

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

За общественный транспорт или против него?|Pour ou contre les transports publics?

Автор: Ольга Юркина, Берн, 7. 09. 2010.



Дополнительные средства на общественный транспорт пойдут и на замену стареньких электричек RER новыми (voielibre.ch)

Общественный и автодорожный транспорт Швейцарии не могут поделить деньги от налога на минеральные масла. |

Les transports publics et les transports routiers suisses se disputent des recettes de l'impôt sur les huiles minérales.

Инициатива «За общественный транспорт», представленная в Федеральную канцелярию в

понедельник, стала камнем преткновения между двумя всемогущими ассоциациями Швейцарии – Транспорта и Окружающей среды (АТЕ) и Автодорожного транспорта (ASTAG). Законопроект АТЕ, в поддержку которого ассоциация собрала 140 000 подписей, предполагает равноценное распределение доходов от налога на минеральные масла между общественным и автодорожным транспортом. В Швейцарии таким налогом облагаются нефтяные и минеральные масла, а также продукты их переработки, в том числе - топливо. При этом на произведенную в стране продукцию распространяется тот же фискальный режим, что и на импортируемую. Само собой разумеется, что такса на минеральные масла сказывается на цене бензина и дизельного топлива.

На данный момент три четверти сборов, после вычета части налога, причитающейся Конфедерации, идут на улучшение дорожной инфраструктуры, а 25% суммы получает общественный транспорт. Ассоциация Транспорта и Окружающей среды предлагает разделить пополам доход от налога, то есть «отдать» на благо общественных видов транспорта 50% суммы, выплачиваемой автомобилистами. В финансовом выражении это означает – «800 миллионов франков в год на нужды общественного транспорта», - подчеркивает Франциска Тойшер, президент АТЕ и национальный советник (Партия Зеленых, кантон Берн).

«Если мы хотим, чтобы наши железные дороги оставались лучшими в мире, необходимо действовать уже сегодня», - объясняет Франциска Тойшер. Дополнительный доход покроет расходы на множество «горящих» проектов, реализацию которых приходится постоянно откладывать именно из финансовых соображений. В числе таких проектов – создание «третьего» железнодорожного пути между Лозанной и Женевой, введение в эксплуатацию дополнительных поездов на участке Лозанна-Бьенн, строительство новых трамвайных линий в городах. Законопроект безоговорочно поддерживают многочисленные организации и политические партии, - Социалистическая партия, Зеленые, Транспортный профсоюз SEV, Федерация потребителей Романдской Швейцарии, Союз профсоюзов Швейцарии, Швейцарский фонд энергии, Христианско-социалистическая партия, Pro Vélo, Greenpeace, швейцарский Всемирный фонд дикой природы, организация Pro Natura.



Со своей стороны, Швейцарская дорожная федерация, Ассоциация автодорожного транспорта (ASTAG) и Клуб автомобилистов Швейцарии резко выступили против инициативы АТЕ. Несомненно, общественный транспорт нуждается в дополнительных средствах на развитие инфраструктуры, но это не дает ему права «обирать» дороги и тех, кто ими пользуется, считают представители этих организаций. В конце концов, налог на минеральные масла платят автомобилисты, так почему же половина дохода должна отправляться на улучшение общественного транспорта? – негодует ASTAG и обвиняет Ассоциацию транспорта и окружающей среды в грабеже и незаконном присвоении средств, предназначенных на дорожные работы. По подсчетам ASTAG, если законопроект будет принят, дорожная инфраструктура потеряет около 1,8 миллиардов франков, что приведет к задержкам неотложных работ: ведь в улучшении и развитии нуждается не только

железнодорожная сеть и общественный транспорт, но и автодороги, учитывая возрастающий трафик.

Противники инициативы подчеркивают, что в настоящий момент автодороги используются в Швейцарии в гораздо большей степени, чем железнодорожный транспорт (80% против 20%), государство же тратит на поддержку общественного транспорта в два раза больше денег (5 миллиардов франков), чем на финансирование автодорог (2,8 миллиарда). При этом речь идет не только о развитии инфраструктуры, но и о повышении безопасности на дорогах, проведении важных ремонтных работ и расширении некоторых «забитых» участков. Для осуществления подобных проектов, если дороги потеряют 25% доходов с налога на минеральные масла, придется повысить таксы на топливо и, опять же, расходы лягут на плечи автомобилистов, - подчеркивают оппоненты законопроекта.

Что же касается экологического довода, который в свою защиту приводит Ассоциация Общественного транспорта и Окружающей среды, то противники законопроекта парируют, что вложение средств в развитие автодорожной инфраструктуры также способствует улучшению экологии автодорог и близлежащих участков.

Вполне возможно, завязавшийся транспортный спор должно будет разрешить народное голосование, на которое правительство выставит законопроект, предварительно рассмотрев и обсудив его.

Дополнительные средства на развитие дорожной инфраструктуры помогут избежать пробок... (Keystone)



Добавить комментарий

Пожалуйста, [войдите](#) или [зарегистрируйтесь](#) , чтобы отправить комментарий
