

Кто заплатит за швейцарские дороги? | Qui payera les infrastructures de transport suisse?

Auteur: Ольга Юркина, [Берн](#) , 21.01.2011.



Участок между Лозанной и Женевой загружен как на дорогах, так и на рельсах (Keystone)

Правительство собирается повысить налог на минеральные масла и цены на поезда, чтобы финансировать транспортную инфраструктуру, критически нуждающуюся в средствах.

|
Le Conseil fédéral a adopté une stratégie pour assurer le financement des infrastructures de transport. Le prix de la vignette autoroutière pourrait doubler et les billets de train renchérir de 10%.

Qui payera les infrastructures de transport suisse?

В среду Федеральный совет принял решение о повышении транспортного налога (цены на автомобильную виньетку), таксы на минеральные масла и стоимости железнодорожного и общественного транспорта. По его мнению, это единственный способ обеспечить финансирование транспортного сектора – инфраструктуры автомобильных и железных дорог, на которую не хватает средств. Похоже, автомобильная виньетка в скором времени обойдется в 80-100 франков в год вместо сорока, а цены на поезда поднимутся в ближайшие годы на 10%.

Нерадостная перспектива, оставляющая единственную надежду: последнего слова по этому вопросу пока не сказано. Министерство транспорта (DETEC) должно разработать к весне соответствующий проект, который, после всех слушаний, предстанет перед парламентом. Окончательное решение будет принято не раньше будущего года.

DETEC подтверждает тот факт, что средств на развитие инфраструктуры железных и автомобильных дорог критически не хватает, но не уточняет, почему. Подобные жалобы кажутся невероятными в свете недавних затрат на прокладку «рекордного» по всем параметрам Сен-Готардского туннеля и связанные с ним работы, обошедшие Конфедерации почти в 24 миллиарда франков. Стоит заметить, когда население Швейцарии в 1996 году голосовало на референдуме за бюджет на строительство легендарного туннеля, он оценивался в 13,6 миллиардов франков. Неудивительно, что финансов не хватило на другие актуальные проекты, как третий путь между Женевой и Лозанной - на одном из самых перегруженных участков.

По подсчетам транспортного министерства, Швейцарские железные дороги (CFF) нуждаются в дополнительных нескольких сотнях миллионов франков в год на поддержание своей сети в достойном состоянии. Ко всему прочему, железнодорожная инфраструктура нуждается в расширении и модернизации, чтобы удовлетворить растущую потребность населения. Будет ли оно с таким же рвением использовать поезда, когда цены на них поднимутся еще на 10%?

Правительство предлагает создать капитал железнодорожной инфраструктуры (FlInFer), который объединит финансовые средства на развитие транспортной сети CFF. Сюда войдут фонды на развитие общественного транспорта (1,8 миллиардов франков), отчисления из государственного бюджета - согласно конвенциям, заключенным между Конфедерацией и железнодорожными компаниями (2 миллиарда франков), и 850 миллионов дополнительных средств.

Откуда их взять? Самым простым представляется повышение цен на эксплуатацию железнодорожных путей пассажирскими поездами и, соответственно, на билеты, - поэтапно, пока они не позволят увеличить доходы отрасли на 300 миллионов в год.

Во-вторых, правительство намерено пересмотреть возможность вычитать из налогов абонемент на общественный транспорт, что должно принести дополнительные 250 миллионов франков в год. Наконец, расходы лягут на плечи кантонов, которые будут выплачивать на 300 миллионов франков в год больше.

Раз в четыре года парламент будет принимать решение о работах, финансируемых из нового фонда. Так, до 2025 года Федеральный совет предлагает выделить 3,5 миллиардов франков на инвестиции в развитие железнодорожной сети с целью разгрузить агломерации Лозанны, Берна и Базеля и пустить больше двухэтажных поездов между Женевой и Лозанной. Эти работы будут проводиться параллельно с уже запланированной прокладкой путей в Альпах и прочими насущными проектами.

Концепция капитала по финансированию железнодорожной инфраструктуры является контрпроектом правительства в ответ на инициативу «За общественный транспорт», выдвинутую ассоциацией Транспорта и Окружающей среды (АТЕ). Напомним, она предлагала разделить доходы с налога на минеральные масла между автомобильным и железнодорожным транспортом. По мнению правительства, такая

стратегия не решает проблему нехватки средств. Поэтому Федеральный совет склоняется к разделению двух сфер.

Для финансирования автомобильных дорог необходимо повысить цену виньетки – по предварительным подсчетам, до 80 или 100 франков. В то же время, виньетка стоимостью 40 франков – только не на год, а на два месяца, – будет в распоряжении автомобилистов. Однако ожидать этих изменений стоит только к 2014 году. Не исключено, что вслед за виньеткой поднимутся и цены на бензин: в 2015 году правительство намерено представить парламенту закон о повышении таксы на минеральные масла, не менявшейся с 1974 года. Конкретные предложения будут обсуждаться.

[швейцарские железные дороги](#)

[транспорт швейцария](#)

[автомобильный и общественный транспорт швейцария](#)

Статьи по теме

[За общественный транспорт или против него?](#)

[Сен-Готардский туннель победил Альпы](#)

Source URL: <http://nashagazeta.ch/taxonomy/term/2883>