

Проект «12-тонников»

В. Кузьмина



Как известно, Правительство Российской Федерации 14.06.2013 г. приняло Постановление №504 «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» (см. «АТ» №7, 2013 г., с. 64). Безусловно, автоперевозчиков данное решение отнюдь не обрадовало, поскольку в очередной раз возрастет финансовая нагрузка на их и без того тяжелый бизнес, находящийся порой на грани выживания.

Федеральное дорожное агентство не отрицает, что затраты автотранспортников действительно возрастут, но незначительно, а в итоге перевозчики даже выиграют. Такое мнение прозвучало во время презентации проекта создания системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого федеральным автомобильным дорогам грузовым транспортом массой свыше 12 тонн. Расскажем об этом поподробнее.

Суть проекта

В презентации проекта создания системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого федеральным автомобильным дорогам грузовым транспортом массой свыше 12 т, приняли участие заместитель министра транспорта РФ Олег Белозеров, руководитель Федерального до-

рожного агентства (Росавтодор) Роман Старовойт, начальник ФКУ «Дороги России» Иван Григорович.

Суть проекта заключается в том, что с 1 ноября 2014 г. с грузового транспорта массой свыше 12 т за каждый километр пройденного пути будет взиматься плата в размере 3,5 руб., причем тариф будет ежегод-

но индексироваться в соответствии с фактическим изменением индекса потребительских цен. Во время презентации Р. Старовойт отметил, что экономика автоперевозчиков от внедрения системы взимания платы не пострадает. По его мнению, снижение чистой прибыли возможно на 0,36–0,5%, что не должно сказаться

на потребителях услуг. При этом переход к системе «пользователь платит» позволит уйти от таких социально несправедливых схем, как увеличение транспортного налога, когда отсутствует дифференцированный подход к пользователям автодорог. Кроме того, руководитель Росавтодора считает, что введение платы принесет выгоду и самим владельцам транспорта. Благодаря дополнительному финансированию дорожной отрасли, улучшению качества дорожного покрытия и дополнительному развитию транспортной инфраструктуры компании смогут экономить на своих издержках, связанных с перевозкой.

«Проект подобного масштаба проводится впервые: появится единая на всю страну система, которая позволит компенсировать ущерб, наносимый дорогам большегрузным транспортом, и постро-

а также увеличить пропускную способность дорог.

Однако не все автоперевозчики разделяют такой оптимизм со стороны Росавтодора, что, впрочем, вполне объяснимо: плату за проезд будут взимать уже с 1 ноября 2014 г., а действительно ли в России появятся дороги, не уступающие современному международному уровню, остается большим вопросом.

Старт проекта

Один из самых громких государственно-частных проектов года, так называемый «Проект «12-тонников», стартовал в сентябре 2013 г. Надо признать, сопоставимых аналогов системы, с учетом современности и комплексности используемых технологий и масштаба нашей дорожной сети – 50 000 км федеральных дорог, нет ни в одной стране мира.

двигаются около 400 тыс. автомобилей массой свыше 12 т, зарегистрированных в других странах и осуществляющих транзитные перевозки.

В связи с уникальностью проекта свою заинтересованность в его участии высказали многие компании. В результате 12 ноября 2013 г. комиссия, сформированная Федеральным дорожным агентством, назвала основных претендентов на его реализацию: право подать свои конкурсные предложения получили консорциумы заявителей во главе с ООО «Инфраструктурные спутниковые системы», ООО «Оптимизм Плюс», ОАО «Навигационные информационные системы». Прошедшие отбор компании в течение трех месяцев должны будут представить конкурсные предложения, содержащие технические, финансовые, юридические аспекты реализации проекта. Государству предстоит оценить и выбрать лучшие



Справа налево: О. Белозеров, Р. Старовойт, И. Григорович

ить значительное количество новых дорог европейского уровня», – заявил Р. Старовойт. Он отметил, что предварительные расчеты показали: за весь период реализации проекта (порядка 13 лет) поступления в федеральный бюджет составят около 1 триллиона рублей. Все эти средства целевым образом будут направлены на развитие автодорожной сети, что позволит осуществлять своевременный и качественный ремонт проезжей части,

Между тем на презентации проекта начальник ФКУ «Дороги России» И. Григорович подчеркнул: «При транспортировке международных грузов российские компании уже на протяжении многих лет сталкиваются с подобной системой за рубежом и пополняют своими взносами дорожные фонды других стран. При этом иностранные перевозчики не компенсируют ущерб, причиняемый нашим федеральным дорогам». Он также отметил, что по территории России пере-

технические решения будущей системы, предложенные сегодняшними победителями. Для реализации проекта по итогам проведения открытого конкурса будет выбран оператор (концессионер), в задачи которого будут входить создание и дальнейшая эксплуатация системы.

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 апреля 2013 г. №531-р, все необходимые работы должны быть завершены уже к следующей осени, по-

сколькo срок начала функционирования системы взимания платы, в соответствии с действующим законодательством, определен 1 ноября 2014 г.

Технология реализации проекта

Напомним, что в основу проекта его разработчики заложили принцип «пользователь платит», то есть платежи должны осуществлять те, кто, по их мнению, больше всего разрушает дороги, зарабатывая на перевозках.

Как было отмечено на презентации, в целях информационной поддержки для удобства владельцев транспортных средств по всей территории страны будет развернута сеть консультационных центров, пунктов оплаты и выдачи бортовых устройств, организованы круглосуточный колл-центр и интернет-сайт.

Контроль соблюдения законодательства будет осуществляться за счет системы мобильного контроля: курсирование по федеральным трассам специальных автомобилей – не менее 180 шт. – и стационарного контроля: создание рамных конструкций на трассах – не менее 480 шт. Для передачи информации и отслеживания платежей задействуют различные современные технологии, включая ГЛОНАСС/GPS.

Важное преимущество автоматизированной технологии – полное ис-

ключение человеческого фактора и, следовательно, возможностей для коррупционных схем. Привлечение нарушителя к ответственности будет осуществляться на основе данных фото- и видеофиксации, которые обрабатываются системой в автоматическом режиме.

Для работы с данными о движении автомобилей и мониторинга оплаты будет создан Центр обработки данных.

Система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемо-

го автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами массой больше 12 т, включает в себя следующие объекты:

- бортовые устройства (БУ);
- систему стационарного контроля (ССК);
- Центр управления и мониторинга (ЦУиМ), оборудование Центра обработки данных (ЦОД).

Бортовые устройства будут выдаваться бесплатно в пользование владельцам транспортных средств

Система взимания платы в России



Описание технологии



на основании договора. Они предназначены для:

- идентификации грузового транспортного средства;
- достоверного определения текущего местоположения, скорости и вектора направления движения по сигналам глобальных спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС/GPS;
- накопления и хранения полученных данных во внутренней энергонезависимой памяти не менее 30 суток;
- передачи накопленных данных по каналам подвижной связи в Центр обработки данных.

При этом будет обеспечиваться техническая возможность подклю-

ния к системе сторонних бортовых устройств на основе использования реализованных в системе протоколов передачи данных с учетом возможности расширения системы.

Система стационарного контроля предназначена для автоматической идентификации государственных регистрационных номеров транспортных средств, фиксации в автоматическом режиме (фото- и/или видеозапись) данных о движении указанных транспортных средств без внесения платы, обмена информацией с ЦОД и бортовым устройством, установленным на транспортном средстве.

Центр управления и мониторинга (ЦУиМ) будет располагаться в здании, предназначенном для размещения основного Центра обработки данных (ЦОД). Здесь будут в круглосуточном и круглогодичном режиме осуществляться сбор, обработка, хранение и передача данных, а также оперативное управление и мониторинг системы взимания платы.

Система взимания платы реализуется с использованием следующих базовых принципов:

- взимание платы в режиме многополосного безостановочного движения;
- позиционирование транспортных средств на федеральных дорогах осуществляется посредством оснащения транспортных средств оборудованием с функцией приема сигнала ГЛОНАСС, ГЛОНАСС/GPS;
- размер взимания платы определяется в зависимости от фактически пройденного транспортным средством расстояния;
- использование нескольких степеней контроля оплаты и перемещения транспортных средств.

Взимание платы

Для внесения платы владелец транспортного средства будет обязан зарегистрировать транспортное средство в системе взимания платы. Для этого необходимо будет обратиться в соответствующие пункты и представить документы, перечень которых бу-

дет определен Постановлением Правительства Российской Федерации.

Денежные средства будут вноситься владельцем транспортного средства на расчетный счет, который ему открывается в системе взимания платы одновременно с регистрацией автомобиля. Предполагается, что оплата движения автомобиля будет производиться только по авансовой схеме. До начала движения владелец автомобиля должен внести денежные средства на счет оператора (3,5 руб. за километр пробега). Размер взимания платы рассчитывается в зависимости от фактического пробега автомобиля. Движение транспортного средства без внесения платы является нарушением законодательства и повлечет привлечение виновного лица к административной ответственности.

Одновременно с регистрацией транспортного средства с владельцем будет заключено пользовательское соглашение и предоставлено бортовое устройство для установки его в кабину водителя. (Замена и ремонт бортового устройства будут производиться в пунктах выдачи бортовых устройств.) Данные, полученные от бортового устройства, будут являться основанием для расчета пробега автомобиля и, соответственно, расчета платы в счет возмещения вреда.

По мере движения автомобиля денежные средства списываются с расчетного счета владельца транспортного средства.

Контроль за соблюдением владельцами транспортных средств законодательства будет осуществляться с использованием установленных на дорогах сканеров (системы мобильного и стационарного контроля), определяющих наличие в кабине автомобиля бортового устройства и необходимых денежных средств на расчетном счете владельца.

Точки оплаты (терминалы)

Сеть точек продаж разделена на терминалы и контактные центры. Точки продаж являются объектами, с помощью которых пользователь дороги может получить доступ к услу-

гам и функциям, предоставляемым системой. В этих точках можно ознакомиться с возможностями системы и зарегистрироваться в ней.

Система предполагает наличие большого количества точек продаж по всей стране. Они будут располагаться на автозаправочных станциях или подобных участках около автомагистралей, а также на границах с другими странами для обслуживания транзитных пользователей. На таких участках должно быть достаточно места для парковки грузового автотранспорта.

Контактные центры будут расположены только в отдельных районах или областях страны, однако их действие покроет все областные центры, области и регионы.

Международная практика

Основа единого законодательства ЕС по дорожным сборам была заложена в 1993 г. директивой 93/89/ЕЕС «О налогообложении автотранспортных средств, используемых для перевозок грузов, и о взимании сборов за пользование объектами транспортной инфраструктуры». На европейском уровне она стала первой директивой по взиманию платы за пользование дорожной инфраструктурой, регламентирующей применение системы «Евровиньетка». Фактически директива 93/89/ЕЕС носила «рамочный характер» и не предписывала конкретных способов реализации изложенных в ней принципов, не содержала методологии расчета ставок сборов, оставляя это на усмотрение каждой отдельной страны. Вместе с тем она определила следующие ключевые понятия:

- понятия покилометрового (toll) и временного (user charge) сбора за пользование инфраструктурой;
- типы объектов транспортной инфраструктуры, за пользование которыми взимаются сборы;
- категории автотранспортных средств, с которых взимаются сборы (грузовые автомобили и автопоезда с максимальной разрешенной массой не менее 12 т);

- принципы дифференциации сборов за пользование инфраструктурой, а также налогов на автотранспортное средство;
- принципы взимания сборов;
- минимальные ежегодные размеры налогов на автотранспортные средства и максимальные ежегодные размеры сборов;
- порядок сотрудничества государств, желавших ввести на своей территории единый порядок взимания сборов.

Однако в 1995 г. эта директива была отменена решением Европейского суда из-за того, что при ее принятии был нарушен установленный порядок согласования. Вместе с тем, по решению суда, директива оставалась в силе до принятия нового документа.

В 1999 г. ее сменила директива 1999/62/ЕС «О взимании сборов с тяжелых грузовых автомобилей за пользование транспортной инфраструктурой». Она в основном повторяла предыдущий документ, за исключением ряда существенных дополнений, касаемых возможностей дифференциации покิโลметровых сборов в зависимости от времени суток и дифференциации повременных сборов в зависимости от экологического класса автотранспортного средства.

Ключевые принципы, изложенные в директиве 1999/62/ЕС, следующие:

- недискриминационный характер установления ставок сборов (единые ставки сборов для местных и иностранных перевозчиков);
- ставки сборов могут быть назначены не выше ограничений, указанных в директиве 1999/62/ЕС;
- средневзвешенная ставка сборов должна отражать затраты на строительство, эксплуатацию и развитие дорожной сети;
- платежной базой должна быть величина, отражающая интенсивность использования дорожной инфраструктуры (период времени использования дорожной инфраструктуры либо километр пробега);
- возможность дифференциации ставок в соответствии с характеристиками автотранспортного средства, влияющими на ущерб, причиняемый объектам дорожной инфраструктуры, окружающей среде и здоровью населения (грузоподъемность, экологический класс).

15 декабря 2005 г. Европейский парламент принял решение, выработанное представителями Совета министров транспорта и Комитетом по транспорту Европейского парламента (TRAN), по правилам взимания платы с транспортных средств. Голосование в Европейском парламен-

те 15 декабря 2005 г. и формальное одобрение министрами транспорта 27 марта 2006 г. завершили период двухлетних обсуждений этой версии документа в Европейском парламенте и Совете по транспорту. Новые правила, отраженные в директиве 2006/38/ЕС, вступили в действие 9 июня 2006 г.

Директива 2006/38/ЕС регламентирует следующие ключевые моменты:

- возлагает обязанность на страны – члены ЕС, которые уже имеют или хотят внедрить систему сборов платежей, взимать сборы со всех транспортных средств, чья масса превышает 3,5 т, при передвижении по дорогам, входящим в общеевропейскую автодорожную сеть TEN-R;
- дает право странам – членам ЕС до 2012 г. принять решение о выводе из схемы оплаты транспортных средств массой от 3,5 до 12 т;
- дает право странам – членам ЕС взимать сборы на всей национальной дорожной сети. Новая директива устанавливает правила по дорожным сборам с транспортных средств, чья масса превышает 3,5 т, на всей сети TEN-R. Со всех остальных транспортных средств массой менее 3,5 т за проезд по дорогам, не входящим в сеть TEN-R, может взиматься плата в соответствии с правилами Соглашения;



На дорогах Испании

– дает право странам – членам ЕС вводить «сборы с пользователей» для борьбы с перегруженностью и загрязнением, превышающие средневзвешенное значение;

– дает право странам – членам ЕС принимать решение о том, как использовать доходы от взимания сборов;

– дает право странам – членам ЕС варьировать сборы на основании дня недели, времени суток, классов по выбросам Евро или выбросам PM/NO_x с 2010 г.

В настоящий момент в странах – членах ЕС используются различные системы сбора платы с грузовых автомобилей за проезд по сети магистральных дорог. К основным ее типам относятся следующие.

1. Повременная система сборов платежей (система «Евровиньетт»)

Система «Евровиньетт» была введена в эксплуатацию в начале 1993 г., действует в Бельгии, Нидерландах, Люксембурге, Дании и Швеции. «Евровиньетт» разработана с целью гармонизации налогов на большегрузный транспорт в странах Европейского союза. Основное преимущество системы в том, что ее реализация возможна без применения сложных и дорогостоящих технических средств. Типичные временные интервалы временного разрешения (знаков оплаты) на проезд транспорта – сутки, неделя, месяц, год. До 2003 г. «Евровиньетт» функционировала в Германии, но была изменена на систему покилометрового сбора платежей.

2. Покилометровая система сбора платежей

Система функционирует в Германии, Швейцарии, Австрии, Италии и прочих странах – членах ЕС. Ключевой характеристикой покилометровой системы сборов является наиболее эффективный и справедливый принцип перераспределения платы конечного пользователя автомобильной дороги в зависимости от его воздействия на дорожное полотно. Технологически система реализована на базе беспроводных систем наземного базирования, с использованием технологии DSRC.

3. Система сбора дорожных пошлин с грузовых автомобилей (Toll Collect)

Эта система была запущена в эксплуатацию в Германии в начале 2005 г. Сбором облагаются все тяжелые грузовые транспортные средства разрешенной массой не менее 12 т, передвигающиеся по федеральной сети автобанов и автомобильным дорогам федерального подчинения. Администрирование системы возложено на совместное предприятие Toll Collect (Франция – Германия). Размер сборов дифференцируется в зависимости от количества мостов транспортного средства и класса токсичности. Технически система реализована с применением спутниковых средств позиционирования. Отличительной характеристикой системы Toll Collect является отсутствие необходимости ограничения скорости и остановки транспортных средств для целей реализации процедур контроллинга.

Российское законодательство

Федеральным законом РФ от 06 апреля 2011 г. №68-ФЗ в Федеральный закон РФ от 8 ноября 2007 г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» введена статья 31.1. В соответствии с данной статьей:

«1. Движение транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения допускается при условии внесения платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам такими транспортными средствами.

2. В целях настоящей статьи под разрешенной максимальной массой транспортного средства, указанного в части 1 настоящей статьи, понимается значение массы снаряженного транспортного средства в килограммах с грузом, водителем и пассажирами, указанной в паспорте транс-

портного средства (свидетельстве о регистрации транспортного средства) в качестве максимально допустимой, за исключением седельного тягача, для которого применяется значение массы без нагрузки, указанной в паспорте транспортного средства (свидетельстве о регистрации транспортного средства).

3. В случае движения транспортного средства, указанного в части 1 настоящей статьи, с прицепом разрешенная максимальная масса такого сочлененного транспортного средства определяется суммированием значений разрешенной максимальной массы каждого транспортного средства, указанной в паспортах (свидетельствах о регистрации) этих транспортных средств в качестве максимально допустимой, за исключением седельного тягача, для которого при суммировании применяется значение массы без нагрузки, указанной в паспорте транспортного средства (свидетельстве о регистрации транспортного средства).

4. В целях настоящей статьи понятие «прицеп» как транспортное средство, предназначенное для движения в составе с другим транспортным средством, включает в себя понятие «полуприцеп».

5. Положения настоящей статьи не применяются к платным автомобильным дорогам, платным участкам автомобильных дорог.

6. Плата в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, уплачивается владельцами транспортных средств и зачисляется в федеральный бюджет.

7. От 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 грузопассажирских 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, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции;

3) специальные транспортные средства, осуществляющие перевозку вооружения и военной техники.

8. Размер платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, а также порядок ее взимания устанавливаются Правительством Российской Федерации».

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 29 декабря 2012 г. №278-ФЗ «О внесении изменений в статьи 336 и 337 части второй Налогового кодекса Российской Федерации и статью 6 Федерального закона «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», плата будет взиматься начиная с 01.11.2014.

Согласно статье 12.21.3 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации:

«1. Движение транспортного средства, имеющего разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения без внесения платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения таким транспортным средством, если такая плата является обязательной, влечет наложение административного штрафа на водителя указанного транспортного средства в размере пяти тысяч рублей; на должностных лиц, ответственных за движение указанного транспорт-

ного средства, – сорока тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей – сорока тысяч рублей; на юридических лиц – четырехсот пятидесяти тысяч рублей.

2. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за движение указанного транспортного средства, в размере пятидесяти тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей – пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – одного миллиона рублей».

Вопрос – ответ

В рамках презентации проекта системы взимания платы (СВП) прозвучал ряд вопросов. Вот некоторые из них.

– **Почему взимание платы предусмотрено только с 12-тонников?**

– 56% от общего размера вреда, наносимого федеральным дорогам, наносят транспортные средства с разрешенной массой свыше 12 т.

Для сравнения: по состоянию на 2010 год общее количество транспорта, зарегистрированного в России, – 39 млн штук (включая легковые автомобили, автобусы, грузовые автомобили). Из них транспортных средств массой свыше 12 т – около 1,5 млн штук (только 3,6% от общего количества ТС). В основе проекта лежит принцип «пользователь платит». То есть платят как раз те, кто больше всего разрушает дороги, зарабатывая на перевозках, а не те автовладельцы, которые могут очень редко пользоваться дорогами и чьи ТС не наносят столь существенного вреда дорогам.

Кроме этого, по территории России передвигаются около 400 тыс. автомобилей массой свыше 12 т, зарегистрированных в других странах и осуществляющих транзитные перевозки. При этом наблюдается рост парка таких автомобилей.

– **Насколько реален срок реализации проекта до 1 ноября 2014 г.?**

– Введение системы в эксплуатацию в срок – одна из основных задач

концессионера. Предварительные переговоры с участниками (лидерами) рынка говорят о том, что к 01.11.2014 г. систему создать возможно.

– **Исходя из каких показателей рассчитывался размер стоимости взимания платы за проезд – 3 рубля 50 копеек за 1 км пути?**

– При расчете размера взимания платы был подсчитан в денежном эквиваленте общий годовой размер вреда, причиняемого всеми транспортными средствами, имеющими массу свыше 12 т, при движении по автомобильным дорогам федерального значения (~180 млрд руб./год). Из полученной суммы были вычтены суммы акцизов и транспортного налога, выплачиваемых владельцами транспортных средств, которые идут в дорожный фонд и направляются на содержание дорог. Кроме того, был определен годовой совокупный пробег в километрах всех транспортных средств, имеющих разрешенную массу свыше 12 т (причиняют 56% от общего размера вреда). В результате деления размера причиняемого вреда (за вычетом всех сборов) на совокупный годовой пробег был получен размер платы 3,5 руб. за километр пробега.

– **Многие уверены, что причина разрушения дорог не в ущербе, который наносят большегрузы, а в отвратительном качестве дорожного строительства, «откатах», практикуемых в отрасли, отсутствии должного контроля со стороны Росавтодора за строителями. Действительно ли внедрение дополнительной платы изменит качество дорожного покрытия на федеральных трассах?**

– Основная объективная причина не самого лучшего качества дорог – многолетнее недофинансирование работ по содержанию, ремонту и строительству автомобильных дорог. Уровень финансирования в настоящее время значительно отстает от норм, установленных нормативными актами Правительства РФ. В целях упорядочения расходования средств на дорожное хозяйство

и контроля эффективности их расходования воссозданы дорожные фонды. Средства, полученные от сбора платы, будут направляться в федеральный дорожный фонд. Совокупность мер, в том числе введение платы, позволит привести качество дорог в надлежащее состояние к 2019 г.

– Как собранные с водителей деньги будут распределяться по регионам?

– На первом этапе системы взимания платы будут действовать только на федеральных трассах. Средства будут поступать в федеральный дорожный фонд и распределяться в предусмотренном Бюджетным кодексом Российской Федерации порядке (субсидии и пр.). В дальнейшем действие системы, по согласованию с субъектами Российской Федерации, возможно распространить на региональные трассы. Для этого требуются корректировка законодательства и решение субъектов Российской Федерации. Технически это возможно: Росавтодором предъявляются требования к системе таким образом, чтобы в дальнейшем имелась возможность распространения ее действия на региональные трассы.

– В связи с введением в эксплуатацию СВП прогнозируется ли перераспределение части грузового трафика на региональные дороги? Каковы последствия этого?

– Перераспределение части грузопотоков маловероятно. Это связано с невысокой пропускной способностью региональных дорог, их качеством, которое значительно уступает качеству федеральных дорог, в том числе по причине нехватки финансирования. Кроме того, возможно введение ограничений властями, направленных на сохранение таких дорог. При этом регионы уже проявляли интерес к системе взимания платы, в Росавтодор поступил ряд предложений от руководства субъектов о распространении действия системы на региональные дороги. Но пока законодательство не позволяет регионам взимать такую плату: такая возможность обсуждалась, и было при-

нято решение сначала ввести систему в эксплуатацию на федеральном уровне, усовершенствовать законодательство и с учетом решений субъектов развивать систему далее.

– Кто будет контролировать распределение собранных денег на дальнейший ремонт дорог?

– Федеральное дорожное агентство и контролирующие государственные органы.

– Каким образом будут выявлять нарушителей?

– СВП предусматривает создание подсистемы мобильного и стационарного контроля. Это сканеры и средства фото- и видеофиксации, задача которых – выявлять нарушителей в автоматическом режиме. К ответственности нарушителей будут привлекать сотрудники МВД РФ в установленном КОАП РФ порядке. Этот порядок предполагает направление сотрудниками МВД РФ нарушителям законодательства документов о привлечении к ответственности с приложением документов, подтверждающих совершение правонарушения (данных, полученных от средств фото- и видеофиксации). Специальных постов ГИБДД или иных государственных органов на трассах для привлечения нарушителей законодательства к ответственности не предусматривается.

– Как система будет отслеживать, перевозит автомобиль груз или едет пустым? Плата будет снижаться в любом случае?

– Плата не зависит от наличия груза. При этом разрешенная масса автомобиля определяется документом завода-изготовителя автомобиля (ПТС и пр.). Система мобильного и стационарного контроля за счет использования специализированных сканеров будет определять, является ли автомобиль 12-тонником, установлено ли в кабине бортовое устройство и перечислена ли владельцем необходимая плата. Данные автоматически передаются в Центр обработки данных. В случае нарушений подтверждающие факт нарушения документы будут направляться в

МВД РФ для привлечения нарушителей к ответственности.

– Каким образом будет взиматься плата с большегрузов с заграничными номерами?

– Система взимания платы с автомобилей максимальной разрешенной массой свыше 12 т предъявляет одинаковые требования по оплате проезда по федеральным автодорогам общего пользования к владельцам всех таких транспортных средств, независимо от их страновой принадлежности. Для всех установлен единый тариф – 3 руб. 50 коп. за один километр. Договоры на оказание операторских услуг по автоматизированному взиманию платы иностранные перевозчики будут заключать в пунктах пропуска через государственную границу при въезде в страну. Там же они смогут открывать специальные расчетные счета, с которых будут списываться средства в зависимости от количества пройденных километров по федеральным автодорогам, там же они будут получать бортовые устройства.

В отличие от российских владельцев транспортных средств, которым бортовые устройства будут выдаваться на безвозмездной основе полностью, иностранные перевозчики должны будут при получении бортовых устройств вносить залог, равный стоимости получаемого девайса. Залог будет возвращаться при сдаче бортового устройства в том пункте пропуска через государственную границу, через который перевозчик покидает страну, если он возвращает бортовое устройство в технически исправном состоянии, либо удерживаться, если данное устройство выведено из строя по вине перевозчика. Штрафные санкции за проезд по федеральным дорогам без оплаты на иностранных перевозчиков распространяются в той же мере, что и на российских владельцев транспортных средств. Порядок взыскания штрафов определяется действующим законодательством, регулирующим исполнительное производство в таких случаях.