282%	146%
Грузовик, часы пик	312%	50%	181%	40%
Грузовик, вне часов пик	124%	20%	119%	25%

Таблица 9: **Оптимальные объемы городского движения: Рандстад и Хельсинки**

Изменения ежедневных пассажиро-километров и тонно-километров, в процентах к исходному сценарию

<i>Вид транспорта</i>	Рандстад	Хельсинки
Легковые автомобили	- 8%	- 34%
Автобусы*	22%	6%
Метро **	12%	- 5%
Грузовики	- 0.7%	0%

* Для Хельсинки трамвайные перевозки объединены с автобусными.

** Для Рандстада трамвайные перевозки объединены с перевозками метро.

Как можно видеть в таблицах по странам в Приложении А, оптимизация повсюду влечет за собой сокращение предельных внешних издержек.

Как видно ниже в таблице, и Рандстад, и Хельсинки демонстрируют в оптимальном сценарии большие приросты поступлений. Поступления возрастают и во внегородской местности Нидерландов. А вот внегородская Финляндия показывает отличную от всех других стран картину: в результате оптимизации поступления в бюджет падают. Этот спад, в сочетании с удельным весом внегородской местности в Финляндии в целом, приводит к снижению поступлений на национальном уровне. Финляндия, таким образом, уникальна в проявлении завышенных ставок для транспорта в исходном сценарии.

Дополнительные сборы за парковку составляют в городской местности важную часть коррекции и оцениваются в Рандстаде²⁶ в 1,30 миллиарда евро и в 0,036 млрд. в Хельсинки.

Норма возмещения издержек в оптимальном сценарии - около 200% по Нидерландам. По Финляндии, причем невзирая на сокращение поступлений в бюджет, около 130%.

Важно, что цены на базе предельных общественных издержек дают в обоих случаях отчетливое приращение благосостояния вне зависимости от вектора динамики поступлений.

²⁶ Это соответствует 35% дополнительных поступлений от легкового автотранспорта по Нидерландам.

Выигрыш для благосостояния от применения этого правила ценообразования относится ко всем объектам исследования, вне зависимости от того, приносит оно попутно увеличение поступлений или нет. Конечно, любому правительству, которое сталкивается с перспективой совокупного сокращения поступлений, придется взвесить такую потерю в сравнении с этой выгодой для благосостояния. Но выгода для благосостояния общества в целом - во всяком случае не единственная проблема, которую должны учитывать правительства. Даже в тех более типичных случаях, когда оптимальные цены обеспечивают и бюджетные поступления, и выгоды для благосостояния, можно ожидать, что потребуют внимания другие проблемы, - в частности, распределение между теми регионами, группами доходов и т.д., для которых последствия окажутся разными. Указать на этот момент означает всего лишь признать, что экономическая теория не может монополизировать внимание правительств. Но задача данной главы ограничивается раскрытием экономики оптимального ценообразования.

Таблица 10: **Разукрупненные изменения поступлений при оптимизации цен: Нидерланды и Финляндия**

Миллиардов евро в год

	Нидерланды	Финляндия
РАЙОН МЕГАПОЛИСА:		
Поступления по исходному сценарию	1.45	0.08
Оптимальные поступления	4.46	0.27
Абсолютное изменение поступлений	3.01	0.19
ДРУГИЕ ГОРОДСКИЕ МЕСТНОСТИ:		
Поступления по исходному сценарию		0.24
Оптимальные поступления		0.31
Абсолютное изменение поступлений		0.07
ВСЕ ГОРОДСКИЕ МЕСТНОСТИ:		
Поступления по исходному сценарию	1.45	0.32
Оптимальные поступления	4.46	0.58
Абсолютное изменение поступлений	3.01	0.26
НЕГОРОДСКАЯ МЕСТНОСТЬ:		
Поступления по исходному сценарию	10.35	4.25
Оптимальные поступления	13.08	3.00
Абсолютное изменение поступлений	2.73	- 1.25
В СОВОКУПНОСТИ:		
Поступления по исходному сценарию	11.80	4.57
Оптимальные поступления	17.54	3.58
Абсолютное изменение поступлений	5.74	0.99
Изменение в процентах	49%	- 22%
Изменение поступлений в городах, в процентах от совокупного прироста	52%	данных нет

Таблица 11: Возмещение издержек при оптимизации цен: Нидерланды и Финляндия

Миллиардов евро в год

	Нидерланды	Финляндия
Издержки инфраструктуры при капитальных затратах со снижением балансовой стоимости на 6% для всех стран [С]	7,21	1,57
Оптимальные поступления от всех видов внутреннего транспорта минус составляющая НДС [R (ex-vat)]	14,47	2,03
Возмещение издержек [R (ex-vat)/C]	201%	129%

Таблица 12: Разукрупненные изменения благосостояния при оптимизации цен: Нидерланды и Финляндия

Миллиардов евро в год

	Нидерланды	Финляндия
Изменение благосостояния в:		
Мегалополисах	0,47	0,06
Других городах		0,04
Всех городах	0,47	0,10
Негородской местности	0,82	0,17
В совокупности	1,29	0,27
Изменение благосостояния в городах, в процентах от совокупного прироста	36%	37%

2.5 Оптимизация пропускной способности и ее воздействие на оптимальное и ценообразование

На языке экономической науки «краткосрочным» является период, в течение которого основной капитал должен приниматься за постоянную величину. Поскольку обеспечение новой инфраструктуры занимает значительно более длительный срок, чем у большинства средств производства, то рассматриваемый здесь «никак не следует путать с тем, что считается недолгим на бытовом языке.

Тем не менее, верно, что в долгосрочном масштабе экономики, – когда фонд инфраструктуры является уже не данностью, а скорее результатом выбора в пользу расширения, сокращения или сохранения пропускной способности, – политика установления цен на базе краткосрочных предельных издержек несостоятельна, если не оптимизировать предоставление пропускной способности инфраструктуры.

В принципе достаточно ясно, что принимающее решения лицо, приверженное достижению максимизации благосостояния, стремилось бы проводить в жизнь инвестиционное правило, которое короткий срок» - фактически весьма продолжительный период²⁷. Акцент данного доклада на краткосрочности оптимизирует пропускную способность при каждой благоприятной возможности, наряду с правилом ценообразования, оптимизирующим использование этой способности во всех и каждом пункте.

На практике судить о настоятельности этой задачи трудно без информации о потерях для благосостояния, возникающих без оптимизации пропускной способности.

²⁷ Некоторая дополнительная пропускная способность может создаваться быстрее за счет применения телеавтоматики или более грубых средств, «спрямляющих углы» (ввод на автострадах полос для срочного проезда). Но в целом ее создание требует времени.

А в контексте введения оптимального ценообразования настоящим императивом является установление инвестиционного правила, направленного на оптимизацию пропускной способности. «Без этого» - цитата из недавнего доклада ЕКМТ - «поступления от сборов в связи с заторами будут в растущей мере восприниматься не как производные от корректировки цен, а скорее как искомый результат преднамеренного дефицита инфраструктуры. Без этого, следовательно, консенсус в поддержку такого режима ценообразования, а значит и сам режим ценообразования, оказался бы перед угрозой краха.»²⁸ Коротко говоря, отсутствие оптимизации пропускной способности вполне могло бы негативно сказаться на предполагаемом режиме ценообразования и тем самым на благосостоянии.

Из этого не следует, однако, что оптимизация пропускной способности подразумевала бы ее большое расширение, ведущее, среди прочего, к большому сокращению поступлений от оптимизации цен.

В принципе идеальное инвестиционное правило должно подвергать каждый проект анализу общественных издержек-выгод и давать зеленый свет тем из них, чья нынешняя чистая полезность (НЧП) положительна²⁹. НЧП проекта есть сумма его выгод минус сумма затрат за период его экономической жизни, с понижением его балансовой стоимости в каждом последующем году по соответствующей норме. Уместные издержки и выгоды включают затраты капитала и другие строительные расходы, увеличения или сокращения поступлений от эксплуатации, увеличения или снижения дополнительной выгоды потребителя (разницы между полученной и оплаченной полезностью товара или услуги), увеличения или снижения внешних издержек и выгод. Для проектов общественного сектора норма снижения балансовой стоимости должна отражать издержки отказа от иного использования общественных средств на уровне, равном или более высоком, чем ставка процента по долгосрочным правительственным ценным бумагам (в зависимости от ожидаемого воздействия на эту ставку новых заимствований).

Без исчерпывающего анализа общественных издержек-выгод по всем пяти странам – а это крайне дорогостоящее мероприятие - нет возможности количественно оценить изменения, которые следовали бы из внедрения этого правила. Но можно логически вывести некоторые общие заключения.

Как только цены будут оптимизированы, анализ общественных издержек-выгод, при правильном осуществлении, будет как тенденция давать в отношении проектных предложений в городах иные результаты, чем при рассмотрении проектов для негородских местностей. В плане выгод в обоих случаях приросты дополнительной выгоды потребителя от преодоления заторов будут в большей или меньшей степени возмещаться снижением поступлений. Другое дело – затратная сторона уравнения.

У городских проектов получатся сверх обычных издержек строительства большие затраты, отражающие высокие издержки альтернативного строительства в уже освоенных районах. В большинстве случаев они примут форму больших компенсационных платежей. В других ситуациях – таких, как строительство в районе исторических достопримечательностей в центре города, - дополнительные затраты будут пугающе высокими. Конечно, это последнее ограничение не распространяется на городскую периферию. В целом, однако, проекты расширения пропускной способности городских дорог будут иметь тенденцию сталкиваться с высокими барьерами, отражающими высокие издержки отказа от альтернативного использования территории. Проекты расширения пропускной способности на междугородных трассах таких трудностей не встретят - кроме особого случая местностей, чувствительных в экологическом или ином отношении.

²⁸ Рана Рой, «Средства и цели: оценка издержек-выгод и инвестиции, максимизирующие благосостояние», Лондон, декабрь 1999, Приложение I в докладе ЕКМТ «Оценивая выгоды транспорта», Париж, 2001. Этот довод вошел как в основной доклад, так и в его Исполнительное резюме.

²⁹ Последующее изложение заимствовано из Главы 2.5 в Рой, 1998, с.29-32, которая, в свою очередь, использует Раздел 3 Вступления редакторов к анализу издержек-выгод, под ред. Ричарда Лейарда и Стивена Глейстера, второе издание, Кэمبرидж: Кэمبرидж юниверсити пресс, 1994, с. 25-44

Но именно в городах оптимизация цен вызывает наиболее существенные изменения - в налогах, ценах, поступлениях и благосостоянии. Поэтому более высокий барьер городским проектам дорожного строительства, возводимый калькуляцией издержек отказа от альтернативного использования, подсказывает, что оптимизация пропускной способности будет иметь сравнительно ограниченное влияние на общую картину, сложившуюся в нашем сценарии оптимального ценообразования.

Кроме того, некоторый ориентировочный обсчет этого влияния осуществим при помощи более простого инвестиционного правила, которое, как можно обосновать, дает приближенно те же результаты, что и идеальное правило. Это более простое правило предложено в недавнем исследовании для Правительства Нидерландов «Окупаемость на дорогах». В нем говорится: «При условии, что расширение инфраструктуры не влечет за собой никаких внешних издержек или выгод, расширять пропускную способность дороги в конкретном месте пора тогда, когда поступления от оптимизированного сбора за заторы, взимаемого на новой, дополнительной пропускной способности, в точности достаточны для финансирования капитальных затрат на эту способность.»³⁰

Как указано в докладе, дорожное строительство в городах и местностях с особым статусом повлечет за собой внешние издержки. Ясно и то, что это правило неприменимо к рельсовому транспорту и метро, где, особенно в городах, действуют экономия от расширения масштаба перевозок и внешние выгоды.

Тем не менее, полученные результаты весьма содержательны. Указанный доклад предусматривает введение, взамен большинства действующих сборов, базового сбора по пробегу транспортного средства, отражающего внешние издержки дорожного движения и издержки материально-технического содержания, в сочетании с полной реализацией долгосрочной программы правительства по инфраструктуре и транспорту на период до 2010 года. Затем рассмотрены два сценария на период 2010 – 2020 гг.: «экологический сценарий», включающий оптимизированный сбор в связи с заторами без дальнейшего дорожного строительства за пределами 2010 года; и «рыночный сценарий», включающий оптимальные цены экологического сценария, но со строительством дополнительной пропускной способности дорог на основе приведенного выше инвестиционного правила. Его применение дает следующие результаты:

- дополнительно 400 км полос дорожной сети, то есть расширение пропускной способности на 3%;
- 1,7 млрд. евро дополнительных поступлений - против 1,9 млрд. по экологическому сценарию;
- выгода для благосостояния в 700 млн. евро - против 680 млн. по экологическому сценарию.

Между тем этот экологический сценарий - по меньшей мере с 2010 года - может служить аналогом расчетных результатов оптимального ценообразования без оптимизации пропускной способности. Значит, по сравнению с этим состоянием акт ее оптимизации – сверх и помимо дорожной программы на срок до 2010 года – обеспечивает расширение пропускной способности менее чем на 3%, сокращение бюджетных поступлений менее чем на 10% и выгоды для благосостояния менее чем в 3%.

Предположим теперь, что мы применяем не это приближение к идеальному инвестиционному правилу, а само идеальное правило. При допущении некоторого роста внешних издержек, но не достаточного для замораживания всего дорожного строительства, и при прочих равных условиях мы получаем следующий результат по сравнению со сценарием

³⁰ ЦЭ Дельфт, «Отдача от автодорог: Оптимизация инвестиций и пользования дорогами по принципу «платит пользователь», Дельфт, 2002, с.6.

оптимального ценообразования без оптимизации пропускной способности: расширение этой способности менее чем на 3%, сокращение бюджетных поступлений менее чем на 10% и выгоды для благосостояния менее чем в 3%.

Заключительная часть выводов обеспечивается результатами дополнительного моделирования для Нидерландов на базе тех же данных, что и в нашем главном исследовании по Нидерландам, но с некоторым добавлением пропускной способности дорог. Поскольку в качестве исходных принимаются предложения в «Отдаче от автодорог» и признается расхождение результатов анализа общественных издержек-выгод в городах и сельской местности, то это добавление пропускной способности обретает здесь форму единообразного дополнения 5% к пропускной способности дорог в модели сельской местности. Воздействие подобного добавления пропускной способности к оптимальным ценам представлено ниже: сокращение поступлений на 1% и никакой выгоды для благосостояния.

Таблица 13: Изменения поступлений и благосостояния при добавлении дополнительной пропускной способности дорог к оптимальным ценам: Нидерланды, местности вне городов

Миллиардов евро в год

	Нидерланды, вне городов
<i>Поступления в бюджет:</i>	
Оптимальный сценарий	13,08
С дополнительной пропускной способностью дорог	12,92
Абсолютное изменение	0,16
Изменение в процентах	- 1,2%
<i>Благосостояние:</i>	
Оптимальный сценарий	0,825
С дополнительной пропускной способностью дорог	0,822
Абсолютное изменение	0,003
Изменение в процентах	0%

Без осуществления сопоставимого анализа по другим странам было бы совершенно неуместным предположить, что эти количественные показатели Нидерландов подойдут везде. Но без доказательств того, что Нидерланды стоят особняком от остальной части Европы, совершенно разумно придти к более общему заключению об относительных последствиях оптимизации пропускной способности и ценообразования. В самом деле, важно оптимизировать и пропускную способность, и ценообразование, но именно оптимизация цен, вероятно, принесет наибольшие выгоды.

Глава 3

СВОДНЫЙ АНАЛИЗ СБОРОВ С АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Международные сопоставления налогов и сборов, связанных с автомобильными грузоперевозками, требуют основы, которая может соотнести все эти разнообразные налоги и сборы, взимаемые с транспортной деятельности, с предельными издержками, если имеется в виду удовлетворительно ответить на следующего рода вопросы.

- Платят ли автоперевозчики в одной стране больше, чем в другой, и какие последствия это имеет для прибыльности автомобильных перевозок в каждой стране?
- Одинаково ли в каждой стране воздействие какого-либо увеличения налога на дизельное топливо или же более значимы различия в налогообложении труда?
- Искажают ли эти различия международный рынок автомобильных грузоперевозок?

Настоящий доклад создает такую основу, развивая работу, о которой сообщалось в докладе ЕКМТ 2000 года «Эффективные транспортные налоги и сборы». Цель данной части этого исследования – количественно сопоставить налоговые режимы автомобильных грузоперевозок в 16 европейских странах.

Изменения ставок налогов на топливо, транспортные средства и сборов с пользователя в различных странах приходится на разные даты в разные годы. Используемые в настоящем исследовании ставки установлены на 1998, 2000 и 2001 годы согласно тарифам, применявшимся каждой страной в соответствующем бюджетном году. Это ставки, применимые к 40-тонным грузовикам ЕВРО-1, за исключением Швейцарии, где подобная виньетке твердая плата, взимавшаяся в 1998 и 2000 гг., применена к условным 40-тонным грузовикам. В странах, где в соответствующем году происходил пересмотр ставок, используются ставки, действовавшие на сентябрь. Подробности содержатся в прилагаемых крупноформатных таблицах. Курсы валют при подсчетах брались на начало каждого указанного года.

Сборы с автомобильных грузоперевозок анализируются по следующим странам: Австрия (А), Бельгия (Б), Швейцария (Шр), Чешская Республика (Ч), Германия (Г), Испания (И), Франция (Ф), Финляндия (Фин), Венгрия (В), Италия (Ит), Нидерланды (Нл), Норвегия (Н), Польша (Пл), Швеция (Ш) и Соединенное Королевство (СК). При наличии данных включены показатели по Португалии (Пг). По каждой стране представлены тройная таблица данных и сопутствующие расчеты на 1998, 2000, и 2001 годы (см. таблицы по странам в главной БАЗЕ ДАННЫХ www.oecd.org/cem/topics/taxes/taxdocs.htm). Для каждого года приводятся данные, расчеты и результаты.

Представлены данные о ценах дизельного топлива, ставках налогов на все исходные факторы автомобильных грузоперевозок и пропорциях между этими факторами. Расчеты производились на основе суммарных сборов за 400-километровые перевозки внутри страны (в принципе – 40-тонным грузовиком). Результаты сведены в суммарные сборы за стандартный рейс, на машино-км и ткм, а также в виде ставок налога со стоимости и МЕТРов (предельно эффективных ставок налога) Таким образом, эта работа организована как серия аналитических шагов, идущих ко все более комплексным индикаторам налогообложения.

- I. Вначале составляется перечень абсолютных уровней конкретных сборов с грузового автотранспорта (топливный налог, налоги на транспортное средство, сборы за проезд по платной дороге и т.д.). Затем согласно стандартным национальным грузовым пробегам (стандартные сценарии по странам с доставкой 40-тонным грузовиком на 400 км) на базе *ткм* выводятся *показатели чистых сумм уплаченных сборов* как для веса брутто, так и для максимального чистого веса груза.
- II. Во-вторых, эти чистые суммы транспортных сборов с рейса внутренней грузоперевозки преобразуются относительно общего элемента издержек - цены топлива до начисления налога в *ставку чистого эффективного сбора со стоимости*.

- III. Следующий аналитический шаг - расчет и сравнение ставок эффективного налога по предельным издержкам автомобильных грузоперевозок на основе конкретных страновых структурных пропорций факторов на входе (труда, капитала и топлива) и соответствующих ставок их налогообложения. Дается оценка *предельных эффективных ставок налога* (МЕТР).
- IV. На отдельном этапе анализа чистые транспортные сборы на ткм исследуются применительно к сценарию оптимального ценообразования.

Данная глава резюмирует анализ шагов I - iii, с более детальным разъяснением в приложении.

3.1 Абсолютные уровни сборов

Основой анализа являются инвентаризация и количественное сравнение всех сборов, взимаемых различными странами с автомобильных грузоперевозок. Этот инвентарный перечень составлен по таким переменным, как ставки налогов, основание налогообложения, внесенные суммы, тип платежа, возврат уплаченных средств, льготные ставки и скидки и освобождение от оплаты. Перечень охватывает 1998, 2000 и 2001 годы.

Сопоставление организовано согласно экономическому стандарту, с размещением сборов по категориям от наиболее чисто налоговой до наиболее коммерческой (то есть наиболее близкой к цене за пользование инфраструктурой), как это видно в Таблице 3-1а.

Были сформированы также четыре категории налогов сообразно территориальной сфере их применения - то есть степени, в которой сборы связаны с использованием специфическими участками или регионами сети инфраструктуры (Таблица 3-1б).

На практике обе системы классификации имеют тенденцию идти в ногу, и территориальность сохранена как критерий, представляющий наибольший интерес, поскольку этот принцип уже применяется посредством некоторых существующих сборов с автомобильных грузоперевозок.

Таблица 3-1а: Экономическая категоризация сборов с автомобильных грузоперевозок

Сборы	Налоги	Топливный	Сборы с пользователя	
	на автомобиль	акцизный налог	Виньетки*	Пошлины за проезд + сборы с пользователя по пробегу/весу**
Описание	Грузовики облагаются в стране регистрации на основе собственности	Слабая связь с использованием*	Сборы с пользователя по твердой ставке	Сумма определяется использованием (пробег в км и допустимый вес или перевозимый тоннаж)
Экономический критерий	Налоговые сборы	Сборы, намеченные к расходованию в бюджете	Твердые цены	Цены
Результат	Чисто фискальная конструкция согласно доле поступлений от каждой категории сборов			

° Евровиньетка, австрийская ШтраБА, чешская Виньетка, швейцарская твердая ставка РТПЛ(до 2001г)

* Перевозчики могут заправиться в одной стране, а пользоваться дорогами в соседней

** Швейцарский сбор с тяжелых грузовиков (РПЛП, с 2001 г.)

Таблица 3-1а: Экономическая категоризация сборов с автомобильных грузоперевозок

Сборы	Налоги на автомобиль	Топливный акцизный налог	Сборы с пользователя	
			Виньетки*	Пошлины за проезд + сборы с пользователя по пробегу/весу**
Описание	Национальные" сборы по территориальному критерию	Перевозчики могут не выполнять территориальную привязку (заправиться в стране А, используя дороги в стране Б)*	Сборы на конкретной территории, но без увязки с используемым количеством (твердая цена).	Сборы, строго ограниченные конкретной территорией и использованным количеством (цена)
Территориальный критерий	Национальные сборы	Наименее территориальные сборы	Сборы, территориальные в средней степени	Наиболее территориальные сборы
Результат	Территориальная структура налогообложения согласно доле сборов с конкретных перевозок			
° Евровиньетка, австрийская ШтраБА, чешская Виньетка, швейцарская твердая ставка РТПЛ(до 2001г)				
** Швейцарский сбор с тяжелых грузовиков (РППП, с 2001 г.)				

Перечень взимаемых сборов приводится в Таблице 3.2. Поскольку не все исследованные страны собирают односторонние сборы, поверхностные сравнения лишены смысла. Так, изолированное сравнение уровней конкретного налога (например, швейцарских и французских топливных налогов) не дает представления о воздействии их различий на грузоперевозчика. Аналогичным образом последствия в различных странах повышения или снижения какого-либо конкретного типа налога нельзя оценить в отрыве от других сборов и налогов, взимаемых в каждой стране.

Таблица 3.2. Инвентарный перечень

Страна	Налоги на автомобиль	Топливный акцизный налог	Сборы с пользователя		С топлива	НДС С пошлин на платной дороге
			Виньетки	Пошлины за проезд + сборы с пользователя по пробегу/весу		
Австрия	✓	✓	ШтраБА	-	✓	
Бельгия	✓	✓	Евровиньетка	-	✓	
Чешская Респ.	✓	✓	Виньетка	-	✓	
Финляндия	✓	✓+ плата за загрязнения	-	-	✓	✓
Франция	✓	✓	-	✓	✓	
Венгрия	✓	✓	-	✓	✓	
Германия	✓	✓	Евровиньетка	-	✓	
Италия	✓	✓	-	✓	✓	
Нидерланды	✓	✓+ налоги на утилизацию и экологию	Евровиньетка	-	✓	
Норвегия	✓ + экологический налог	✓ + налоги на CO ₂ и серу	-	Городские сборы за въезд	✓	
Польша	✓	✓	-	-	✓	
Португалия	✓	✓	-	-	✓	
Испания	✓	✓	-	-	✓	
Швейцария	✓	✓	РТПЛ до 2001г	Сбор с тяжелых грузовиков, с 2001	✓	
Швеция	✓	✓ + CO ₂	Евровиньетка	-	✓	
Англия	✓	✓	-	-	✓	
<i>Правительственные источники</i>						

3.2 Чистое налогообложение

Следующий методологический шаг обращен к чистому налогообложению автомобильных грузоперевозок в выбранных странах. Цель здесь состоит в том, чтобы сравнить различные налоговые режимы в отношении грузоперевозок, вычислив чистую сумму сборов, которые 40-тонный грузовик должен заплатить в течение 400-километрового рейса в стране своей регистрации. Для этого на крупноформатной таблице были построены сценарии стандартного рейса; подробности приводятся в приложениях. Сценарии создавались вместо простого деления налоговых поступлений на машино-км и ткм, поскольку они облегчают селекцию определенных категорий грузовиков, стандартное сравнение во времени и комбинирование всего разнообразия сборов в единый показатель. Налоговые поступления по странам рассматриваются в разделе 3.3, чтобы обеспечить проверку точности сценариев.

Сначала все сборы рассчитываются за вычетом предусмотренных возвратов платежей (по НДС), скидок и освобождений от оплаты. Все изучавшиеся страны возмещают НДС, взимаемый с горючего и других материалов для перевозчиков. Некоторые страны допускают до определенного предела скидки по различным косвенным налогам (хотя во Франции НДС со сбора на платных дорогах не возвращается). И в некоторых странах предоставлялись разовые скидки по топливному налогу в 2000-2001 гг. вслед за взлетом цен на горючее осенью 2000 года. Подробности см. в Приложение Б.

Швейцарский HVF - сбор с тяжелых грузовиков (RPLP – плата за проезд тяжелого грузовика по пробегу)

С 1 января 2001 года новый сбор с тяжелых грузовиков (или плата за тонно-километр) сменил твердую годовую плату со следующими целями:

1. поднять лимит веса с 28 до 34 тонн с 1 января 2001 года и до 40 тонн с 1 января 2005 года (в соответствии с соглашением ЕС-Швейцария по внутреннему транспорту);
2. взимать полностью сбор за внешние издержки автомобильных грузоперевозок;
3. помочь финансированию основных железнодорожных проектов;
4. использовать как рычаг для перевода грузов на железные дороги.

Максимальный тариф:

Максимальный тариф установлен законом. Средняя ставка в настоящее время 1,68 швейцарского сантима за километр с тонны зарегистрированного максимального веса транспортного средства. По соглашению с ЕС тариф поэтапно возрастет до 2,70 швейцарского сантима с открытием железнодорожного тоннеля Лотшберг или, самое позднее, в 2008 году. Тариф исчислен на основе следующих факторов:

1. расстояние, которое проезжают по Швейцарии транспортные средства различных весовых категорий, оцениваемое в 47 миллиардов ткм;
2. оценочная величина внешних издержек, в общей сложности 1,15 миллиарда швейцарских франков в 1993 году;
3. Соотношение внешних издержек и тонно-километража (1,15 млрд. франков на более чем 47 млрд. ткм) - 2,5 швейцарских сантима за ткм.

что этот расчет опирался на показатели 1993 года, которые находятся в процессе обновления.

Выполнение:

Средние сборы взимаются следующим образом, в зависимости в основном от категории транспортного средства и его показателей загрязнения среды.

Ставки на 2004 год:

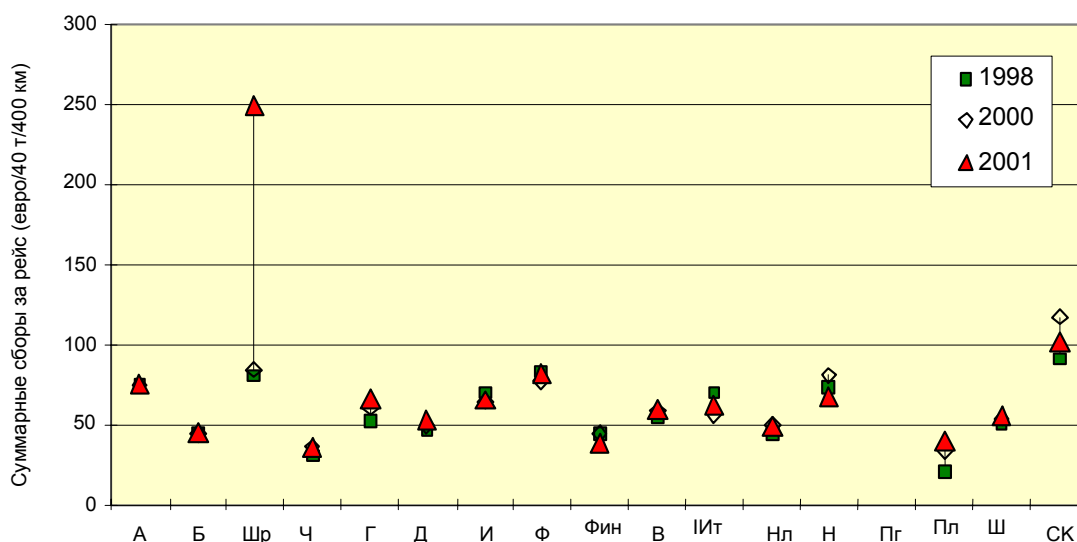
1. Категория 1 (соответствует грузовику EBPO-0): 2,0 швейцарских сантима за ткм;
2. Категория 2 (соответствует грузовику EBPO-1): 1,68 швейцарского сантима за ткм;
3. Категория 3 (соответствует грузовикам EBPO-2 и EBPO-3): 1,42 швейцарского сантима за ткм

Составлено по материалу «На справедливой и эффективной базе - сбор в Швейцарии с тяжелого грузовика, связанный с пройденным расстоянием (HVF)», Федеральное бюро территориального развития, Берн

Рисунок 3.1 показывает суммы, выплаченные (суммы нетто в евро) за пробег на расстояние в 400 километров 40-тонного грузовика в пределах страны регистрации в течение 1998, 2000 и 2001 гг. Например, 56 евро взимается с шведского грузовика в Швеции, 90 евро – с французского грузовика во Франции и 101,5 Евро с британского грузовика за сопоставимый рейс в Соединенном Королевстве.

Введение в Швейцарии в 2001 году нового сбора с пользователя за пробег/вес привело к большим изменениям взимаемых там чистых абсолютных сборов. Изменения в остальных местах намного скромнее, но в некоторых странах можно заметить воздействие протестов против топливных цен осенью 2000 года. Несколько правительств прореагировало на эти протесты сентября 2000 года сокращением налогового бремени автомобильных грузоперевозок и/или предоставлением этой отрасли дополнительной поддержки. Некоторые из налоговых сокращений, например топливного акциза во Франции и Германии, принимались как краткосрочные меры, хотя и оставались в силе два года или дольше. Другие, подобные снижению ставок косвенного налога на транспортное средство (VED) в Соединенном Королевстве, были объединены в новую упрощенную налоговую схему.

♦ Рисунок 3.1: Чистая сумма сборов, оплаченных при стандартной внутренней грузоперевозке, 1998, 2000, 2001 гг. (в евро)



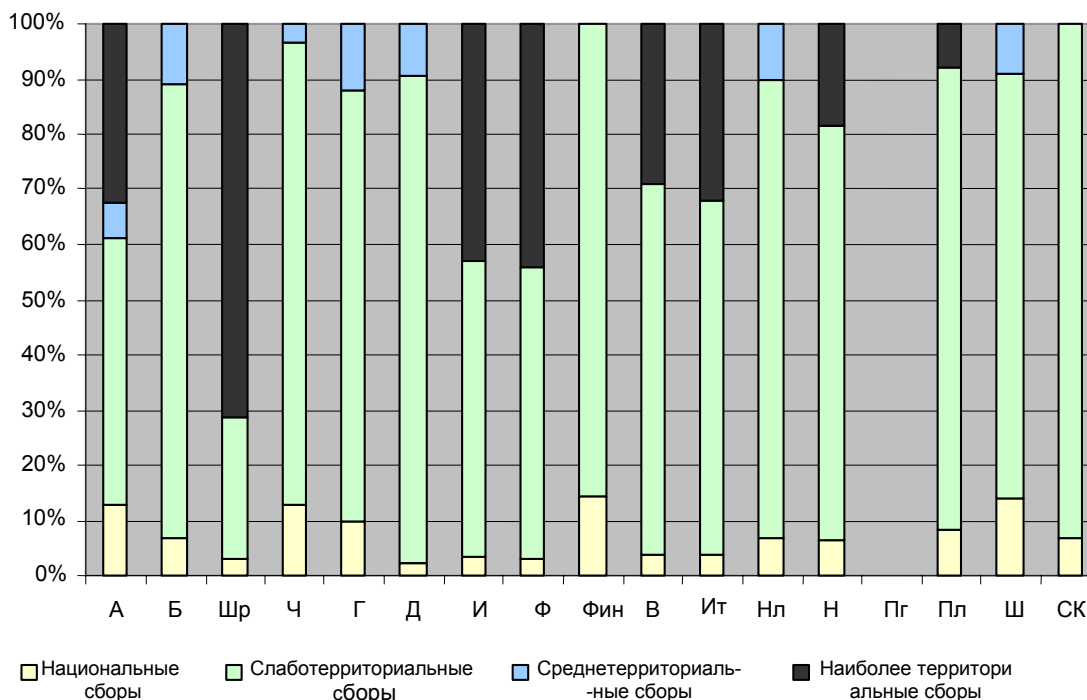
На следующем этапе стандартные страновые сценарии реализуются провозкой 40-тонных грузовиков 12 по воображаемой 400-километровой дистанции. Вычисляется чистая сумма сборов (чистое налогообложение), оплаченных при каждом рейсе. Можно уяснить долю каждой территориальной категории сбора (см. рисунок 3.2).

Вычисляется также чистое налогообложение с машино-километра и тонно-километра. С ткм оно вначале рассчитывается на базе веса брутто (наиболее уместный показатель для износа дорожного покрытия), а затем на базе максимального груза нетто (результатирующие числа соответственно выше, чем для веса брутто).

¹² Весовой лимит варьируется в случаях, когда национальная отрасль автомобильных грузоперевозок использует по преимуществу иную конфигурацию грузового автотранспорта, с заметно отличающимися ставками налогообложения – см. подробности в Приложении А.

Чистый налог с ткм - полезный индикатор, особенно для сравнений с Швейцарией из-за введения 1 января 2001 года сбора с тяжелых грузовиков (прежний лимит в 28 т поэтапно отменили, подняв потолок до 34 тонн с ежегодной квотой для 40-тонных грузовиков; см. рисунок 3.3). В 2001 году эта квота не была использована в полной мере (поэтому 40 тонн были избраны подходящей величиной для расчета чистого налогообложения на ткм в Швейцарии за 2001 год). Как следствие, 40-тонные грузовики были включены также в расчеты за 1998 и 2000 гг. для сопоставимости всех страновых сценариев.

◆ Рисунок 3.2: Территориальная структура налогообложения согласно долям сборов, оплаченных на внутренних рейсах, 2001 год



Показатели на машино-км иногда полезнее в сопоставлении с предельными общественными издержками (см. рисунок 3.3). Для всякого данного класса транспортного средства потребление горючего, выхлопы, уровни шума, издержки вибрации и дорожно-транспортных происшествий не возрастают как линейная функция полезного груза. Точно так же величины ткм не отражают фактор использования/загрузки транспортного средства. Например, 1000 ткм перевозки двумя 40-тонными автопоездами 12,5 тонн на 40 км причинят больший ущерб окружающей среде, чем то же количество ткм при перевозке одним 40-тонным грузовиком с полной загрузкой 25 тонн на 40 км.

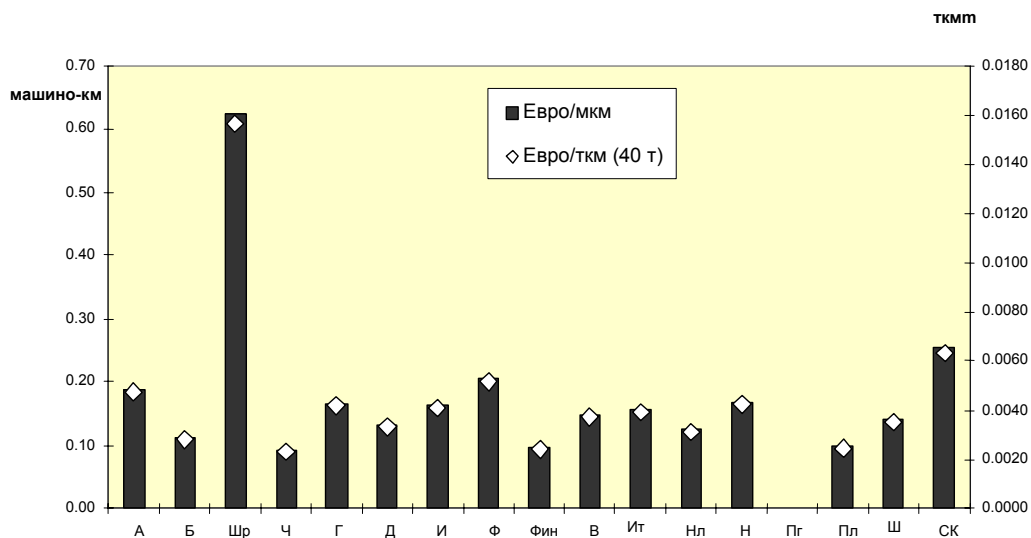
3.3 Структуры налоговых долей по категориям поступлений

Значение различных типов сборов сообразно доле в суммарных поступлениях в рассматриваемых странах резюмируется в рисунке 3.4. Этот рисунок показывает долевую структуру поступлений по категориям поступлений от сборов с автомобильных грузоперевозок в различных странах. Соотношение между удельным весом и абсолютным уровнем каждого налога варьируется от страны к стране, и, чтобы сформулировать содержательные сопоставления, необходима более широкая картина.

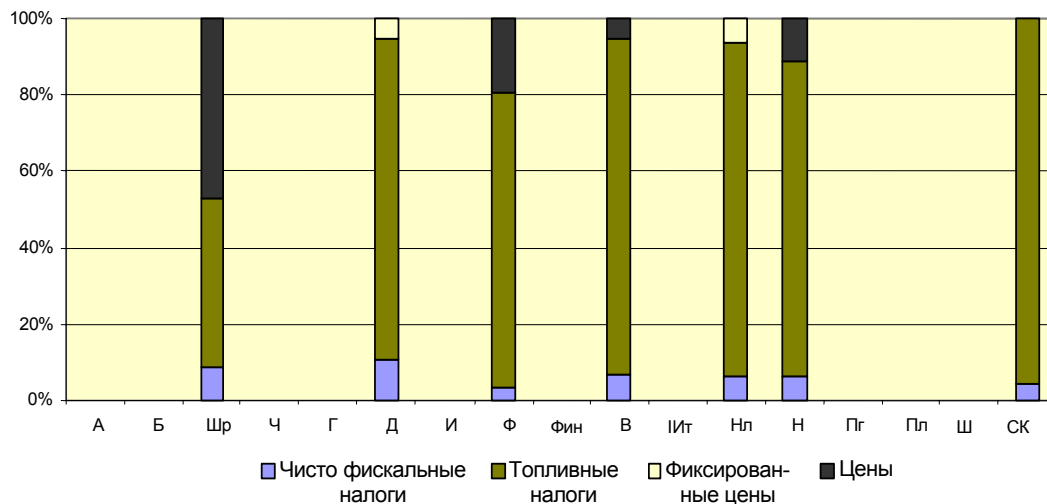
Один простой вывод, который можно извлечь из этого сравнения, - топливный акциз имеет разный вес в общем бремени налогов и сборов в каждой стране, и потому его повышение или снижение будет иметь разные последствия в разных странах. Ясно также, что при любом сравнении налоговых поступлений и расходов на дорожную инфраструктуру необходимо рассматривать все элементы налогов и сборов.

Кроме того, не следует, очевидно, делать вывод, будто из-за неприменения одной страной определенной категории сборов есть вероятность недостаточного возмещения издержек инфраструктуры по сравнению с другими странами либо желательно ввести в этой стране такую недостающую категорию сбора.

♦ Рисунок 3.3: Чистые сборы на базе ткм brutto и машино-км (в евро, внутренние перевозки, 2001 г.)



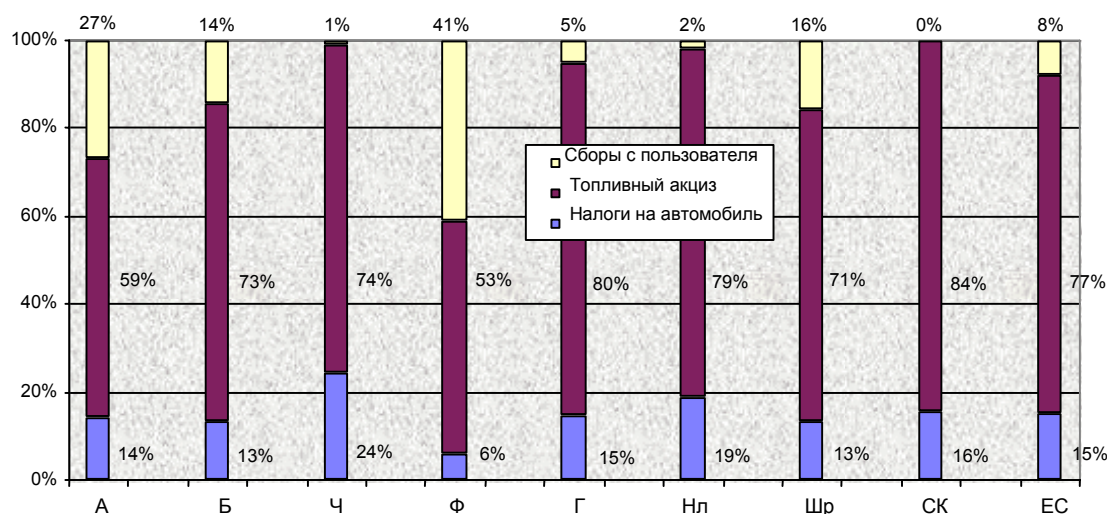
♦ Рис. 3.4: Долевая структура налогов по категориям поступлений (пропорциональные доли), 2001 г.



3.4 Ставки чистого эффективного сбора со стоимости

Транспортные налоги взимаются по различным основаниям (владение транспортным средством, топливо и пользование), и для начала удобно объединить все эти сборы в единый индикатор с общим знаменателем, чтобы получить ставки налога, связанного с автомобильным транспортом, которые могли бы сопоставляться со ставками других налогов. Это было сделано приведением всех сборов с грузоперевозок (по стандартным страновым сценариям перевозок 40 т на 400 км) к общему элементу стоимости - цене топлива до начисления налога. Таким путем были рассчитаны «ставки чистых эффективных налогов со стоимости». Это - полезный инструмент сопоставления, позволяющий прямые сравнения между весьма разными налоговыми и территориальными режимами. Конкретно по странам ставки чистого эффективного сбора со стоимости были рассчитаны по средней цене дизельного топлива до начисления налога в Европейском союзе за 2001 год. Показатели на базе доналоговых цен дизельного топлива по странам за 1997, 2000, и 2001 годы, имеются в Приложениях.

♦ Рисунок 3.4.b: Структура поступлений (пропорциональные доли) от автомобильных грузоперевозок, 1995 год



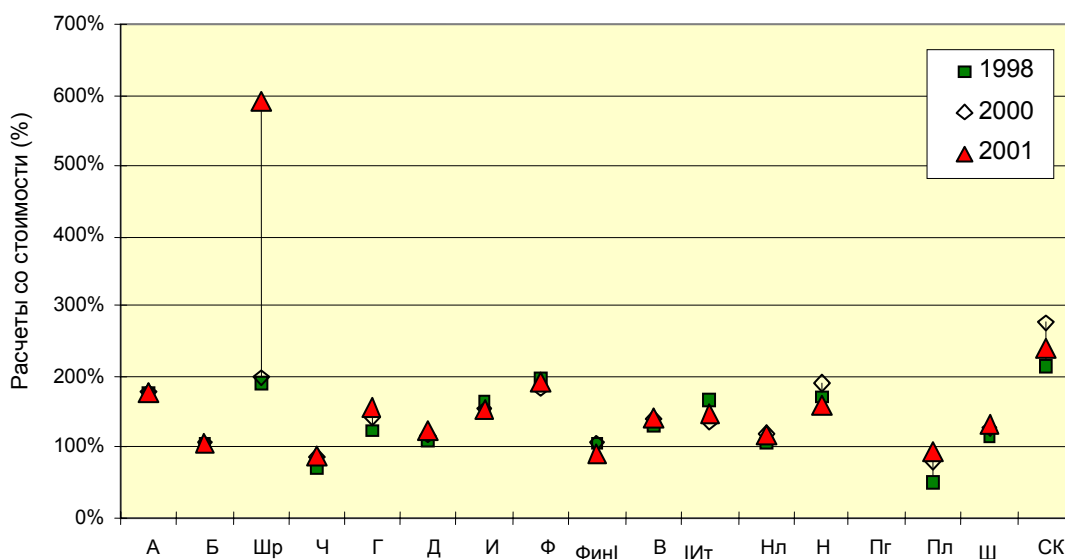
Ставки чистого эффективного сбора со стоимости за 1998, 2000 и 2001 годы показаны по странам в Таблице 3.1 и Рисунке 3.5. Транспортные сборы, объединенные в гипотетические тарифы сбора со стоимости в соответствии с вычисленными ранее чистыми сборами, достигают 630% цены топлива до вычета налогов – свидетельство в пользу недавно введенных Швейцарией сборов по пробегу/весу¹³.

¹³ Источник цен топлива без налогов – «Цены литра дизельного топлива в Европе» (Министерство транспорта Франции). Доналоговые цены находятся в диапазоне от 0,29 евроцента (в Германии) до 0,37 центов (Финляндия); отдельно действующие конструкции или скидки не учитываются, так как в последующем анализе берется средняя европейская цена горючего.

Таблица 3-1: Ставки чистого эффективного налога со стоимости для некоторых европейских стран на базе средней по Европейскому союзу цены дизтоплива до начисления налогов в 2001 году

Страны	Ставки чистого эффективного налога со стоимости (2001 год означает европейскую цену топлива до начисления налогов)		
	1998	2000	2001
Австрия	177%	177%	179%
Бельгия	105%	106%	107%
Швейцария	219%	228%	632%
Чешская Республика	72%	87%	87%
Германия	125%	144 %	158%
Испания	166%	154%	155%
Франция	198%	183%	196%
Финляндия	106%	106%	106%
Венгрия	130%	140%	141%
Италия	167%	135%	148%
Нидерланды	107%	119%	118%
Норвегия	174%	191%	160%
Польша	51%	80%	93%
Швеция	118%	128%	133%
Соединенное Королевство	216%	278%	240%

◆ Рисунок 3.5: Ставки чистого эффективного налога со стоимости для некоторых европейских стран на базе средней по Европейскому союзу цены дизтоплива до начисления налогов в 2001 году



3.5 Ставки эффективного налога на предельные издержки осуществления автомобильных грузоперевозок (МЕТРЫ)

Следующая стадия методологии - рассмотрение налогообложения всех главных факторов на входе, участвующих в осуществлении услуг по перевозке грузов: транспортного средства, топлива, пользования дорогой, капитала и труда.

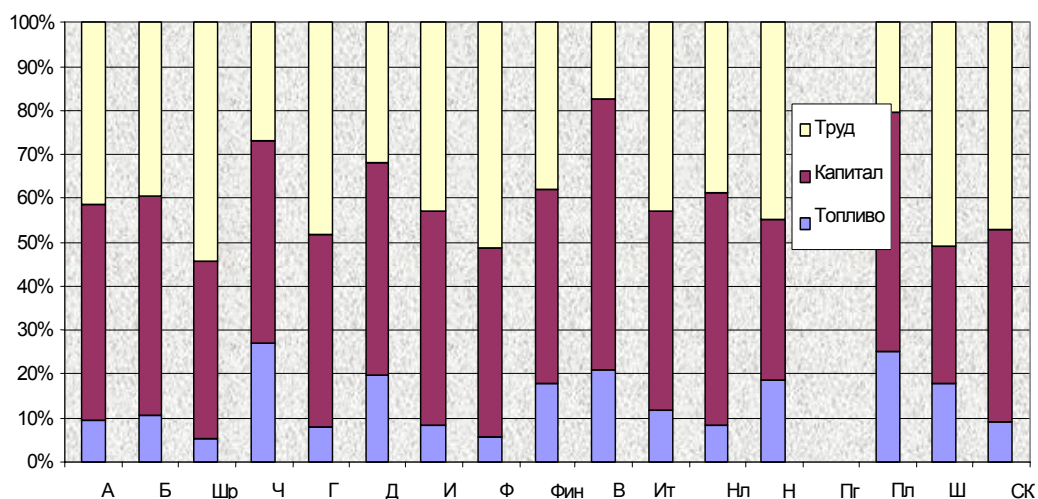
Ставки налога со стоимости. Чистые налоги на транспортное средство, топливо и пользование дорогой были пересчитаны в «ставки чистого эффективного налога со стоимости» на базе цены топлива до начисления налогов. Таким образом, имеются ставки единственного налога по странам. Затраты на топливо до начисления налогов составляют обычно 8-10% в структуре издержек на входе автомобильных грузоперевозок (больше этого - в Польше и Чешской Республике и даже в Венгрии, Италии и Швеции).

Ставки налогов на труд и капитал скромнее, чем транспортные сборы, но эти две категории факторов на входе составляют гораздо большую долю в структуре издержек при автоперевозках тяжелыми грузовиками (см. Рисунок 3.6).

Налоги на труд. Расчет налогов на труд усложнено различиями национальных долей работодателей в подоходном налоге и социальных отчислениях. У большинства стран проявляется та или иная особенность, влияющая на ставку эффективного налогообложения. Ни одна из этих особенностей не была сочтена достаточно заметной, чтобы заслуживать корректировки в общих расчетах. Большее влияние, вероятно, оказывают различия в применении правил, относящихся к регулированию рабочего времени, соблюдению требований страхования и других инструкций о положении рабочей силы, а здесь нет явного способа учета этих моментов. В предыдущем варианте настоящего исследования подоходный налог плюс отчисления работодателей и работников в социальное страхование суммировались, чтобы сформировать уместный фактор для налогообложения труда, и составили 30 - 50% цены рабочей силы до начисления налогов (источник ОЭСР). В нынешней работе только социальные

◆ Рисунок 3.6: Долевые структуры факторов на входе отрасли автомобильных грузоперевозок

Структуры долей на входе (приняты постоянными за 1998, 2000, 2001 гг.)



взносы предпринимателя взяты в качестве подходящего показателя, самым непосредственным образом связанного с международной конкурентоспособностью автомобильных грузоперевозок. Эти взносы составляют от 9 до 33% цены рабочей силы до вычета налогов.

Налоги на капитал. Прямое включение в МЕТР налогов на капитал едва ли возможно, но соответствующий фактор может быть выведен из:

- стандартной (или специфической для отрасли автомобильных грузоперевозок) ставки налогообложения компаний;
- разрешенного периода/нормы списания для амортизации грузовиков в национальных правилах бухгалтерского учета, или номинального среднего срока службы грузовика;
- нормы скидок, используемой в национальных налоговых правилах.

Уместным основанием для налогообложения считается стоимость транспортных средств (без учета стоимости земли, зданий и других основных активов, используемых при автомобильных грузоперевозках, и без соответствующих местных налогов на собственность). Налоги на покупку транспортного средства также игнорируются. Корпоративный налог принят в расчет, хотя и не взимается непосредственно с грузовиков, поскольку во всех изучавшихся странах затраты инвестиций в новые транспортные средства обычно возмещаются налогами на прибыль. Именно различия - между странами и во времени - в размерах инвестиций, которые можно вычитать из прибыли до налогообложения, определяют его последствия для конкурентоспособности. Эти различия - уместный фактор при сравнении ставок эффективного налога. Таким образом, налоги на корпорации, с поправками на указанные различия, сочтены наиболее подходящим основанием для объединения налогов на капитал с транспортными сборами.

Различие между нормами скидки, используемыми в бухгалтерском учете и налоговых правилах, позволяет возмещать стоимость покупки грузовиков вычетами из корпоративного налога. В конечном счете полные затраты покупки компенсируются, но на протяжении ряда лет по применяемым нормативам. Этим определяется чистая нынешняя стоимость а) издержек грузовика для компании согласно правилам бухгалтерского учета и б) налоговой льготы, предусмотренной налоговыми правилами. Разность между этими двумя нормами скидки определяет величину, на которую мы должны сократить налоги на компанию, чтобы вычислить ставку налогообложения капитала в составе функции, применяемой для расчета МЕТР.

Однако во многих исследовавшихся странах данные об экономическом (бухгалтерском) нормативе амортизации труднодоступны. Чтобы получить приемлемый суррогат для использования в качестве показателя эффективного налогообложения капитала, различные индикаторы сравнивались с идеальной расчетной величиной для трех стран, по которым имелись полные данные. В результате напрашивался вывод, что подходящим индикатором ставок эффективного налогообложения капитала является простая величина, обратная налоговому нормативу амортизации. В исследовавшихся странах налоговые нормы амортизации капитала составляют от 12 до 40% стоимости грузовиков.

Следует отметить, что все большее число компаний предпочитает арендовать, а не покупать транспортные средства. По данным британских дилеров по продаже грузовиков, только 20-30 % проданных машин приобретают грузоперевозчики. Однако это не подрывает расчетный эффект налогообложения капитала в МЕТРах, поскольку выгоды должны в основном переноситься на перевозчиков.

МЕТРы. Как уже отмечалось, воздействие в различных странах увеличения или сокращения любого конкретного типа налога не может оцениваться в отрыве от других сборов и налогов, взимаемых в каждой стране. Калькуляция МЕТРа предлагает способ осуществления сопоставлений, действительно учитывающих более широкую налоговую среду. Все факторы на

входе (труд, капитал и топливо), их соответствующие доли и отдельные налоговые ставки объединяются в единое уравнение для расчета предельных эффективных ставок налога. МЕТРЫ представляют суммарные налоговые ставки, выплачиваемые за одну дополнительную единицу грузоперевозки. Цель состоит в том, чтобы определить, в какой мере МЕТРЫ различаются и насколько они чувствительны к различным сценариям налогообложения. Вычисления производятся с использованием функции издержек Кобб-Дугласа, в которой факторами на входе являются труд (L), капитал (K), топливо и сборы с пользователя (G).

МЕТРЫ задаются следующим уравнением: $T = (1 + t_L)^{\alpha_L} \times (1 + t_K)^{\alpha_K} \times (1 + t_G)^{\alpha_G} - 1$, в котором t есть ставка налога и доля соответствующего фактора на входе. Таким образом, учтены два параметра: пропорциональная доля соответствующего фактора на входе и его ставка налогообложения.

Рисунки 3.7 и 3.8 показывают конкретные страновые МЕТРЫ. Они представляют международные различия в ином виде, чем абсолютные уровни сборов, чистые сборы, рассчитанные на базе ткм, или ставки чистого эффективного налога со стоимости. С этой новой точки зрения международные различия смягчаются по сравнению с различиями только в транспортных сборах (красноречив пример Швейцарии). Различия налогов, связанных с автотранспортом, имеют тенденцию погашаться различиями в сборах, взимаемых с других факторов на входе (труд и капитал). В примере с Швейцарией как низкая доля топливной составляющей на входе, так и низких налогов на труд объясняют, почему воздействие недавно введенного сбора с тяжелых грузовиков смягчается, когда в сопоставлениях учитывается более широкое налоговое окружение.

3.6 Выводы и использование полученных показателей

Чтобы оценивать воздействие налогов на национальные отрасли автомобильных грузоперевозок, необходимо учитывать, кроме транспортных налогов и сборов, налогообложение труда и капитала. Хотя проведенный анализ подтвердил наличие больших различий между странами в чистых эффективных ставках транспортных сборов, он установил, что различия в налогообложении труда и капитала снимают преобладающую часть этих вариаций. Кроме того, за исключением Швейцарии, где в 2001 году было внедрено радикальное изменение структуры налогообложения, транспортные сборы за 1998-2001 годы демонстрировали тенденцию к сближению.

Высокие уровни шведского, норвежского и итальянского МЕТРа объясняются большими долями топлива и труда в структуре их издержек на входе и высокой ценой рабочей силы. У Польши, Венгрии и Чешской Республики высока доля горючего, хотя и при низкой цене труда. Тенденции в Швейцарии и Соединенном Королевстве объясняются новым сбором с пользователей в первой из этих стран, а во второй - снижением ставки косвенного налога на автомобиль с увеличением амортизационной льготы налога на капитал.

Следует отметить, что нет никаких предположений о том, чтобы гармонизация МЕТРОВ стала одной из целей политики - см. обсуждение теории эффективного налогообложения в главе 1. Нужно помнить также, что конкурентные преимущества, которые существуют на практике, связаны прежде всего с другими факторами, – в том числе ценой труда и капитала до начисления налогов, качеством предоставляемых услуг и курсами обмена валют.

♦ Рисунок 3.7: **МЕТРЫ** для конкретных стран (включая ставки чистого эффективного налога со стоимости на базе средней в ЕС в 2001 году цены дизельного топлива до начисления налогов)

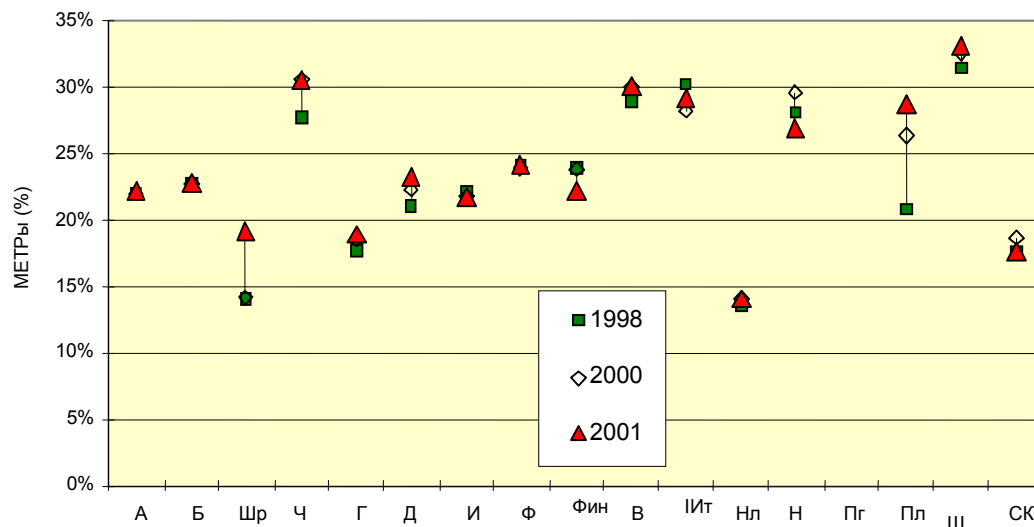
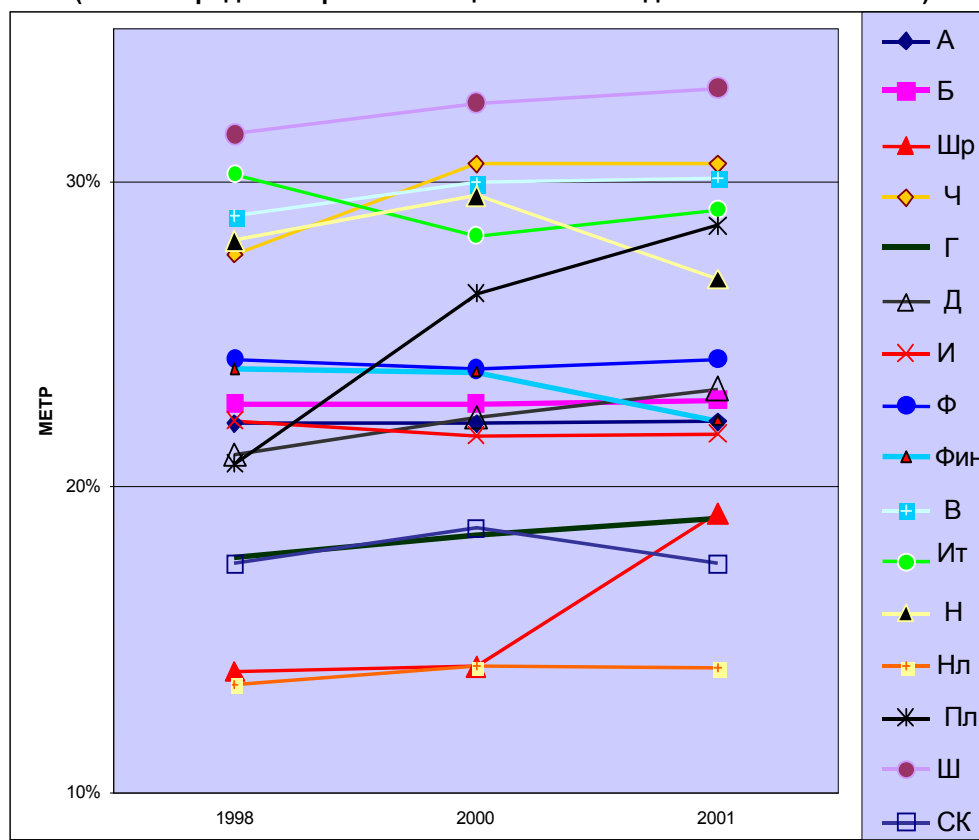


Рисунок 3.8: **Предельные эффективные ставки налогообложения на 1999, 2000 и 2001 гг.** (на базе средней европейской цены топлива до начисления налога)



Характеризуя налоговые конструкции и объединяя действующие факторы (структура факторов на входе отрасли), мы высвечиваем различия между странами в налогообложении автомобильных грузоперевозок.

- Различия, которые имелось в виду уяснить в данной главе, касаются:
- Чистого налогообложения (на базе ткм и машино-км);
- Фискальных (и территориальных) структур налогов;
- Факторов на входе производства (труд, капитал и их соответствующее налогообложение);
- Предельных налогов (всех факторов на входе и налогов, вместе взятых).

Таковы различия, а не искажения, пока они связаны с оптимальным ценообразованием (на основе предельных общественных издержек). Вопросы эффективного уровня налогообложения можно решать только относительно предельных общественных издержек (см. главу 2). Однако МЕТР, предельно эффективная ставка налога, особенно полезна для исследования международных проблем конкурентоспособности и налогообложения в отрасли автомобильных грузоперевозок

Глава 4

**НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ И КОНКУРЕНТОСПОСБНОСТЬ НА
ЕВРОПЕЙСКОМ РЫНКЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК**

4.1 Воздействие сборов на конкурентоспособность, исследованное с помощью МЕТРов и других индикаторов

Воздействие сборов, подобных косвенному налогу с транспортного средства (VED), можно оценить проводкой грузовиков различной национальной принадлежности по стандартным маршрутам через Европу и вычислением соответствующих индикаторов.

4.1.1 Сценарии международных грузоперевозок по флагу

Были составлены два сценария международных автомобильных грузоперевозок для анализа по флагу (указывающему страну, в которой фирма-перевозчик базируется и обязана платить национальные налоги) на пробегах 1998 и 2001 годов:

- Сценарии №1: от Манчестера до Милана (через Реймс, Штуттгарт и Базель),
- Сценарии №2: от Манчестера до Сарагосы (через Роттердам, Мюнхен и Цюрих).

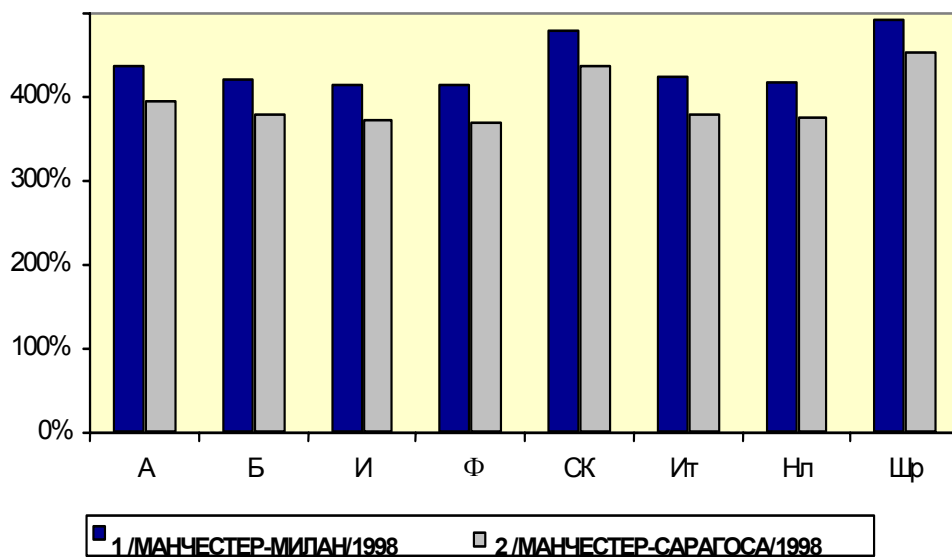
Маршруты были выбраны скорее с расчетом пересечь максимум различных стран, нежели представлять типичные трассы. Были конкретизированы дороги, вычислены километраж и время в пути (с типами дорог, параметрами скорости и расстояния). Грузовики (полуприцепы ЕВРО-1) имеют максимальный разрешенный вес 40 тонн¹⁴ и совершают точно такие же поездки на той же скорости и заправляются горючим в тех же местах (сначала в Великобритании, а затем в пунктах по маршруту, где цена самая низкая; дополнительных емкостей ни у кого нет). Налоги, пошлины, сборы с пользователя, скидки, возврат сумм и освобождение от уплаты рассчитаны на этой основе по каждому флагу для обоих сценариев международной автомобильной грузоперевозки. Приложение Б содержит более подробные сведения о построении сценариев и расчетах.

- Вычисления дали (по шестнадцати европейским странам):
- стандартизированное чистое налогообложение (общая сумма) по «флагу» за международный рейс;
- стандартизированное чистое налогообложение на ткм по «флагу» за международный рейс;
- ставки чистых налогов со стоимости;
- МЕТРы; и
- связанную с флагом долевою структуру территориального сбора; то есть степень национальных налогов, связанную с различными флагами, которые выполняют тот же самый международный рейс (поскольку другие, территориальные компоненты этих структур заморожены за счет использования фиксированных маршрутов).

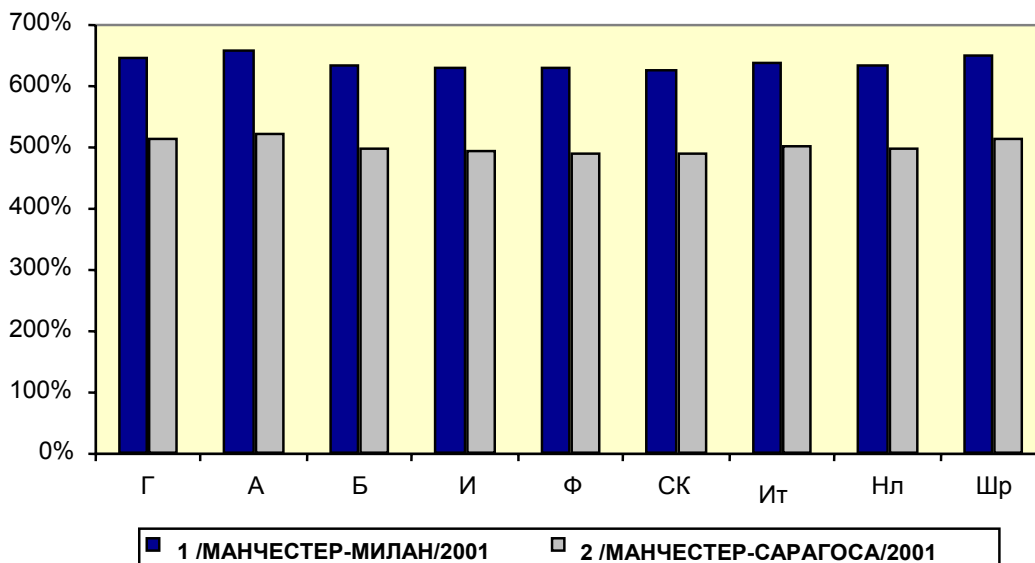
Рисунок 4.1 показывает для обоих маршрутов чистые сборы со стоимости по флагу (швейцарские 40-тонные грузовики) на 1998 и 2001 гг. Эти сборы действительно выросли даже при том, что повысились цены дизельного топлива до начисления налогов. Рисунок 4.2 показывает МЕТРы для обоих сценариев. Наблюдается увеличение уровня МЕТР. Различия в уровнях МЕТР можно объяснить долей дизельного топлива в структуре факторов на входе - довольно высокой в Бельгии и Италии и довольно низкой в Швейцарии.

¹⁴ Сорокатонные грузовики допущены к транзиту через Швейцарию новым сбором HVF в 2001 году; для сравнения, 40-тонные грузовики в 1998 году пропускались через Швейцарию по прежней виньетке РТГПЛ.

◆ Рисунок 4.1а: Чистые сборы со стоимости по флагам в международных перевозках, 1998 год

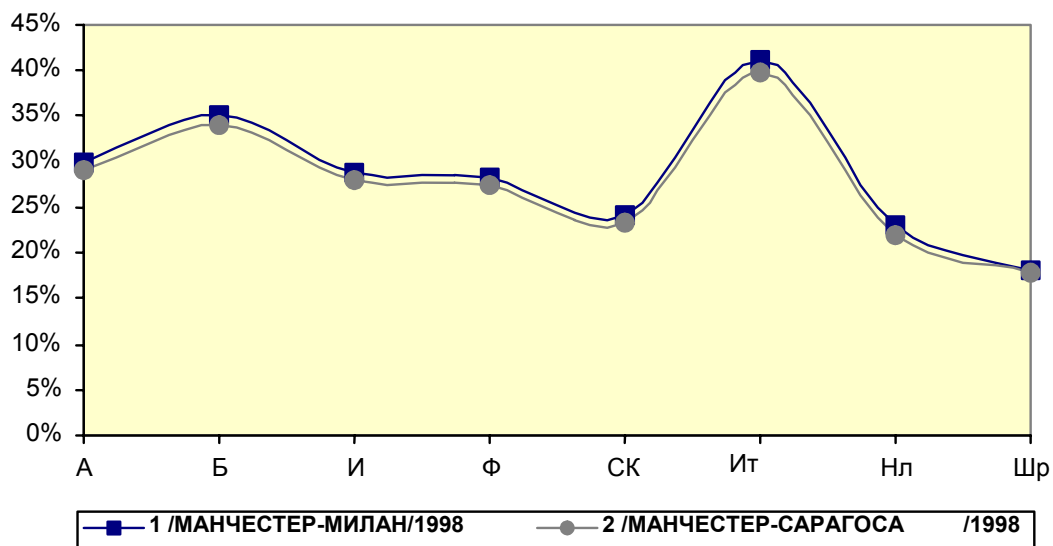


◆ Рисунок 4.1б: Чистые сборы со стоимости по флагам в международных перевозках, 2001 год



♦ Рисунок 4.2а: МЕТРЫ для обоих сценариев, 1998 год

МЕТРЫ по флагам на стандартизованных международных маршрутах



♦ Рисунок 4.2б: МЕТРЫ для обоих сценариев, 2001 год

МЕТРЫ по флагам на стандартизованных международных маршрутах

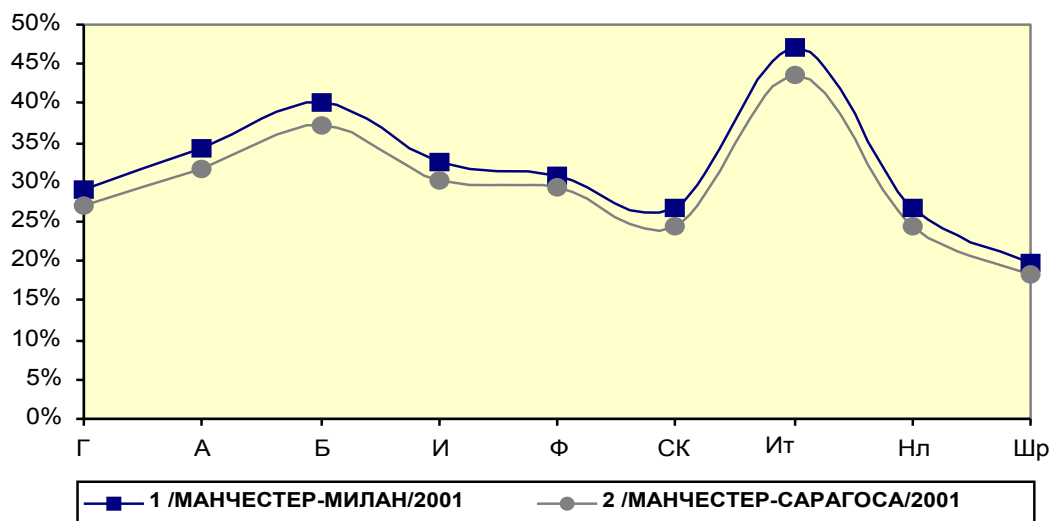
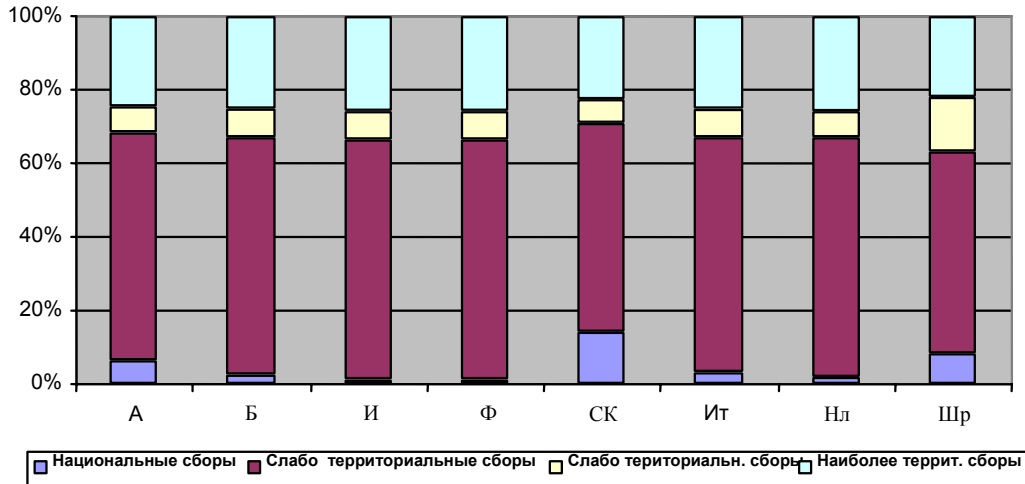


Рисунок 4.3 показывает связанные с флагом долевые структуры территориальных сборов для сценария №1 (Манчестер-Милан) в 1998 и 2001 гг. Доля «наиболее территориальной» категории сборов расширилась с введением швейцарского сбора с тяжелых грузовиков. В то же время вступили в силу снижения национальных налогов на автомобили. В целом

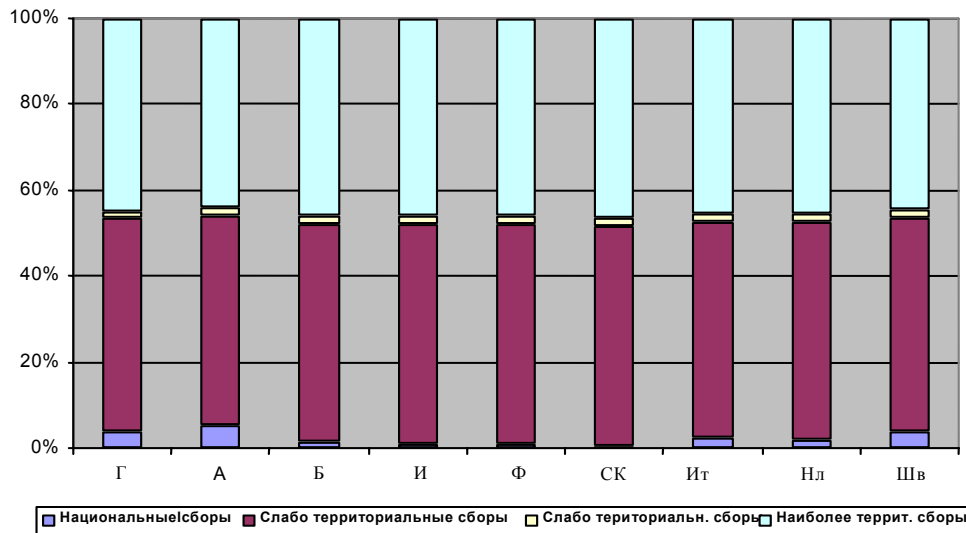
территориальная структура международных перевозок (с прохождением Швейцарии) переместилась к картине, в которой преобладают топливные (слабо территориальные) налоги вместе с наиболее территориальными сборами, от структуры 1998 года, когда доминировали топливные акцизы. Это явление верно и для сценария №2.

◆ Рисунок 4.3а: **Связанная с флагом структура территориального сбора для сценария №1, 1998 год**
Манчестер-Милан (1998)



◆ Рисунок 4.3б: **Связанная с флагом структура территориального сбора для сценария №2, 2001 год**

Манчестер-Милан (2001)



4.1.2 Сценарии вывода из-под флага

Различия в ставках национальных сборов побудили грузоперевозчиков некоторых стран вывести свои автомобили из-под флага (зарегистрировать их в странах с более низкими национальными сборами, см. подробности в разделе 4.7.1), и в конце 1990-х годов это выросло в проблему. Рисунок 4.3а показывает, насколько различались доли налога на транспортное средство (VED) в 1998 году по сравнению с другими, более территориальными налогами. Рисунок 4.4а представляет те же данные скорее в абсолютном, чем пропорциональном виде, выделяя выше, чем средние, уровни национальных сборов (косвенный налог на автомобиль и национальные виньетки) в Соединенном Королевстве, за которым следуют Швейцария и Австрия. В 2001 году (рисунок 4.4б) Австрия, Швейцария и Германия демонстрируют ставки выше средних, а Великобритания больше не выделяется из ряда после резкого снижения VED.

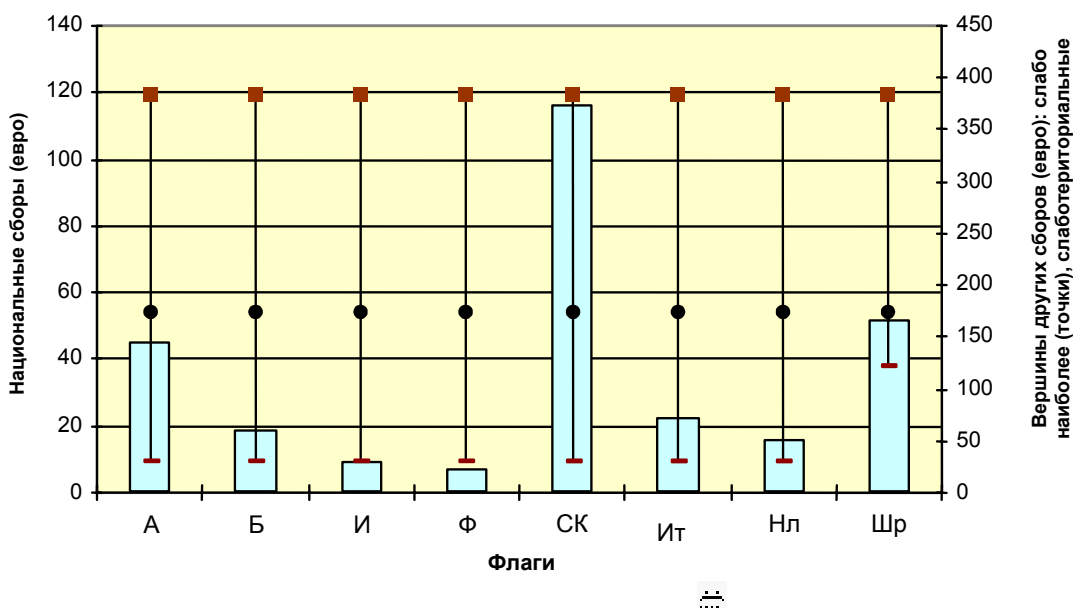
4.1.3 Исследование чистого налогообложения для пар флагов

Этот раздел исследует далее различия между «флагами» в уплаченных чистых транспортных сборах. На первой стадии были составлены сценарии для получения результатов французских и британских грузовиков, осуществляющих перевозки на территории друга и в своей стране. Сценарии были сконструированы также для других пар флагов из соседних стран и для групп флагов, занимающихся грузоперевозками в конкретных странах.

Сравнение британского и французского флагов

Для каждой страны был разработан произвольный маршрут в 200 км. Французские и британские грузовики «были проведены» 200 км во Франции и 200 км в Великобритании. Подробности вычислений см. в приложении Б (данные 2001 года). Эти новые маршруты сконструированы так, чтобы объединенный 400-километровый пробег можно было осуществить за один день, упрощая расчеты.

♦ Рисунок 4.4а: Национальные сборы по флагу, сценарий №2, 1998 год
Манчестер-Сарагоса/повышение доли национальных сборов (1998)

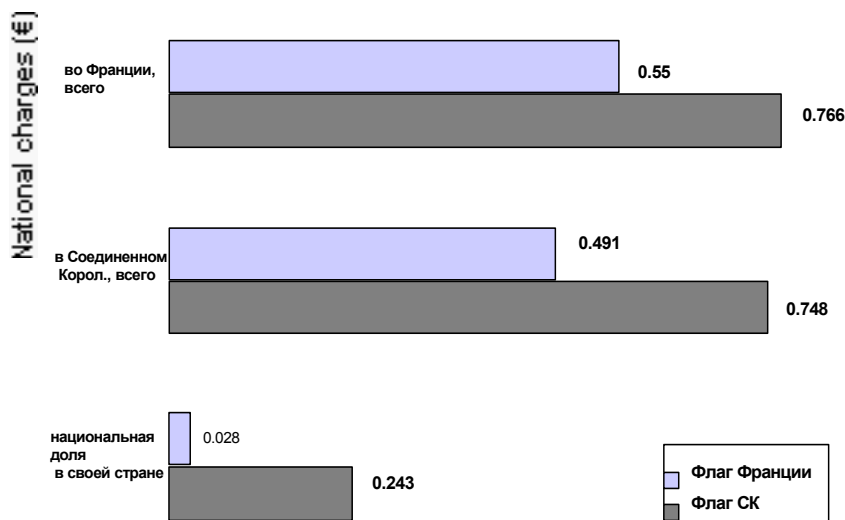


◆ Рисунок 4.4б: Национальные сборы по флагам, сценарий №2, 2001 год



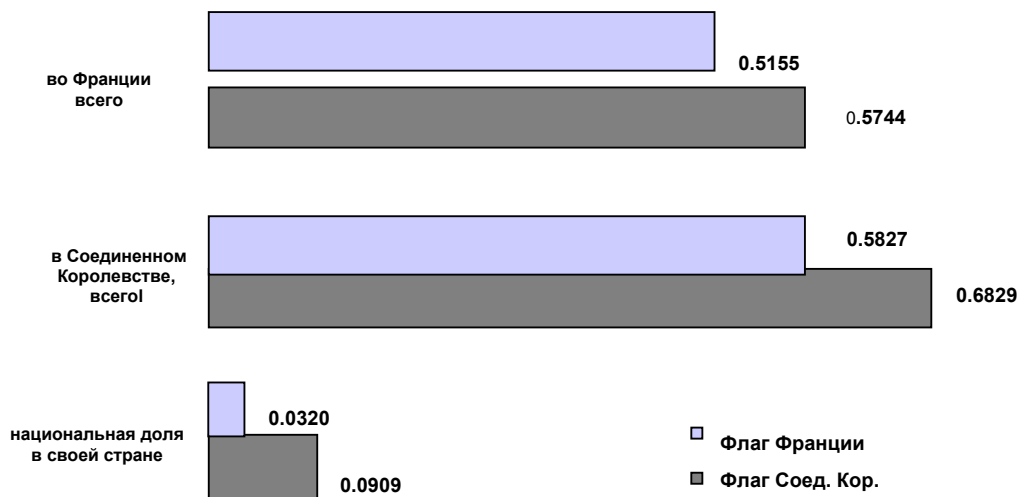
Рисунок 4.5 показывает результаты рейсов британских и французских грузовиков дома и за границей в 1998 и 2001 гг. Территориальные сборы варьируются согласно налоговому режиму конкретной страны, а «национальная» составляющая сборов (рассчитана как средняя за рейс) остается постоянной.

◆ Рисунок 4.5: Встречные поездки флагов между Францией и СК в 1998 году
(Чистые налоги в евроцентах за ткм)



Французская национальная доля (налог с оси) возмещается при выезде за пределы страны.

◆ Рисунок 4.5бис: **Встречные перевозки по флагам между Францией и СК, 2001 г.**
(Чистые налоги в евроцентах за ткм)



В 1998 г. обоим флагам (французскому и СК) было дешевле осуществлять перевозки в Соединенном Королевстве. Британские перевозчики платят больше чистых сборов, чем французские, в любой из обеих стран.

Французские грузовики платят в СК 0,49 евроцента за ткм и 0,55 цента за ткм дома.

Британские – 0,75 цента за ткм дома и 0,77 цента за ткм во Франции.

Национальные сборы гораздо выше для британских флагов (0,24 цента за ткм), чем для французских (0,03 цента за ткм). Почти для всех стран эта доля не зависит от страны, где осуществляется перевозка. Во Франции предусмотрен возврат части годового осевого налога за каждый день перевозки за границей.

В 2001 году грузовики французского флага платили более низкие сборы в обеих странах. Однако французские перевозчики оплачивали несколько более высокие сборы в Соединенном Королевстве, чем британские во Франции:

Французские грузовики платят 0,58 цента за ткм в Великобритании и 0,52 цента за ткм дома.

Британские грузовики платят 0,88 цента за ткм дома и 0,57 цента за ткм во Франции.

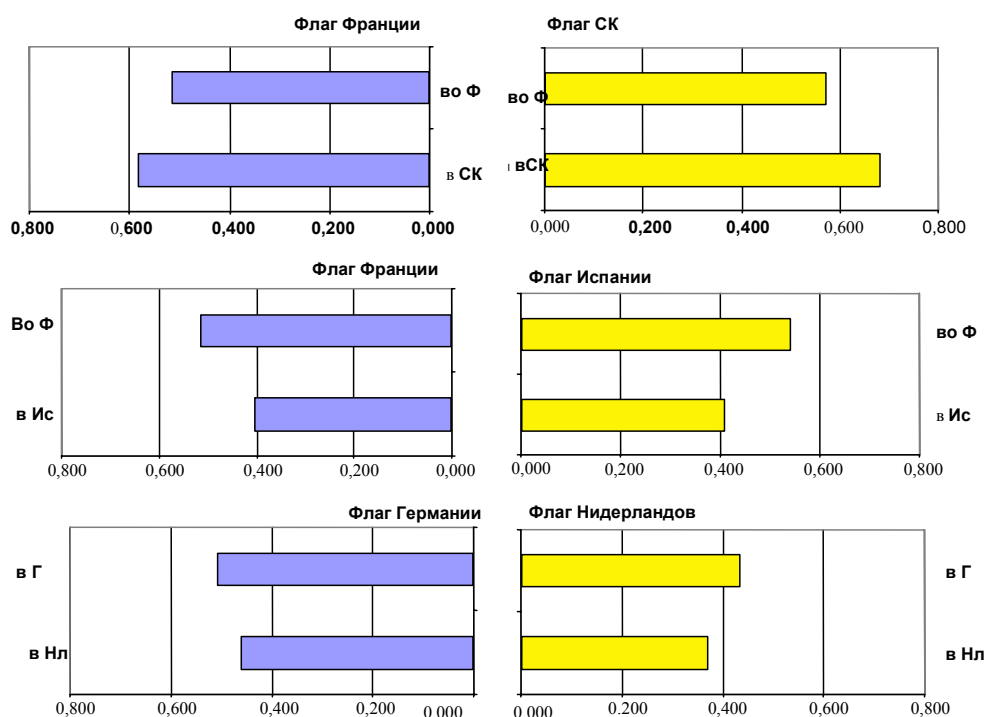
Во Франции в 2001 г. практиковался частичный возврат TIPP (топливного налога).

Национальные сборы выше для британских флагов (0,09 центов за ткм в 2001 г. против 0,24 центов в 1998 г.), чем для французских (около 0,03 цента за ткм и в 2001, и в 1998 гг.). Почти для всех стран эта часть не зависит от страны, где осуществляется перевозка. Во Франции можно получить возврат части ежегодного осевого налога оси за каждый день работы за границей.

Общие результаты

Рисунок 4.6 показывает результаты встречных перевозок для шести пар флагов на базе таких же калькуляций, как и в разработке Франция - Соединенное Королевство. Результаты выражены как чистые налоги в евроцентах за ткм. В целом результаты показывают, что независимо от страны перевозки один флаг в паре в большинстве случаев дешевле (французские флаги дешевле, чем британские и испанские, нидерландские дешевле, чем германские). Эти результаты не могут использоваться непосредственно для измерения воздействия налогообложения на конкурентоспособность, поскольку следует учитывать также налоги на труд и капитал. Это сделано ниже.

♦ Рисунок 4.6: Результаты для шести пар флагов (чистые налоги в евроцентах за ткм), 2001



Предельные эффективные ставки налога и конкурентоспособность

Относительные позиции автоперевозчиков, конкурирующих с грузовиками из соседних стран на рынках друг друга, - следующий шаг в исследовании воздействия различий в налогообложении на конкурентоспособность. Описанные выше 200-километровые сценарии использовались снова для исследования МЕТРов для пар национальных отраслей автоперевозок (флагов). Результаты представлены в таблице 4-1.

Самое большое различие между парами соседей было установлено для британских и французских перевозчиков во Франции, где МЕТРы на 44% выше для британцев, и в Соединенном Королевстве, где МЕТРы на 30% выше для французов. К голландским и немецким перевозчикам также относятся существенные различия в налогообложении. На обоих рынках немецкие перевозчики сталкиваются с МЕТРами, которые на 26-30% выше, чем у их голландских коллег.

Таблица 4.1. Пары флагов, пример пары Соединенное Королевство-Франция, на 200 км
(евро за поездку, евроцентов за ткм и ставки со стоимости)

Расчеты	грузовик СК в СК	Полуприцеп 40т, 200 км, 1 день	Расчеты	грузовик СК во Фр	Полуприцеп 40т, 200 км, 1 день
	евро/л	евро/64 л		евро/л	евро/64 л
Налог на дизтопливо:	0,74	47,36	Налог на дизтопливо (на 2001 г.	0,38	24,32
	%	евро/64 л		%	евро/64 л
НДС на дизтопливо:	17,50%	11,63	НДС на дизтопливо	20,60%	8,75
	евро/год	евро/день	Подлежащий вычету НДС со сбора на платной дороге	6,00%	- 1,08
Налог на автомобиль:	2008,03	7,28		евро/год	евро/день
	евро/км	евро/100 км	Налог на автомобиль 2008,03		7,28
Сборы с пользователя:	-	0,00		евро/км	евро/100 км
	евро/год	евро/день	Сборы с пользователя (плат.дор.100км)	0,18	18,00
Другие налоги или сборы:	-	0,00		евро/л дизтоплива	евро/64 л
	%	евро/64 л	Частичный возврат TIPP	0,04	-2,56
Вычет НДС на дизтопливо(-)	17,50	- 11,63		%	евро/64 л
			Вычет НДС с дизтоплива	20,60%	- 8,75
Результаты			Результаты		
Всего евро (40 т, 200 км)		54,64	Всего евро (40 т, 200 км)		45,96
Евроцентов на ткм		0,683	Евроцентов на ткм		0,574
Со стоимости (%)		258,69%	Со стоимости (%)		217,59%

Расчеты	грузовик Фр во Фр	Полуприцеп 40 т, 200 км, 1 день	Расчеты	грузовик Ф в СК	Полуприцеп 40 т, 200 км, 1 день
	евро/л	евро/64 л		евро/л	евро/64 л
Налог на дизтопливо (всего, на 1 марта)	0,38	24,32	Налог на дизтопливо (л)	0,74	47,36
	%	евро/64 л		%	евро/64 л
НДС на дизтопливо:	20,60%	8,75	НДС на дизтопливо	17,50%	7,63
Подлежащий вычету НДС со сбора на платной дороге	6,00%	- 1,08		евро/год	евро/день
	евро/год	евро/день	Налог на ось	707,36	2,56
Налог на ось	707,36	2,56		евро/км	евро/100 км
	евро/км	евро/100 км	Сборы с пользователя	-	0,00
Сборы с пользователя (плат.дор.100км)	0,18	18,00		евро/год	евро/день
	евро/год	евро/день	Другие налоги или сборы	-	0,00
Частичный возврат TIPP	0,04	-2,56		%	евро/64 л
	%	евро/64 л	Вычет НДС (-)	17,50	- 7,63
Вычет НДС с дизтоплива(-)	20,60	- 8,75			евро/день
			Вычет за дни за границей	3,30	- 3,30
Результаты			Результаты		
Всего евро (40 т, 200 км)		41,24	Всего евро (40 т, 200 км)		46,62
Евроцентов на ткм		0,516	Евроцентов на ткм		0,583
Со стоимости (%)		195,28%	Со стоимости		220,74%

Эти различия в МЕТРах, похоже, влияют на конкурентоспособность, хотя потребовался бы конкретный рыночный анализ для подтверждения важности этих различий в налогообложении по сравнению с другими воздействиями на конкурентоспособность. Следует помнить, что конкурентные преимущества, действительно существующие на практике, зависят в первую очередь от других факторов – в том числе от цены труда и капитала до начисления налогов, качества предоставляемого обслуживания и от обменных курсов валют.

Показанное в таблице большое различие (40%) в воздействии налогов на конкурентоспособность перевозчиков Соединенного Королевства и Испании на французском рынке оценить трудно. Возможности для такой потенциальной конкуренции, вероятно, ограничены и должны бы исследоваться на основе конкретных рынков – например, грузоперевозок из французских портов, в которых разгружают рыбу британские и испанские траулеры. Это находится вне рамок настоящего доклада.

Таблица 4.2 отражает этот момент и ряд дальнейших многосторонних сопоставлений. Опять-таки, трудно придти к твердым выводам о воздействии различий на рынках автомобильных грузоперевозок без цифровых данных по конкретным рынкам. Например, было бы интересно исследовать рынки автоперевозок из порта Роттердам, чтобы проверить, пользуются ли британские перевозчики преимуществом перед другими неголландскими перевозчиками, коль скоро в Нидерландах МЕТР для британского флага даже ниже, чем для местной отрасли автомобильных грузоперевозок. Такие различия еще резче на испанском рынке.

Таблица 4.2: Различия МЕТРов между парами флагов

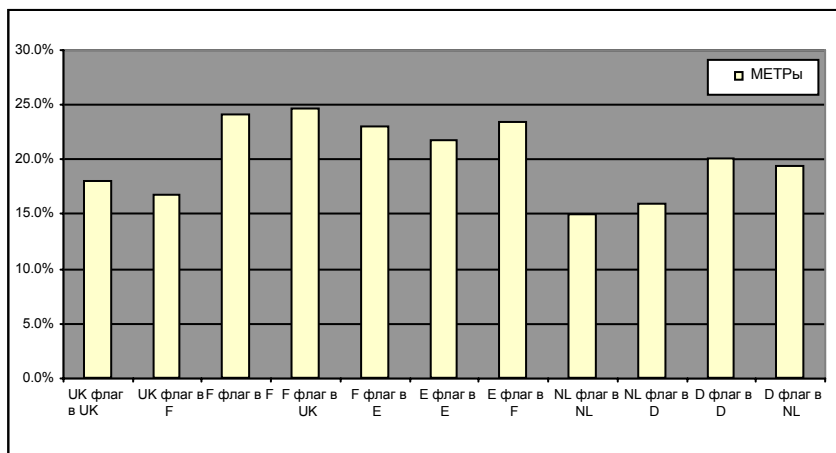
Флаги	МЕТРЫ	Различия МЕТРов (%) между высшим и низшим МЕТРами в одной стране относительно самого низкого МЕТРа	
Флаг Соединенного Королевства в Соединенном Королевстве	18,1%	37%	в Соединенном Королевстве
Французский флаг в Соединенном Королевстве	24,8%		
Флаг Соединенного Королевства в Соединенном Королевстве	18,1%	2%	в Соединенном Королевстве
Флаг Нидерландов в Соединенном Королевстве	18,5%		
Флаг Франции во Франции	24,2%	44%	Соед.Кор./Фр. во Франции
Флаг Соединенного Королевства во Франции	16,8%	40%	Соед.Кор./Исп. во Франции
Флаг Испании во Франции	23,6%	3%	Франц./Исп. во Франции
Флаг Испании в Испании	21,8%	23%	в Испании
Флаг Франции в Испании	23,1%		
Флаг Нидерландов в Нидерландах	15,0%	30%	в Нидерландах
Флаг Германии в Нидерландах	19,5%		
Флаг Нидерландов в Нидерландах	15,0%	3%	в Нидерландах
Флаг Соединенного Королевства в Нидерландах	14,6%		
Флаг Германии в Германии	20,1%	26%	в Германии
Флаг Нидерландов в Германии	16,0%		

Таблица 4.3: Различия МЕТРов для флагов в соседних странах

Флаги	МЕТРЫ	Различия МЕТРов	
Флаг Соединенного Королевства в Соединенном Королевстве	18,1	37%	в Соединенном Королевстве
Флаг Франции в Соединенном Королевстве	24,8		
Флаг Нидерландов в Соединенном Королевстве	18,5		
Флаг Нидерландов во Франции	17,5	44%	во Франции
Флаг Франции во Франции	24,2		
Флаг Соединенного Королевства во Франции	16,8		
Флаг Испании во Франции	23,6		
Флаг Нидерландов в Испании	16,3	171%	в Испании
Флаг Испании в Испании	39,5		
Флаг Франции в Испании	44,2		
Флаг Нидерландов в Нидерландах	15,0	30%	в Нидерландах
Флаг Германии в Нидерландах	19,5		
Флаг Соединенного Королевства в Нидерландах	14,6		
Флаг Франции в Нидерландах	22,3		
Флаг Испании в Нидерландах	24,0		
Флаг Германии в Германии	20,1	25,90%	в Германии
Флаг Нидерландов в Германии	16,0		

Различия устанавливаются между самым высоким и самым низким МЕТРами в одной стране относительно самого низкого МЕТРа.

◆ Рисунок 4.7: Результаты в МЕТРах для всех пар флагов



4.1.4 Выводы

Чтобы оценивать воздействие налогов на конкурентоспособность национальных отраслей автомобильных грузоперевозок, в дополнение к транспортным налогам и сборам необходимо учитывать налогообложение труда и капитала.

Анализ в главе 3 установил, что несмотря на большие различия между странами в чистых эффективных ставках транспортных сборов, преобладающую часть этой многовариантности погашают различия в налогообложении труда и капитала. Кроме того, за исключением Швейцарии, где в 2001 году были произведены коренные изменения в структуре налогообложения, транспортные сборы имели за период 1998-2001 гг. тенденцию сближаться.

Применение этого анализа к ситуации, в которой перевозчики каждой из исследованных стран "конкурируют" за один и тот же международный рейс, показал, что различия в воздействии налогообложения на конкурентоспособность минимальны. Они являются производными от различий в национальных сборах, которые в последние годы сближались, более того, это стало тенденцией (рисунок 4.4). Таким образом, различия в конкурентоспособности, которые в настоящее время существуют на трансконтинентальных рынках автомобильных грузоперевозок, проистекают из сравнительных преимуществ, различий в цене исходных факторов до начисления налогов и, возможно, из других факторов, но не из различий в налогообложении. Это подтверждает чрезвычайно низкий показатель каботаж на европейских рынках автомобильных грузоперевозок, составивший, по оценке Европейской комиссии в 1998 году, около 0,22% провозной работы в тонно-километрах¹⁵. Если бы различия в налогах на транспортное средство придавали перевозчикам некоторых стран крупные конкурентные преимущества, следовало бы ожидать гораздо более высокой доли каботаж.

Конкуренция между перевозчиками разных флагов в определенной стране, вероятно, испытывает более серьезное воздействие вариаций в национальных ставках налога на транспортное средство. Однако уход из-под флага сравнительно редок и в основном ограничивается Соединенным Королевством и его ближайшими соседями, где он ускорен режим расхождением британских норм налогообложения транспортных средств и соответствующих ставок во Франции, Ирландии и странах Бенилюкса. Британское

¹⁵ Второй доклад Комиссии европейских сообществ о выполнении Регуляции (ЕЭС) № 3118/93, установившие условия допуска перевозчиков-нерезидентов к организации услуг национальных автомобильных грузовых перевозок в стране-члене ЕС (каботажу), Брюссель, 1999.

правительство приняло правовые меры для контроля за сменой флага, а также ослабило стимул для нее реформой своих ставок косвенных налогов на автомобили, что хорошо видно на рисунках 4.4а (1998 г.) и 4.4б (2001 год).

Ключевой фактор среди самих транспортных сборов (если на миг исключить налоги на труд и капитал), определяющий влияние налогообложения на конкурентоспособность перевозчиков, - относительный вес в сумме взимаемых налогов более фискальных, национальных в основе налогов по сравнению с более территориальными по характеру сборами. Потенциальных воздействий на конкурентоспособность можно избежать, ограничивая вес национальных сборов (таких, как косвенный налог на горючее) в корзине транспортных налогов страны.

Следует отметить, что полная оценка воздействия налогообложения на конкурентоспособность потребовала бы оценить влияние налоговых различий на все эксплуатационные издержки транспортного средства и более широкие логистические издержки, которые в совокупности определяют прибыльность компании. Понадобится также изучить характер коммерческих отношений между перевозчиками и их клиентами и степень воздействия на него изменений в налогах. Перевозчики, работающие на основе разовых сделок, обычно находят затруднительным возмещать увеличение налогов - в отличие от более крупных логистических компаний, чьи контракты часто содержат положения о возмещении налогов. Эти факторы рассматриваются ниже в разделе 5.2. Ведь налоги на транспортное средство значительны, хотя и снижаются. И хотя влияние на конкурентоспособность различий в уровнях сборов не было определено в полной мере, проведенный анализ демонстрирует, что искажения конкуренции можно избежать, частично заменяя налоги на транспортное средство территориальными сборами.

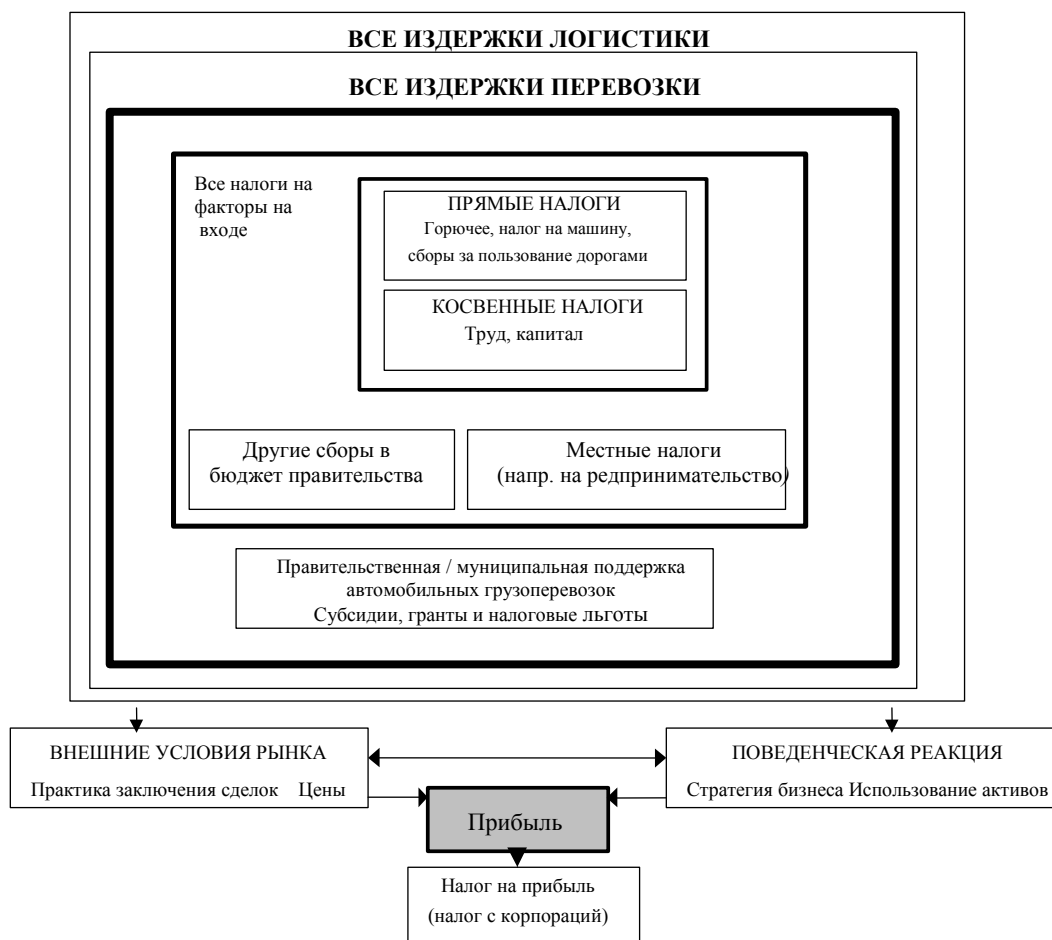
Глава 5

**ДРУГИЕ ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА КОНКУРЕНЦИЮ НА ЕВРОПЕЙСКОМ
РЫНКЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК**

Введение

Приведенный выше анализ до сих пор ограничивался прямыми налогами на автомобильные грузовые перевозки (топливо, косвенные налоги на транспортное средство и сборы с пользователей дорогами) и преобладающими формами косвенного налогообложения (налогов на труд и капитал). Для полной оценки последствий международных различий в налоговых режимах для конкурентоспособности необходимо исследовать эти налоги в более широком контексте бизнеса. Рисунок 5.1 иллюстрирует эти более широкие рамки, в которых будет проводиться это исследование. В их основе лежат основные прямые и косвенные налоги, объединенные в предельные эффективные ставки налогообложения (МЕТРы). Существуют, однако, другие государственные сборы с автомобильных грузоперевозок, которые различаются географически. Например, на национальном уровне перевозчики должны покупать лицензии на право деятельности и оплачивать проверки технического состояния транспортного средства. На местном уровне они несут расходы в связи с налогами на предпринимательскую собственность или другими муниципальными налогами.

◆ Рисунок 5.1: Рамки анализа



На стороне, противоположной всем налогам и сборам, нужно расположить определенный спектр выгод. Главная выгода, очевидно, - обеспечение транспортной инфраструктуры. Поскольку оно не отражается непосредственно на балансе перевозчика, его исключили из приведенных рамок анализа. Национальные и местные органы власти делают также инъекции общественных средств в отрасль автомобильных грузоперевозок в форме грантов и субсидий, которые прямо влияют на конкурентоспособность и прибыльность. Характер и уровень этого правительственного содействия отличается от страны к стране. Вычитая эти компенсирующие выгоды, можно рассчитать суммарный чистый налог, взимаемый с отрасли автомобильных грузоперевозок.

Налоги на прибыль взимаются в Европе также по разным ставкам. Уровень этих налогов на корпорации может влиять на конкурентное поведение экспедиторских предприятий.

Чистые налоги – лишь один из элементов эксплуатационных издержек, которые должен нести перевозчик. Некоторые из этих последних варьируются в зависимости от пройденного расстояния («сборы по пробегу»), тогда как другие остаются неизменными («фиксированные сборы»). Постоянные сборы можно подразделить далее на связанные и не связанные с транспортным средством. На рисунке 5.1 все сборы, как зависящие от пробега, так и постоянные, сведены в промежуточную сумму под общей рубрикой «все издержки перевозки». Растущая часть автомобильных перевозок осуществляется компаниями, которые обеспечивают интегрированное логистическое обслуживание, в частности складирование, обработку материалов, управление запасами и процесс выполнения заказа. Их конкурентоспособность и прибыльность определяются издержками и эффективностью этого широкого комплекса действий. Такое положение дополнительно разбавляет эффект автодорожных налогов и сборов для показателей работы транспорта.

При установлении завершающей связи между издержками логистики и прибыльностью необходимо принять во внимание еще два элемента:

- I. характер реакции отрасли автомобильных грузоперевозок на уровни налога и другие импульсы издержек. Например, в странах с высокими топливными налогами у грузоперевозчиков сильнее стимул к повышению топливной эффективности. Некоторые перевозчики могут сделать выбор в пользу регистрации своих транспортных средств и/или получения лицензии оператора в других странах (то есть «уйти под другой флаг»), чтобы избежать повышенных налогов на транспортное средство в собственной стране. Относительные издержки различных факторов на входе провозной работы, включая налогообложение, будут влиять на стратегию предпринимателя и находить отражение в использовании транспортного средства.
- II. внешние условия на рынке автомобильных грузоперевозок/логистики: например, в некоторых странах, торговая практика, в частности положения контрактов поставки товаров, позволяет перевозчикам сравнительно легко возмещать рост налогов, тогда как в других странах такие льготы получить гораздо сложнее. Маркетинг и расценки услуг перевозки также отличаются от страны к стране, дополнительно искажая эффекты налоговых различий для конкурентоспособности и прибыльности.

Очевидно, существует взаимозависимость внешней рыночной среды и поведения индивидуального оператора. Именно через это взаимодействие реализуются эффекты налоговых мер.

Данный раздел доклада исследует намеченные выше рамки анализа со стороны факторов в их внешних слоях, окружающих ядро «прямые налоги» и «косвенные налоги», которое уже подвергалось углубленному анализу. Раздел опирается на обзор литературы и нескольких неопубликованных сообщений. Из этих источников представилось возможным получить

количественные данные о международных различиях издержек эксплуатации транспортного средства и логистики. Однако сведений оказалось недостаточно для того, чтобы упоминавшееся выше формальное моделирование продолжить полным количественным анализом воздействия различных национальных налоговых режимов на конкуренцию на европейском рынке автомобильных грузоперевозок. Тем не менее, уместные проблемы рассматриваются с известной степенью подробности, подкрепляя выводы проведенного моделирования.

5.2 Налогообложение

Местные налоги и лицензии на осуществление перевозок

Анализ предельных эффективных ставок налога (МЕТРов) охватывает все основные налоги и сборы, взимаемые с предприятий автомобильных грузовых перевозок центральными правительствами. Эти предприятия несут также нагрузку местных налогов, обычно основанных на имущественной собственности. Например, в СК эти отчисления оценивались в 2-3% суммарных годовых затрат автопредприятия. Однако включить эти местные налоги с собственности в международное сопоставление налогообложения автомобильных грузоперевозок было бы крайне трудно по нескольким причинам:

1. Уровень этих налогов может варьироваться как внутри стран, так и между ними.
2. Поскольку местные налоги на предпринимателя взимаются не по единой ставке, пришлось бы учитывать структуру местной налоговой системы.
3. Потребности предприятий автоперевозок в имуществе неодинаковы, они зависят от размера парка машин и спектра предоставляемых сопутствующих услуг, таких как складирование. Это находит отражение в размере местного налога на собственность, который платят предприятия.

Платежи, которые перевозчики вносят за лицензии на право деятельности и испытания технического состояния транспортного средства, также различаются на международном уровне. В бюджете среднестатистического перевозчика они составляют второстепенные статьи даже в тех странах, где эти виды сборов относительно велики, и их влиянием на международную конкурентоспособность, вероятно, можно пренебречь.

Налог на корпорации

Компании автомобильных грузоперевозок и логистики платят налоги на зарабатываемую прибыль. Таблица 5.1 показывает вариации основных ставок налога на корпорации в ЕС в 2002 году. В нескольких странах эти ставки зависят от размера компании, ее профиля и т.д. Прямое сравнение ставок затруднено, поскольку нужно учитывать также различные налоговые скидки, на которые претендуют предприятия. Кроме того, как отмечает Пул (1999), «калькуляция подлежащей налогообложению прибыли, полученной компанией, в масштабах ЕС различается в широких пределах» (стр.17). Некоторые страны с относительно высокими налогами на факторы на входе транспортной деятельности, такие, как Соединенное Королевство и Швеция, устанавливают сравнительно низкие налоги на корпорации. Поскольку в целом коэффициент прибыльности в отрасли автомобильных перевозок невысок, а международные различия ставок

налога на корпорации относительно невелики, это в малой степени способствует возмещению разброса в топливном налоге и налоге на транспортное средство¹.

Таблица 5.1: Основные ставки налога на корпорации (в % облагаемой прибыли), январь 2002 г.

Бельгия	40	Австрия	34
Греция	35	Франция	34
Германия	38	Соединенное Королевство	30
Италия	40	Испания	35
Нидерланды	34,5	Ирландия	16
Португалия	33	Швеция	28
Дания	30	Финляндия	29
Люксембург	30		

Источник: Всемирный обзор ставок налога с корпораций, KPMG, 2002.

5.3 Финансовая поддержка сектора автомобильных грузоперевозок/логистики

Правительства европейских стран обеспечивали финансовую поддержку своей отрасли автомобильных грузоперевозок различными способами. Характер и уровень этой поддержки варьируются от страны к стране, например:

- *Франция:* с 1996 года французское правительство предлагает малому бизнесу в сфере автомобильных грузоперевозок финансовые стимулы для слияния или закрытия (Кервер и Тойч, 2000).
- *Италия:* малые предприниматели-перевозчики получают с 1990 года преимущества в соответствии с правительственной схемой скидок по топливному налогу, сборам на платных автострадах и другим сборам. Эти льготы были усилены в середине 1990-х гг., чтобы смягчить для таких перевозчиков неблагоприятные эффекты отмены квотного лицензирования их бизнеса (Кервер, 1999).
- *Испания:* В сентябре 2002 года Европейский суд разрешил испанскому правительству возобновить предоставление субсидий автомобильным грузоперевозчикам на закупку новых коммерческих транспортных средств.
- *СК:* После «топливного кризиса» в сентябре 2000 года правительство предложило грузоперевозчикам существенные скидки по налогу на транспортное средство и образovalo фонд в размере 100 миллионов фунтов на «поддержку модернизации в отрасли автомобильных грузоперевозок и достижение целей защиты окружающей среды».

Похоже, что пока еще не предпринимались попытки составить всеобъемлющий перечень всех финансируемых государством схем, учрежденных правительствами стран ЕС для поддержки автомобильных грузоперевозок. Для оценки стоимости выгод, вытекающих из этих мер, и ее сопоставления с бюджетными поступлениями от налогов потребуются дальнейшие исследования.

¹ Для целей анализа МЕТР налог на корпорации – фактор налогообложения капитала. Хотя он не взимается непосредственно с грузовиков, затраты на финансирование закупки новых автомобилей обычно вычитаются из налога на прибыль во всех изучавшихся странах. Воздействие налогообложения на конкурентоспособность определяется различиями между странами и по времени в объеме капиталовложений, который может списываться с налогооблагаемой прибыли.

Следует внести поправки также на местные финансовые стимулы, имеющиеся для компаний автомобильных грузоперевозок и логистики, располагающихся в соответствующих местностях. Например, в районах Нидерландов, Бельгии и северной Франции компаниям, которые вкладывают капитал в объекты, обеспечивающие движение товаров, предоставляются различные безвозмездные ссуды и налоговые льготы. (Дэвис, 1995). Хотя эти стимулы номинально ориентированы на инвестиции в здания и другие постоянные сооружения, они могут косвенно субсидировать сопутствующие автомобильные грузоперевозки, особенно там, где они осуществляются как часть интегрированного логистического пакета. Как и в случае налогов на предпринимательскую деятельность, наличие и уровень местных финансовых стимулов могут различаться как внутри стран, так и между ними. Опубликованный перечень пакетов мер поощрения, имевшихся в странах северо-западной Европы по состоянию на 1993 год (Деймстик и Маккиннон, 1993), похоже, с тех пор не обновлялся.

5.4 Обследования полных издержек эксплуатации транспортного средства

Международные сопоставления

Были предприняты несколько попыток сопоставить полные издержки эксплуатации грузовых автомобилей в различных европейских странах. Стандартным транспортным средством, используемым в этих сравнениях издержек, является определенная единица - 40-тонный пятиосный автопоезд, как он был принят для расчетов МЕТР.

1. Исследование МСАТ об издержках автомобильных перевозок Восток-Запад

Эта работа, предпринятая «Прогнос» и НЕА (1999), сопоставляла издержки эксплуатации транспортного средства для грузоперевозчиков нескольких восточноевропейских и западноевропейских стран на трех международных маршрутах в оба конца: Вена-Стамбул-Вена; Вена-Москва-Вена и Роттердам-Будапешт-Роттердам. Эксплуатационные расходы австрийских, немецких и голландских перевозчиков на третьем из этих маршрутов были весьма схожи (но не сравнивались на остальных трассах). Затраты восточноевропейских операторов были существенно ниже и гораздо сильнее различались по странам (Венгрия, Польша, Чешская Республика, Словакия и Россия).

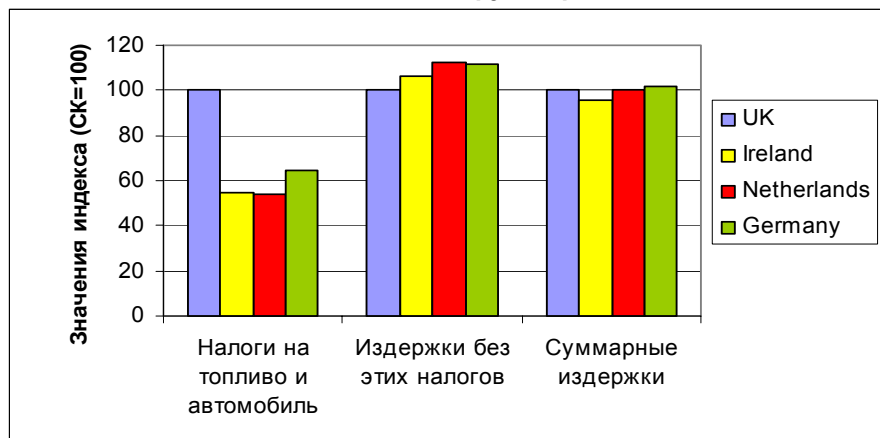
2. Ирландское исследование отрасли автомобильных грузоперевозок

Это исследование, предпринятое «Индеконом», «Прайс-Уотерхаус Куперс» и НЕА для ирландского Департамента государственных предприятий в 1999 году, сравнивает эксплуатационные издержки в четырех странах: Ирландии, СК, Германии и Нидерландах. Хотя выбор транспортного средства в докладе не конкретизирован, оценки издержек по СК подсказывают, что это – автопоезд в 38-40 тонн. Для более старшего возрастного профиля ирландского парка грузовиков в расчетах амортизации была введена поправка - более долгий срок службы транспортного средства (10 лет для тягача вместо 6 лет в остальных трех странах) и пониженная остаточная стоимость (5% вместо 10%). По некоторым элементам стоимости (накладные расходы, страхование груза и стоимость шин) для трех и более стран были приняты идентичные величины. Сборы на платных дорогах из расчетов были исключены.

Проведенный анализ показал, что международные различия топливного налога и косвенного налога на автомобиль могли более чем возмещаться за счет разброса в других элементах издержек (Рисунок 5.2). В стране с самыми высокими налогами (Соединенное Королевство) топливный акциз и налог на автомобиль вместе взятые были на 86% выше, чем в стране с самыми низкими налогами (Нидерланды). В Нидерландах налог составлял 11% суммарных эксплуатационных расходов в отличие от 21% в СК. Однако издержки за вычетом налогов в Нидерландах на 12,4% выше, чем в СК, почти в точности возмещая разницу в налогах. Вариации полных эксплуатационных расходов во всех четырех странах составили

только 6%. Различия издержек на труд сводили к нулю преобладающую часть налоговых различий.

◆ Рисунок 5.2. **Сопоставление уровней налогов и эксплуатационных издержек в автомобильных грузоперевозках**



(слева направо: СК, Ирландия, Нидерланды, Германия)

Источник: «Индексон» и др. 1999.

3. Обследования торгово-промышленных объединений

Группа из шести торгово-промышленных объединений, представляющих пользователей и провайдеров услуг грузоперевозки, собрала данные об издержках эксплуатации транспортного средства в четырех странах: СК (FTA), Франции (FNTR), Бельгии (FEBETRA) и Нидерландах (NIWO, TLN и EVO). Собирались сведения по единому набору девяти элементов издержек (налог на транспортное средство, топливо, виньетка/сборы на платных дорогах, амортизация, страхование транспортного средства, шины, материально-техническое обслуживание и текущий ремонт, заработная плата водителей и накладные расходы) для стандартной единицы – 40-тонного автопоезда (Таблица 5.2). В отличие от ирландского исследования были включены сборы за пользование автодорожной инфраструктурой, но исключено страхование груза. При сопоставлении издержек торгово-промышленные объединения также различали внутренние перевозки и каботаж. Эти данные относятся к более поздним периодам, чем ирландская работа: апрель 2000 г., октябрь 2000 г. и январь 2001 года (разукрупненные данные об издержках были получены только по октябрю 2000 года).

Три нидерландских объединения собрали свои данные независимо, и их средние оценки издержек значительно отличаются. Проблема неоднородности данных рассматривается в следующем разделе, но для целей международного сравнения три набора показателей по Нидерландам были усреднены.

Результаты этих обследований подтверждают, что международные вариации суммарных издержек эксплуатации транспортного средства намного уже, чем различия прямых налогов. В октябре 2000 года налоги различались в соотношении 2:1, тогда как полные издержки эксплуатации транспортного средства соотносились в пропорции только 0,9:1. Между апрелем 2000 г. и январем 2001 г. эти различия эксплуатационных издержек существенно сузились в основном в результате налоговых мер, введенных национальными правительствами в ответ на «топливный кризис» сентября 2000 года, а также изменений французских законов о труде.

Таблица 5.2: **Международные вариации налогов и эксплуатационных расходов в**

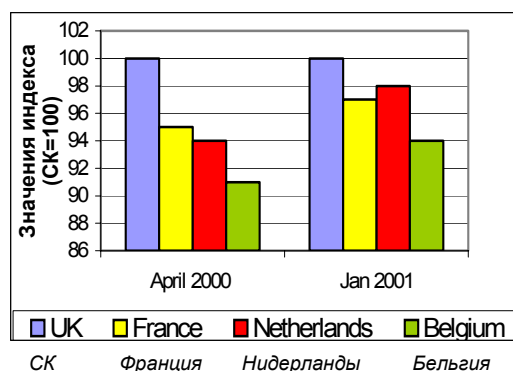
	СК	Франция	Бельгия	Нидерланды		
				KNV	TLN	EVO
Косвенные налоги на автомобиль	1850	486	929	670	670	670
Сборы на платных дорогах	0	5611	840	749	749	749
Топливный налог	21844	11113	9950	11222	11222	11222
Налоги всего	23694	17210	11719	12641	12641	12641
Налоговый индекс	100,0	72,6	49,5	53,4	53,4	53,4
Другие издержки	65241	69105	69581	69389	70227	66240
Издержки, всего	88935	86315	81300	82030	82868	78881
Индекс издержек	100,0	97,1	91,4	92,2	93,2	88,7
Налог как % издержек	27%	20%	14%	15%	15%	16%

Источник: Европейские торгово-промышленные объединения грузовых перевозок (неопубликованный доклад)

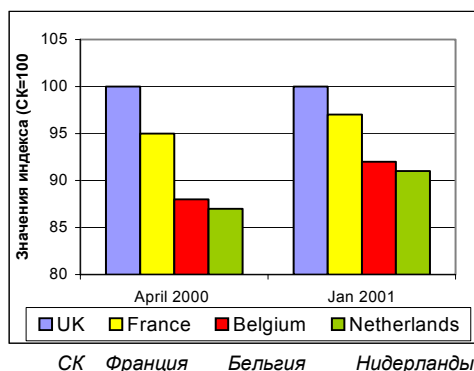
Различия суммарных издержек были больше во внутренних перевозках, чем в каботаже (Рисунки 5.3а и 5.3б). В апреле 2000 года, например, у голландских и бельгийских перевозчиков, работавших на своих отечественных рынках, эксплуатационные расходы были примерно на 12% ниже, чем в СК. К январю 2001 года этот разрыв сузился примерно до 8-9%. В результате сильно- и слаботерриториальных налогов (соответственно сборы с пользователей дорогами и топливо) различия в суммарных издержках каботажных операций были значительно ниже издержек отечественных перевозчиков, работающих в своих странах. В результате новых налоговых мер уровни издержек каботаж для британских, французских и бельгийских перевозчиков, работающих на рынках друг друга, в январе 2001 года приближались к паритету.

◆ Рисунок 5.3: **Международные вариации издержек эксплуатации транспортного средства**

(а) Издержки каботаж



(б) Издержки перевозок в своей стране



Источник: Европейские торгово-промышленные объединения грузоперевозок (неопубликованный доклад)

Сужение различий в издержках между СК, Бельгией и Нидерландами подтверждено исследованием, предпринятым Конфедерацией шведских предпринимателей. Его показатели по Франции, однако, весьма заметно отклоняются от данных торгово-промышленных объединений и подводят к выводу о незначительном сближении между апрелем 2000 и январем 2001 г. Частично это можно объяснить тем, что эта работа не учла сокращение рабочей недели во Франции в 2000 году, имевшее эффект повышения стоимости рабочей

силы. Цифровые показатели, предложенные торгово-промышленными объединениями, расходятся с данными, опубликованными правительством СК в середине 1999 года, по которым суммарные годовые издержки эксплуатации парка из пятидесяти 38-тонных грузовиков составили бы в СК меньше, чем во Франции, на 0,43 миллиона фунтов, чем в Нидерландах - на 0,6 млн. ф. ст. и чем в Бельгии - на 0,8 млн. ф. ст. (Пул, 1999). Эти цифры были в целом поддержаны исследованием международных вариаций в издержках бизнеса, предпринятым KPMG (1999) для Канадской верховной комиссии.

Однако недавнее исследование Объединения грузового транспорта СК на базе данных октября 2002 года указывает, что вопреки большим сокращениям британских ставок косвенного налога на транспортное средство суммарные издержки эксплуатации транспортного средства в СК выше соответственно на 10,1%, 9,4% и 3,2%, чем во Франции, Нидерландах и Бельгии (Таблица 5.3).

Таблица 5.3. **Международные вариации издержек эксплуатации транспортного средства: октябрь 2002 года (автопоезд весом брутто 40 тонн, (3+2) оси)**

	Постоянные издержки (фунты ст.)	Текущие издержки (ф. ст.)	Издержки оплаты водителя (ф. ст.)	Накладные расходы (ф. ст.)	Суммарные издержки (ф.ст.)	Отличие от СК
СК	13319	37229	22697	12248	85493	-
Франция	11926	30669	19898	14364	76857	10,1 %
Нидерланды	12069	28169	23830	13361	77429	9,4 %
Бельгия	11980	29157	27693	13918	82748	3,2 %

Источник: Объединение грузового транспорта, 2002

Противоречивость данных об издержках эксплуатации транспортного средства

Выше отмечалось, что три торгово-промышленные организации в Нидерландах представили значительно отличающиеся оценки издержек. Эти оценки расходятся и с показателями «Эрнст и Янг» (1999), приводимыми правительством СК. Исследование для Министерства энергетики и транспорта СК, сравнивая в 1998 году оценки различными источниками издержек эксплуатации транспортного средства (для британских грузоперевозчиков), установило, что они расходятся на 21% для 17-тонного грузовика и на 12% для 38-тонного пятиосного автопоезда (Доджсон, Маккиннон и Бегг, 1999). Это высвечивает трудность международных сопоставлений издержек автомобильных грузоперевозок на совместимой основе. Различия в оценках издержек для отдельных стран могут возрасти при сопоставлении уровней издержек в нескольких странах.

Даже если учтен тип, весовая категория, конфигурация осей и возраст транспортного средства, надо еще определить допущения по нормам амортизации, топливной эффективности, среднему пробегу транспортного средства, стандартам технического обслуживания, административным накладным расходам и издержкам, связанным с имуществом. Обзоры часто расходятся в допущениях относительно этих переменных величин. Следует проводить также важное различие между оценками издержек по опросам операторов транспортного средства и, с другой стороны, по таблицам технических показателей, составленным производителями автомобилей, или по испытательным пробегам единичных образцов. В СК, например, таблицы издержек в таких отраслевых журналах, как «Мотор транспорт» и «Коммершэл мотор», публикуемые в основном на базе данных от производителей автомобилей, называют заметно более низкие эксплуатационные затраты, чем оценки,

основанные на обследованиях, особенно в отношении неразъемных грузовиков (Доджсон, Маккиннон и Бегг, 1999).

Сравнение налоговых ставок искажается также различиями максимального веса транспортных средств. Большинство международных обследований налогообложения перевозок и уровней издержек относится к стандартному пятиосному автопоезду брутто весом в 40 тонн. Поскольку 40 тонн - максимальный вес, разрешенный для международных и внутренних перевозок в большинстве стран ЕС, и поскольку это - преобладающий класс тяжелого грузового автотранспорта в Европе, он представляет собой очевидный выбор для подобных обзоров. В таких странах, как Соединенное Королевство, Нидерланды и Швеция, где максимальный весовой лимит значительно выше и где перевозки во многом осуществляются более тяжелыми транспортными средствами, использование 40-тонного автомобиля в качестве эталона, вероятно, завысит средние издержки провозной работы на тонно-километр. Степень такого завышения, по-видимому, будет даже больше в СК, где грузовики брутто весом свыше 40 тонн (до 44 тонн) и, как предписано правовыми нормами, с 6 осями облагаются косвенным налогом, ставка которого на треть ниже, чем для пятиосного 40-тонного грузовика.

5.5 Международные вариации величины элементов издержек

Сопоставления издержек эксплуатации транспортного средства в небольших группах стран показали, что есть широкие международные вариации в величине элементов затрат, которые могут не только уравнивать, но и превзойти различия в уровне налога, взимаемого с предприятий автомобильных грузоперевозок. Данные из других источников по гораздо более широкому кругу стран ЕС подтверждают, насколько велики различия по отдельным элементам издержек.

Издержки рабочей силы

Одно из обследований 1999 г. указывало, что суммарные издержки рабочей силы, включая социальное обеспечение и другие косвенные платежи, составляют от 7 евро в час в Португалии до 27 евро в час в Австрии, а остальные страны довольно равномерно располагаются в пределах этого диапазона (Рисунок 5.4). В СК, стране с самым высоким налогообложением транспорта, затраты на труд были немногим ниже среднего показателя по ЕС. Речь идет о средних показателях для занятых в обрабатывающей промышленности и услугах. Цитированный выше обзор торгово-промышленного объединения представил разукрупненный показатель издержек рабочей силы в секторе автомобильных грузоперевозок на апрель 2000 года. Таблица 5.4 показывает, что затраты на водителя были в СК на 20-40% ниже, чем в соседних странах, частично из-за пониженного уровня социальных отчислений предпринимателя (индикатор, использованный выше в анализе МЕТР).

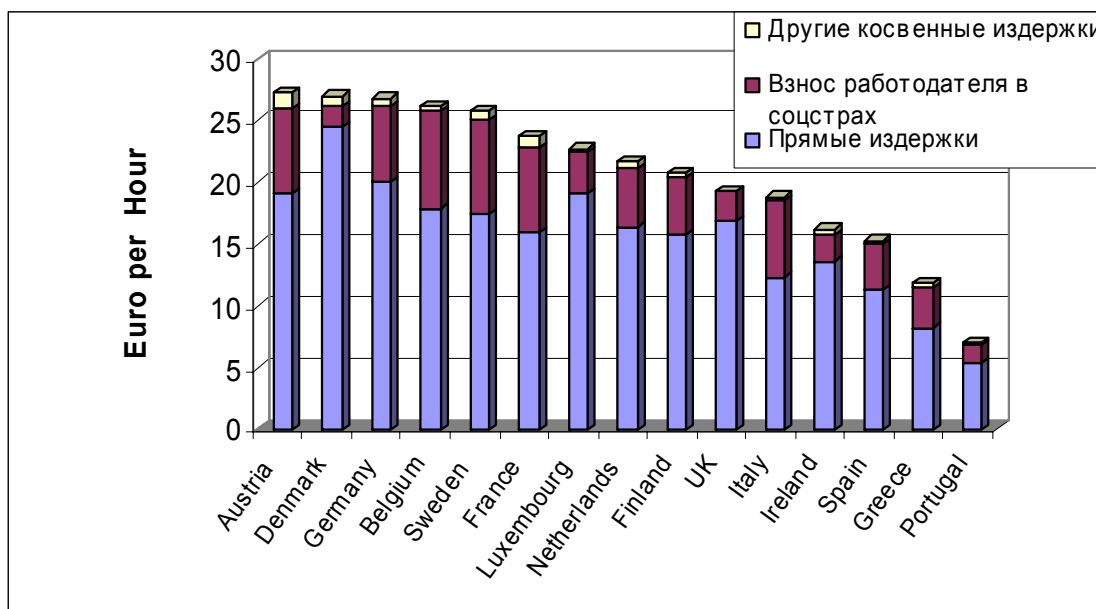
В работе для Объединения автомобильных грузоперевозок Центр экономических и предпринимательских исследований (2001) утверждает, что преобладающая часть различий в налогообложении (без учета налогов на горючее и автомобиль и сборов за пользование дорогами) между СК и другими государствами ЕС «относится к налогообложению социального обеспечения». Он заявляет, что «большинство работающих по найму в СК охвачено обязательным частным пенсионным обеспечением, которое не включается в показатели, тогда как во многих странах ЕС эквивалентом являются учитываемые в соответствующих показателях отчисления в государственные пенсионные системы. Так что подобное сравнение не дает точной картины соотношения затрат работодателей» (с. 6-7). Однако, сосредоточившись на налоговом элементе затрат на рабочую силу, это исследование упускает из вида тот факт, что различия суммарных издержек на труд в секторе автомобильных грузоперевозок в масштабах ЕС довольно значительны и во многом перекрывают расхождения в налогах, специфических для транспорта.

Таблица 5.4: Вариации средних издержек найма водителей и социальных взносов, 1999

	СК	Франция	Бельгия	Нидерланды		
				(KNV)	(TNL)	(EVO)
Средние издержки найма водителей (значения индекса)	100	137	121	135	147	118
% социальных взносов работодателя	10	48	40	30	30	30

Источник: Объединение грузового транспорта (неопубликованный доклад)

Рисунок 5.4: Вариации издержек на рабочую силу в обрабатывающей промышленности и услугах, 1999 год



Слева направо: Португалия, Греция, Испания, Ирландия, Италия, СК, Финляндия, Нидерланды, Люксембург, Франция, Швеция, Бельгия, Германия, Дания, Австрия.

Источник: Eurostat

Некоторые европейские перевозчики существенно сокращают расходы на рабочую силу, нанимая восточноевропейских водителей. Например, водителям из Венгрии, Румынии и Словакии в типичном случае платят 16-23% средней заработной платы британского водителя. Помимо прямого урезания расходов на рабочую силу, это позволяет перевозчикам косвенно экономить за счет удвоения персонала их транспортных средств ради более высоких показателей эксплуатации автомобиля, не нарушая лимитов рабочего времени водителя. Поскольку расходы на рабочую силу в типичном варианте составляют 30-50% издержек эксплуатации транспортного средства, такая экономия на зарплате может гораздо сильнее влиять на конкурентоспособность и прибыльность, чем различия в налогах. Возможности грузоперевозчиков разных стран ЕС нанимать водителей из Восточной Европы неодинаковы.

Согласно отраслевым источникам, лицензирующие власти в Германии и Франции налагают более строгие ограничения на использование водителей из стран вне ЕС, чем такие страны, как Италия.

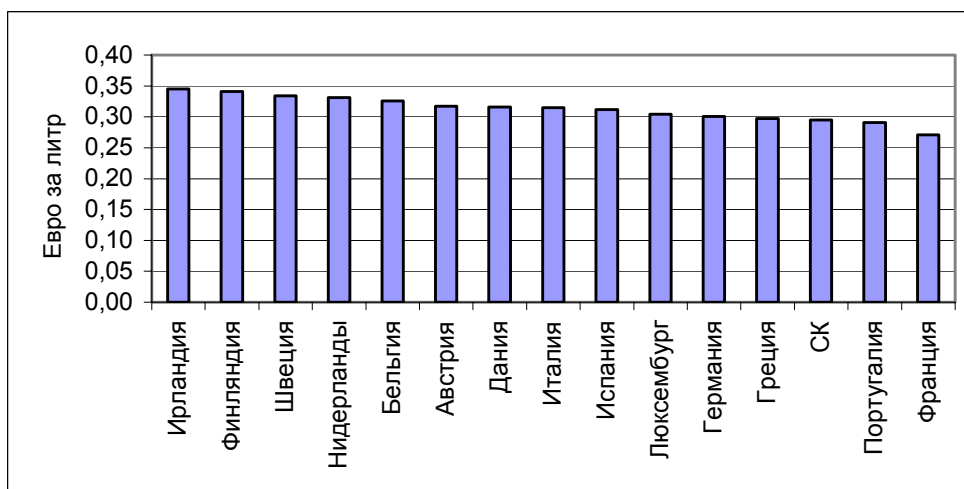
Топливные цены до начисления налогов

По данным ЕС от сентября 2002 года, на июнь 2000 года топливные цены до начисления налогов различались на 8 евроцентов за литр между самым высоким (Ирландия) и самым низким (Франция) уровнем среди стран ЕС (Рисунок 5.5). Для среднего 40-тонного пятиосного автопоезда с ежегодным пробегом около 100 000 км это составило бы разницу в затратах на горючее примерно в 2800 евро в год.

Издержки, связанные с имуществом

Для более крупных компаний грузоперевозок и логистики, располагающих складами/базами, связанные с имуществом расходы могут составлять 15-25% суммарных издержек, в зависимости от характера осуществляемых распределительных операций. В масштабе континента издержки распределительной собственности различаются в огромной степени. На выборке объектов, обследованных в сентябре 2001 года «Юропиэн Лоджистикс Мэнеджмент»/«Коллиерс», арендная плата за квадратный метр складской площади имела разброс в пять раз (Таблица 5.5). Неожиданным оказался тот факт, что некоторые из центральных объектов, весьма доступных для европейской сети магистральных автотрасс (например, Париж и Антверпен), имели самые низкие ставки аренды, тогда как более периферийные районы (например, Дублин и Осло) занимали верхнюю часть диапазона цен. В отличие от других факторов издержек, которые, как правило, уравнивают высокий уровень транспортного налогообложения в Соединенном Королевстве, издержки распределительных объектов вокруг основных британских городов имеют тенденцию заметно превышать средний европейский уровень.

◆ Рисунок 5.5: Вариации топливных цен до начисления налогов, сентябрь 2000 г.



Источник: Европейская Комиссия, 2002

Таблица 5.5: Средняя арендная плата в распределительных складах в европейских городах, 2001 г.

	Евро за квадратный метр	
	Новые здания	Старые здания
Лондон	209,65	158,31
Дублин	141,02	108,51
Осло	109,88	73,25
Глазго	106,97	77,02
Франкфурт	91,22	54,77
Мадрид	85,92	57,16
Стокгольм	85,74	70,68
Лиссабон	83,18	69,83
Барселона	78,73	53,74
Копенгаген	65,04	45,01
Вена	64,86	62,47
Роттердам	60,93	41,59
Гамбург	60,76	48,61
Париж	51,86	46,21
Антверпен	44,16	39,19
Лион	42,27	30,29

Источник: «Юропиен Лоджистикс Мэнеджмент», 30 сентября 2001г.

Другие издержки

Как представляется, существенные международные различия есть также в расходах на новые транспортные средства и страхование, хотя это замечание основано скорее на бытовых, чем статистических сведениях. Один базирующийся в Британии перевозчик с парком машин как в СК, так и во Франции, утверждает, что сумел купить во Франции тягачи той же марки и тех же технических параметров на 17% дешевле. Чтобы получить эту цену и преимущество привлекательной схемы обратного выкупа машин через 3-4 года, ему пришлось зарегистрировать эти грузовики во Франции. Компании, эксплуатирующие автомобильный транспорт в СК и Нидерландах, утверждают, что в последней могли застраховать машины дешевле («Коммершэл Мотор», 30.11.2000). Эти пониженные ставки страхования применяются только к транспортным средствам, зарегистрированным в данной стране. В СК за последние два года цена страхования грузовиков увеличилась на 25-30%, поднимая суммарные издержки их эксплуатации на один процент (Объединение грузового транспорта, 2002).

5.6 Логистический контекст

5.6.1 Комплексное логистическое обслуживание

В большинстве стран отрасль общих автомобильных перевозок характеризуется низкими затратами на вступление в этот рынок, высокой частотой вхождения в отрасль и выхода из нее, интенсивной конкуренцией, значительным упором на разовые сделки «на месте», слабым возмещением вложенного капитала и низким коэффициентом прибыльности. Многие компании, занимающиеся грузоперевозками, пытались избежать давления этих обстоятельств и расширять дело, принимая одну или несколько из следующих стратегий:

- специализация на таком конкретном виде перевозок, как доставка продукции, требующей соблюдения температурного режима, или жидких грузов, за который можно запрашивать повышенный тариф;

- обеспечение отдельным клиентам исключительного обслуживания;
- повышение доли работы, производимой по контрактам;
- диверсификация за счет смежных видов деятельности и предложение клиентам комплексного логистического обслуживания.

Прогнозировалось, что к 2010 году европейский рынок автомобильных грузоперевозок в существенной мере переориентируется с услуг основных перевозок и группировки генеральных грузов на контрактное распределение (Таблица 5.6). Увеличивая вложения в комплексную логистику, крупные перевозчики способны производить добавочную стоимость, создавать рыночные ниши с гораздо более высокими начальными затратами и добиваться более долгосрочных контрактов с клиентами. Это позволяет им обеспечивать и повышение прибыльности, и перспективы роста. Таблица 5.7 показывает спектр логистических услуг, добавляющих стоимость (VAL), которые предоставляются в настоящее время некоторыми крупными операторами.

Таблица 5.6. Прогноз изменений на европейском рынке автомобильных грузоперевозок/логистики: 1990-2010 гг.

Сегмент рынка	Доля в %	
	1990 г.	2010 г.
Оптовое распределение по договору	8	25
Экспресс-доставка	10	14
Перевозка генеральных грузов и складирование	43	23
Группировка грузов	30	28

Источник: Дэвис, 1995.

Таблица 5.7: Логистика, добавляющая стоимость: портфель услуг

Перевозки	Техобслуживание и текущий ремонт машин
Складирование	Оснащение транспортными поддонами и стеллажами
Разбивка крупных партий	Упаковка/переупаковка
Укрупнение мелких грузов	Возврат оснастки/упаковки
Сортировка заказов	Маркировка
Процесс выполнения заказа	Контроль качества/тестирование изделия
Управление запасами	Адаптация к пожеланиям клиента
Выборка и упаковка	Послепродажное обслуживание
Отслеживание движения груза	Консультативные услуги

Преобразование предприятий автомобильных грузоперевозок в «третью сторону - поставщиков услуг логистики» (ЗРЛ – ЗПЛ) ослабило последствия транспортного налогообложения для конкурентоспособности и прибыльности в нескольких отношениях:

1. Оно уменьшило долю транспорта в издержках и доходах ЗПЛ. Обследование, проведенное для Европейской ассоциации логистики в 1998 году, установило, что в выборке из всего сектора «свыше двухсот» производителей, оптовых торговцев и розничных продавцов перевозки составляли около 43% суммарных издержек логистики (Рисунок 5.6). При допущении, что эта пропорция отражается в бюджетах компаний ЗПЛ и что прямые налоги на транспорт представляют в среднем примерно 17% издержек эксплуатации транспортного средства, на эти прямые налоги приходилось бы только 7%

их суммарных издержек. Таким образом, суммарные издержки логистики относительно нечувствительны к международным вариациям прямого налога на транспортные операции. Более того, их чувствительность, похоже, снижалась по мере сокращения доли перевозок в суммарных издержках логистики (Рисунок 5.7).

2. Эти компании способны осуществлять перекрестное субсидирование своих транспортных операций за счет доходов от других видов логистической деятельности.
3. Немалая часть услуг комплексной логистики предоставляется по договорам, позволяющим ЗПЛ возмещать повышение налогов. Это особенно относится к ситуации исключительного обслуживания, выполняемого на основе «открытой бухгалтерии» с полной финансовой прозрачностью. Однако, как поясняется в Разделе 5.7.3, есть международные различия как в преобладании, так и содержании этих логистических контрактов, которые позволяют в некоторых странах возмещать рост налогов с большей легкостью, чем в других.
4. Компании, заключающие договоры исключительного оптового распределения, уделяют в выборе ЗПЛ серьезное внимание качеству обслуживания, особенно надежности. Поэтому данный сектор рынка логистики менее чувствителен к цене, чем общая провозная работа, и, следовательно, менее восприимчив к международным вариациям уровней налогов.

Чтобы оценить воздействие этой эволюции предприятий автомобильных грузоперевозок в ЗПЛ, необходимо рассмотреть структуры европейского рынка логистики с более широкими позиций.

5.6.2 Европейский рынок логистики

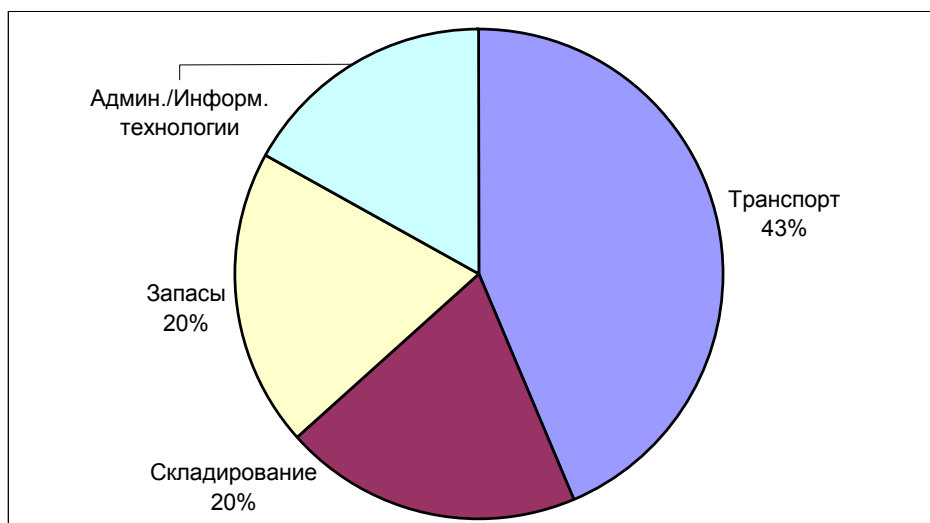
Браун и Аллен (1999) изобрели простую таксономию стратегий, которым могут следовать более крупные европейские компании ЗПЛ (Рисунок 5.8):

Многонациональная стратегия, по которой компания развивает отдельные системы распределения в каждой стране и сосредотачивается на обеспечении услуг логистики на национальном уровне.

Евросетевая стратегия, по которой компания развивает сеть международных услуг автомобильных грузоперевозок, связывая национальные рынки серией трансграничных грузовых магистралей.

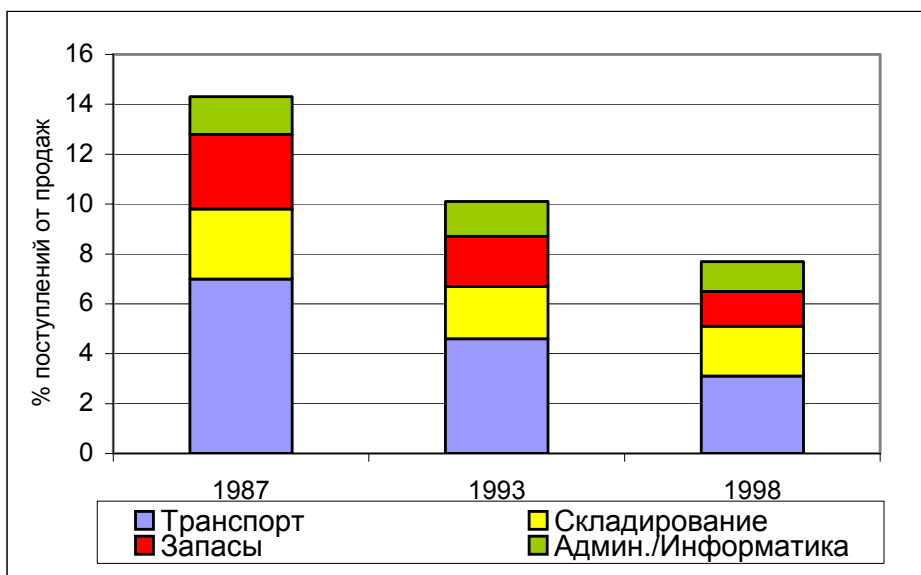
Общеввропейская, когда компания сочетает многонациональную и евросетевую стратегии для обеспечения комплексных услуг распределения на континенте в целом.

◆ Рисунок 5.6. Состав издержек логистики, 1998 год



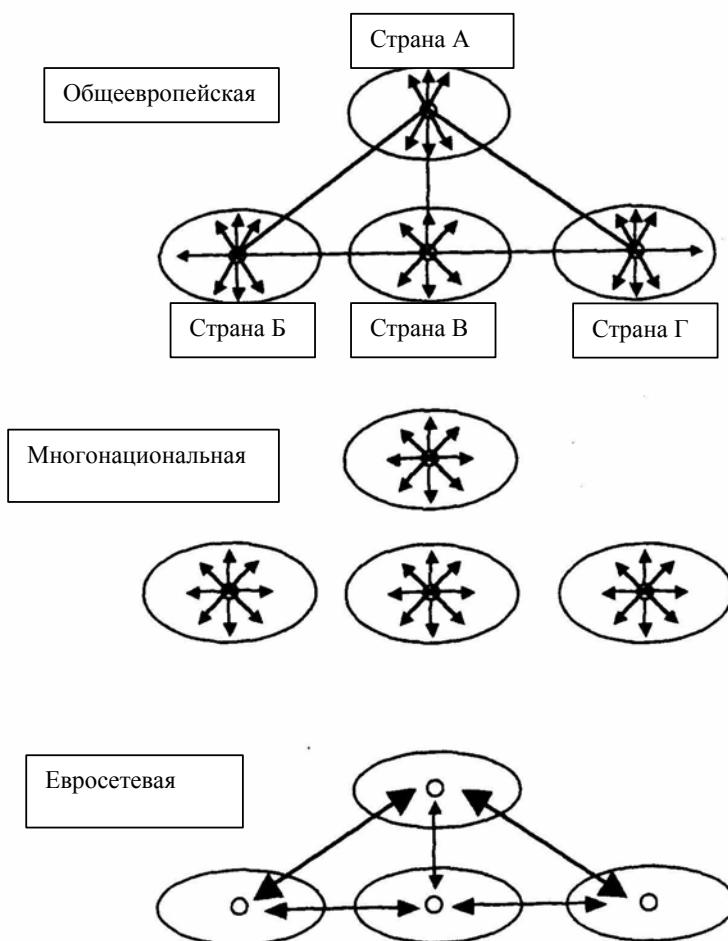
Источник: А.Т. Кирни Лтд, 1999.

◆ Рисунок 5.7: Тенденции издержек европейской логистики, 1987-1998 гг.



Источник: А.Т. Кирни Лтд, 1999.

♦ Рисунок 5.8: Классификация стратегий европейских компаний ЗПЛ – «третьей стороны-поставщика логистики» (Браун и Аллен, 1999)



На сегодня не появились по-настоящему общеввропейские операторы, хотя несколько крупных ЗПЛ заявили о намерении взять на себя эту роль. Комплексные услуги логистики развертывались главным образом на национальном уровне, причем их уровень развития варьировался между странами в довольно широких пределах («Дейтамонитор», 2000). Исключительное распределение по договорам, например, хорошо укоренилось в СК, но все еще сравнительно редко встречается в таких средиземноморских странах, как Греция, и в Португалии.

Поскольку обеспечение комплексных логистических услуг имеет тенденцию национального базирования, конкуренция между поставщиками услуг относительно не затронута международными расхождениями в транспортном налогообложении. Большинство контрактов логистического обслуживания заключается с ЗПЛ, базирующимися на отечественном рынке. Однако международная конкуренция за эти контракты возрастает. Если ЗПЛ получает контракт на рынке другой страны, то почти без исключений регистрирует там свой автопарк, обретая тем самым профиль налогообложения и эксплуатационных издержек, характерный для местного оператора. Многие из крупных ЗПЛ, которые работают в более чем одной стране, добились

этой географической экспансии путем приобретения иностранных компаний автомобильных грузоперевозок/распределения.

Евросетевые операции (то есть трансграничные перевозки) теоретически должны испытывать большее воздействие международных различий в уровне налогов. На международном рынке автомобильных грузоперевозок доминируют мелкие перевозчики/владельцы-водители, работающие самостоятельно или в качестве субподрядчиков более крупных агентств. Эти малые операторы обеспечивают базовые перевозки с минимальной диверсификацией в смежную логистику. Поэтому их суммарные издержки и доходы в значительной мере, если не полностью, привязаны к транспортным операциям.

Возвратившись с этими соображениями о структуре рынка логистики вновь к основным выводам анализа предельных эффективных ставок налогов (МЕТР), можно сделать следующие замечания:

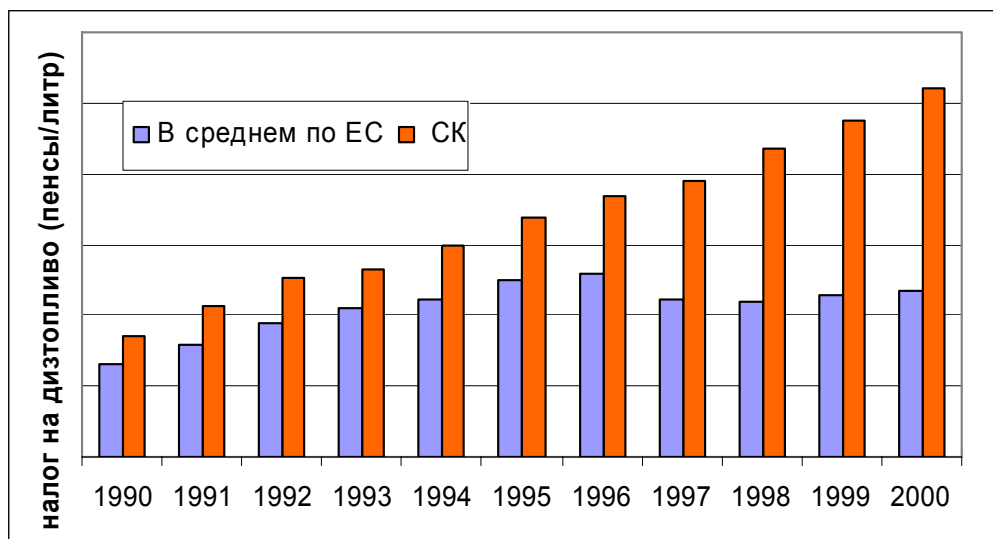
1. Налоговые вариации были наибольшими на том же национальном рынке между перевозчиками, работающими под разными флагами. Однако именно в рамках национальных рынков наибольшее развитие получила интегрированная, «добавляющая стоимость» логистика, в которой автомобильные грузоперевозки составляют часть широкого пакета услуг. В результате эффекты налоговых различий «разбавлялись». Стоит также отметить, что страна с самым высоким прямым налогообложением перевозок, Соединенное Королевство, считается также обладательницей самого высокоразвитого рынка ЗПЛ, с относительно большой долей провозной работы как части интегрированного контрактного распределения («Дейтамонитор», 2000). Далее, в СК контракты на распределение часто содержат положения, которые позволяют операторам запрашивать полное возмещение дополнительных налогов или сборов, налагаемых правительством, особенно там, где практикуется бухгалтерский учет по методу «открытой книги». Эти положения использовались прежде всего для компенсации роста топливных налогов. Они были выгодными крупным логистическим компаниям в период 1994 – 2000 годов, когда проводилась политика наращивания топливного налога, который в СК резко расходился с тарифами в других странах ЕС (Рисунок 5.9). (Поскольку политика эскалации топливных налогов была рассчитана на их повышение (в реальном выражении) регулярными ежегодными приращениями на стабильной и предсказуемой основе, подрядчики транспортных/логистических услуг могли бы включать их в свою цену на срок действия контракта. На практике, однако, эффекты топливных налогов на тарифы услуг в типичном случае каждый год становились объектом пересмотра и новых переговоров. Отчасти это объясняется традицией, но кроме того отражало неопределенность в отношении характера и продолжительности политики эскалации топливных налогов. После смены правительства в 1997 году, например, ежегодное приращение было увеличено с 5 до 6%. Далее, вопреки правительственным заявлениям в 1997 году, что эта политика останется в силе по меньшей мере до 2003 года, от нее отказались в 2000 году).
2. При анализе МЕТР обнаружили лишь небольшие вариации размеров налога, выплачиваемого перевозчиками разных флагов на дальних трансграничных маршрутах. Именно на них различия налогов могут потенциально оказывать наибольшее воздействие, поскольку перевозчики, как правило мелкие, не предоставляют сопутствующих логистических услуг и осуществляют многие операции по разовому найму на месте. Там, где международные автомобильные грузоперевозки осуществляются на договорной основе, эти контракты редко предусматривают возмещение роста налогов. В итоге, как это ни парадоксально, там, где риск искажения конкуренции разбросом налогов наиболее велик, эти различия относительно невелики.

5.6.3 Международные вариации издержек логистики

Предпринимались несколько попыток сопоставить средние затраты на логистику в странах ЕС. В частности, обследовались различные выборки компаний в каждой стране. Рисунок 5.10 представляет результаты обследования, предпринятого для Института логистики СК в 1995 году (Туш Росс, 1995). При повторном обследовании 1998 года утверждалось, что «расхождения издержек по странам были в основном аналогичными», хотя сравнительные издержки логистики за этот год фактически не публиковались (Консультативная группа Делуатт и Туш, 1998). В этом обзоре указано, что СК относилась к странам с наименьшими издержками логистики и перевозок (приведенными к процентам дохода от продаж), несмотря на наличие здесь самых высоких налогов по сектору автомобильных грузоперевозок. На основе этих результатов можно было прийти к заключению, что повышенные транспортные налоги более чем возмещались большей эффективностью транспортных операций и пониженными издержками складирования/управления запасами. Еще один обзор, осуществленный в 1996 году Консультативной группой логистики для датского Министерства промышленности и предпринимательства, установил, что размещение логистики в Ирландии обходится очень недорого, тогда как СК оказалось в верхней части диапазона издержек (Таблица 5.8). Это обследование, однако, ограничилось тремя отраслями: фармацевтикой, электроникой и продовольствием.

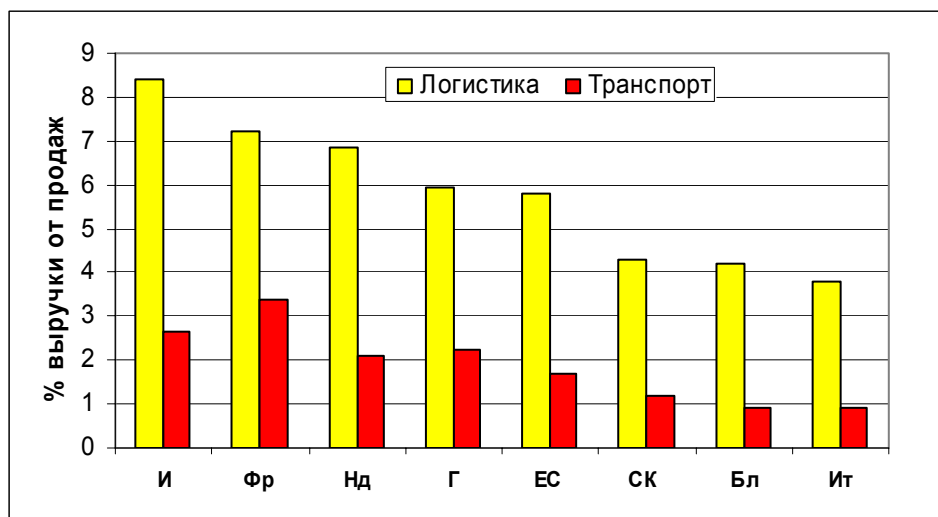
Эти средние показатели издержек логистики следует трактовать осмотрительно. Размеры обследованных компаний были относительно невелики, а сами они не ранжировались по репрезентативности для отраслей или стран. Различия в практике бухгалтерского учета на уровне как стран, так и компаний также ставят под сомнение сопоставимость данных.

◆ Рисунок 5.9: Расхождения уровней топливного налога: Соединенное Королевство и средний показатель по ЕС



Источник: Ассоциация автомобильных грузоперевозок, 2000.

Рисунок 5.10: **Международные вариации средних издержек логистики и перевозок**



Источник: Туш Росс, 1995

Таблица 5.8: **Международные вариации суммарных издержек логистики в трех секторах:**
(значения индекса: средние издержки логистики в секторе = 100)

	Фармацевтика	Передовые технологии	Продовольствие	В среднем
Ирландия	46	91	54	64
Дания	102	87	83	91
Нидерланды	131	69	78	93
Швеция	100	102	79	94
Германия	119	92	82	98
СК	79	71	162	104
Бельгия	89	171	124	128
Франция	148	105	142	132

Источник: Консалтинговая группа логистики (1996)

5.7 Факторы, влияющие на конкурентное воздействие налогообложения

5.7.1 Поведенческие реакции на налоговые импульсы

Повышение эффективности

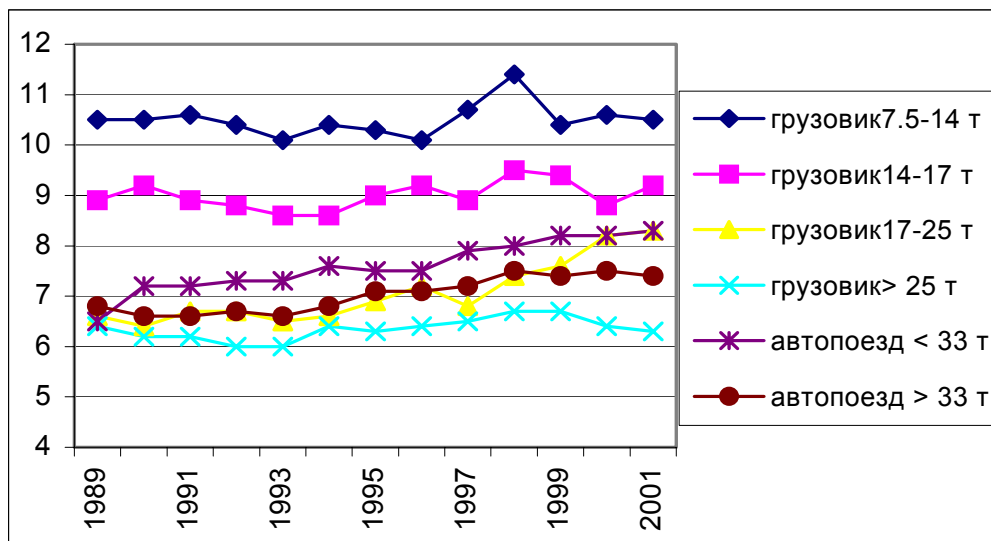
Можно было бы гипотетически представить, что высокие топливные и автомобильные акцизы будут поощрять грузоперевозчиков производительнее использовать их транспортные средства. Они могут экономить на топливе, принимая такие меры наращивания пробега на литр горючего, как схемы обучения и поощрения водителей, придание машинам аэродинамических контуров, улучшение техобслуживания и текущего ремонта, закупка более экономичных транспортных средств (Маккиннон, Стерлинг и Керкхоуп, 1993), и мер по увеличению средней загрузки транспортного средства (Маккиннон, 2000). Повышение средней загрузки и сокращение

простоев транспортного средства также повышает коэффициент использования активов, и ежегодный косвенный налог на автомобиль приходится на больший объем генерирующих доход перевозок. Вытекающий из этого прирост эффективности компенсирует по меньшей мере часть налогового бремени и может тем самым ослаблять неблагоприятные последствия политики высоких налогов для конкурентоспособности.

Однако в исследовании Шиппера и др. (1997) отмечалось, что связь между ценой горючего и энергоинтенсивностью автомобильных грузоперевозок довольно незначительна. На выборке развитых стран они обнаружили «слабое обратное соотношение между ценой горючего и интенсивностью автомобильных грузоперевозок в 1992 году». С другой стороны, в СК в период эскалации топливного налога наблюдался устойчивый и существенный рост топливной эффективности автомобильных грузоперевозок, особенно при использовании большегрузных автопоездов (Департамент транспорта, 2002) (Рисунок 5.11). Кроме поощрения краткосрочных мер экономии горючего, политика эскалации, вероятно, побудила некоторые компании принимать в расчет планомерные повышения топливного налога при принятии более долгосрочных решений об инвестициях в приобретение и техническое обслуживание автомашин, обучение водителей и т.д. Правда, различные отраслевые объединения приводили довод, что высокие топливные налоги уменьшают ресурсы операторов на обновление и модернизацию их парка за счет более топливоэффективных транспортных средств. Трудно установить, в какой мере наблюдавшееся повышение топливной эффективности произошло бы в любом случае по другим причинам. В конце концов, совершенствование автомобильной технологии стабильно наращивало пробег на литр горючего. Для построения «антифактографического» сценария можно было бы использовать сопоставимые данные о топливной эффективности в других странах ЕС за тот же период.

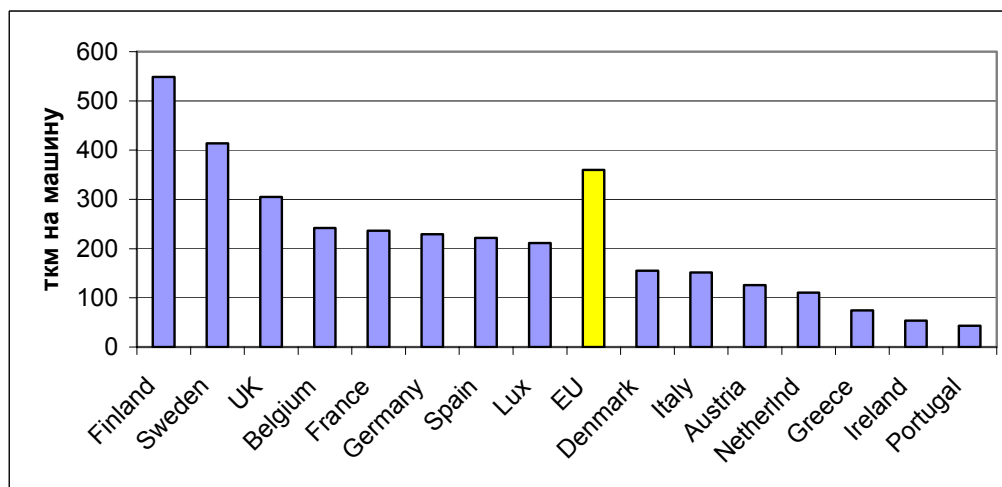
Имеющаяся статистика допускает лишь очень грубое измерение уровней использования грузовиков в масштабе Европы. Рисунок 5.12 использует статистику ЕС для показа вариаций в тонно-километрах на машину (Европейская комиссия, 2000а). Эти расхождения настолько велики, что данные кажутся подозрительными. «Индекон» и др. (1999) представляют сравнительные данные об использовании по четырем странам ЕС (Таблица 5.9). Они показали 30-процентный разброс в использовании, выраженном в тоннах на машину в год, и 90-процентный - в тонно-километрах на машину в год. Оценки энергоинтенсивности автомобильных грузоперевозок в 1995 году (в мегаджоулях на тонно-километр) также свидетельствуют о весьма широких различиях между пятью странами ЕС: Данией (4,2), СК (3,1), Нидерландами (2,9), Швецией (2,4), Германией (2,3) (Шиппер и Мари-Лиллиу, 1999).

♦ Рисунок 5.11: Вариации средней топливной эффективности в автомобильных грузоперевозках, Соединенное Королевство, 1989-2001 гг. (миль на галлон)



Источник: Департамент транспорта, 2002.

Рисунок 5.12: Международные вариации использования грузовика (в ежегодных ткм на машину)



Слева направо: Финляндия, Швеция, СК, Бельгия, Франция, Германия, Испания, Люксембург, ЕС, Дания, Италия, Австрия, Нидерланды, Греция, Ирландия, Португалия

Источник: Европейская Комиссия, 2000

Требуются дальнейшие исследования для проверки гипотезы, по которой повышенные налоги ведут к росту эффективности в секторе автомобильных грузоперевозок, и, если она подтвердится, для вычисления соответствующих эластичностей.

Таблица 5.9. **Международные вариации в использовании грузовика**

	Ирландия	Нидерланды	Германия	СК
Ежегодно тонн на грузовик	4296	4493	5541	5309
Индекс	100	105	129	124
Ежегодно ткм на грузовик	356	684	569	608
Индекс	100	192	160	171

Источник: «Индекон» и др. (1999)

Уход под другой флаг

Операторы автомобильных грузовых перевозок могут избежать высоких косвенных налогов на транспортное средство в одной стране, зарегистрировав свой парк автомашин в другой стране, где ставки налогов ниже. Так как налог на транспортное средство составляет очень небольшую долю суммарных эксплуатационных расходов, уход под другой флаг оправдан только в том случае, если велика разность этих ставок, обычно между соседними странами. В исследовании для Международного союза автомобильного транспорта Венема (1996) дает оценку, по которой прямые налоги на транспортное средство составляли всего 0,5-1% эксплуатационных расходов. Были, тем не менее, значительные отклонения от этой средней величины. Ставка косвенного налога на транспортное средство, установленная правительством СК в 1999 году в размере 5750 фунтов ст. для 40-тонного пятиосного грузовика, составляла около 7% издержек его эксплуатации при среднем годовом пробеге 100 тысяч км. Сопоставимые ставки в Испании, Франции и Нидерландах составляли соответственно 295, 437 и 602 ф. ст. (Комитет по окружающей среде, транспорту и региональным делам, 2000). Этот большой разрыв в ставках косвенного налога на транспортное средство давал британским грузоперевозчикам сильный стимул для увода операций под чужой флаг. Одна из юридических фирм со специализацией на вопросах грузоперевозок получила запросы от двух тысяч операторов, размышлявших о таком шаге («Коммершэл Мотор», 15.07.1999).

Вообще говоря, уход из-под флага может принимать две формы: полную и частичную (Таблица 5.10). Полный уход происходит в том случае, когда оператор не только регистрирует транспортные средства в другой стране, но и получает там лицензию оператора и нанимает водителей-резидентов. Такие операторы подпадают под действие всех соответствующих предписаний и налогов, налагаемых в этой стране. Шмидт и Доггарт (2000) подробно характеризуют многочисленные ограничения, которые перевозчики обязаны соблюдать в случае полной смены флага своего автопарка. Законность этого вида каботаж не оспаривается. Для британских перевозчиков более высокие затраты на рабочую силу в таких соседних странах, как Франция, Нидерланды и Бельгия, во многом перекрывают разность ставок акциза на автомашину, делая полную смену флага коммерчески непривлекательной. Например, британские филиалы французской экспедиторской компании «Норбер Дантрессангль» изучали возможность полного вывода своих автопарков из-под флага и решили, что это сулит небольшую коммерческую выгоду или не сулит никакой. Консультанты «Эрнст и Янг» (1999) подтвердили, что различия в полных эксплуатационных расходах между СК и соседними странами были незначительными («Эрнст и Янг», 1999). Эта форма ухода из-под флага оказалась рентабельной только для международных перевозчиков, чей транспорт преобладающую часть годового пробега осуществляет вне своей страны.

Таблица 5.10. Варианты ухода из-под флага

Регистрация грузовика в:	Своя страна	Другая страна
Лицензия оператора в		
Своя страна		Частичный уход из-под флага
Другая страна	Частичный уход (очень редко)	Полный уход из-под флага

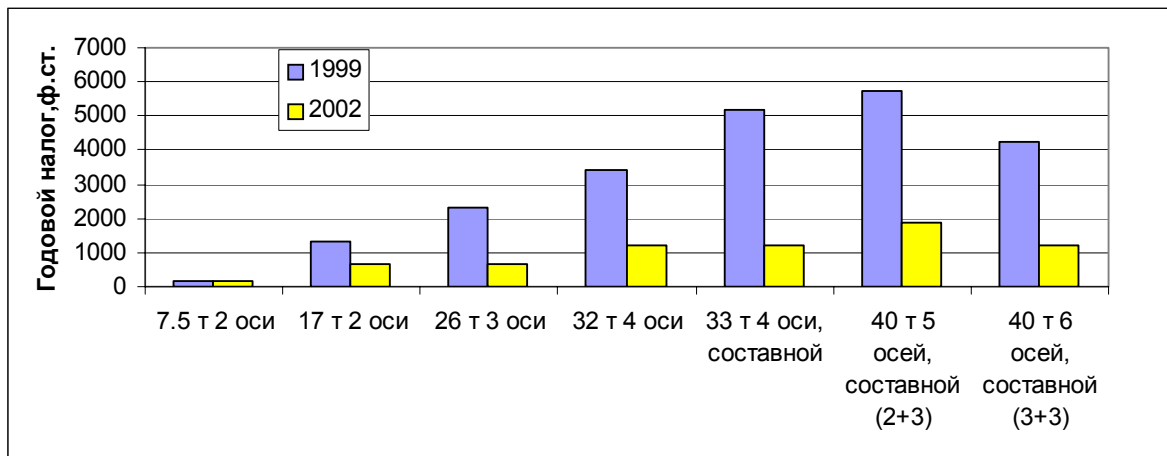
Компании, которые частично выводят операции из-под флага, регистрируют свои автомашины в другой стране с более низкими ставками косвенного налога на транспортное средство, но сохраняют лицензию оператора в своей стране и обычно продолжают нанимать штат из резидентов. Британским перевозчикам это дает по существу «наилучшее из обоих миров». Они могут воспользоваться преимуществом низких уровней налога на автомашину в другом государстве-члене ЕС, продолжая нанимать персонал по более низким британским ставкам оплаты, без необходимости получать лицензию оператора и создавать центр операций в другой стране. По эпизодическим свидетельствам, некоторые перевозчики смогли добиться уходом из-под флага существенной экономии. Один британский перевозчик, который перевел 18 из 42 автомашин под флаг Нидерландов, утверждает, что понес расходы в сумме 18 тыс. фунтов, но обеспечил экономию 60-70 тыс. фунтов в год («Коммершэл Мотор», 15.07.1999). Статистики численности британских перевозчиков, которые частично вывели из-под флага свои операции, нет, хотя считается, что их «несколько сотен». Это все же составляет только 1-2% всех британских перевозчиков. Прогнозы 1999 года, по которым большой разброс ставок косвенных налогов на транспортное средство провоцирует массовый «исход» экспедиторских фирм из СК, сильно преувеличили спрос на уход из-под флага.

Многие из операторов, частично ушедших из-под флага, осуществляют внутренние перевозки в СК. Официальная позиция правительства СК состоит в том, что автотранспорт с иностранной припиской, действующий по британской лицензии оператора, на дорогах СК должен использоваться только «временно». Правда, не предпринимались попытки определить «временно» - в категориях времени, пробега или провозимого тоннажа.

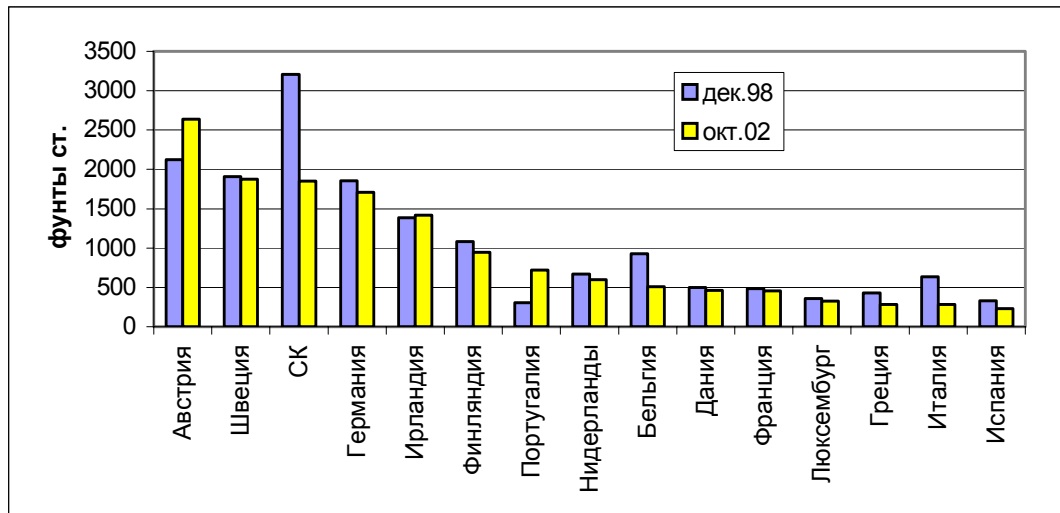
Насчет законности частичной смены флага выражались серьезные сомнения. Она представляется противоречащей запрету ЕС на трансграничный наем транспортных средств (Директива Европейского Совета 92/881/ЕС). Таково мнение и лицензирующих инстанций Франции, Бельгии и Нидерландов. Многочисленные британские перевозчики штрафовались на месте в этих странах за эксплуатацию автомашин иностранной приписки по операторской лицензии СК. Однако внутри СК обстановка до последнего времени была запутанной, британское правительство и представители Комиссии дорожного движения высказывали противоречивые суждения об этой практике («Коммершэл Мотор», 20.01.2000). Старший представитель этой комиссии возражал против частичного ухода из-под флага, доказывая, что это создает несправедливую конкуренцию «почтенным» британским операторам с британскими операторскими лицензиями, которые регистрируют свои транспортные средства и платят налоги в СК. В показательном судебном деле шотландского перевозчика (20 февраля 2001 года) Транспортный трибунал поддержал эту позицию и заключил, что перевозчик с британской лицензией оператора «должен во всех отношениях соблюдать внутреннее право Великобритании, включая законодательство о косвенном налоге на транспортное средство» («Коммершэл Мотор», 28.02.2001). Это судебное решение фактически поставило частичный уход из-под флага вне закона. Региональные уполномоченные дорожного движения в дальнейшем действовали в соответствии с этой позицией, указывая, что после 30 апреля 2001 года перевозчикам с британской лицензией оператора не разрешается использовать транспортные средства иностранной приписки. Эти более строгие предписания в отношении ухода из-под флага последовали в период, когда экономическая подоплека регистрации транспортных средств в других странах подрывалась резкими сокращениями ставок косвенного налога на автомашину в СК. После их снижения, объявленного в бюджете в марте 2001 года

(Рисунок 5.13), различия ставок налога между СК и соседними странами значительно уменьшились (Рисунок 5.14).

◆ Рисунок 5.13: Ставки косвенного налога с тяжелого грузовика в СК в 1999 и 2002гг.



◆ Рисунок 5.14: Международные вариации ставок налога с автомобиля: декабрь 1998 г. и октябрь 2002 г. (для 40-тонного автопоезда (2+3 оси), кроме СК в 1998 г., где эта ставка относилась к 38-тонному грузовику)



Источник: Пул (1999), Объединение грузового транспорта (2002)

5.7.2 Структура сектора автомобильных грузовых перевозок

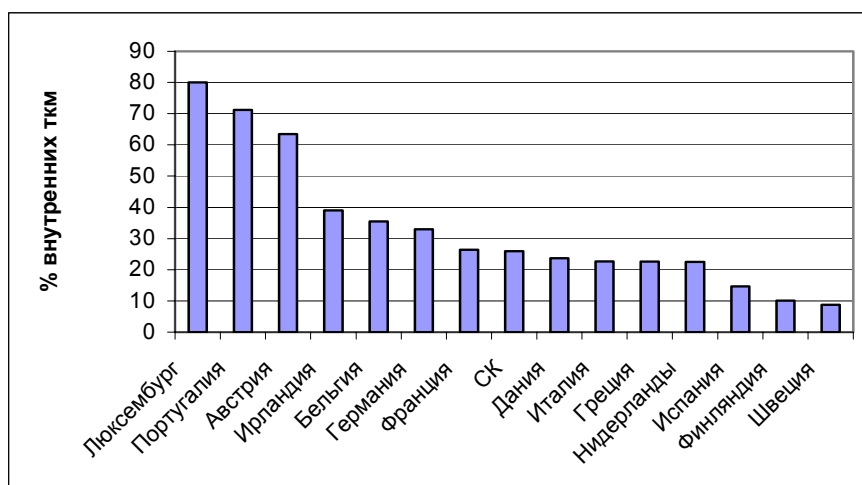
Секторы автомобильных грузоперевозок стран ЕС отличаются в нескольких отношениях:

1. Собственный / наемный транспорт: Доля наемного транспорта в объеме внутренних автомобильных грузоперевозок, ткм, значительно варьируется при международном

сравнении (Рисунок 5.15). В 1995 году, например, перевозки собственным транспортом составляли свыше 60% ткм в Португалии и Австрии и почти 10% в Финляндии и Швеции. Это обстоятельство имеет отношение к дебатам по транспортному налогообложению. Для операторов собственного транспорта автомобильные перевозки - не основная деятельность. На перевозки обычно приходится малая доля полного бюджета предприятия, и часто они перекрестно субсидируются за счет других видов деятельности. Ведь многие операторы собственного транспорта оправдывают работу собственными транспортными средствами прежде всего качеством обслуживания и готовы нести расходы выше преобладающего уровня рынка перевозок ради удовлетворения предъявляемых требований по обслуживанию. Такие фирмы могут лучше приспособливаться к более высоким ставкам налога на автомашину и топливо, чем перевозчики по найму, для которых перевозки являются основным занятием, а возможности возмещения этих налогов другими видами деятельности ограничены, если только они не превратились в «компанию логистики от третьего лица» (ЗПЛ). Международные различия в пропорции перевозок собственным / наемным транспортом гораздо менее существенны в трансграничных перевозках, поскольку на собственный транспорт приходится только крошечная доля этого рынка.

2. Субподряды, альянсы и слияния: За последнее десятилетие наблюдался резкий рост субподрядных перевозок и по странам, и в международном масштабе. На европейском уровне сложились разветвленные субподрядные сети, которые позволяют перевозчику в одной стране воспользоваться услугами иностранного перевозчика для доставки груза на иностранном рынке, а заключающему контракт - увеличивать расстояние доставки до других более отдаленных рынков. Некоторые субподрядные отношения были формализованы созданием альянсов. Относительно высоким был уровень деятельности по слиянию компаний сектора автомобильные грузоперевозки / логистики, который учредил ряд многонациональных сетей перевозок (главным образом типа «многих внутренних») («Дейтамонитор», 1999). Эти тенденции имели два последствия, имеющих отношение к настоящему исследованию. Во-первых, они обеспечили продолжение внутренних перевозок в преобладающей степени отечественной приписки, при минимальном проникновении каботаж. Во-вторых, в этих многонациональных сетях крупные операторы могут перераспределять перевозочную работу между парками автомашин различных флагов, реагируя на международные различия в косвенных налогах на автомобиль и в других эксплуатационных издержках.

♦ Рисунок 5.15: **Внутренние перевозки собственным транспортом, ткм, 1995 г.**

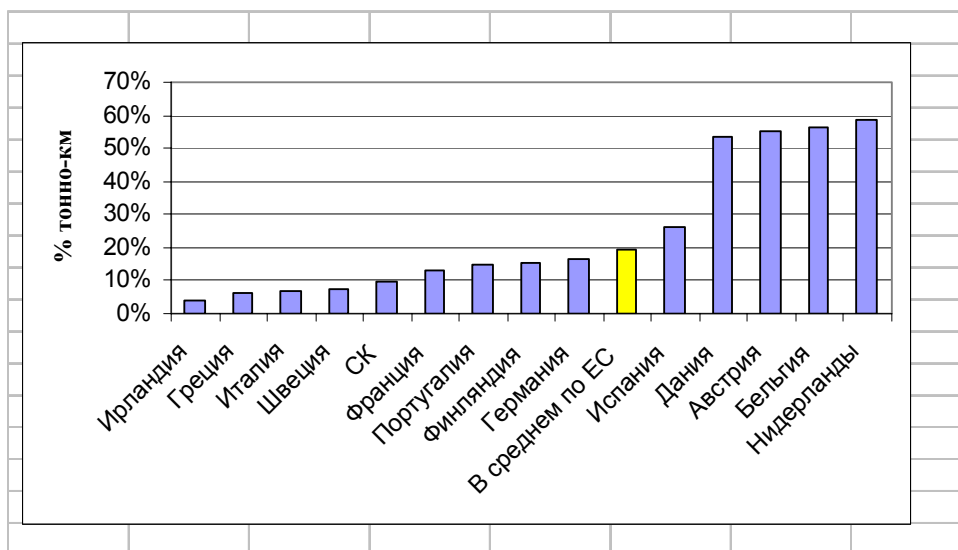


Источник: Шарф и Смолдерс, 1999.

3. Относительная зависимость от международных перевозок: Национальные отрасли автомобильных грузоперевозок в разной мере зависят от международных грузопотоков (Рисунок 5.16). Например, более половины перевозочной работы, ткм, голландские, бельгийские, австрийские и датские перевозчики осуществляют с пересечением границы, тогда как для их ирландских, британских и греческих коллег международные перевозки составляют менее 10%. МЕТР-анализ пришел к выводу, что различия национальных налоговых режимов будут, вероятно, в большей мере влиять на конкуренцию в пределах внутренних рынков, чем в международных перевозках. Вообще говоря, это могло бы ставить в невыгодное положение национальные отрасли автомобильных грузоперевозок, которые осуществляют сравнительно мало международной перевозочной работы и облагаются высокими налогами на отечественных рынках. СК, например, относится к этой категории. Действительно, периферийное расположение Британии и островной статус, которые частично объясняют ее ограниченное участие в международных перевозках, дали возможность правительству СК проводить в одностороннем порядке политику высоких топливных налогов и косвенных налогов на транспортное средство.

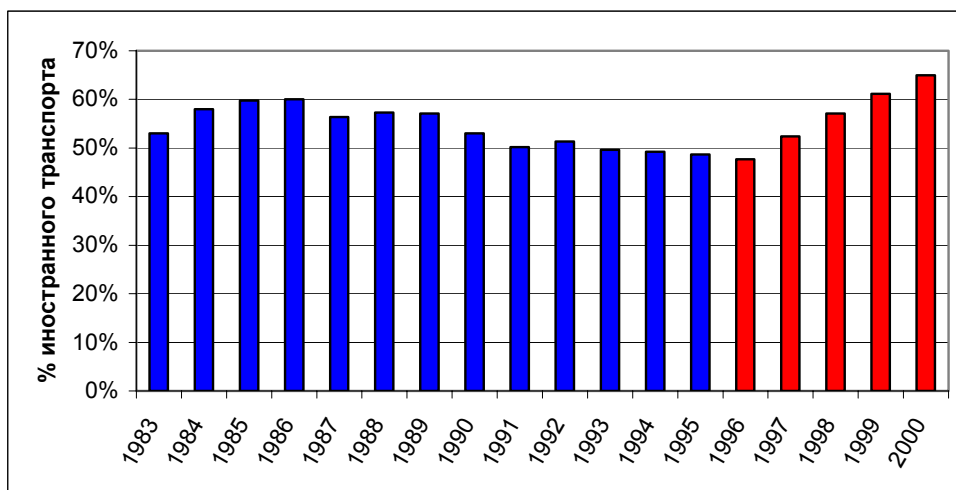
Интересно отметить, однако, что главные организации, выступающие против этой политики высоких налогов, Объединение автомобильных грузоперевозок СК и Объединение грузового транспорта, ссылались на снижающуюся конкурентоспособность международных автомобильных грузоперевозок СК в качестве основных аргументов в пользу снижения топливного налога и налога на транспортное средство. Ключевым статистическим доказательством, выдвигаемым в поддержку этого утверждения, было недавнее увеличение доли грузовиков иностранной приписки на маршрутах через Ла-Манш - с 48% в 1996 году до 72% в 2002 году (Департамент Транспорта, 2002b). В конце 1990-ых годов это увеличение напоминало циклический подъем, хотя иностранная доля на этот раз возросла существенно больше, чем во время предыдущего пика середины 1980-ых гг. в 60% (Рисунок 5.17). И если расширяющийся разрыв в ставках налогов, несомненно, способствовал этой тенденции последнего времени, важное значение имели и другие факторы, особенно укрепление фунта стерлингов относительно евро и ухудшение британского баланса торговли с остальной частью ЕС.

◆ Рисунок 5.16: **Зависимость национальных секторов автомобильных грузоперевозок от международных грузопотоков**
(% суммарных ткм международной провозной работы)



Источник: Европейская Комиссия 2000.

◆ Рисунок 5.17: **Иностранная доля международных автомобильных грузоперевозок между СК и европейским материком**



Источник: Департамент экологии, транспорта и регионов, 2001.

4. Степень проникновения в каботаж: Она может измеряться двумя способами: как доля перевозчиков с иностранной припиской во внутренних перевозках в данной стране и как зависимость национальной отрасли автомобильных грузоперевозок от каботажа на других национальных рынках. Статистические данные ЕС указывают, что в уровне каботажа как на национальных рынках, так и за границей для национального автопарка каботажных перевозок наблюдаются значительные международные вариации (Европейская комиссия, 2001). Однако даже максимум каботажа составляет малую часть внутренних автомобильных грузопотоков (0,7% автомобильных ткм в Германии в 1998 году). Для голландских предприятий автомобильных грузоперевозок, на которые в 1990-1998 гг. приходились 27% всех ткм каботажа в ЕС, этот объем составил лишь 0,01% суммарной провозной работы в ткм за этот период внутри страны и за границей. Показатели проникновения в каботаж в настоящее время слишком незначительны, чтобы эти международные различия оказывали существенное влияние на европейский рынок автомобильных грузоперевозок в целом.

Согласно МЕТР-анализу налогообложения автомобильных грузоперевозок, страной, чей налоговый режим ставил отечественных перевозчиков в наиболее невыгодное положение по сравнению с перевозчиками, зарегистрированными за границей («каботажниками»), было Соединенное Королевство. Обследование в январе 2000 года Департаментом экологии, транспорта и регионов 1019 иностранных грузовиков на выезде из СК установило, что во время пребывания в СК только 2,6% занимались каботажом (ДЭТР, 2000b). Данные этого обследования показывают, что каботаж составил лишь 0,06% объема в ткм внутренних автомобильных грузоперевозок СК. Обследование ЕС в 1997 году оценило долю проникновения в каботаж СК в 0,05%. За промежуточные три года британская политика эскалации топливного налога увеличила разрыв между СК и средним показателем по ЕС с 17 до 29 пенсов за литр (Рисунок 5.9). Заполнив бак своих автомашин горючим перед въездом в СК, иностранные операторы могут покрыть около 1600 км на одной заправке без дополнительных емкостей, весомо экономя по сравнению с топливными издержками британских перевозчиков. Так, крупная французская экспедиторская фирма «Норбер Дантрессангль» заявила в 1999 году, что не закупала в СК «практически никакого топлива для 150000 рейсов через Ла-Манш, осуществляемых ею ежегодно» («Трак», 1.04.1999). Однако политика эскалации ставок топливного налога, похоже, в очень малой мере влияла в СК на уровень проникновения в каботаж извне. Это, однако, оспаривается Объединением автомобильных грузовых перевозок,

которое утверждает, что обследование 2000 года существенно недооценило действительный уровень каботаж.

5.7.3 Методы приобретения услуг автомобильных грузовых перевозок

Один из ключевых вопросов настоящего исследования - степень, в которой международные различия ставок налога на перевозки влияют на выбор грузоотправителем перевозчиков других флагов. Утверждалось, что воздействие налоговых различий, вероятно, будет довольно слабым, поскольку налог составляет лишь около 17% средних издержек перевозки и налоговые различия могут более чем покрываться вариациями в издержках других факторов и в уровнях эффективности. Однако остается вопрос, как грузоотправители фактически покупают транспортные услуги и насколько их решения о покупке чувствительны к вариациям издержек перевозки.

Исследования рынка относительно выбора перевозчика установили, что многие грузоотправители придают такое же значение переменным величинам качества обслуживания, особенно надежности, как и издержкам (Макиннон, 1999). Часто от перевозчиков требуется определенный уровень качества. Те, кого сочтут соответствующими этому уровню, в дальнейшем отбираются по предлагаемым ими тарифам. Обзор литературы не обнаружил каких бы то ни было работ, сопоставляющих качество услуг автомобильных грузоперевозок в европейских странах. Такое исследование было бы очень трудно провести также в силу того, что и здесь, вероятно, существуют значительные различия качества обслуживания в рамках национальных отраслей автомобильных грузоперевозок. Менеджеры по сбыту, ссылаясь на личный опыт, иногда дают понять, что перевозчики определенной страны в большей или меньшей мере надежны, чем перевозчики другой. Один из крупных производителей продовольствия с обширными производственными и сбытовыми операциями во всей Европе, который отслеживал уровень обслуживания, полученного от сотен транспортных компаний, по различным критериям надежности и «времени обращения», утверждает, что есть значительные и устойчивые различия между перевозчиками разных стран. Не известно, однако, в какой мере опыт этой компании можно считать всеобщим. Суррогатом меры качества в стране могла бы являться доля перевозчиков, обладающих сертификатом соответствия качеству ИСО 9000, как это делают «Индекон» и др. (1999), хотя он связан скорее с внутренними управленческими процедурами, чем с эксплуатационными показателями. Поэтому нельзя сказать, могут ли более высокие налоги на автомобильные грузоперевозки в одной стране, как результат более тяжелой налоговой нагрузки, перекрываться превосходящим уровнем обслуживания и может ли большинство грузоотправителей реально ощущать международные различия в качестве обслуживания

Важно различать покупку транспортных услуг отдельно и в составе пакета логистических услуг.

(а) Приобретение услуг автомобильной грузоперевозки

Традиционно это делается в виде найма на месте, в порядке «разовой сделки». Эти услуги обычно в достаточной мере стандартизированы и, как правило, приобретаются по минимальной цене. Высокая степень раздробленности в отрасли автомобильных грузоперевозок обеспечивает наличие многочисленных мелких перевозчиков для предоставления экономных услуг практически сразу после обращения. Такого рода покупка транспортных услуг взвинчивает издержки сделки, особенно для более крупных грузоотправителей, нанимающих многочисленных перевозчиков, и может затруднить контроль и соблюдение норм качества. Практически даже на таком рынке разовых услуг фирмы сумели смягчить остроту этих проблем, регулярно прибегая к услугам того же состава перевозчиков, часто на основе «джентльменского соглашения». Кроме того, наблюдалась тенденция к снижению среднего числа перевозчиков, нанимаемых грузоотправителями.

С помощью посредников грузоотправители могут уменьшать издержки совершения сделки, продолжая использовать многочисленных перевозчиков, и тем самым извлекать выгоду из конкурентных тарифов общего рынка автомобильных грузоперевозок. Посредников можно разделить на три категории:

Грузовые экспедиторы или «экспедиторские» компании: Значение грузовых экспедиторов на национальных грузовых рынках заметно различается. В некоторых странах, таких, как СК, они не играют фактически никакой роли на внутреннем рынке автомобильных грузоперевозок, тогда как в других, заметнее всего в Германии, им все еще принадлежит важная, хотя и убывающая роль (после дерегулирования рынка автомобильных грузоперевозок).

Провайдеры логистики «от третьего лица» (ЗПЛ): По договоренности об «управлении грузом» некоторые из более крупных ЗПЛ действуют как «главный» или «ведущий поставщик логистических услуг» и, по поручению конкретного клиента, заключают контракты субподряда на магистральные грузоперевозки с более мелкими перевозчиками.

Он-лайн-овые грузовые биржи: Были учреждены несколько бирж на базе Интернета, чтобы создать электронные рынки провозной способности автомобильного грузового транспорта (Роулэндс, 2000). Они позволяют фирмам торговать провозной способностью на определенных маршрутах и определенные периоды времени. В настоящее время таким способом осуществляется лишь крошечная часть европейской торговли услугами автомобильных грузоперевозок. По прогнозам, однако, за следующие пять-десять лет эти он-лайн-овые биржи захватят существенную долю рынка автомобильных грузоперевозок. Спустя всего два года крупнейшая биржа «Фрейт Трейдерз» обрабатывает объем таких перевозок в Европе на сумму около 600 миллионов евро. Она ведет службу электронно-сетевых тендеров для своего «сообщества» из 150 грузоотправителей и 850 перевозчиков по всей Европе.

Компьютерные системы сортировки грузов, проведения тендеров и аукционов, управляемые новыми биржами он-лайн, ЗПЛ или грузовыми экспедиторами, по-видимому, продвинули превращение рынка общих автомобильных грузовых перевозок в «товарный» и усилят ценовую конкуренцию. Они облегчают иностранным операторам поиск возможностей каботаж, а также обладают потенциалом для формирования подлинно европейского рынка международных перевозок. Это могло бы создать на европейском рынке автомобильных грузоперевозок конкурентные условия, которые более чувствительны к международным вариациям уровней налогов.

(b) Приобретение интегрированных услуг логистики

Автомобильная грузоперевозка, приобретаемая как часть логистического пакета, по всей вероятности, будет куплена на базе контракта, а не найма на месте. Согласно обзорам фирмы «ПЕ Консалтинг» (1990 и 1996) в СК доля логистических услуг ЗПЛ, не подлежащих оформлению контрактом, снизилась между 1990 и 1996 гг. с 37 до 20%. Контракты логистического обслуживания длятся в типичном случае 2-3 года, хотя, если они «базируются на активах» и предусматривают инвестиции компании ЗПЛ в парк транспортных средств или сооружения, срок их действия может быть и значительно дольше («Дейтамонитор», 2000). Налоги на автомобильные грузоперевозки, вероятно, мало влияют на рынок ЗПЛ, состоящий из провайдеров логистических услуг в различных странах, по нескольким причинам:

- Транспортные налоги составляют малую долю общей стоимости пакета логистики и могут быть перекрыты экономией издержек других факторов / эффективностью.
- Большинство пакетов логистического обеспечения относятся к распределению грузов в пределах соответствующих стран и используют автопарки, зарегистрированные на национальном рынке и использующие местное горючее.

- Серьезный упор делается на качество логистического обслуживания и развитие более долгосрочных отношений / партнерств.
- Контракты логистического обеспечения часто допускают субподряды на транспортное обслуживание местным перевозчикам.
- Привилегированные контракты представляют собой «открытую книгу», когда провайдер получает вознаграждение по принципу «издержки-плюс». Эти контракты могут содержать пункты, которые позволяют ЗПЛ компенсировать рост налогов. (Контракты по методу «открытой книги» и положения о возмещении налогов распространены в некоторых странах шире, чем в других. Они гораздо привычнее, например, в СК, чем во Франции и Испании. Это отчасти отражает более высокий уровень развития и больший опыт распределения контрактов в СК).

Таким образом, в закупке услуг автомобильных грузовых перевозок проявляются противоречивые тенденции. Приобретение услуг более дальней магистральной доставки, вероятно, станет более чувствительным к цене, увеличивая восприятие международных различий в налогах. Напротив, интеграция перевозок в рамках контрактных логистических пакетов, обычно доставка на более близкие расстояния, снижает чувствительность решения о покупке к вариациям налогов.

Еще один фактор, который, по-видимому, влияет на взаимосвязь налоговых режимов и конкурентоспособности отраслей автомобильных грузоперевозок различных стран – националистический уклон в предоставлении заказов на перевозки. Похоже, было мало эмпирических исследований, которые подтвердили бы существование такого крена или замерили его величину. Тем не менее, в логистической отрасли широко признается, что многие компании проявляют тенденцию благоволить отечественным операторам («Маркетлайн Интернэшнл», 1997). Это обстоятельство приводили в качестве причины относительно низкого уровня каботаж повсюду в ЕС и отсутствия, по воле больших ЗПЛ, развития подлинно общеевропейских сетей логистики. Большинство компаний сбыта товаров по всей Европе передают свое логистическое обеспечение нескольким подрядчикам, обычно по странам. Такой стратегии придерживались 59% выборки 68 компаний из 500 крупнейших промышленников Европы, обследованных в 1997 году (Питерс и др., 1998). Бытует сильное убеждение в том, что перевозчики, базирующиеся на конкретном национальном рынке, должны лучше знать местную географию, методы доставки и язык и следовательно, способны обеспечить наилучшие услуги. Кроме того, по словам одного крупного европейского промышленника, персонал приемки на фабриках и складах иногда оказывает предпочтение перевозчикам той же национальности в виде более быстрого обслуживания.

5.7.4 Условия торговли

Предпочтение местным перевозчикам может дополнительно подкрепляться условиями, на которых продаются товары (в общепринятых коммерческих терминах внешнеторговых контрактов «Инкотермз»). Эти условия определяют разделение ответственности между поставщиком (экспортером) и покупателем (импортером). Таблица 5.11 приводит основные термины «Инкотермз» с указанием пункта, в котором передается ответственность за перевозку. Большинство товаров для сбыта на национальных рынках продается на основе «цены доставки», когда поставщик принимает ответственность за доставку на объект клиента. На международных рынках, однако, существенный объем товаров продается с завода, когда перевозку контролирует покупатель, либо по схеме FOB/СИФ, когда ответственность за доставку делится между экспортером и импортером и передается обычно в порту, аэропорте или другом грузовом терминале. Компании, приобретающие транспортные услуги, проявляют естественную тенденцию нанимать местных грузовых экспедиторов / перевозчиков. Исследования в 1980-е гг. показали существенные международные различия в относительном использовании тех или иных условий торговли (Дэвис, 1984). Экспортеры в СК, например, намного чаще прибегали к ценам по методам «с завода» и FOB, чем их коллеги в

других европейских странах. Такое явление было названо фактором, который ограничивает долю товарооборота между СК и Европой, которую перевозит автомобильный транспорт британской приписки (Купер, Браун и Греттон, 1987). Более современные данные об условиях торговли, применяемых предприятиями в ЕС, найдены не были. Поэтому нет возможности оценить эффект национальных различий в преобладании конкретных условий торговли для конкуренции на европейском рынке автомобильных грузоперевозок.

Таблица 5.11: **Список основных условий торговли: Инкотермз 2000 г.**

Название	Аббревиатура	Разделение ответственности за транспортные издержки
С завода	EXW	Продавец передает товар на своем объекте; перевозку организует и оплачивает покупатель
Франко-перевозчик (...называется место)	FCA	Издержки передаются продавцом покупателю, когда товары доставлены перевозчику в названном месте (например, склад перевозчика)
Франко-борт (... называется порт отправления)	FOB	Издержки переходят от продавца к покупателю, когда товар поступает на борт судна
Стоимость и фрахт (... называется порт назначения)	CFR	Издержки переходят в порту назначения, покупатель оплачивает издержки, не отнесенные на счет продавца контрактом перевозки
Стоимость, страхование, фрахт (... называется порт назначения)	CIF	Издержки переходят в порту назначения, покупатель оплачивает издержки, не относящиеся на счет продавца контрактом перевозки (включая страхование)
Доставлен на границу (... называется место)	DAF	Издержки переходят от продавца к покупателю, когда товар доставлен на границу
Доставлен оплаченным (... называется место назначения)	DDP	Издержки переходят от продавца покупателю, когда товар передан в распоряжение покупателя.

Источник: Международная торговая палата: Публикация МТП № 614, Париж.

5.7.5 Незаконная деятельность и правоприменение

Существенная часть автомобильных грузоперевозчиков регулярно нарушает установленные правила, получая таким путем преимущество в издержках перед законопослушными операторами. По оценкам, например, 15-20% ирландского парка грузовиков не располагает лицензией («Индекон» и др., 1999, с.35). Во Франции подсчитали, что «соблюдение всех юридических обязательств подняло бы средние расценки автомобильных грузоперевозок на треть» (Королевская комиссия по загрязнению окружающей среды, 1994, с.174). Размах незаконных операций, строгость режимов соблюдения правил и уровни санкций - все это, как признается, разнится от страны к стране (Европейская комиссия, 1994). Это обстоятельство также искажает конкуренцию на европейском рынке автомобильных грузоперевозок, возможно, в гораздо большей мере, чем различия в налогообложении транспорта. Не удалось найти никаких свидетельств того, что уровень нарушений больше в странах с более высокими налогами.

Еще один вид правонарушений – «топливное мошенничество», когда операторы уклоняются от оплаты нормального налога на горючее. Они могут делать это главным образом путем:

- использования для автотранспорта топлива со скидкой. Это топливо, на которое установлен очень низкий налог и применение которого ограничено определенными устройствами, такими, как сельскохозяйственные машины и холодильные

оборудование. От горючего с полным налогом это топливо отличается присутствием цветной краски (так называемое «красное» дизтопливо в СК или «зеленое» в Ирландии).

- контрабанда горючего из стран с более низким уровнем топливного налога.

В странах с относительно высокими топливными налогами, потенциальный выигрыш от применения этих методов значителен. По оценке Национального контрольного управления (2002), правительство СК теряет около 450 миллионов ф ст. поступлений от топливного налога из-за незаконного использования дешевого дизельного топлива и еще 230 миллионов - от контрабанды дизельного топлива из Ирландской Республики в Северную Ирландию, где в мае 2002 года топливный налог был выше на 26 пенсов (0,41 Евро) за литр (38%) (Комитет по делам Северной Ирландии, 2002). В 2001 г. незаконное использование «красного» дизтоплива привело к потере в СК 4% поступлений от топливного налога. Упомянутое исследование Национального контрольного управления отмечает также, что характер и уровень правоприменительных мер в интересах соблюдения правил оплаты топливного налога варьируется среди стран-членов ЕС.

5.8 Выводы

Анализ предельных эффективных ставок налогообложения (МЕТР) в главах 3 и 4 исследовал международные различия в налогах на предприятия автомобильных грузовых перевозок, но налогообложение - лишь один из многих факторов, воздействующих на конкурентоспособность этой отрасли страны. Данная глава доклада пытается поместить результаты анализа налогообложения в более широкий коммерческий контекст, исследуя определенный спектр других факторов. Доступные данные недостаточны для эконометрического моделирования многих из этих факторов. Были получены общие данные об издержках автомобильных грузоперевозок и логистики в нескольких группах стран-членов ЕС. Они указывают, что налоговые различия в значительной степени покрываются, а в некоторых случаях устраняются, вариациями других элементов издержек, в частности оплаты труда. Кроме того, диверсификация существующего диапазона логистических услуг, предоставляемых компаниями автомобильных грузоперевозок, сократила вклад транспорта и в бюджетные поступления, и в прибыль. Это ослабило воздействие уровней налогов на конкурентоспособность и общую производительность предприятий автомобильного грузового транспорта и логистики.

Такие факторы, как структура отрасли автомобильных грузоперевозок, поведение грузоотправителя при покупке услуг перевозки, условия торговли, уровни правонарушений и правоприменения варьируются в международной плоскости и могут оказывать более сильное влияние на конкуренцию на европейском рынке автомобильных грузоперевозок, чем различия в налогообложении. Хотя потребовалось бы дальнейшее эмпирическое исследование для количественной оценки характера и степени их влияния, все эти факторы поддерживают выводы МЕТР-анализа о том, что различия в национальных структурах и уровнях транспортного налогообложения в большой мере разбавлены другими факторами, более важными для конкурентоспособности национальных отраслей автомобильного грузового транспорта.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. A.T. Kearney Ltd. (1999) 'Insight to Impact: Results of the 4th Quinquennial European Logistics Study' European Logistics Association, Brussels.
2. Bayliss, B.T. and Millington, A.I.,(1995) 'Deregulation and Logistics Systems in the Single European Market.' Journal of Transport Economics and Policy, 29, 3.
3. Browne, M. and Allen, J. (1999) 'Developments in Western European Logistics Strategies' in Waters, D. (ed) 'Global Logistics and Distribution Planning: Strategies for Management', Kogan Page, London.
4. Centre for Economic and Business Research (2001) 'Fair Play on Fuel: Towards Parity with Europe.' Report prepared for the Road Haulage Association, London.
5. Cooper, J.C., Browne, M. and Gretton, D. (1987) 'Freight Transport in the European Community: Making the Most of UK Opportunities.' Transport Studies Group, Polytechnic of Central London, London.
6. Damesick, P. and McKinnon, A.C. (1993) 'Trends in European Logistics Activity: Location and Property Aspects.' St. Quintin, London.
7. Datamonitor (2000a) 'European Logistics 2000' London.
8. Datamonitor (1999) 'Consolidation in the European Logistics Market: Mergers, Acquisitions, Alliances and Emerging Players' London
9. David, M. (1995) 'The Future of Distribution: Strategies for Success in a Changing Industry' Financial Times Management Reports, London.
10. Davies, G. (1984) 'Managing Export Distribution' Heinemann, London
11. Deloitte & Touche Consulting Group (1998) 'European Logistics Comparative Survey 1998' Institute of Logistics /European Logistics Association, Corby.
12. Department of the Environment, Transport and the Regions (2000a) 'The Transport of Goods by Road in Great Britain.' London.
13. Department of the Environment, Transport and the Regions (2000b) 'BMRB Survey of Foreign Registered Vehicles.' London.
14. Department of the Environment, Transport and the Regions (2001) ' Road Goods Vehicles Traveling to Mainland Europe' London (quarterly bulletin)
15. Department for Transport (2002a) 'Transport of Goods by Road in Great Britain' London
16. Department for Transport (2002b) 'Road Goods Vehicles Travelling to Mainland Europe' London.
17. Dodgson, J., McKinnon, A.C. and Begg, M. (1998) 'Goods Vehicle Operating Cost Model' NERA, London.
18. ECMT (2000) 'Efficient Transport Taxes and Charges' Paris.
19. Ernst and Young (1999) 'Flagging Out: A Viable Option. What Funders Need to Know.' London.
20. Environment, Transport and Regional Affairs Committee (UK House of Commons) (2000) 'The Road Haulage Industry' The Stationery Office, London.
21. European Commission (1994) 'Road Freight Transport in the Single European Market: Report of a Committee of Inquiry' Brussels.

22. European Commission (2000a) 'EU Transport in Figures: Statistical Pocketbook' Eurostat, Luxembourg.
23. European Commission (2000b) '2nd Report on the Implementation of Regulation (EED) No 3118/93 Laying Down the Conditions under which Non-resident Carriers May Operate National Road Haulage Services within a Member State (Cabotage)' Brussels.
24. European Commission (2001) 'Panorama of Transport: Statistical Overview of Road, Rail, Inland Waterways and Air Transport in the European Union.' Eurostat, Luxembourg
25. European Council of Applied Sciences and Engineering (2000) 'Freight Logistics and Transport Systems in Europe.' Paris
26. Fergusson, M. (2000) 'EU - Fuel and Vehicle Tax Policy' Swedish Environmental Protection Agency Report 5084, Stockholm.
27. Freight Transport Association (2002) 'Pre-Budget Statement Submission' Tunbridge Wells, 18th November 2002.
28. International Chamber of Commerce (2000) 'Incoterms 2000' ICC Publication No. 614, Paris
29. Indecon, Pricewaterhouse Coopers and NEA (1999) 'A Strategy for the Successful Development of the Irish Road Haulage Industry' Department of Public Enterprises, Dublin.
30. Kerwer, D. (1999) 'Reforming Transport in Italy: A case study of Europeanisation' European University Institute, Florence.
31. Kerwer, D. and Teutsch, M. (2000) 'Elusive Europeanisation: Liberalising Road Haulage in the European Union's Journal of European Public Policy,
32. KPMG (1999) 'Comparison of the Business Costs in Canada, Europe and the United States 1999.' London
33. KPMG (2002) 'Corporate Tax Rate Survey: January 2002.'
34. Lex Transfleet (2001) 'The Lex Transfleet Report on Freight Transport 2001' London.
35. Logistics Consulting Group (1996) 'European Logistic Survey' Danish Ministry of Business and Industry, Copenhagen.
36. Lowe, D. (1998) 'Legislative Barriers to Pan-European Logistics' in Pellew, M. (ed) 'Pan European Logistics' Financial Times Business Ltd., London.
37. Marketline International (1997) 'EU Logistics' London.
38. McKinnon, A.C. (2000) 'Sustainable Distribution: Opportunities to Improve Vehicle Loading' Industry and Environment (United Nations Environment Programme), Paris.
39. McKinnon, A.C. (1999) 'The Purchase of Logistical Services' in Waters, D. (ed) 'Global Logistics and Distribution Kogan Page, London.
40. McKinnon, A.C., Stirling, I. and Kirkhope, J. (1993) "Improving the Fuel Efficiency of Road Freight Operations." International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, 23, 9.
41. National Audit Office (2002) 'The Misuse and Smuggling of Hydrocarbon Oil.' London.
42. Northern Ireland Affairs Committee (2002) 'The Impact in Northern Ireland of Cross-Border Road Fuel Price Differentials: Three Years On.' UK House of Commons, London.
43. PE Consulting (1996) 'The Changing Role of Third-Party Logistics - Can the Customer Ever be Satisfied.' Institute of Logistics, Corby.
44. Peters, M.J., Lieb, R.C. and Randall, H.L. (1998) 'The Use of Third-Party Logistics Services by European Industry.' Transport Logistics, 1, 3, 167-179,

45. Peters, M., Cooper, J., Lieb, R.C. and Randall, H.L. (1998) 'The Third Party Logistics Industry in Europe: Provider Perspectives on the Industry's Current Status and Future Prospects.' *International Journal of Logistics: Research and Applications*, 1, 1, 9-26.
46. PHH Vehicle Management (1999) 'Driving Down Costs' Manchester.
47. Poole, F. (1999) 'The Road Haulage Industry: Costs and Taxes' Research Paper 99/42, UK House of Commons Library, London.
48. Prognos / NEA (1999) 'East-West Road Freight Transport' IRU, Geneva.
49. Road Haulage Association (1998) 'Rebalancing UK Motor Fuel Duties' Weybridge.
50. Road Haulage Association (2000) 'Fair Play on Fuel 2000' Weybridge.
51. Royal Commission on Environmental Pollution (1994) 'Transport and the Environment' HMSO, London.
52. Rowlands, P. (2000) 'Online Exchanges: Changing the Face of Road Freight?' *e.logistics magazine*, issue 2, May.
53. Scharf, M.C. and Smolders, W. (1999) 'Own Account Transport of Goods by Road in the European Union' IRU, Geneva
54. Schipper, L.J., Scholl, L. and Price, L. (1997) 'Energy Use and Carbon Emissions from Freight in 10 Industrialized Countries: An Analysis of Trends from 1973 to 1992.' *Transportation Research Part D*, 2, 1.
55. Schipper, L.J. and Marie-Lilliu, C. (1999) 'Carbon-Dioxide Emissions from Transport in IEA Countries.' KFB-Meddelande, Stockholm
56. Schmidt, F.A. and Daggart, W.A. (2000) 'The Effects of Recent Increases in Direct and Indirect Taxes on the Haulage Industry within Particular Emphasis on Northern Ireland.' University of Ulster, Jordanstone.
57. TNO-INRO (1999) 'TRILOG-Europe End Report' EU Project Report, Delft.
58. Touche Ross (1995) 'European Logistics Comparative Costs and Practices 1995' Institute of Logistics, Corby
59. Venema, M. (1996) 'Towards Fiscal Harmonisation in Road Transport' International Road Transport Union, Geneva.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б (ПРИЛОЖЕНИЕ К ГЛАВАМ 3 И 4)

ДАННЫЕ ОБ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ И ДЕТАЛИ ВЫЧИСЛЕНИЙ

Б.1 АБСОЛЮТНЫЕ УРОВНИ КОНКРЕТНЫХ СБОРОВ И СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ ЧИСТОЕ НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ ЗА ТКМ

Подготовка перечня уровней конкретных сборов - первый шаг для сопоставления налогов и других сборов, взимаемых с автомобильных грузоперевозок между странами. Хотя абсолютные уровни сборов на эти перевозки в одной стране, взятые отдельно, нельзя осмысленно сравнивать с теми же показателями других стран, важны проявляющиеся при этом налоговые (и территориальные) структуры.

Б.1.1. Методологические стадии

Цель – составить для семнадцати европейских стран перечень всех налогов и других сборов (на транспортное средство, топливо, дороги и так далее), взимаемых с автомобильных грузоперевозок (Б.1.1.1). Затем можно классифицировать сборы согласно экономическим критериям (чисто фискальный - более коммерческий) (Б.1.1.2) и вычислить суммарные сборы со стандартного внутреннего пробега (Б.1.1.3, Б.1.1.4).

Б.1.1.1 Перечень

Составление перечня - первый методологический шаг к исследованию структуры и уровня сборов. Этот перечень должен включить все сборы, взимаемые с автомобильных грузоперевозок; то есть налоги на транспортные средства, топливные налоги, сборы с пользователя, подобные виньеткам и сборам за проезд по платным дорогам, НДС и так далее. Данные были собраны для всех рассматриваемых стран (Австрия-А, Бельгия-Б, Швейцария-Шр, Чешская Республика-Ч, Германия-Г, Испания-И, Франция-Ф, Финляндия-Фин, Венгрия-В, Италия-Ит, Нидерланды-Нл, Норвегия - Н, Польша-Пл, Швеция-Ш, Соединенное Королевство - СК и Дания-Д). Все использованные источники - официальные. По каждому виду сборов собирались следующие данные:

- объект налога (транспортное средство, топливо или пользование);
- взимаемая сумма (за год, за км, за литр, ...);
- тип оплаты (за период времени, участок автодороги, мост, ...);
- НДС на дизельное топливо и сборы на платных дорогах;
- Возврат НДС, скидки и другие изъятия.

Данные заимствуются из заключительного доклада Экосис о европейском налогообложении тяжелых грузовых автомобилей (1998)¹⁶, доклада ЕКМТ 2000 года¹⁷, а также из дальнейших задач составления перечня (в настоящем исследовании).

¹⁶ «Сборы с перевозок тяжелыми грузовиками в Европе: сопоставление и возможности гармонизации», Экосис для отдела экономики транспорта (СЕТ) Департамента транспорта, связи, энергетики и экологии, Берн, 1998 г.

¹⁷ «Эффективные транспортные налоги и сборы», ЕКМТ, Париж, опубликовано в 2000 г.

Б.1.1.2 Классификация

Чтобы стали возможными сопоставления, все сборы в перечне организованы согласно экономическим критериям в четыре категории - от чисто фискальных до наиболее коммерческих:

Чисто фискальные налоги – такие, как налоги на автомашины, потому что они взимаются с владения транспортным средством вне зависимости от того, где и насколько используется это транспортное средство. Поскольку они подлежат оплате в стране приписки автомашины, налоги на транспортное средство связаны с «флагом».

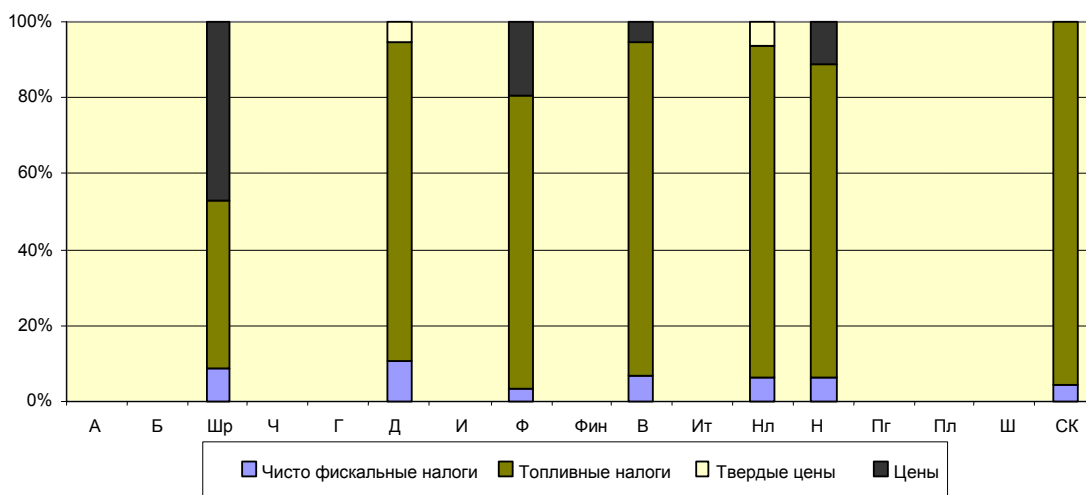
Топливные налоги. Хотя они тесно связаны с использованием, их связь с территорией слабая. Иными словами, грузовики могут заправляться горючим в одной стране, пользуясь автодорогами другой страны.

Твердые цены - сборы за пользование инфраструктурой, которые взимаются по фиксированной ставке (за день, год и так далее), подобно Евровиньетке.

Цены - сборы более непосредственно за пользование инфраструктурой (за км, за ткм, за участок дороги и т.д.), такие, как пошлина за проезд моста или участка автомагистрали и швейцарский сбор 2001 года с тяжелых грузовиков на базе расстояния и веса (HVF). Сборы за проезд объектов инфраструктуры и по пробегу и-весу приближаются по характеру к ценам.

Эта система классификации может использоваться для международных сравнений структуры налогов, взимаемых с автомобильных грузоперевозок; которая создается на основе ежегодных поступлений в бюджет в каждой стране от каждой категории сборов (см. ЕКМТ 2000) (а также для сравнений территориальной структуры налогов, выводя их на основе сборов, оплаченных в ходе условного стандартного рейса - см. ниже). Рис. Б.1.1 показывает фискальные структуры в 2001 году.

◆ Рисунок Б.1.1: Поступления в бюджет по фискальным структурам в каждой стране (в долях)



Б.1.1.3 Сценарии перевозки по странам

Были разработаны стандартные сценарии по странам, чтобы вычислить чистую сумму сборов, оплаченных за стандартную перевозку в каждой стране. Сценарии построены вместо арифметического деления налоговых поступлений на машино-км и ткм потому, что они позволяют выбрать конкретные категории грузовиков и облегчают стандартные сопоставления во времени, объединяя все сборы в единственный индикатор. Стандартный рейс в сценарии - 400 км для 40-тонного полуприцепа в стране его регистрации, без определения какого-либо конкретного маршрута. Сорокатонный пятиосный составной грузовик был выбран для сценариев потому, что это – стандартная «рабочая лошадь» европейского рынка грузоперевозок.

Состав парка грузовых автомобилей по типу, грузоподъемности, габаритам и конфигурации осей транспортных средств значительно отличается от страны к стране. То же относится и к доле дальних перевозок, выполняемых 40-тонными пятиосными грузовиками. В некоторой степени такой состав автопарков был сформирован предшествующей национальной политикой налогообложения транспортных средств. Один пример: после окончания в 1999 году отсрочки исполнения правил ЕС правительство СК увеличило норматив максимального веса грузовика с 38 тонного пятиосного до 40-тонного пятиосного или 41-тонного шестиосного. Оно было озабочено тем, что мощная ведущая ось 40-тонной машины значительно увеличит износ дорожного полотна, и установило высокую ставку косвенного налога на это транспортное средство (5750 ф. ст.). Намного ниже была установлена ставка налога на новый 41-тонный грузовик (2500 ф. ст.), чтобы поощрить операторов переходить на шестиосные машины. Во многом как результат политики налогов на транспортные средства относительно мало 38-тонных грузовиков, занятых на внутренних перевозках, было сертифицировано на грузоподъемность в 40 тонн. Например, в конце 1999 года доли провозной работы в ткм по трем категориям самых тяжелых составных грузовиков были 70%, 10% и 20% соответственно для машин грузоподъемностью в 38, 40 и 41 тонну. Во избежание искажений анализа из-за различий преобладающих национальных конфигураций транспорта были в ряде случаев внесены поправки. Например, для СК косвенный налог на транспортное средство, которым облагается 41-тонная шестиосная машина, подставлен вместо более высокой ставки на 40-тонный пятиосный грузовик. Детали представлены в таблицах данных в конце Приложения.

400-километровые пробеги были приняты, в отличие от 500 км, использовавшихся в сценариях для предыдущего доклада в 2000 году, чтобы приблизиться к типичным дальним рейсам и избежать излишней акцентировки сборов по пробегу по сравнению со сборами по фиксированной ставке и по времени.

Сборы за проезд конкретных мостов, тоннелей и перевалов во внимание не принимаются. В странах, практикующих пошлины за проезд по платным дорогам (Франция, Испания, Италия, Венгрия), платные участки дорог приняты за половину стандартного маршрута (200 км; в Венгрии - 100 км, чтобы приблизиться к существующей доле пользования платными автострадами и обычными шоссе в этой стране; в Финляндии - 100 км, так как учитывались только сборы в городах). Полученная средняя величина произвольна, но близка к показателю, которым «Эрнст и Янг» пользуются для Франции в международном сопоставлении налогов и издержек грузоперевозок¹⁸.

Проведенные вычисления дают на выходе:

- стандартизированный чистый налог (суммарный итог) при перевозке 40-тонным грузовиком на 400 километров в данной стране;

¹⁸ Эрнст и Янг, «Уход из-под флага: жизнеспособный выбор», Лондон, 1999

- стандартизированный чистый налог на машино-километр и тоннокилометр для веса брутто 40 тонн и максимального веса нетто 27 тонн по маршруту в данной стране.

Национальные сборы (ежегодный сбор с транспортного средства) были вычислены на базе средней величины за день (из расчета 276 рабочих дней в году), а не в пересчете на км.

Так, например, ставка косвенного налога на транспортное средство в СК, примененная к стандартному пробегу, составляла 276-ую часть ежегодной суммы этого налога. (Обсчет стандартного пробега на основе ежегодной суммы налога на автомашину, деленной на средний ежегодный пробег в км, помноженной на 400, дало бы на выходе иной, более точный результат. Однако предпочтение было отдано дневной базе, чтобы облегчить расчеты на более поздних стадиях, поскольку Франция предусматривает возврат ее национального сбора с оси грузовика - по числу дней, в течение которых перевозка осуществлялась за границей).

Б.1.1.4 Суммарные сборы в стандартном внутреннем пробеге

Чистая величина сборов, оплаченных в стандартных национальных грузовых пробегах (стандартные сценарии для пробега 40-тонного грузовика на 400 километров по каждой стране), выражается на базе ткм как для веса брутто (40 т), так и для максимального чистого веса груза (27 т). Эти суммы «чисты» постольку, поскольку из них вычитаются полученные возвраты НДС, скидки и другие изъятия из сборов.

Существуют многочисленные возможности возврата уплаченных сумм, скидок и освобождения от оплаты - в диапазоне от возврата НДС до частичного возврата косвенного топливного налога во Франции, а в некоторых странах - вплоть до полного возврата некоторых сборов в определенных случаях.

Б.1.1.5 Территориальные структуры

«Территориальную структуру» налогообложения можно установить согласно критериям Таблицы Б.1.1. Рисунок Б.1.2 показывает территориальные структуры, полученные на 2001 год.

Таблица Б.1.1: Территориальный критерий

Сборы	Налоги на транспортное средство	Топливные косвенные налоги	Сборы за пользование Виньетки ^о	Пошлины + пользовательские сборы по пробегу/весу*
Описание	"Национальные" сборы по территориальному критерию	Перевозчики могут не захотеть выполнять территориальную увязку (заправиться в стране А, пользуясь дорогами в стране Б)	Сборы, привязанные к определенной территории, но вне связи с используемым количеством (твердая цена)	Сборы, строго привязанные к определенной территории и используемому количеству (цена)
Территориальный критерий	Национальные сборы	Наименее территориальные сборы	В средней мере территориальные сборы	Наиболее территориальные сборы
Результат	Территориальная структура налогообложения согласно доле платежей, оплаченных на определенных пробегах			

^о Евровиньетка, Австрийский ШтраБА (твердый сбор за пользование дорогами), чешская Виньетка, швейцарский РТПЛ до 2001 г.

* Швейцарский сбор с тяжелых грузовиков (РПЛП)

Б.1.2 Результаты

Б.1.2.1 Перечень

Таблица Б1.2 показывает типы и уровни разнообразных сборов в различных европейских странах.

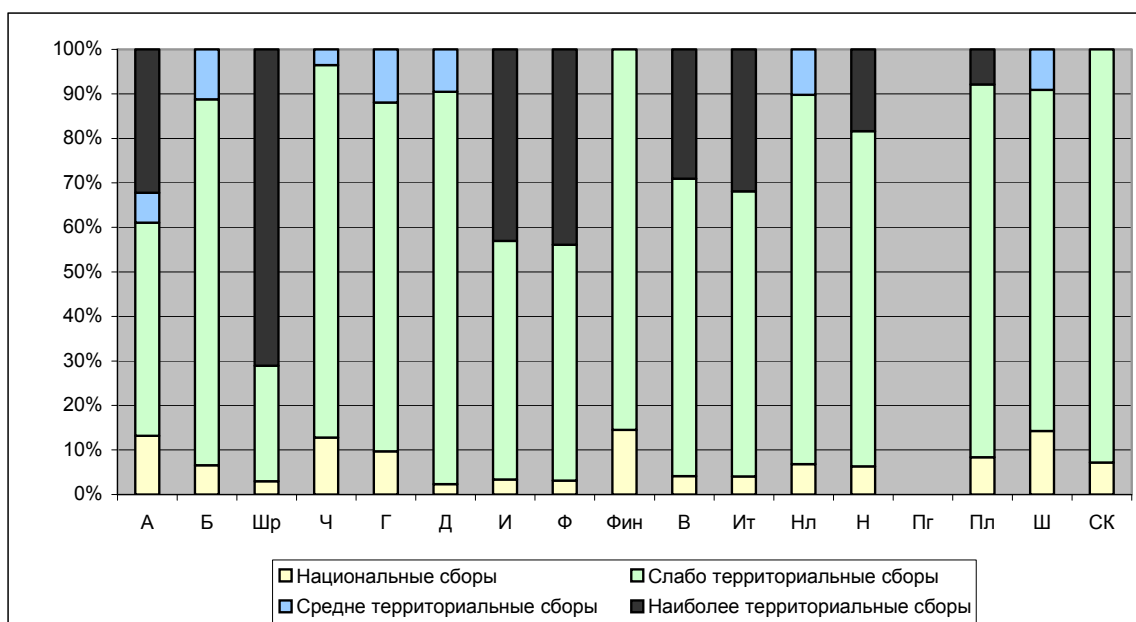
Все страны применяют налоги фискального (национального) характера (налоги на транспортное средство). Владельцы грузовиков оплачивают эти налоги в стране регистрации. Исключение: швейцарские грузовики должны оплатить часть французского налога на транспортное средство (налог на ось) за день, проведенный во Франции.

Все страны взимают налоги на горючее.

Все страны, кроме Финляндии и Соединенного Королевства, взимают пользовательские сборы, хотя и весьма разных типов. Франция, Италия и Испания применяют пошлины за проезд по шоссе, мостам, тоннелям и перевалам; Германия, Нидерланды, Швеция и Бельгия (плюс Дания и Люксембург) - Евровиньетку; в Соединенном Королевстве действуют заставы сбора пошлины на нескольких мостах и тоннелях; Швейцария применяет плату за тяжелый грузовик; Австрия - пользовательский сбор, именуемый ШтраБА, подобный виньетке для автострад, а также пошлины за проезд по некоторым тоннелям и перевалам. В Чешской Республике применяется виньетка для автострад, в Польше и Венгрии – пошлины на автострадах.

Страны не в полной мере и не систематически включают ущерб для окружающей среды или другие общественные издержки во внутренние издержки автомобильных перевозок, хотя Финляндия применяет плату за загрязнение маслами и экологический налог к грузовикам категорий ЕВРО 0-2, Нидерланды – налог на утилизацию дизельного топлива и эконалог, Норвегия – экологический налог, налог на выхлоп CO₂ дизельным двигателем и налог за содержание серы и Швеция - налог за дизельный выхлоп CO₂.

◆ Рисунок Б.1.2: **Сборы по территориальной структуре оплаченные за стандартный внутренний пробег (в долях)**



Существуют многочисленные возможности возврата уплаченных сумм, скидок и освобождения от оплаты - в диапазоне от возврата НДС до частичного возврата косвенного топливного налога во Франции, а в некоторых странах - вплоть до полного возврата некоторых сборов в определенных случаях.

Б.1.2.2 Подобия и различия между суммарными сборами за стандартный пробег в различных европейских странах

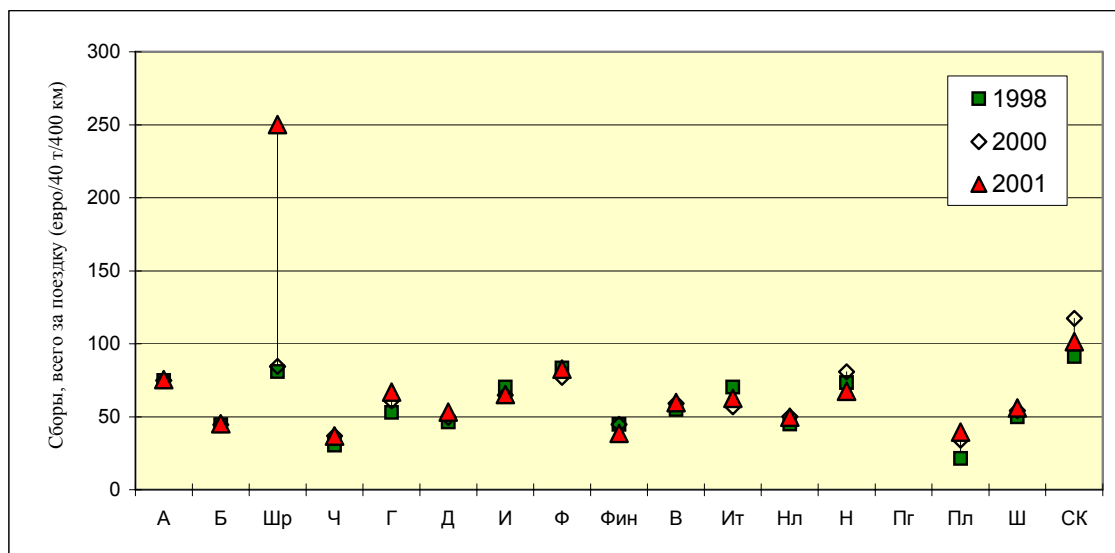
Рисунок Б.1.3 сравнивает суммарные сборы на основе чистых сборов, полученных из различных категорий сборов, взимаемых с автомобильных грузовых перевозок, когда в стране осуществляется стандартный пробег 40 т/400 км.

Каждая страна, кроме Швейцарии и в значительно меньшей мере Польши и Германии, демонстрирует почти стабильные или снижающиеся сборы.

В Швейцарии новый федеральный сбор с тяжелых грузовиков (HVF) был введен в 2001 году вместе с более высокими в среднем кантональными налогами на транспортное средство. Следует отметить, что эти возросшие сборы, как полагают, компенсировались повышением производительности за счет упразднения весового лимита в 28 тонн брутто для грузовиков, пользующихся швейцарскими автодорогами.

Топливные налоги во многих странах были снижены осенью 2000 года в ответ на временные повышения цен на мировых нефтяных рынках. В Соединенном Королевстве и Бельгии существенно снизились также налоги на транспортное средство, а во Франции введена частичная компенсация косвенного налога на топливо.

◆ Рисунок Б.1.3: Суммарные (чистые) сборы за стандартные 40 т/400 км внутренние пробеги, (в евро)



Б.1.2. Ставки чистого налогообложения за ткм

Таблица Б.1.2 показывает чистый налог за ткм в некоторых европейских странах, приведенный к весу брутто (40 т) и максимальной чистой загрузке (27 т) в 2001 г.

Таблица Б.1.2: Чистый налог на ткм веса брутто и на ткм максимального груза нетто, 2001 год

Страны	Чистый налог за ткм: вес брутто 40 т (евроцентов)	Чистый налог за ткм: максимальный груз нетто 27 т (евроцентов)
А-Австрия	0,005	0,007
Б-Бельгия	0,003	0,004
Шр-Швейцария	0,016	0,023
Ч-Чешская Республика	0,002	0,003
Г-Германия	0,004	0,006
Д-Дания	0,003	0,005
И-Испания	0,004	0,006
Ф-Франция	0,005	0,008
Фин-Финляндия	0,002	0,004
В-Венгрия	0,004	0,006
Ит-Италия	0,004	0,006
Нл-Нидерланды	0,003	0,005
Н- Норвегия	0,004	0,006
Пл-Польша	0,002	0,004
Ш-Швеция	0,003	0,005
СК- Соединенное Королевство	0,006	0,009

Таблица Б.1.3: **Налоги и другие сборы с автомобильных грузоперевозок в некоторых европейских странах (в евро), 2001 г.**

Сборы	Тип	СТРАНЫ														
		А	Б	Шр	Ч	Г	И	Ф	Фин	В	Ит	Нл	Н	Пл	Ш	СК
Налог на автомашину, евро/год	Налог	2747	818	2063	1300	1881 ЕВРО 1	600, вкл. налог на автобус	707 налог на ось	1555	642	697	940	1177 вкл. эколог. налог	910	2202	2008
Топливные налоги евро/(дизель)	Косвенный налог	0,28	0,29	0,51	0,24	0,42	0,27	0,38	0,26	0,31	0,38	0,33	0,34	0,26	0,18	0,74
Доп. экологич. налоги евро/л	налог Экотакс	-	-	-	-	-	-	-	0,0003	-	-	0,02	0,06	-	0,18	-
Евровиньетка евро/год		-	1400*	-	-	1400	-	-	-	-	-	1400	-	-	1400	-
Другие виньетки евро/год	Твердая ставка	1400 ШтраБА**	-	***	354	-	-	598 °	-	-	-	-	-	-	-	-
Сборы за проезд (автострады), евро/км (в среднем)		-	-	-	-	-	0,16	0,18	-	0,19	0,10	-	0,12 в городах	0,02	-	-
Тоннели, перевалы, мосты, евро/объект	Цена по пробегу	109 Бреннер	-	112 Сен-Бернар	-	-	20 Кади	143 Монблан	-	-	-	-	-	-	-	3,36 мост Дартфорд
Пользовательские сборы в евро/ткм	Цена по пробегу + весу	-	-	0,011 сбор с тяжелых грузовиков ^{°°}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
НДС на диз-топливо (%)		20	21	7,6	22	16	16	19,6	22	25	20	19	24	22	25	17,5
НДС на сборы за проезд (%)	Налог	-	-	-	-	-	16	6; возврат с 2001 г,	-	12	Данных нет	-	Данных нет	7	-	-
Возвраты НДС	Возврат	√	√	√	√ ^{°°°}	√	√	√ только дизель	√	√	√	√	√	√	√	√
Скидки	Скидка	-	-	-	√	-	-	√ налог на ось			√ возврат платы за проезд	-	-	-	-	-

* Обязательная ежегодная виньетка для транспортных средств, зарегистрированных в Бельгии.

** Категория ЕВРО-1.

*** Прежний РТПЛ был заменен в 2001 г. сбором по пробегу/весу (HVF, см. ниже).

° В том случае, если не применяется налог на ось.

°° 40 т, Категория ЕВРО-1.

°°° Не предусмотрено для грузовиков с2 при перевозках за границей.

Б.1.3 Выводы

Составленный перечень налогов и других сборов, взимаемых при автомобильной грузоперевозке в различных европейских странах, показывает сходство и различия в сборах, оплачиваемых за стандартную перевозку внутри страны, а также связанные с этими сборами довольно различающиеся стереотипы налогово-бюджетных отчислений, причем общая тенденция демонстрирует слияние основных фискальных сборов. Всего лишь одна страна ввела в 2001 году новую, «ценовую», категорию сбора. На данном этапе анализа эти различия нельзя назвать искажениями, поскольку еще не определен какой-либо оптимальный стереотип.

Б.2 – ЧИСТЫЕ ЭФФЕКТИВНЫЕ СТАВКИ НАЛОГОВ СО СТОИМОСТИ И ЭФФЕКТИВНЫЕ СТАВКИ НАЛОГА ПО ПРЕДЕЛЬНЫМ ИЗДЕРЖКАМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК (МЕТРЫ)

В данном разделе исследуется, во-первых, вопрос о том, как сборы с транспортного средства, дизельного топлива и за пользование инфраструктурой можно преобразовать относительно общего элемента издержек - цены топлива до начисления налогов. Они сводятся в чистые эффективные ставки налогов со стоимости.

Во-вторых, исследуется, как различные факторы на входе провозной работы: топливо (сводная ставка по стоимости для налога на транспортное средство, на дизельное топливо и для сборов за пользование инфраструктурой), труд и капитал, - вместе влияют на предельные издержки автомобильных грузоперевозок. Все эти факторы на входе и соответствующие ставки налогов сведены долями в единое уравнение для вычисления предельных эффективных ставок налога (МЕТРов). МЕТР оценивает – от предельных издержек - воздействие всех платежей на три главных фактора на входе грузоперевозок. Он дает ставку единого составного налога, который можно было бы взимать, гипотетически, с предельных издержек автомобильных грузоперевозок вместо всех разнообразных действующих сборов.

Б.2.1 Методологические стадии

Б.2.1.1 Оценка сводной ставки со стоимости для сборов с транспортного средства, топлива и за пользование инфраструктурой

Первый методологический шаг - объединить сборы с топлива, транспортного средства и за пользование инфраструктуры в комплексный индикатор, который в дальнейшем можно было бы совместить со ставками налогов на труд и капитал в функции издержек Кобб-Дугласа, чтобы вычислить МЕТРЫ. Чистые ставки налогообложения автомобильных перевозок, рассчитанные в главе 3, преобразованы в стоимостной показатель путем сравнения с национальными ценами горючего до начисления топливного налога. Итог - чистая эффективная ставка налога в стоимостном выражении.

Эта ставка – «чистая» потому, что вычтены все компенсации (конкретно возврат НДС) и скидки; «эффективная» потому, что вытекает из поддающихся наблюдению и измеримых ставок согласно сценариям внутренних автомобильных грузоперевозок; «со стоимости» потому, что она пропорциональна ценам горючего до начисления топливного налога. Это – «композитный» подход, который связывает сборы, оплачиваемые в рейсе, с общим элементом издержек - ценой топлива до начисления налога. В качестве источника по ценам горючего до начисления топливного налога использовались «Цены литра дизельного топлива в Европе» (Министерство транспорта Франции). Эта цена варьируется от одной страны к другой (от 0,29 евроцентов в Германии до 0,37 евроцентов в Финляндии). В некоторых странах практикуются большие скидки за оптовые закупки дизельного топлива. Точные национальные данные получить трудно, но имеются некоторые обследования, например в Швеции. Вероятно, скидки,

предлагаемые в Скандинавии, больше, чем в других странах. В тех странах, где конкуренция приводит к низким в целом ценам на заправочных станциях (например, во Франции), простор для скидок меньше. Из-за трудностей получения всеобъемлющих данных эти скидки в подсчетах игнорируются. При исчислении МЕТРов взята средняя доналоговая цена топлива по всем исследуемым странам вместо национальных цен горючего до начисления топливного налога.

Ставки сводного чистого эффективного налога рассчитывались согласно сценариям перевозки, представленным в предыдущем разделе. Эти национальные сценарии составлены для 40-тонных грузовиков на маршрутах в 400-километров.

Комплексная «чистая эффективная ставка налога со стоимости» определяется так:

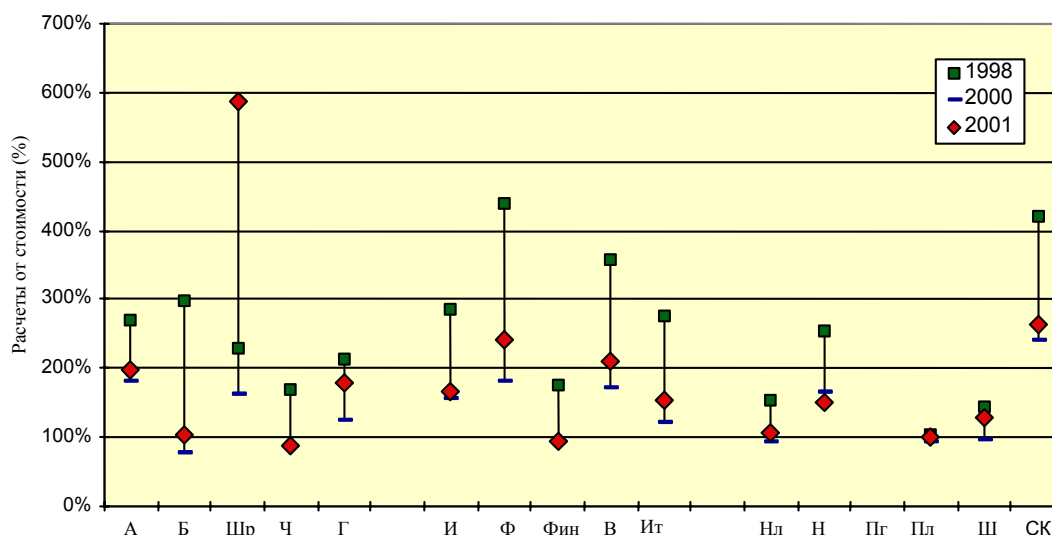
Чистые сборы (евро)/количество топлива (литров)/цена горючего до начисления налога (евро/литр) x 100

Таблица Б.2.1 показывает комплексные ставки чистого эффективного налога со стоимости для рассматриваемых стран, а Рисунок Б.2.1 - результаты во временном разрезе.

Таблица Б.2.1: Ставки чистого эффективного налога со стоимости для некоторых европейских стран

Страны	Ставки чистого эффективного налога со стоимости (средней европейской цены горючего до начисления налога в 2001 г.)		
	1998	2000	2001
А	177,28 %	177,28 %	178,88 %
Б	105,45 %	105,63 %	106,91 %
Шр	191,89 %	199,82 %	592,12 %
Ч	72,05 %	87,04 %	87,04 %
Г	125,37 %	144,20 %	158,24 %
Д	110,08 %	117,37 %	125,97 %
И	166,35 %	153,67 %	154,51 %
Ф	197,52 %	182,72 %	195,57 %
Фин	106,05 %	106,01 %	91,68 %
В	130,32 %	140,05 %	141,42 %
Ит	166,52 %	134,51 %	147,95 %
Нл	106,55 %	118,78 %	117,63 %
Н	174,03 %	191,17 %	159,90 %
Пг			
Пл	50,68 %	80,35 %	93,44 %
Ш	118,10 %	128,07 %	132,57 %
СК	215,94 %	277,86 %	240,27 %

♦ Рисунок Б.2.1: Ставки чистого эффективного налога со стоимости на 1998, 2000, 2001 гг.



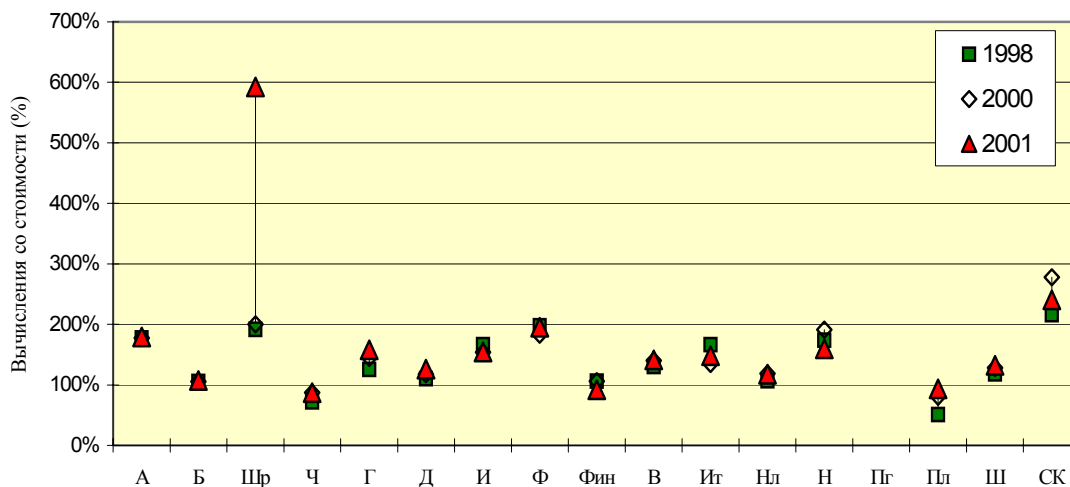
В 1998 году высокими ставками со стоимости выделялись Соединенное Королевство, Франция и Венгрия. СК – страна, ориентированная на топливный налог и налог на транспортное средство; в СК также довольно низкая цена горючего до начисления налогов. Франция – страна, ориентированная на топливный налог и пошлины за проезд участков и объектов инфраструктуры при низкой цене горючего до начисления налогов.

В 2001 году высокой ставкой выделяется Швейцария в связи с введением сбора с тяжелого грузовика, тогда как для других стран характерно сближение значений ставок. В СК эта ставка снизилась примерно наполовину, а налог на транспортное средство - примерно на две трети (как в Бельгии); в Венгрии налог на транспортное средство был сокращен примерно на треть.

Финляндия, Польша, Нидерланды и Чешская Республика сохраняли место в нижней части диаграммы.

Обратите внимание на то, что при вычислении МЕТРов (см. ниже) используется средняя по Европе цена горючего до начисления налогов за 2001 год вместо национальных топливных цен до начисления налогов за каждый год. Последствия устранения вариаций цен горючего до начисления топливных налогов для ставок со стоимости иллюстрирует Рисунок Б.2.2.

◆ Рисунок Б.2.2: Ставки чистого эффективного налога со стоимости за 1998, 2000, 2001 гг. на базе цены горючего до начисления топливного налога за 2001 год.



Б.2.1.2 Оценка предельных эффективных ставок налога (МЕТРов)

Применение в настоящем исследовании методологии МЕТР к автомобильным грузоперевозкам имеет целью оценить комплексное чистое воздействие налогов на топливо, труд и капитал, оказываемое на предельные издержки этих перевозок. Чтобы определить, в какой мере налоги влияют на предельные издержки, необходимо предпринять несколько шагов.

(а) Необходимо подсчитать фактически оплачиваемые налоги и сборы со всех факторов на входе провозной работы:

- Топливные налоги: ставки сводных чистых эффективных налогов со стоимости (налоги с транспортного средства, топливные налоги и сборы с пользователя инфраструктурой, вычисленные как сводные чистые ставки налога со стоимости на базе цен горючего до начисления топливных налогов) - как они рассчитаны выше, хотя и на базе средней европейской цены до начисления топливного налога за 2001 год;
- Налоги на труд: для анализа была взята соответствующая часть налогообложения труда - взнос предпринимателей в социальное страхование – в качестве показателя, наиболее тесно связанного с международной конкурентоспособностью операций автомобильных грузоперевозок (в предыдущем исследовании бралась иная база – расчет для отдельного индивидуума на уровне дохода среднего производственного рабочего, включая взносы в социальное страхование и работников, и работодателей), – источник «Обсервер» ОЭСР №214, 1998, который приводит величины за 1996 год (см. раздел Б.2.1.4).
- Налоги на капитал: с учетом правил амортизационных списаний налогов (льготное обложение издержек капитала - ССА) сохранена (ради простоты) величина, обратная норме амортизации тяжелых грузовиков в каждой стране в качестве разумного суррогатного показателя – из различных национальных источников (см. раздел Б.2.1.4).

(б) Налоги, оплачиваемые национальным грузовым автотранспортом, должны оцениваться как доля суммарных предельных издержек предприятий, для чего необходимо:

- Стандартизировать перевозку (просчитать в данном исследовании сценарии по странам).
- Оценить удельный вес различных факторов на входе (перечень по странам).

Б.2.1.3 Предельные эффективные ставки налога

Приняв функцию издержек Кобб-Дугласа, с факторами на входе в виде горючего и других расходных материалов (G), труда (L), и капитала (K), Маккензи, Минц и Шарф (1992) вывели следующее выражение для ставки эффективного налога по предельным издержкам (T):

$$T = (1 + tL)\alpha L \times (1 + tK)\alpha K \times (1 + tG)\alpha G - 1$$

Здесь t является «предельной» эффективной ставкой налога на соответствующий фактор¹⁹ на входе, αL , αK , αG - доли различных входов: труда (L), капитала (K), топлива и сборов с пользователя инфраструктурой (G) - в суммарных издержках. Это уравнение позволяет оценивать предельную эффективную ставку налога, используя всего два параметра: ставка налога на каждый фактор на входе (tL , tK и tG) и долю каждого входа в предельных издержках (α).

Б.2.1.4 Ставки налогов на труд и капитал

Ставки налогов на труд и капитал, используемые в вычислениях, сведены в таблице Б.2.

Ставки налогов на труд. Вычисление налогов на труд усложнено различиями национальных структурных долей предпринимательского подоходного налога и отчислений в социальное страхование. У большинства стран проявляется та или иная особенность, которая влияет на эффективную ставку налога. Ни одна из этих особенностей не была сочтена достаточно существенной, чтобы заслуживать корректировки вычислений. Различия в применении предписаний о рабочем времени и в соблюдении правил страхования и других положений о труде, вероятно, оказывают влияние в большей степени, и нет какого-либо очевидного способа учесть эти факторы. Чтобы обеспечить подходящий фактор для налогообложения труда, в предыдущем издании настоящего исследования суммировались подоходный налог с взносов работников и работодателей в социальное страхование, которые составили 30-50% издержек на труд до начисления налогов (источник - ОЭСР). В настоящей работе за подходящий показатель приняты только взносы работодателя в социальные отчисления как наиболее непосредственно связанные с международной конкурентоспособностью провозных операций. Они составляют примерно от 9 до 33% издержек на труд до начисления налогов.

Ставки налога на капитал. Нормы амортизации капитала с точки зрения налогообложения расположены между 12 и 40% стоимости тяжелых грузовых автомашин. Конечно, налоговые льготы, подобные нормам амортизационных вычетов из налогооблагаемой базы, не составляют таких же ставок налога, как налоги на транспортное средство или подоходный налог, – даже если с точки зрения бухгалтерии они представляют собой сбор, взимаемый с капитала. Налоговые льготы указывают степень, до которой фискальные органы проявляют готовность сокращать налоги с корпораций/налоги на прибыль в данном секторе. По существу вычеты из налоговых обязательств – это скидки ставки налога. Точнее, воздействие амортизационных

¹⁹ Следует отметить, что в действительности налог на один из факторов будет разделен между производителями и потребителями в соответствии с относительной ценовой эластичностью спроса и предложения для этого фактора. Ради простоты и ввиду нехватки данных сделано допущение, что этот налог полностью оплачивает пользующийся данным фактором.

льгот как налоговой скидки задано разностью между юридически разрешенной нормой налоговых амортизационных отчислений и реальной экономической нормой амортизации, применяемой в отрасли автомобильных грузоперевозок. Обратная ей величина идеально служит для нас индикатором эффективного налогообложения капитала.

Однако во многих из изучавшихся стран данные относительно реальной нормы экономической амортизации не были легкодоступными. В поисках приемлемого суррогата в качестве показателя эффективного налогообложения капитала различные альтернативные индикаторы сопоставлялись с идеальным продуктом вычислений для трех стран, по которым имелись данные. Эти сравнения подсказали, что соответствующим индикатором эффективных ставок налогообложения капитала является простая обратная величина юридически установленной нормы амортизационного вычета из налога (льготы на амортизацию капитала).

Б.2.2 Вычисление МЕТРов конкретно по странам (стандартные сценарии перевозок по странам)

Таблица Б.2.2 суммирует подсчеты МЕТР по каждой стране. Приведенные результаты – специфические для стран сводные МЕТРы. Результаты для трех лет показаны на рисунке Б.2.3. По все трем годам используются средние цены топлива за 2001 год, чтобы устранить воздействие динамики цен на нефть и рельефно представить влияние изменений налогов.

Рисунок Б 2.2: Величины, использованные при вычислении МЕТРов на 2001 год на базе средней европейской цены топлива до начисления топливного налога

Страны	Структура долей факторов на входе			Ставки налогообложения			МЕТРы
	Топливо	Капитал	Труд	Ставки налога со стоимости от цены топлива**	Капитал ° (1/ССА)	Труд °° соцстрах	
А	9 %	49 %	41 %	179 %	5,9 %	20 %	22 %
Б	10 %	50 %	40 %	107 %	8,0 %	26 %	23 %
Шр	5 %	40 %	54 %	592 %	6,2 %	10 %	19 %
Ч	27 %	46 %	27 %	87 %	8,0 %	26 %	31 %
Г	8 %	44 %	48 %	158 %	5,9 %	17 %	19 %
Д	20 %	48 %	32 %	126 %	10,5 %	0 %	23 %
И	8 %	49 %	43 %	155 %	6,3 %	24 %	22 %
Ф	6 %	43 %	51 %	196 %	5,0 %	30 %	24 %
Фин	18 %	44 %	38 %	92 %	3,6 %	20 %	22 %
В	21 %	62 %	18 %	141 %	5,0 %	32 %	30 %
Ит	12 %	45 %	43 %	148 %	6,3 %	32 %	29 %
Нл	9 %	53 %	39 %	118 %	6,8 %	8 %	14 %
Н	19 %	37 %	45 %	160 %	4,0 %	11 %	27 %
Пл	25 %	55 %	20 %	93 %	5,4 %	33 %	29 %
Ш	18 %	31 %	51 %	133 %	6,7 %	25 %	33 %
СК	9 %	44 %	47 %	240 %	4,0 %	9 %	18 %

Источники:

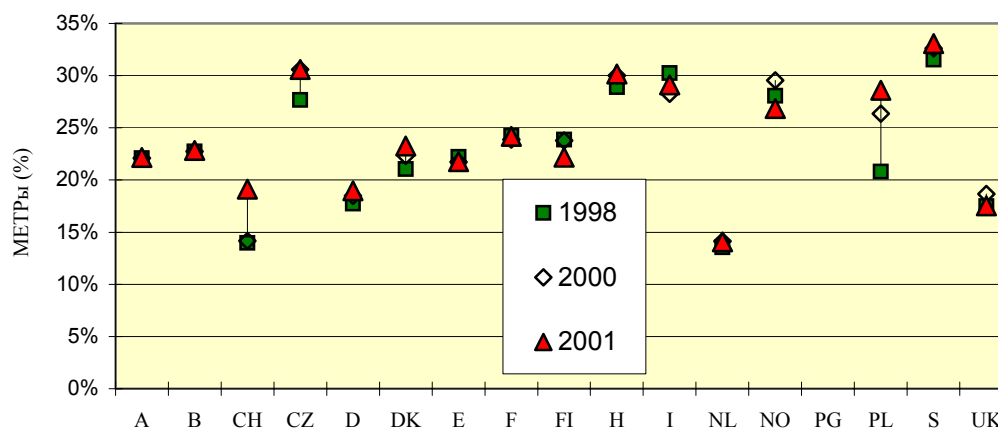
* Взято из исследований крупных отраслевых объединений грузового транспорта (МСАТ и его члены) или правительств, а также из настоящего исследования.

** Расчеты в настоящем исследовании.

° Величина, обратная нормам налоговой льготы на амортизацию капитала, приведенным в следующих источниках: *Руководство по налогообложению в Европе*, 1996, *Налогообложение корпораций в ЕЭС*, 3-е издание, *Очерк налогообложения в ОЭСР*, 1990, как обобщено в ЕКМТ, 2000,

°° Взносы работодателя в социальное обеспечение, «Обсервер» ОЭСР №° 214, 1998.

♦ Рисунок Б.2.3: МЕТРы по конкретным странам на 1998, 2000 и 2001 гг.



В этом свете связанные с автомобильными перевозками налоги некоторым образом «уравновешены» налогами на другие факторы (труд и капитал), специфические для каждой страны. Получается иная картина, чем при сопоставлении только ставок налогов, связанных с автомобильным транспортом. Надо еще раз подчеркнуть, что по-прежнему нельзя вынести суждение о воздействии на эффективность различий в налогообложении от одной страны к другой вне связи с эталонами, выработанными в последующих главах.

МЕТР можно использовать для исследования вопросов международной конкурентоспособности, хотя может понадобиться углубленное изучение роли и влияния каждого отдельного компонента в уравнении МЕТР. В частности, нормы ускоренной амортизации капитала, вероятно, мало влияли бы на краткосрочные уровни производства, позволяя менее эффективному производству оставаться или стать «прибыльным»²⁰. Однако вычислениями МЕТР в настоящем исследовании подтверждается важность сочетания изменений более чем одного компонента. Например, высокая норма отчислений на амортизацию капитала, сопровождаемая значительным снижением косвенного налога на транспортное средство дает результат в виде низкого МЕТРа для Соединенного Королевства.

В 1998 году МЕТРы для Франции, Германии и Австрии расположены несколько ближе друг к другу, чем сопоставимые величины в ткм и по стоимости, тогда как положение Швейцарии изменяется на противоположное при сравнении с абсолютными величинами сборов.

В 1998 году Чешская Республика, Соединенное Королевство и Франция имели самые высокие МЕТРы. Причины: у Соединенного Королевства были самые высокие ставки налога со стоимости и налога на капитал; во Франции норма скидки налога на амортизацию капитала была низкой; Чешская Республика очень сильно отличалась от других стран структурой издержек на факторы на входе. Хотя цены дизельного топлива до начисления налогов незначительно расходились с ценами в других странах, на них в Чешской Республике приходилась гораздо большая доля издержек на факторы на входе; в итоге здесь ставка топливного налога, аналогичная уровню других стран, привела к очень высокому МЕТРу.

²⁰ Питерс, Й., «Что делает субсидию вредной для окружающей среды», первый набросок, июнь 2002 г.

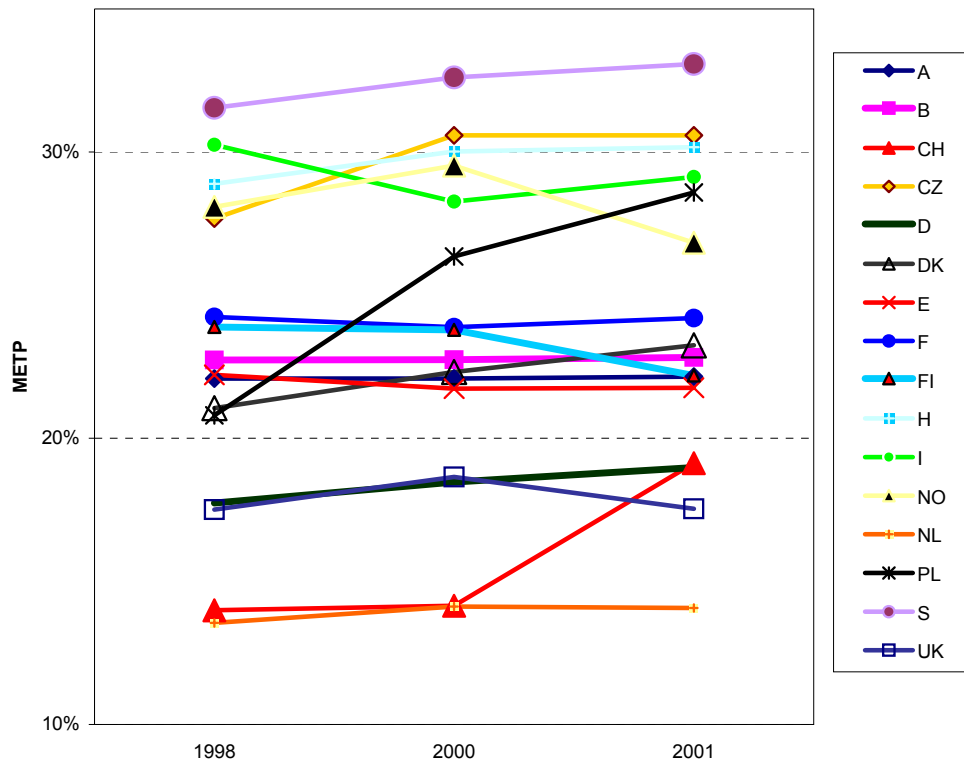
В 2001 году для всех стран, кроме Швейцарии, МЕТРы, точно так же, как ставки налогообложения со стоимости, ниже, чем в 1998 году. Показатель Швейцарии гораздо ниже, чем на рисунке, где сопоставляются сборы в абсолютном выражении, а для таких стран, как Чешская Республика, Швеция, Венгрия, Италия, Норвегия и Финляндия, верно обратное положение.

В 2001 году Швейцария, Испания, Нидерланды и Соединенное Королевство имеют самые низкие МЕТРы (Франция располагается в середине). Причины: у Швейцарии весьма высокие нормы амортизации капитала и низкие налоги на труд; у Испании очень низкая ставка налогообложения со стоимости и довольно низкие ставки налогов на капитал и труд; у Нидерландов низкий уровень налога со стоимости и один из самых низких показателей удельного веса топлива в издержках; для Соединенного Королевства в 2001 году характерно весьма существенное снижение ставки налога со стоимости (в силу значительного снижения косвенного налога на транспортное средство) наряду с низкими ставками подоходного налога и налога на капитал.

Б.2.3 Выводы

Вычисления предельно эффективных ставок налогообложения (МЕТР) представляют в новом свете сопоставление сборов, взимаемых с автомобильных грузоперевозок. Учет других факторов на входе, кроме топлива, автомашин и пользования инфраструктурой, а именно труда и капитала, придает совершенно иной облик налогообложению автомобильных грузоперевозок. Расчеты МЕТР конкретно по странам дают новую картину преобладающих в Европе фискальных режимов. Она иная из-за различий между странами по удельному весу налогообложения труда и капитала. Если взять пример Швейцарии, то это - «самая дорогая» страна в отношении чистого налогообложения на ткм. А согласно вычислениям, учитывающим все факторы на входе, у Швейцарии в 2001 году - один из самых низких МЕТРов среди всех исследованных стран (наряду с Испанией и Нидерландами. См. рисунок Б.2.4).

◆ Рисунок Б.2.4: **МЕТРы на 1998, 2000, 2001 годы**
(на базе средней европейской цены топлива до начисления налога)



(справа сверху вниз: А Б Шр А Б Шр Ч Г Д И Ф Фин В Ит Н Нл Пл Ш СК)

В общем виде, при относительно малых долях топлива в осуществлении автомобильных грузоперевозок высокие ставки чистого эффективного налога со стоимости лишь в умеренной степени влияют на налогообложение, как показывают МЕТРы. Платежи, связанные с трудом и капиталом, вероятно, гораздо сильнее влияют на относительную конкурентоспособность услуг автомобильных грузоперевозок.

Высокие МЕТРы Швеции, Норвегии и Италии объясняются большой долей топлива и труда в их структурах факторов на входе и высокими затратами на рабочую силу. У Польши, Венгрии и Чешской Республики высока доля топлива при низких издержках на труд. Тенденции в Швейцарии объясняются новым сбором с пользователя, а в Соединенном Королевстве - снижением ставки косвенного налога на транспортное средство вместе с увеличением нормы амортизации в налоге на капитал.

Б3 - РАЗВЕРНУТЫЕ ТАБЛИЦЫ ДАННЫХ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ

Nota Bene: Для примера ниже приводятся таблицы данных только по Швейцарии.
Развернутые таблицы данных по всем остальным странам доступны по следующему адресу:
[Http://www.oecd.org/cem/topics/taxes/taxdocs.htm](http://www.oecd.org/cem/topics/taxes/taxdocs.htm)

Швейцария 1998 г.

Принята: средняя цена дизтоплива без налога в 2001 г. (ЕС) **0,33**

ДАННЫЕ

Цены дизтоплива 09.1998 (€)

литр вкл. налог	0,74	данные
литр искл. налог	0,26	данные

Ставки налогов (%)

стоимостной эквивалент топливных и транспортных сборов вместе	191,89%	вычислено
на капитал (1/налог.аморт.)	6,19%	вычислено
на труд	10,00%	ОЭСР
Норма амортизации капитала (1998)	16,16%	данные

Доли входов (%)

дизтопливо	5,11%	данные
капитал	40,40%	данные
труд	54,49%	данные

1 евро = 1,6264 Швейц.франк (средн. '98)

РАСЧЕТЫ

	Удельные данные	400-км пробег в стране
	€/л	€/128 л
Дизтопливо, осн. налог	0,28	35,75
Обязательный взнос на утилизацию:	0,01	0,86
Дополнительный налог на дизтопливо:	0,18	23,61
НДС на дизтопливо:	7,60%	6,69
	€/год	€/день
Налог на грузовик:	2063,08	7,47
	€/год	€/день
1.5 x РТПЛ:	3689,13	13,37
		€/112 л
Возврат топливн. НДС:	7,60%	6,69

Комментарий
не менялся с 1993 г.
не менялся с 1993 г.
не менялся с 1993 г.

Специфика по стране

Внимание: макс. вес в 1998: 28 т
Топливные акцизы + налог на машину + ставка по типу виньетки, но с условного 40-тонного грузовика ЕВРО-1.

Швейц. средний вес 32т (мин. 895 €/год Валлис, макс. 3061 €/год Базель)
налоговый год = 276 дней
ставка по типу виньетки (28 т) x1.5 (40 т); налог. год = 276 дней [макс. 25 евро/день]

**Условн
€/г. 40т**

РЕЗУЛЬТАТЫ

Все сборы за пробег	40т/400 км	81,06	€	
Все сборы на машино-км	40т /1 км	0,20	€	
Все сборы на ткм	1т /1км	0,0051	€ (40 т как вес брутто)	0,0075
				Макс. груз нетто принят в 27 т
По стоимости	191,89%		МЕТР	13,99%

Швейцария 2000 г. **Принята: средняя цена дизтоплива без налога в 2001 г. ЕС) 0,33**

ДАнные		Цены дизтоплива 09.2000 (€)	Ставки налогов (%)	Доли на входе (%)
		0,9998074	Стоимостной эквивалент топливных и транспортных сборов вместе	дизтопливо 5,11%
	литр вкл. налог	8	на капитал (1/налог.аморт.)	капитал 40,40%
	litre искл. налог	0.427	на труд	труд 54,49%
		Шелл Сюисс	ОЭСР	
		вычислено	Норма амортизации капитала (1998)	
			16,16%	данные

1 евро = 1,5583 Шв. франк (средн. 2000)

РАСЧЕТЫ		Удельные данные	400 км пробег в стране	Комментарий
		€л	€/128 л	
	Дизтопливо, осн.налог:	0,29	37,68	не менялся с 1993 г.
	Обязательный взнос на утилизацию:	0,01	0,66	не менялся с 1993 г.
	Дополнительный налог на дизтопливо:	0,19	24,64	не менялся с 1993 г.
	НДС на дизтопливо:	7,60%	9,04	
	Налог на грузовик:	2063,08	7,47	Швейц. средний вес 32т (мин. 895 €/год Валлис, макс. 3061 €/год Базель) налоговый год = 276 дней
	1.5 x РТПЛ:	3850,35	13,95	Ставка по типу виньетки (28 т) x1.5 (40 т); налог. год = 276 дней [макс. 25 евро/день]
	Возврат топл. НДС:	7,60%	9,04	

Специфика по стране
 Внимание: макс. вес в 1998: 28 т
 Топливный акциз + налог на машину + ставка по типу виньетки, но с условного 40-тонного грузовика ЕВРО-1.

Условн €/г. 40т

РЕЗУЛЬТАТЫ		€	€
Все сборы за пробег	40т/400 км	84.40	€
Все сборы на машино-км	40 т / 1 км	0.21	€
Все сборы на ткм	1т / 1км	0.0053	€ (40 т как вес брутто)
По стоимости	199,82%		0,0078
МЕТР			14,15%

Макс. груз нетто принят в 27 т

Швейцария 2001 г.

Принята: средняя цена дизтоплива без налога в 2001 г. (ЕС) **0,33**

ДААННЫЕ

Цены дизтоплива 08.2001 (€)

	0,9383058	
литр вкл. налог	9	Шелл Сюисс
литр искл. налог	0,356	вычислено
литр без НДС	0,43	вычислено
1 евро =	1,5123	Шв. франк (средн.2001)

Ставки налогов (%)

СТОИМОСТНОЙ эквивалент топливных и транспортных сборов вместе	592,12%	вычислено
на капитал (1/налог.аморт.)	6,19%	вычислено
на труд	10,00%	ОЭСР
Норма амортизации капитала (1998)	16,16%	данные

Доли на входе (%)

дизтопливо	5.11%	данные
капитал	40.40%	данные
труд	54.49%	данные

РАСЧЕТЫ

	Удельные данные	400 км пробег в стране
	€/л	€/128 л
Дизтопливо, осн. налог:	0,30	38,82
Обязательный взнос на утилизацию:	0,01	0,68
Дополнительный налог на дизтопливо:	0,20	25,39
		€/128 л
НДС на дизтопливо:	7,60%	8,48
	€/год	€/день
Налог на грузовик:	2063,08	7,47
	€/ткм	€/400 км
HVF : НОВЫЙ сбор с пользователя (40 т, ЕВРО-1)	0,011	177,74
		€/128 л
Возврат топл. НДС:	7,60%	8,48

Комментарий
не менялся с 1993 г.
не менялся с 1993 г.
не менялся с 1993 г.

швейц. средний вес 32т (мин. 895 €/год Валлис, такс. 3061 €/год Базель)
налоговый год = 276 дней

Сбор с пользователя HVF (RPLP) рассчитан на базе пробега/веса

Специфика по стране

В 2001 г. ставка по типу виньетки заменена сбором по пробегу/весу
Внимание: учтены 40т грузовики в меру наличия квот (в 2001 г. квоты не были использованы полностью).
HVF для ЕВРО-0= 0,012 евро/ткм и HVF для ЕВРО-2 и 3 = 0,008 евро/ткм.

Условн €/г. 40т.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Все сборы за пробег	40т/400 км	250,11	€	
Все сборы на машино-км	40т / 1 км	0,63	€	
Все сборы на ткм	1т / 1км	0,0156	€ (40 т как вес брутто)	0,0232
				Макс. груз нетто принят в 27 т
По стоимости		592,12%		
			МЕТР	19,13%

ГЛОССАРИЙ ФРАНЦУЗСКИХ – АНГЛИЙСКИХ – РУССКИХ ТЕРМИНОВ

AD VALOREM (SUR LE PRIX HT DU GASOIL)	AD VALOREM (BASED ON PRE-TAXED FUEL PRICE)	СТОИМОСТНОЙ (ПО ЦЕНЕ ГОРЮЧЕГО БЕЗ НАЛОГА)
ACCISES SUR LE GASOIL (OU SUR LE DIESEL)	FUEL EXCISE DUTIES	КОСВЕННЫЕ НАЛОГИ (АКЦИЗЫ) НА ТОПЛИВО
COMPTES ROUTIERS / FERROVIAIRES	ROAD / RAIL ACCOUNTS	СЧЕТА, УЧЕТ АВТОМОБИЛЬНОГО, Ж.-Д. ТРАНСПОРТА
DÉGRÈVEMENTS	TAX EXPENDITURES	НАЛОГОВАЯ ЛЬГОТА
DIESEL, GASOIL, GASOLE	DIESEL	ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО
EXEMPTION	EXEMPTION	ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ НАЛОГА
PÉAGES, VIGNETTES AUTOROUTIÈRES	TOLLS, MOTORWAY ACCESS CHARGE	ПОШЛИНА, СБОР ЗА ДОПУСК НА АВТОСТРАДУ
PRIX / TARIFICATION DE L'USAGE	ROAD PRICING	ЦЕНА ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОДОРОГОЙ
REDEVANCES / DROITS D'USAGE	ROAD USER CHARGES	СБОР С ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ АВТОДОРОГОЙ
REFACTIONS, EXEMPTIONS	RATE RELIEFS, EXEMPTIONS	СКИДКИ, ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ НАЛОГОВ
REVENUS MANQUANTS (METHODE DES)	REVENUE FORGONE METHOD	МЕТОД ВЫПАДАЮЩИХ НАЛОГОВЫХ ПОСТУПЛЕНИЙ
SUBSIDES, SUBVENTIONS	SUBSIDIES	СУБСИДИИ
TAUX DE TAXATION	TAX RATE	СТАВКА НАЛОГА
TAUX MARGINAL EFFECTIF DE PRELEVEMENT (TMEP)	MARGINAL EFFECTIVE TAX RATE (METR)	ПРЕДЕЛЬНАЯ ЭФФЕКТИВНАЯ СТАВКА НАЛОГА
TAXE SUR LE VÉHICULE	VEHICLE TAX	НАЛОГ НА ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО
TARIFICATION AU COUT MARGINAL SOCIAL	MARGINAL SOCIAL COST BASED PRICING	ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ ПО ПРЕДЕЛЬНЫМ ОБЩЕСТВЕННЫМ ИЗДЕРЖКАМ
TERRITORIALITE (CRITERE DE)	TERRITORIALITY CRITERION	КРИТЕРИЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОСТИ
<i>Nationalité</i> : ex. Taxes sur le véhicule	<i>National</i> : e.g. vehicle taxes	<i>Национальные, например налоги с автомашины</i>
<i>Territorialité faible</i> : ex. Accises sur le gasoil	<i>Weak territoriality</i> : e.g. fuel excise duties	<i>Слабая территориальность (топливный налог)</i>
<i>Territorialité forte</i> : ex. Redevances d'usage, péages	<i>Strong territoriality</i> : e.g. user charges, tolls	<i>Сильная территориальность (сбор с пользователя, пошлина за проезд)</i>
<i>t-km</i>	<i>Ton-kilometre</i>	<i>Ткм, тоннокилометр</i>
TRANSFERT	TRANSFER, SUBSIDY	ТРАНСФЕРТ, СУБСИДИЯ
<i>Transferts "comptables"</i>	<i>"Book" transfers</i>	<i>Учетные трансферты</i>

АНГЛО-РУССКИЙ ГЛОССАРИЙ

<i>Ad valorem net effective taxation</i>	Чистое эффективное налогообложение со стоимости – выплаченные в ходе перевозки сборы, выраженные через цену горючего без топливного налога.
<i>Book transfer</i>	Учетный трансферт - положительная или отрицательная разность между расходом и доходом, на которые могут начисляться сборы.
<i>Book transfer rate</i>	Размер учетного трансферта – учетный трансферт (в процентах) сверх затрат/издержек, на которые могут начисляться сборы.
<i>Capital account</i>	Баланс капитала - соотношение между капитальными затратами на инфраструктуру и поступлениями от грузоперевозок.
<i>Capital infrastructure cost</i>	Затраты капитала на инфраструктуру – эмпирически оценивается в соотношении 1,3 между текущими и капитальными расходами на инфраструктуру.
<i>Charge</i>	Сбор – общий термин, включающий все виды налогов, пошлин, сборов, платежей и т.п., взимаемых с автотранспорта при грузоперевозках
<i>Composite</i>	Сводный (налог) – включающий все территориальные категории
<i>Decomposed</i>	Локализованный (налог)– различающийся по территориям
<i>Distortion</i>	Искажение – отклонение от некоторого сформулированного оптимума
<i>Duty</i>	Налог на горючее (дизельное топливо). Называется также топливным а кцизом
<i>Earmarked</i>	Намеченные к целевому использованию – поступления в бюджет, которые будут направлены на определенные цели или в определенный фонд
<i>Economic criterion</i>	Экономический критерий – принцип, применяемый для определения структуры сборов в диапазоне от наиболее фискальных до наиболее подобных цене
<i>Eurovignette</i>	Евровиньетка – европейская фиксированная плата за пользование автодорогами
<i>Exemption</i>	Освобождение – полное освобождение от уплаты налога, сбора, пошлины
<i>Expenditure account</i>	Баланс затрат - соотношение между теми расходами на инфраструктуру и доходами от грузоперевозок, на которые могут начисляться сборы
<i>Fiscal charge</i>	Фискальный сбор – сбор, основанный на владении транспортным средством (налог на автомобиль); по территории применения любой фискальный сбор есть национальный сбор.
<i>Fiscal structure</i>	Фискальная структура – состав поступлений на основе экономического критерия
<i>Flag</i>	<i>Флаг – национальная принадлежность грузовика (страна регистрации)</i>

<i>Flat rate</i>	Твердая ставка – фиксированная цена
<i>Full cost coverage transfer</i>	Трансферт в покрытие полных издержек – разность между полными общественными издержками и налогооблагаемым доходом.
<i>HDV</i>	Тяжелый грузовик (в контексте грузоперевозок то же, что и HGV, в иных случаях включает автобусы)
<i>HGV</i>	Тяжелый грузовой автомобиль
<i>HVF (heavy vehicle fee)</i>	HVF - сбор с тяжелого грузовика - новый швейцарский сбор за пользование автодорогами, исчисляемый на базе пробега/веса (известен также под французским и немецким сокращениями RPLP и LSVA).
<i>Infrastructure account</i>	Инфраструктурный баланс – соотношение между теми расходами или капитальными затратами на инфраструктуру и доходами, на которые могут начисляться сборы.
<i>LDV</i>	Легкий автомобиль (легковые автомобили и фургоны).
<i>Marginal cost</i>	Предельные издержки – издержки производства еще одной единицы продукции
<i>Marginal effective tax rate (METR)</i>	Предельная эффективная ставка налога – совмещает все факторы на входе производства (труд, капитал и горючее), их соответствующие доли и ставки налогов в единой функции издержек (METP).
<i>METR</i>	METR - см. Предельная эффективная ставка налога
<i>National tax</i>	Национальный налог - сбор, взимаемый с транспортного средства в соответствии с его национальной принадлежностью (флагом) и техническими параметрами.
<i>Net taxation</i>	Чистый налог – величина сборов с грузоперевозки за вычетом скидок, возвратов (НДС) и освобождений от налога.
<i>Operating account</i>	Баланс оператора – соотношение между издержками грузоперевозок и коммерческими доходами (в отличие от инфраструктурного баланса).
<i>Paired flags</i>	Пары флагов – сценарии по национальной принадлежности для встречных перевозок между двумя разными странами на дистанцию 200 км.
<i>Rebate</i>	Скидка – льготная пониженная ставка налога, сбора или платы.
<i>Refund</i>	Возврат – полная или частичная компенсация уплаченного налога или сбора
<i>RTPL</i>	РТПЛ - Швейцарская твердая ставка за пользование автодорогами (заменена в 2001 году HVF)
<i>Scenarios by country</i>	Сценарии по странам – стандартные сценарии грузоперевозок 40-тонными полуприцепами на расстояние 500 км в пределах страны регистрации.
<i>Scenarios by flag</i>	Сценарии по флагам - сценарии международных грузоперевозок 40-тонными полуприцепами разной национальной принадлежности по двум маршрутам: Манчестер-Милан и Манчестер-Сарагоса.
<i>Scenarios</i>	Сценарии – в данном исследовании составлялись и использовались различные сценарии с разнообразными параметрами (пробег в км, маршрут по стране или странам). См. сценарии по странам, по

	флагам и парам флагов.
<i>Social costs</i>	Общественные издержки - суммарные издержки (перевозок), включая внешние издержки (для дороги, окружающей среды и т.д.).
<i>StraBA</i>	ШтраБА -австрийский сбор по твердой ставке за пользование автодорогами.
<i>Subsidy</i>	Субсидия – трансферт, определяемый как разность между доходом, на который может начисляться сбор, и полными общественными издержками грузоперевозок.
<i>Territorial charges</i>	Территориальные сборы – сборы, различаемые по географическому принципу, то есть территории применения
<i>Territorial criterion</i>	Территориальный критерий – географический принцип определения территориальной структуры сборов, от самых национальных до самых территориальных.
<i>Territorial structure</i>	Долевое строение получаемых сборов по территориальному критерию
<i>tkm</i>	Тонно-километр
<i>Tank tourism</i>	Канистровый туризм – автомобильные поездки в соседние страны с единственной целью купить более дешевое горючее, а затем осуществлять внутренние перевозки в своей стране. В международных перевозках заправки можно рассчитать с использованием национальных различий в налогах на топливо, и к этой ситуации данный термин неприменим.
<i>Toll</i>	Пошлина за проезд – плата за пользование дорогой (по твердой ставке, по километражу пробега, за проезд моста или тоннеля и т.п.).
<i>Transfer</i>	Трансферт – разность между теми затратами/издержками на инфраструктуру и доходами, на которые могут начисляться сборы (см. также Учетный трансферт и Трансферт в покрытие полных издержек).
<i>Use charges</i>	Сборы за пользование. Некоторые из них имеют твердую ставку (виньетки), другие устанавливаются строго по километражу и/или весу перевозимого груза (плата за проезд, сборы по пробегу/весу).
<i>Vignettes</i>	<p>Виньетки – в данном докладе этот термин применяется для краткости в отношении следующих умеренно территориальных сборов, взимаемых в виде въездного билета для пользования дорожной сетью:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Евровиньетка (хотя в Бельгии она предоставляется в форме, отвечающей скорее понятию годового сбора с транспортного средства); - ШтраБА в Австрии; - и РТПЛ, применявшаяся в Швейцарии до конца 2000 года. <p>Следует отметить, что, в отличие от этого, термин виньетка применяется в некоторых странах также для обозначения ежегодных сборов с транспортного средства.</p>

РЕФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ НАЛОГОВ

Настоящий доклад исследует экономические принципы эффективных систем налогообложения и обеспечивает основу для международных сопоставлений транспортных налогов и сборов. Он рассматривает вероятные изменения цен и налогов в результате реформы транспортных сборов, направленной на максимизацию производительности, и их последствия для автомобилистов, грузоперевозчиков и клиентов транспортных услуг. Доклад оценивает также воздействие национальных различий в налогообложении на международную конкурентоспособность грузоперевозчиков