

Новая возможность или ожидаемый апокалипсис?

В. Кузьмина



Ровно за два месяца до запуска системы взимания платы с 12-тонников на федеральных трассах России состоялся круглый стол, посвященный вопросам развертывания и функционирования на федеральных дорогах страны новой интеллектуальной транспортной системы. Участникам мероприятия была представлена информация о статусе реализации проекта, сроках запуска ключевых элементов системы, способах оплаты, а также процессах, которые необходимо пройти владельцу большегрузного транспортного средства для регистрации в системе.

В работе круглого стола приняли участие Р. Старовойт, руководитель Федерального дорожного агентства; А. Советников, генеральный директор ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы»; С. Фахретдинов, член Общественной палаты РФ; первый заместитель председателя Комитета Государственной думы по транспорту М. Брячак, а также представители ассоциаций перевозчиков и автотранспортного бизнеса.

Напомним, автоматизированная система взимания платы с 12-тонников в счет возмещения причиняемого ими федеральным трассам вреда заработает с 15 ноября 2015 г. в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 14.06.2013 г. №504. Действие системы будет распространяться на 50 000 км федеральных трасс на территории России (за исключением платных федеральных трасс государственной компании «Автодор»), и коснется она владельцев более двух миллионов грузовиков.

За и против

Сегодня тема взимания платы с 12-тонников за проезд по федеральным трассам – одна из самых злободневных в автотранспортной и дорожной отраслях.

Дорожники считают, что введение дополнительной платы для большегрузов – это дополнительный источник финансирования, который позволит привести дороги в нормативное состояние. Причем, как они уверяют, нужны средства не просто для строительства дорог, а для строительства с использованием современных инновационных технологий, которые в долгосрочной перспективе окупятся многократно. Ведь ранее трассы строились по ГОСТам 70–80-х годов, когда основная нагрузка на ось была 5 т, поэтому коммерческий транспорт с разрешенной массой более 12 т наносит дорожному покрытию намного больший ущерб, чем легковой.



Участники круглого стола

При разработке проекта был использован международный опыт, но двух одинаковых систем нет ни у каких стран. Уникальность российского проекта заключается в протяженности дорог: в системе будет задействовано 50 тыс. км федеральных автодорог. Достаточно высокая, по сравнению с европейскими странами, стоимость проезда – 3,73 руб. за км – объясняется большей протяженностью дорожной сети и более суровыми климатическими условиями. Кстати, экологический класс транспортного средства не влияет на размер платы. Вместе с тем сегодня рассматривается возможность снижения тарифа до 3,06 руб., но вот каково будет решение по данному вопросу, пока неизвестно.

Надежда перевозчиков, что введение системы взимания платы могут отложить хотя бы на год, маловероятна. Если перенести срок внедрения системы, то дорожники недополучат 50 млрд рублей. А это 10% от сегодняшнего бюджета на ремонт и строительство дорог. Для сравнения: объем субсидий, которые дополнительно предоставлены в 2015 г. на региональные дороги, составляет 69 млрд рублей.

Вместе с тем перевозчикам, особенно представляющим малый и средний бизнес, и без того оказавшимся в сложном положении в период кризиса, непросто взять на себя значительные дополнительные затраты. Ими озвучены и аргументы, что внедрение системы приведет к удорожанию товаров для потребителей. Но с этими доводами согласились не все участники круглого стола, обосновав свою позицию так: во-первых, увеличение стоимости перевозок не будет столь существенным, поскольку этот рынок является высококонкурентным, а во-вторых, значительная часть грузов, которые перевозятся 12-тонниками, якобы вообще не являются потребительскими товарами.

При оценке внедряемого проекта перевозчики отметили необходимость солидарной ответственности за перегруз не только для транспортных компаний, но и для грузоотправителей. Чтобы избежать ощутимых штрафных последствий, предложено предпринять действенные шаги для налаживания более качественного весового контроля отправляемых грузов.

Автотранспортники также считают, что при реализации проекта система наблюдения должна быть абсолют-

но прозрачной. К примеру, организация выдачи специальных разрешений пока далека от совершенства. Избыточный бумажный оборот, сложности в получении электронных разрешений существенно осложняют работу перевозчиков. Далеко не везде установлено программное обеспечение для выдачи этих разрешений. Если в Москве этот вопрос уже практически не стоит, то в регионах проблема все еще актуальна. Тут же появляются многочисленные посредники.

В этой связи необходимо повысить роль контрольно-надзорных органов, профессиональных объединений и общественности для оптимизации данной работы. Как можно скорее субъекты РФ должны доработать информационные системы и перейти на электронное взаимодействие с подведомственными учреждениями Росавтодора.

Усилить контроль за движением грузового транспорта, исключить возможность коррупционных действий на пунктах весового контроля поможет автоматизированная система контроля за весогабаритными параметрами автомобилей. По расчетам дорожников, для полного контроля федеральных трасс потребуется создание 400 новых автоматизированных весов, но это только минимальное количество.

Было озвучено и мнение, что дополнительный импульс модернизации дорожной системы России придаст и некоторое перераспределение рынка перевозок в пользу более мелкогабаритных грузовиков. А это, возможно, станет стимулом для развития системы логистических центров по всей России.

В связи с взиманием платы на федеральных дорогах возникнет не менее острый вопрос перераспределения грузопотоков с федеральных дорог на региональные. Наверняка ряд большегрузных автомобилей уйдут на региональные дороги, только чтобы не платить за проезд по федеральным трассам. Уже сегодня звучит мнение, что региональные власти могут потребовать компенсацию на восстановление региональной дорожной сети из средств, собранных с грузовиков за проезд по федеральным дорогам.

Думается, что это только часть вопросов, которые придется решать в ходе реализации системы взимания

платы с 12-тонников. И станет ли этот проект новой возможностью для построения высококачественной федеральной дорожной сети или ожидаемым апокалипсисом для перевозчиков, на которых ляжет дополнительная финансовая нагрузка, покажет время. Но уже сегодня ясно одно: необходимо двигаться навстречу друг другу – исправлять неизбежные недочеты при переходе на новую систему, одновременно снижая затраты перевозчиков.

Система взимания платы

Теперь расскажем о самой системе взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 т.

Напомним, что проектной компанией, реализующей концессионное соглашение с Федеральным дорожным агентством (Росавтодор) по созданию системы взимания платы, является ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы». В соответствии с распоряжением Правительства РФ от 29 августа 2014 г. №1662-р от 29.09.2014 г., было заключено концессионное соглашение между Федеральным дорожным агентством и ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы». Проект реализуется по схеме контракта жизненного цикла, предусматривающего обязательства концессионера по созданию системы взимания платы за счет собственного и заемного финансирования с ее последующим содержанием и эксплуатацией. После создания система будет находиться в собственности Российской Федерации.

ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы», как оператор системы, обеспечивает полный цикл создания си-

стемы взимания платы: проектирование, создание и ввод в эксплуатацию, эксплуатацию и модернизацию системы.

Общий срок реализации проекта – 13 лет с даты подписания концессионного соглашения (29.09.2014 г.).

Полученные средства – с автомобилей массой более 12 т – поступят в федеральный бюджет РФ и будут направлены на обеспечение поддержания автомобильных дорог федерального значения.

Объекты и элементы системы

В систему входят:

- Центр управления и мониторинга, включая Центр обработки данных;
- Центры обслуживания пользователей;
- геоинформационная система и автоматизированная система расчетов;
- система мобильного контроля (не менее 100 автомобилей);
- рамки системы стационарного контроля с навесным оборудованием (в количестве 481 единицы);
- интернет-сайт;
- кол-центр;
- бортовые устройства в количестве 2 млн единиц.

Принципы работы системы

Принципы работы системы заключаются в следующем:

1. Оплата производится за фактически пройденное расстояние, причем независимо от того, едет ли автомобиль груженым или идет порожняком.

Владелец транспортного средства вносит плату в счет возмещения вреда за каждый километр пройденного по

Основные элементы федеральной системы взимания платы



федеральной трассе маршрута, используя на выбор два варианта внесения платы:

- оформление маршрутной карты;
- использование бортового устройства.

2. Схема платежей – авансовая.

Внесение платы должно быть обеспечено владельцем транспортного средства до начала движения по федеральным трассам, исходя из тарифа 3,73 руб. за километр пути.

3. Безостановочное взимание платы.

Списание денежных средств с лицевого счета владельца грузовика происходит в автоматическом режиме, что исключает наличие ошибок вследствие влияния человеческого фактора.

4. Использование спутниковых навигационных систем.

Информация о движении автомобиля с разрешенной максимальной массой свыше 12 т будет собираться с помощью технологий спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и обрабатываться в автоматическом режиме.

5. Регулярный мониторинг движения автотранспортных средств и идентификация автомобилей массой свыше 12 т.

Контроль внесения платы осуществляется системами стационарного и мобильного контроля:

- рамные конструкции с навесным оборудованием, которые размещаются над полотном федеральной автомобильной дороги;
- мобильный контроль – автомобили со специальным оборудованием.

6. Передача данных об административных нарушениях по факту движения транспортных средств по федеральным трассам без внесения платы в ГИБДД.

Оператор системы взимания платы фиксирует факт

нарушения и передает данные о владельце транспортного средства в правоохранительные органы.

Основные понятия

Маршрутная карта

Маршрутная карта – документ, формируемый на основании данных о планируемом маршруте, предоставляемых владельцем транспортного средства, и являющийся основанием для расчета платы в счет возмещения вреда при отсутствии бортового устройства.

Маршрутная карта содержит следующие данные:

- номер маршрутной карты;
- государственный регистрационный знак транспортного средства;
- начало срока действия маршрутной карты с указанием даты и точного времени;
- дату и время выдачи маршрутной карты;
- срок ее действия;
- общую протяженность участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения, включенных в маршрут;
- описание маршрута в привязке к участкам федеральных дорог, для прохождения которого выдан данный документ;
- размер платы.

Оформление маршрутной карты возможно:

- в Центрах информационной поддержки пользователей;
- через терминалы самообслуживания;
- в личном кабинете на сайте системы «Платон» или в мобильном приложении.

При оформлении маршрутной карты владелец транспортного средства указывает следующую обязательную информацию:

Функционирование системы взимания платы



- начальный и конечный пункты поездки, а также, в случае необходимости, от одной до трех промежуточных точек маршрута;
- дату и время начала движения автомобиля по маршруту;
- государственный регистрационный знак транспортного средства, на которое оформляется маршрутная карта;
- номер свидетельства о регистрации транспортного средства.

Бортовое устройство

Бортовое устройство – объект системы взимания платы, представляющий собой техническое устройство, позволяющее при помощи технологий спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS определять маршрут движения транспортного средства по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения.

При наличии денежных средств на лицевом счете владельца транспортного средства расчет и списание денежных средств с лицевого счета в счет платы осуществляются в автоматическом режиме на основе данных, полученных от бортового устройства.

Чтобы получить бортовое устройство, владелец транспортного средства должен зарегистрироваться в реестре системы взимания платы и заключить с оператором договор безвозмездного пользования бортовым устройством, предоставив необходимый комплект документов и обеспечение, предусмотренные регламентом взаимодействия с владельцами транспортных средств.

Заключение договора и выдача бортового устройства происходят при личном визите владельца транспортного средства или его уполномоченного представителя в Центр информационной поддержки пользователей.

Каждое бортовое устройство закрепляется за определенным транспортным средством и не может быть использовано на другом автомобиле.

Описание работы системы

Для внесения платы владелец грузовика обязан зарегистрировать себя и транспортное средство в реестре системы взимания платы.



Оплата производится за фактически пройденное расстояние, причем независимо от того, едет автомобиль груженым или идет порожняком



Внесение платы должно быть обеспечено владельцем транспортного средства до начала движения по федеральным трассам

1. Регистрация в системе

Через личный кабинет, в терминалах самообслуживания или в Центрах информационной поддержки пользователей.

2. Личный кабинет

После проверки данных пользователь получает логин и пароль для доступа в личный кабинет (*личный кабинет открылся 5 октября на сайте системы взимания платы с транспортных средств массой свыше 12 т – www.platon.ru*).

3. Внести плату

Владелец автомобиля должен пополнить счет и оформить маршрутную карту до начала движения.

Внесение платы осуществляется владельцем транспортного средства до начала движения по федеральным трассам.

Система взимания платы предусматривает два способа расчета платы:

1. Маршрутная карта

Оформление разовой маршрутной карты в личном кабинете, мобильном приложении или Центре информационной поддержки пользователей.

2. Бортовое устройство

Использование бортового устройства для расчета платы в автоматическом режиме.

Внести плату, пополнив лицевой счет, можно через личный кабинет на сайте системы «Платон» или в мобильном приложении для всех типов смартфонов, в Центре информационной поддержки пользователей, а также через терминалы самообслуживания.

Способы оплаты маршрутных карт:

- с лицевого счета владельца транспортного средства, открытого в системе взимания платы.

Способы пополнения лицевого счета:

- безналичный банковский перевод по реквизитам оператора системы взимания платы;
- банковской картой в личном кабинете и в мобильном приложении;
- банковской картой в терминалах самообслуживания и Центрах информационной поддержки пользователей.

Для получения бортового устройства владельцу транспортного средства необходимо заключить с оператором системы взимания платы договор безвозмездного пользования, предоставив необходимый пакет документов.

Владелец транспортного средства устанавливает и активирует бортовое устройство самостоятельно.



Экологический класс транспортного средства не влияет на размер платы

После установки бортового устройства в кабине автомобиля при выезде на федеральную автомобильную дорогу с помощью навигационных систем ГЛОНАСС/GPS определяются географические координаты движущегося автомобиля и с заданной периодичностью через сети сотового оператора отправляются в Центр обработки данных.

В Центре обработки данных на основании данной информации, собранной за сутки, в автоматическом режиме рассчитывается размер платы. Во время движения автомобиля денежные средства списываются с лицевого счета владельца транспортного средства автоматически. При длительной остановке бортовое устройство автоматически переходит в спящий режим.

В случае если автомобиль не проезжает по федеральной автомобильной дороге либо маршрут проходит по платной федеральной автодороге, система не включает данные участки пути в расчет платы.

Контроль за внесением платы в счет возмещения вреда осуществляется системой стационарного и мобильного контроля. Системы контроля обеспечивают проверку регистрации в реестре системы и внесение платы в счет возмещения вреда.

Ответственность за нарушения

Ответственность владельца транспортного средства установлена в Кодексе РФ об административных правонарушениях (ст. 12.21.3). Статья вступает в силу с 15 ноября 2015 г. и устанавливает административную ответственность (штраф) за нарушение законодательства о



Необходима солидарная ответственность за перегруз не только для транспортных компаний, но и для грузоотправителей

внесении платы. Согласно статье, штраф налагается:

- на водителя указанного транспортного средства – в размере 5000 (пяти тысяч) рублей;
- на должностных лиц, ответственных за движение указанного транспортного средства, – 40 000 (сорока тысяч) рублей;
- на индивидуальных предпринимателей – 40 000 (сорока тысяч) рублей;
- на юридических лиц – четырехсот пятидесяти тысяч рублей.

Повторное совершение административного правонарушения влечет наложение административного штрафа:

- на должностных лиц, ответственных за движение указанного транспортного средства, – в размере 50 000 (пятидесяти тысяч) рублей;
- на индивидуальных предпринимателей – 50 000 (пятидесяти тысяч) рублей;
- на юридических лиц – 1 000 000 (одного миллиона) рублей.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 14.06.2013 г. №504 «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн», движением без внесения платы считаются:

- движение транспортного средства при выключенном или неисправном бортовом устройстве без внесения владельцем транспортного средства денежных средств оператору и информирования оператора;
- движение транспортного средства при отсутствии бортового устройства без внесения владельцем транспортного средства денежных средств оператору и информирования оператора;
- отклонение транспортного средства от планируемого маршрута и (или) времени (даты) движения по такому маршруту при отсутствии бортового устройства без информирования оператора;
- продолжение движения транспортного средства при израсходовании денежных средств, внесенных владельцем транспортного средства оператору.

И в заключение ответим на наиболее часто задаваемые перевозчиками вопросы:

– Можно ли оплатить проезд после поездки по автомобильной дороге федерального значения?

– Нет. Для транспортного средства с разрешенной максимальной массой свыше 12 т проезд по автомобильным дорогам федерального значения возможен только после внесения платы.

– Каков срок действия маршрутной карты?

– Маршрутная карта действует в течение месяца.

– Имеется ли процедура возвращения внесенного аванса за проезд, если, например, изменился маршрут, сломался автомобиль и пр.?

– Да, такая процедура возвращения денег предусмотрена, аванс должен быть возвращен в течение трех дней.