

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА

РЕЗОЛЮЦИЯ № 98/1 О ПОДХОДЕ ПОЛИТИКИ К ПРЕОБРАЗОВАНИЮ ВНЕШНИХ ИЗДЕРЖЕК ТРАНСПОРТА ВО ВНУТРЕННИЕ

[CEMT/CM(98)5/FINAL]

Министры транспорта ЕКМТ на сессии в Копенгагене 26-27 мая 1998 года

ВНОВЬ ЗАЯВЛЯЯ

- что адекватные и эффективные транспортные системы имеют основополагающее значение для экономики всех стран-членов ЕКМТ и играют важную роль в жизни их граждан;
- что существуют проблемы безопасности, здоровья и окружающей среды, за которые несет ответственность транспортный сектор;
- что все очевиднее трудности удовлетворения потребностей в мобильности и финансировании развития инфраструктуры.

НАПОМИНАЯ

- что Совет Министров в Аннеси в 1994 году учредил временную Целевую группу по общественным издержкам Транспорта, чтобы прояснить проблемы в дебатах о внешних издержках, сформулировать предложения о методах оценки и выработать соответствующие варианты выбора для политики;
- что слушание 1996 года в ЕКМТ международных неправительственных организаций продемонстрировало общую поддержку принятого Целевой группой подхода к управлению общественными издержками транспорта;
- что берлинская сессия Совета Министров в 1997 году приняла подход к преобразованию внешних издержек транспорта, изложенный в докладе Целевой группы, и призвала составить проект решения о политике в отношении внешних издержек транспорта;
- что в 1997 году в Хельсинкской Декларации и на Конференции ЕЭК ООН по транспорту и окружающей среде в Вене Министры вновь высказались за то, чтобы продолжить изучение применения принципа преобразования внешних издержек транспорта во внутренние;
- что Европейская комиссия внесет предложения о развитии инструментов снижения общественных издержек транспорта на основе доклада 1996 года «К справедливому и эффективному ценообразованию на транспорте»;

СЧИТАЯ

- что существенных выгод для благосостояния можно было бы достичь за счет продуктивного сокращения внешних издержек транспорта и что их преобразование во внутренние имеет целью включение внешних издержек в число рыночных факторов;

- что посредством более эффективного управления ресурсами и государственными расходами преобразование внешних издержек во внутренние открывает возможности для сокращения бюджетных дефицитов, увеличения государственных ассигнований и/или уменьшения налогов на труд и капитал;
- что преобразование внешних издержек во внутренние относится к ключевым элементам политики содействия устойчивому развитию;

СОЗНАВАЯ

- что такое преобразование может быть достигнуто без повышения абсолютного уровня налогообложения по экономике в целом;
- что это преобразование, повышая экономическую эффективность, может улучшать конкурентные позиции предприятия;
- что при разработке политики преобразования внешних издержек во внутренние должны учитываться проблемы справедливого подхода (включая его международное измерение). Эти проблемы могут и должны решаться принятием многообразных сопутствующих мер. Таким путем преобразование издержек можно сделать совместимым с политикой сближения регионов;
- что налоговые системы многих стран уже могут преобразовывать некоторые из внешних затрат во внутренние благодаря открытости политики либо в качестве побочного продукта наращивания поступлений в бюджет через налоги на транспорт;
- что в оценке внешних издержек и распределении затрат имеются некоторые неясности, но эти издержки определенно не равны нулю, а нижние пороговые оценки, положенные в основу представленного доклада, вряд ли завышают внешние затраты;
- что для некоторых транспортных услуг с высокими внешними издержками их преобразование во внутренние, вероятно, будет вести к повышению цен, но что такое преобразование должно в основном опираться скорее на более эффективную структуру цен, чем на их общее повышение;
- что для видов транспорта, ассоциируемых в настоящее время с высокими внешними издержками, преобразование последних во внутренние будет, одновременно с повышением производительности, снижать рост объемов перевозок и любых связанных с ним социально-экономических выгод. Однако продуманный пакет мер политики не должен заметно сказаться на показателях валового внутреннего продукта и в итоге приведет к росту благосостояния, если учесть ценность безопасности и преимущества для окружающей среды.

ОТМЕЧАЯ

- что потенциал экономических инструментов в подходе к общественным издержкам транспорта использовался до сих пор недостаточно;
- что повышения налогов, не содержащие стимулов к сокращению внешних издержек, не способствуют преобразованию последних во внутренние;

- что нормативные установления должны быть динамичными (более строгими с течением времени), чтобы стимулировать совершенствование технологии, а налоговые компоненты политики преобразования издержек - принимать во внимание ожидаемые выгоды от таких технологических усовершенствований;
- что экономические показатели индивидуальных предпочтений - идеальная основа для оценки внешних издержек. Однако там, где нет удовлетворительных оценок по этим основаниям, наиболее подходящую базу возможной практической стратегии преобразования издержек составляют согласованные политические цели (например, качество воздушной среды или нормативы выхлопов).

СОГЛАСИЛИСЬ СО СЛЕДУЮЩИМИ ПРИНЦИПАМИ

- с учетом интересов совершенствования экономической эффективности, сокращения общественных издержек транспорта и повышения экономического благосостояния преобразование внешних издержек во внутренние составляет важную цель транспортной политики;
- полное преобразование должно рассматриваться как долгосрочная цель, принимая во внимание большой разрыв между существующей структурой издержек и цен на транспортных рынках и идеалом во многих странах (и особенно в некоторых переходных экономиках);
- политика такого преобразования должна осуществляться за счет экономических инструментов и/или установлений, предназначенных обеспечить действенные стимулы для сокращения внешних издержек, не приводя в то же время к абсолютному росту налога в экономике в целом;
- правительства должны сотрудничать в выработке таких действенных инструментов преобразования издержек, которые не проводят различий между гражданами или компаниями разных стран;
- политика преобразования издержек не должна проводить различий между видами транспорта или между транспортом и другими секторами экономики;
- там, где для обеспечения общественно значимыми товарами необходима государственная финансовая поддержка, она должна предоставляться, но лишь в виде прозрачных платежей согласно контракту;
- во избежание экономических потрясений политика преобразования издержек должна реализовываться постепенно, шаг за шагом;
- эти постепенные изменения должны координироваться между видами транспорта, чтобы избежать сдвигов в пропорциях между видами, которые оказались бы в долгосрочной перспективе экономически нерациональными.

РЕКОМЕНДУЮТ

- чтобы Правительства использовали возможности обеспечивать стимулы для преобразования издержек в ходе разработки транспортной политики как в контексте законодательства ЕС, так и в рамках национального законодательства всех государств-членов ЕКМТ;

- чтобы Правительства выработывали экономические инструменты для преобразования внешних издержек транспорта во внутренние и Министры транспорта сотрудничали с Министрами финансов в изыскании таких возможностей;
- чтобы Правительства теснее увязывали структуру налогообложения с издержками, например, переходя к более дифференцированным системам транспортных налогов и шире используя варьируемые сборы¹;
- чтобы Правительства последовательно делали более строгими требования, предъявляемые к топливу, выхлопам и безопасности на основе показателей затрат и эффективности, стимулируя технические усовершенствования, ведущие к снижению общественных издержек транспорта;
- чтобы Правительства обеспечивали соблюдение действующих положений, особенно в социальном законодательстве;
- чтобы там, где оказывается затруднительным исполнение действующего законодательства, связанного с внешними издержками транспорта, особенно в области дорожной безопасности и защиты окружающей среды, имеющиеся установления были пересмотрены для придания их реализации более практичного и действенного характера;
- чтобы особое внимание уделялось более скорому снятию острых проблем внешних издержек, как, например, в городских районах,
- чтобы Правительства обеспечивали совместимость оценки как частных, так и внешних издержек и выгод, применяемой при рассмотрении проектов и воздействий на окружающую среду и при разработке политики в области инвестиций и преобразования внешних издержек во внутренние;
- чтобы Правительства обеспечивали совместимость разрабатываемых во многих странах-членах электронных систем сборов за пользование автодорогами, достаточную для минимизации затрат применения таких систем, предотвращения необходимости оснащать отдельно взятое транспортное средство несколькими различными системами и для исключения задержек на границах государств;
- чтобы Правительства предпринимали соответствующие шаги по просвещению общественности, готовя почву для внедрения политики преобразования издержек;
- чтобы первые шаги к постепенному и последовательному преобразованию внешних издержек транспорта были предприняты отдельными государствами-членами как можно скорее.

ПОРУЧАЕТ КОМИТЕТУ ЗАМЕСТИТЕЛЕЙ

- следить за развитием в государствах-членах ЕКМТ политики преобразования внешних издержек во внутренние;
- и в пределах трех лет доложить о достигнутом в реализации настоящей Резолюции.

¹ Италия зарезервировала оговорку со ссылкой на озабоченность тем, что, что финансовая политика не относится к компетенции Министров транспорта.