

[Главная](#) > Швейцарские виньетки начнут отсчитывать километраж?

Швейцарские виньетки начнут отсчитывать километраж?|Les vignettes suisses vont compter les kilomètres parcourus?

Автор: Татьяна Гирко, Берн, 18. 07. 2016.



(© Keystone)

Нынешний стикер на лобовом стекле автомобиля может заменить устройство, записывающее расстояние, которое транспортное средство преодолело по Швейцарии, объяснил Йорг Рётлисбергер, возглавляющий Федеральную дорожную службу (OFROU).|

L'autocollant actuel sur le pare-brise d'un automobile pourrait être remplacée par un dispositif qui enregistre la distance parcourue par le véhicule en Suisse, a expliqué Jürg Röthlisberger, patron de

l'Office fédéral des routes (OFROU).

Как справиться с [пробками](#) и увеличить пропускную способность швейцарских автострад? В поисках ответа на эти вопросы Федеральная дорожная служба то и дело [снижает](#) максимально допустимую скорость в часы пик или [разрешает](#) движение транспорта по дополнительной полосе, предназначенной для аварийной остановки на трассе. Однако давление на кошельки автомобилистов тоже может стать эффективным способом решения проблемы, полагают швейцарские власти.

Следует отметить, что зародившийся несколько лет назад [проект](#) повышения стоимости виньетки – специального стикера, дающего право пользования швейцарскими автострадами в течение календарного года, – потерпел поражение на референдуме, и автомобилисты по-прежнему платят за это удовольствие всего 40 франков. Однако скоро виньетки могут исчезнуть вовсе – им на смену придет сбор за пользование автострадами, размер которого зависит от километража. Такую идею высказал в интервью швейцарской газете Blick глава OFROU Йорг Рётлисбергер.

Специальные приборы, устанавливаемые на борту транспортных средств и подключенные к тахографу, которые сегодня используются в грузовых перевозках для определения размера соответствующего сбора, могут стать прекрасным решением и для легковых автомобилей, считает Йорг Рётлисбергер. По его словам, большинству автомобилистов при этом не придется платить больше 40 франков в год: при среднем пробеге 9 тысяч километров в год на человека стоимость одного километра будет составлять около 0,4-0,5 сантима.

Новый сбор можно будет оплачивать ежемесячно, однако, отмечает глава OFROU, пока остается некоторая неопределенность с вопросом защиты личных данных. Станет ли Федеральная дорожная служба «Большим Братом» для автомобилистов?

По словам Йорга Рётлисбергера, аналогичную систему уже использует страховая компания Аха Winterthur, снижающая для своих клиентов размер взносов в случае, если они готовы установить в своем автомобиле специальное устройство Drive Recorder, регистрирующее их поведение на дороге и записывающее скорость, дату, выбранный путь и другую информацию.

Теоретически, с появлением новых приборов, способных контролировать скорость каждого автомобилиста, может отпасть необходимость и в радарх. Технически это возможно, признает Йорг Рётлисбергер, хотя сам он «категорически против подобного надзора». Глава OFROU убежден, что успешность новой системы полностью зависит от степени доверия, которое граждане испытывают по отношению к власти, и злоупотреблять этим не стоит.

Идея привести размер сбора за пользование автострадами в соответствие с километражем укладывается в общую логику концепции Mobility Pricing, представленной недавно министром транспорта Дорис Лойтхард. Она предложила увеличить стоимость поездок в часы пик на общественном и личном транспорте и сделать их дешевле для тех, кто передвигается в другое время. Такая мера, полагают в правительстве, поможет более равномерно распределить нагрузку на автомобильную и железнодорожную инфраструктуру.

С одной стороны, возможность сэкономить на транспортных расходах появится у швейцарцев, имеющих гибкий график работы (а таких, согласно [официальной статистике](#), с каждым годом все больше). С другой – позволить себе отказаться от путешествий в часы пик могут представители не всех специальностей, и новая система окажется дискриминационной по отношению к торговым работникам и представителям сферы обслуживания, которые, как правило, не относятся к самым обеспеченным слоям населения, предупреждают противники Mobility Pricing.

Какие именно изменения ждут швейцарских автомобилистов и пользователей общественного транспорта в ближайшее время, скоро станет известно. Первыми их могут испытать на себе жители кантонов Женева, Тичино, Цуг и агломерации Берна – их власти выразили заинтересованность во внедрении пилотных проектов уже в ходе обсуждения концепции Mobility Pricing.



Добавить комментарий

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