УДК 338.23

#### Л. С. Боташева, А. Т. Боташева

ФГБОУ ВО «Северо-Кавказская государственная академия», Черкесск, e-mail: Leilushka@bk.ru

# СУЩНОСТЬ И ЗНАЧЕНИЕ СИСТЕМЫ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД «ПЛАТОН»

**Ключевые слова:** автомобиль, дорога, оплата, система, «Платон», тариф.

В целях улучшения качества автомобильных дорог руководство страны предпринимает соответствующие меры, одним из таких мер является введение с октября 2015 года платы за проезд по дорогам федерального значения транспортными средствами массой свыше 12 т система взимания платы получила название «Платон», то есть плата за тонну. В представленной статье авторы раскрывают содержание системы взимания платы «Платон», порядок ее законодательного регулирования, приводят перечень транспортных средств освобожденных от уплаты указанных платежей. На основе изучения законодательных актов, регулирующих размер платы в систему «Платон», и сопоставив динамику российских тарифов с тарифами отдельных стран, авторы приходят к выводу, что отечественные — самые низкие. Авторы статьи также акцентируют внимание на ключевой роли системы «Платон» в улучшении дорожной инфраструктуры за счет дополнительных поступлений денежных средств в федеральный бюджет страны, кроме того использование данной системы сводит на «нет» коррупционные схемы. В работе приведены основные преимущества и недостатки системы «Платон», отмечено, что одним из негативных сторон которой является фискальный характер взимания платежей. В целях совершенствования системы платы за проезд предлагается при установлении размера платы учитывать класс и вес груза.

#### L. S. Botasheva, A. T. Botasheva

North Caucasian State Academy, Cherkessk, e-mail: Leilushka@bk.ru

# ESSENCE AND SIGNIFICANCE OF THE "PLATON" FEE COLLECTION SYSTEM

Keywords: car, road, payment, system, "Platon", rates.

In order to improve the quality of highways, the country's leadership is taking appropriate measures, one of such measures is the introduction from October 2015 of tolls on federal roads for vehicles weighing over 12 tons the toll collection system was called "Platon", that is, payment per ton. In the presented article, the authors reveal the content of the "Platon" toll collection system, the procedure for its legislative regulation; provide a list of vehicles exempted from the payment of these payments. Based on the study of legislative acts regulating the amount of payment to the Platon system, and comparing the dynamics of Russian tariffs with the tariffs of individual countries, the authors come to the conclusion that domestic ones are the lowest. The authors of the article also focus on the key role of the Platon system in improving the road infrastructure due to additional receipts of funds to the federal budget of the country, in addition, the use of this system nullifies corruption schemes. The paper presents the main advantages and disadvantages of the "Platon" system, it is noted that one of the negative aspects of which is the fiscal nature of the collection of payments. In order to improve the toll system, it is proposed to take into account the class and weight of the cargo when setting the size of the toll.

### Введение

Автомобильный транспорт, как известно, является одним из важных составляющих транспортной системы. В тоже время, состояние автомобильных дорог не соответствует уровню развития автомобилизации и спросу на перевозки, осуществляемые автотранспортом. В рейтинге стран по качеству автомобильных дорог (Quality of roads) наша страна занимает одно из худших мест — 114-е с индексом 2,9 (качество дорожного покрытия оценивается по всей

территории страны, вне зависимости оттого насколько нагружены или задействованы те или иные участки дороги) [1].

Интенсивный рост парка автомашин, увеличение скоростной нагрузки обуславливает необходимость пропорционального развития дорожного хозяйства, как в количественном, так и в качественном отношении. Повышая эффективность деятельности организаций автомобильного транспорта как элемента инфраструктыры, автомобильные дороги создают условия для развития практически всех

отраслей народного хозяйства. В целях повышения качества автомобильных дорог, улучшения дорожной инфраструктуры руководством страны предпринимаются различные меры. Отдельной областью экономической политики правительства является введение с октября 2015 года системы взимания платы «Платон» с большегрузного автомобильного транспорта массой свыше 12 тонн.

Целью исследования является раскрыть сущность системы взимания платы за проезд «Платон» и ее значение в улучшении дорожной инфраструктуры страны.

### Материал и методы исследования

Методология исследования основана на научных положениях отечественных ученых. В работе использовались информационно-аналитические материалы, законодательные и нормативные материалы. В процессе исследования были использованы общенаучные методы — наблюдения и изучения накопленного опыта

## Результаты исследования и их обсуждение

Активно влияя на показатели использования автомобильного транспорта, дороги по своей экономической сущности являются важнейшим элементом его основных фондов, и следовательно, процесс их расширенного воспроизводства, реновация дорого т дорожных сооружений должен осуществятся за счет средств, формируемых пользователями автодорог. Ликвидация сложившегося несоответствия между техническими возможностями подвижного состава и состоянием существующей сети автомобильных дорог осуществляется путем строительства, реконструкции ремонта автомобильных дорог и дорожных сооружений. Введённая Постановлением Правительства РФ от 14.06.2013 № 504 [2] в целях компенсации вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения автотранспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн системы взимания платы «Платон» – плата за тонны – является инструментом, позволяющим не только пополнить ограниченные ресурсы для финансирования строительства, реконструкции, ремонта автомобильных дорог, который способствует взаимодействию субъектов автомобильно-транспортного комплекса в улучшении дорожной инфраструктуры.

В качестве основных принципов функционирования системы «Платон» можно назвать то, что:

- 1) проводится регулярный мониторинг движения автотранспортных средств массой свыше 12 тонн стационарными и мобильными системами контроля;
- 2) оплата за проезд производится только за фактически пройденное расстояние;
- 3) взимается плата безостановочно, при этом исключаются ошибки за счет человеческого фактора;
- 4) используются спутниковые навигационные системы ГЛОНАСС /GPS.

Движение транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, по автомобильным дорогам страны общего пользования федерального значения допускается при условии внесения платы в счет возмещения вреда, причиняемого федеральным автомобильным дорогам. Вносят плату в систему «Платон» как организации — юридические лица, так и физические лица, в том числе и индивидуальные предприниматели, а так же лица, владеющие автотранспортными средствами на праве оперативного управления, хозяйственного ведения, лизинга, аренды и т.п.

На сегодняшний день в системе числятся более 606 тыс. отечественных и иностранных грузоперевозчиков, из них 68% составляют физические лица, 23,0% — юридические лица и 8,0% — индивидуальные предприниматели. Указанными грузоперевозчиками зарегистрировано 1,4 млн транспортных средств [3].

В соответствии с действующим законодательством «от внесения платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, освобождаются:

- 1) транспортные средства, предназначенные для перевозки людей, за исключением грузо-пассажирских автомобилей-фургонов;
- 2) специальные транспортные средства, оборудованные устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и используемые для осуществления деятельности пожарной охраны, полиции, медицинской скорой помощи, аварийноспасательных служб, военной автомобильной инспекции;
- 3) самоходные транспортные средства с вооружением, военная техника, транспорт-

ные средства Вооруженных Сил РФ и иные специальные транспортные средства, осуществляющие перевозки вооружения, военной техники и военного имущества» [4].

От уплаты взносов в систему «Платон» также освобождаются плательщики в случае передвижения автотранспортных средств по платным автомобильным дорогам. За работу системы «Платон», а также за сбор платежей отвечает концессионер «РТ-Инвест Транспортные Системы», услуги которого оплачиваются из бюджетных средств.

Плата в систему «Платон» за проезд по федеральным автомобильным дорогам транспортных средств разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн производится в порядке авансовых платежей до начала движения, можно произвести платеж и в режиме пост оплаты. Для определения суммы оплаты каждый грузовой автомобиль оборудуется системами спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS и модулем передачи данных на основе GSM/GPRS. Получив сигнал с бортового устройства, система рассчитывает стоимость и списывает средства в автоматическом режиме. Бортовые устройства выдает оператор системы в бесплатном порядке при регистрации. Так, за время работы оператор системы ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТИТС) выдал грузоперевозчикам более 2,2 млн бортовых устройств. Владельцы грузовиков оформили свыше 24,6 млн маршрутных карт, почти 40% из которых приходится на зарубежных перевозчиков. Все поступающие денежные средства в порядке платы за проезд оператор системы РТИТС перечисляет в доход Федерального бюджета, причем ежедневно. Собранные средства и направляются на обеспечение поддержания в рабочем состоянии автомобильных дорог, финансирование строительно-ремонтных дорожных работ и улучшение дорожно-транспортной инфраструктуры.

До 2019 года налогоплательщики-владельцы автомобильного транспорта с разрешенной массой более 12 тонн, имели право уменьшить сумму транспортного налога на величину уплаченных денежных средств (взносов) в систему «Платон». Данное положение на данный момент отменено и, начиная с 2019 года отчисления в систему «Платон» и транспортный налог платятся налогоплательщиками-владельцами большегрузных автомобилей в полном объеме без применения каких-либо налоговых льгот. Вследствие этого фискальная нагрузка на налогоплательщиков — собственников большегрузных транспортных средств возрастет. К тому же если с 15 ноября 2015 г. по 14 апреля 2017 г. размер платы в систему «Платон» составлял 1 руб. 53 коп., с 14 апреля 2017 г. — 1 руб. 90 коп., то с 1 июля 2019 г. — 2 руб. 04 коп, с 1 февраля 2020 г. — 2 руб. 20 коп. Планируется и в дальнейшее повышение тарифов. В июле текущего года на официальном сайте Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) была размещена информация о прогнозируемом размере платы — 2,31 руб./км.

Как отмечает Жиронкин Е.И.: «Российский тариф 3.06 руб./км является самым низким... в Европе -0.05 \$/км, в Белоруссии -0.16 \$/км, в Австрии ставка доходит до -0.49 \$/км» [4].

Илдарханов Р.Ф. считает, что «Самым главным недостатком абсолютно всех систем оплаты за передвижение по дорогам грузового автотранспорта в России является то, что отсутствует учет веса груза, который перевозит автомобиль. Этот вес необходимо учитывать при расчете тарифа, потому что именно масса груза в большей степени влияет на нанесение вреда дорожному покрытию, чем собственный вес грузового автомобиля. На сегодняшний день ни одна из существующих систем оплаты за использование дорог в России и в странах Евросоюза не имеет учета веса грузовика суммарно с грузом» [5]. На наш взгляд, следует согласится с мнением Илдарханова Р.Ф. и при установлении размера платы за проезд следует учитывать не только вес груза, но и класс.

Практика взимания платы в счет компенсации (возмещения) вреда, причиняемого дорогам присуща и отдельным европейским странам. Так, с 2005 года в Германии действует система сбора Toll Collect. В Австрии взимать плату в начали в 2004 году. В 2011 году системы сбора средств в Австрии и Германии объединили в транснациональную систему TOLL2GO. Действует система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам также в Словакии, Венгрии, Белоруссии.

Морозовой И. Н. отмечает: «немаловажную заслугу системы «Платон», а именно – регистрацию машин иностранных перевозчиков, чей маршрут проходит по федеральным трассам России. Ни для кого не секрет, что иностранные владельцы большегрузов

уклонялись от уплаты налогов или их просто не могли отследить из-за неспособности камер дорожного наблюдения считывать все иностранные номера. И теперь, таможенные органы смогут контролировать перевозчиков, чтобы те через систему «Платон» платили за проезд по федеральным трассам России грузовиков полной массой более 12 тонн. Теперь, если автоперевозчик имеет «неоплаченный штраф за уклонение от уплаты в систему «Платон», он не сможет пересечь государственную границу до устранения нарушения, сообщает Минтранс России. При этом, если факт уклонения от уплаты штрафа зафиксирован, когда грузовик уже успел покинуть пределы страны, в следующий раз перевозчик не сможет вернуться на территорию России, не уплатив штраф»[6].

Значение системы «Платон», как дополнительного источника финансирования развития дорожной системы, как было сказано ранее, огромно. Подводя итоги работы за 5 лет, ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» приводит у себя на сайте следующие показатели, характеризующие эффективность функционирования системы: «за время функционирования государственной системы «Платон» было собрано и перечислено в дорожный фонд России взносов за проезд на сумму 130 млрд руб., из них более 6,6 млрд руб. – взысканные Ространснадзором штрафы с грузоперевозчиков-нарушителей. Только за минувший год поступило 32 млрд руб., что почти вдвое выше собранных средств за первый год работы системы. По итогам пяти лет 88% от внесенной платы приходится на российские логистические компании, 12% – на иностранные. Ранее за счет дополнительного финансирования от «Платона» были построены и отремонтированы более 2 000 км проблемных дорог в 40 городах и регионах, 700 км федеральных трасс на выбранных грузоперевозчиками участках 10 автодорог и 31 мост в 20 субъектах РФ» [3].

Так же указано, что «в перспективе все поступления с 2020 по 2022 годы от «Платона» Росавтодор предполагает направить на капитальный ремонт свыше 100 мостовых сооружений и 600 км загруженных федеральных трасс, которые расширят с двух до четырех полос движения. С учетом запланированных работ общий объем отремонтированных дорог за счет средств госсистемы за время работы увеличится до 3,3 тыс. км,

количество мостовых сооружений превысит 130. Капитальный ремонт с увеличением до четырех полос движения будет выполнен на 44 участках федеральных автодорог общей протяженностью 600 км, проходящих по территориям 23 регионов страны» [3].

Как и любая система, связанная с взиманием платежей, система «Платон» имеет свои плюсы и минусы. Безусловно, положительными составляющими являются:

- поступление дополнительных (и достаточно огромных средств) в федеральный бюджет страны, что дает возможность направлять часть указанных средств на финансирование не только дорожно-ремонтные работы, но и строительство новых дорог, мостов и других дорожных сооружений, улучшение дорожной инфраструктуры;
- «прозрачность» и сведение на «нет» коррупционных схем;
- терминалы QIWI и топливные карты запрограммированы на оплату услуг системы «Платона», что значительно упрощает работу водителей;
- для тех, кто не смог зарегистрироваться в системе возможно получения разовой маршрутной карты;
- система не включает в расчет платные участки федеральных автомобильных дорог, по которым проезжал автомобиль;
- при прохождении транспортного средства под рамкой системы стационарного контроля осуществляется проверка наличия денежных средств на расчетном счете (при наличии бортового устройства) или наличие маршрутной карты (при отсутствии бортового устройства).

В качестве «минусов» отметим фискальный характер взимания платежей, дополнительные финансовые затраты автоперевозчиков — владельцев транспортных средств ведут к удорожанию себестоимости 1 тнкм, и как следствие — увеличение стоимости транспортных услуг. Если водитель пользуется маршрутной картой, он не может откорректировать на месте маршрут (для непредвиденного ремонта, объезда затора, аварии, зоны бедствия и так далее). За отклонение ему грозит штраф, который он вынужден оплатить из собственного кармана.

### Заключение

В заключение отметим, что Правительства РФ продолжает совершенствовать экономическую политику в области взимания платы за вред причиняемый автомобильным

дорогам путем принятия и изменения отдельных законодательных актов.

Так, вступило в силу с 1 февраля текущего года Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил возмещения вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» [7]. Согласно п. 8 Постановления: «Средства, полученные в качестве платежей в счет возмещения вреда, подлежат зачислению в доход федерального бюджета, или в доход бюджета субъекта Российской Федерации, или в доход местных бюджетов, или в доход собственника частных автомобильных дорог, если иное не установлено законодательством Российской Федерации» [7]. Указанным Постановлением утверждена новая методика расчета размера вреда, причиняемого автодорогам общего пользования транспортными средствами весом свыше 12 тонн. В постановлении приведена формула для расчета размера платы в счет возмещения вреда применительно к каждому участку автомобильной дороги, по которому проходит маршрут транспортного средства. При определении размера вреда

учитываются: величина превышения значений допустимых нагрузок на ось и превышения массы транспортного средства, в том числе в период введения временных ограничений движения по автомобильным дорогам; тип дорожной одежды (совокупность слоев материалов под дорожным покрытием); расположение автомобильной дороги на территории РФ; значение автомобильной дороги. При расчете размера платы в счет возмещения вреда причиняемого тяжеловесными транспортными средствами, если фактическая масса транспортного средства превышает допустимую массу по документации на 2–15%, плата будет повышаться. К ее размеру будет применяться коэффициент, размер которого будут индексировать каждый год. Плату за вред дорогам нужно будет внести при оформлении разрешения на движение тяжеловесного транспорта по дорогам общего пользования.

Таким образом, среди источников формирования средств для дальнейшего развития и содержания автомобильных дорог взимаемые платежи с владельцев автомашин в системе «Платон» и в перспективе будут играть существенную роль.

#### Библиографический список

- 1. Рейтинг стран по качеству дорог. [Электронный ресурс]. URL: https://nonews.co/directory/lists/countries/quality-roads. (дата обращения: 08.12.2020).
- 2. Постановление Правительства РФ от 14.06.2013 № 504 (ред. от 02.08.2019) «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» (вместе с «Правилами взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн»). [Электронный ресурс]. URL: //http://www.consultant.ru/document/cons doc LAW 147754/ (дата обращения: 10.12.2020).
- 3. Государственная система «Платон»: итоги пяти лет работы. [Электронный ресурс]. URL: https://rtits.ru/ru/press\_centr/press\_relizi/1/264 (дата обращения: 11.12.2020).
- 4. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от20.07.2020) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons\_doc\_LAW 72386/ (дата обращения: 17.12.2020).
- 4. Жиронкин Е.И. Проблемы и перспективы использования системы «Платон» при управлении грузовыми автоперевозками // Старт в науке. 2016. №4. С. 139-141. [Электронный ресурс]. URL: http://sciencestart.ru/ru/article/view?id=409.(дата обращения: 10.12.2020).
- 5. Илдарханов Р.Ф. Перспективы системы оплаты за проезд грузового транспорта по федеральным автомобильным дорогам Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: https://kpfu.ru/portal/docs/F 1900127913/Ildarhanov.pdf (дата обращения: 10.12.2020).
- 6. Морозова И.Н. Система «Платон», или легализация автомобильных грузовых перевозок в России // Молодой ученый. 2017. №3. С. 124-127. [Электронный ресурс]. URL: https://moluch.ru/archive/137/38330 (дата обращения: 15.12.2020).
- 7. Постановление Правительства РФ от 31.01.2020 № 67 (ред. от 14.08.2020) «Об утверждении Правил возмещения вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons\_doc\_LAW\_344436/ (дата обращения: 17.12.2020).