



«Чтобы и волки были сыты, и овцы целы»

В. Кузьмина

В преддверии запуска системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, в Общественной палате РФ 27 октября 2015 г. состоялись общественные слушания на тему: «Реализация нормативных правовых актов Российской Федерации в сфере перевозок сельхозпродукции и продовольствия автомобильным транспортом».

Участники мероприятия обсудили пути снижения финансовой нагрузки на перевозчиков сельхозпродукции. Большинство из них пришло к выводу, что взимание платы за пробег по федеральным трассам необходимо отложить на некоторое время. Первоначально следует запустить систему в тестовом режиме, чтобы перевозчики могли к ней адаптироваться, а разработчики смогли исправить выявленные за время тестирования недочеты и огрехи внедряемой системы. И лишь после переходного периода можно начинать взимать плату с большегрузных автомобилей, которая, по мнению участников слушаний, не должна быть выше 1 рубля за километр пробега. Вот тогда и дороги будут строиться, и автотранспортная отрасль сохранится, то есть, как выразился один из участников слушаний, – и «волки будут сыты, и овцы целы». Но расскажем об этом мероприятии более подробно.

Экспертная оценка

В общественных слушаниях приняли участие члены отраслевых союзов, представляющие практически весь спектр агропромышленного комплекса (АПК). «Мы все понимаем, что сегодняшний вопрос – один из самых существенных и чувствительных для всех нас», – подчеркнула Евгения Уваркина, председатель Комиссии Общественной палаты РФ по вопросам агропромышленного комплекса и развитию сельских территорий.

Эти слова подтверждаются и представленной в Общественной палате экспертной оценкой текущего статуса готовности системы взимания платы за проезд транспортных средств (ТС), имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

Так, по состоянию на 27 октября 2015 г., техническая готовность ключевых элементов системы, включая наличие достаточного количества бортовых устройств, необходимых для отслеживания пути следования грузовиков, центров обслуживания, стационарных и мобильных систем контроля движения, а также работоспособность электронно-коммуникационных, информационных систем была оценена экспертами отрасли крайне низко.

Для участников рынка не понятны такие технические моменты, как совместимость и безопасность подключения бортовых устройств. По словам экспертов, ни внутри страны, ни на автомобильных пунктах пропуска в местах пересечения государственной границы, в том числе на участках границы со странами ЕАЭС, не организовано

информирование водителей о порядке оплаты, получения и возврата бортовых устройств. Также не проводились масштабные тестовые испытания и исследования системы в режиме реального времени, которые позволили бы апробировать ее работу на участниках дорожного движения без взимания платы, хотя это является сложившейся нормой для вновь вводимых платных участков дорог и таких крупных проектов.

Отдельное беспокойство у экспертов вызвало отсутствие информации и какого-либо публичного обсуждения порядка внесения и возврата денежных средств, в соответствии с которым все подпадающие под регулирование участники экономической деятельности должны будут вносить плату в счет компенсации вреда федеральным дорогам. Эксперты полагают, что утвержденные постановлением Правительства РФ от 14 июня 2013 г. № 504 Правила взимания платы не содержат в себе всей информации, которая позволила бы в полной мере оперировать процессом взимания платы, в частности не понятны форма и порядок оплаты. Эксперты считают, что подобные вопросы регулирования должны быть проработаны в рамках отдельных документов, носящих явно нормативный характер и оказывающих высокое регулирующее воздействие на широкий круг субъектов хозяйствующей деятельности (следовательно, перед принятием данные документы должны быть проработаны с представителями бизнес-сообщества).

При этом ст. 12.21.3 КоАП РФ, вступающей в силу также 15 ноября 2015 года, предусмотрена ответственность за невнесение платы в размере до 1 миллиона рублей. В условиях неготовности инфраструктуры, вступление в силу указанной статьи может привести к необоснованному привлечению к ответственности широкого круга транспортных компаний, в том числе обслуживающих предприятия торговли, деградации рынка транспортных услуг в целом, снижению уровня сервиса и увеличению сроков доставки грузов.

Эксперты представили справочную информацию о влиянии на экономику платы за проезд ТС, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.



По мнению сельхозтоваропроизводителей, повышение затронет, прежде всего, такие социально значимые продукты питания, как молоко пастеризованное, масло, сметана и кефир

Влияние на экономику АПК платы за проезд ТС, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн

В агропромышленном комплексе наибольшая ценовая нагрузка ляжет на социально значимые продовольственные товары с низкой стоимостью и высокой чувствительностью к росту издержек, поскольку в этом случае отношение размера платежа к стоимости товаров будет максимальным.

К примеру, в случае с молочными продуктами удорожание будет происходить дважды: на этапе доставки сырья к месту переработки, так как эта доставка производится исключительно специализированным транспортом, предназначенным для перевозки пищевых наливных грузов (молоковозами) и при вторичной логистике. Практически весь автопарк молоковозов (94%) составляют крупнотоннажные грузовики-цистерны, которые будут облагаться новым сбором. Перевести логистику сырого молока на малотоннажный транспорт в настоящее время не представляется возможным ввиду отсутствия на рынке перевозок предложения такого количества специализированного транспорта, соответствующего требованиям стандартов пищевой безопасности. Средняя стоимость килограмма сырого молока на текущий момент составляет 21,53 руб., в которой доля доставки составляет около 5% (чуть больше 1 руб.). Новый обязательный «дорожный сбор», при прочих неизменных факторах, уже с ноября этого года приведет к росту стоимости сырья для переработчиков еще примерно на 0,8%, то есть удорожание молока составит по минимальным подсчетам от 10 до 15 копеек за литр. Вследствие мультипликационного эффекта (доставка сырья + готовой продукции), дополнительно к влиянию инфляции, с ноября–декабря месяца на полке вырастет цена всех молочных товаров, и повышение затронет, прежде всего, такие социально значимые продукты питания, как молоко пастеризованное, масло, сметана и кефир.

Как утверждают эксперты, при введении нового платежа бизнес столкнется с так называемым мультипликационным эффектом, когда, по сути, к стоимости каждого километра проезда грузового автотранспортного средства будет прибавляться новый платеж. Например, в случае с платой в размере 3 рубля, удорожание в процентах

Таблица 1. Экспертная оценка влияния нового платежа на экономику

| Предлагаемый размер платы за проезд 12-тонных грузовиков по федеральным дорогам, руб./км | Рост затрат бизнеса на транспортные операции, + ...% к текущему уровню | Рост стоимости грузовых перевозок (в целом по рынку), +...% к текущему значению | Рост себестоимости готовой продукции, + ...% к текущему значению | | Влияние на уровень инфляции, + ...% к текущему уровню |
|--|--|---|---|---|---|
| | | | Продукты питания широкого потребительского спроса, включая продукцию для детского питания | Непродовольственные товары широкого потребительского спроса, включая стройматериалы | |
| 3,73 | +13–15% | +15% | +0,4–1% | +3% | +3% |
| 3,06 | +11–14% | +12% | +0,4–0,8% | +2,5% | +2,7% |
| 2,97 | +10–11% | +11% | +0,3–0,7% | +2,3% | +2,3% |
| 0,97 | +3,3–3,8% | +4% | +0,07–0,1% | +0,8% | +0,8% |
| 0,64 | +2,2–2,6% | +3% | +0,03–0,05% | +0,5% | +0,5% |

от ставки за перевозку в зависимости от километража, пройденного транспортным средством по федеральным автодорогам, составит около 11% (средняя тарифная ставка у общероссийских транспортных провайдеров равна около 30 руб./км). Исходящая логистика – доставка готовой продукции от производства в сбытовую сеть – в среднем оценивается бизнесом увеличением на 5–20% от стоимости готового продукта в зависимости от средней удаленности точек сбыта от завода и товарной структуры сбыта (по отдельным направлениям и группам товаров превышает 35–40%). Входящая логистика – доставка на переработку сырья и материалов – сопоставима с исходящей логистикой и даже выше.

Введение с ноября текущего года дополнительной статьи расходов для бизнеса, а именно платы за проезд в размере 3,73 рубля за километр проезда грузовика по федеральной дороге, отразится на стоимости всех магистральных автоперевозок (+15% к текущей цене). При плате в размере 3,06 руб. рост стоимости составит до 12–13%. При этом надо отметить, что магистральными автоперевозками преимущественно и доставляются потребительские товары.

Эксперты обратили внимание на тот факт, что и без нового общеотраслевого «сбора» Россия сегодня входит в число стран с высоким уровнем логистических издержек, существенно влияющих на эффективность производства и торговли. Поэтому новая плата окажет крайне негативный эффект на конкурентоспособность работающих в России компаний, а также инвестиционную привлекательность страны в целом.

В структуре ВВП РФ доля логистических издержек составляет около 20% (по факту доходит до 40–50%), тогда как в Китае – 18%, в Бразилии и Индии – в пределах 11–13%, в США – 8,5%, в Италии – 9,4%, в Японии и Германии – 8,7% и 8,3% соответственно.

Даже по скромным экспертным подсчетам, рост потребительских цен при введении платы в размере 3,73 руб. в ноябре текущего года отразится еще дополнительными 2–3% в инфляции в конце года.

Но фактически, считают эксперты, ситуация еще сложнее. Грузовые автотранспортные компании, затраты которых уже увеличились в этом году (рост стоимости зап-

частей из-за курса валют, увеличение стоимости ОСАГО/КАСКО, цен на топливо и др.), при введении платы за проезд по федеральным дорогам увеличат свои затраты еще от 2,5 до 15% в зависимости от размера установленной платы. В результате подобных явлений на рынке прогнозируемо образуется невосполнимый дефицит перевозчиков, парк автотранспорта подравняется под кризисные объемы. При восстановлении экономики, а соответственно и объемов перевозок (роста грузопотока) бизнес столкнется с явлением неконтролируемого «рынка грузоперевозчиков», обусловленного дефицитом транспорта, и, как следствие, кратно возрастающими тарифами. Подобная ситуация прогнозируемо будет одним из естественных факторов замедления восстановления экономики.

Такова общая экспертная оценка влияния нового платежа на экономику автотранспортных предприятий и страны в целом.

Теперь предоставим слово отдельным участникам слушаний в Общественной палате РФ.

«Введение штрафов и новых тарифов не гарантирует того, что система сразу заработает как часы»

Свою позицию по данному вопросу высказал Евгений Казанцев, член Комиссии Общественной палаты РФ по развитию реального сектора экономики, вице-президент Союза транспортников России.

Он отметил, что ни одна отрасль экономики не обходится без транспорта. Однако в настоящее время нарушена система грузопотоков в стране: «Именно от этого все проблемы. В Советском Союзе было четкое распределение: что везут по реке, что ж/д транспортом. Сейчас рынок – самопроизвольный, автомобильный транспорт захватил инициативу по перемещению грузов у железной дороги. Разве перевозка грузов на тысячу, три, пять тысяч километров – это прерогатива автотранспорта?». По мнению Е. Казанцева, в транспортной отрасли необходимо восстановить смешанное сообщение с перевалкой грузов.

Вице-президент Союза транспортников России также обратил внимание на существующую проблему между производителями автотранспортных средств и строителями автомобильных дорог. Сегодня подвижной состав выпускается любой грузоподъемности, при этом произ-



Сегодня автомобильный транспорт захватил инициативу по перемещению грузов у железной дороги



Как отмечают специалисты, в транспортной отрасли необходимо восстановить смешанное сообщение с перевалкой грузов

водителей не волнует, могут ли они ездить по нашим автомобильным дорогам. Если потребитель приобрел машину грузоподъемностью 60 тонн, то почему он должен загружать ее только на 30 тонн, теряя при этом прибыль, которая является главным показателем в бизнесе? Дорожники говорят: «Вы нам портите дороги своими грузовиками». Автомобилисты отвечают: «Вы нам не можете построить дороги на ту нагрузку, которую нужно выдерживать». В результате получается замкнутый круг.

По мнению Е. Казанцева, та сложная ситуация, которая сегодня наблюдается, возникла в том числе из-за анархии в перевозках грузов. Ни один владелец не хочет сегодня брать разрешение на перевозку тяжеловесных грузов, он готов лучше взятку дать, но использовать грузоподъемность своего автомобиля на 100%.

Особенно эта проблема обострилась с выходом Постановления Правительства № 12 от 9 января 2014 г., утвердившего методику расчета вреда, причиняемого дорогам транспортными средствами, осуществляющими перевозку тяжеловесных грузов, увеличив размеры сборов в десятки раз. Например, чтобы перевезти из Санкт-Петербурга в Москву негабаритный груз, надо заплатить за разрешение в 33 раза больше, чем было раньше. Е. Казанцев привел пример, когда автоперевозчик из Приморского края обратился в Департамент дорожного хозяйства узнать, сколько ему нужно заплатить за разрешения из расчета 90 рейсов на расстояние 110 км. Ему насчитали 5 млн рублей, а у него доход от одного рейса всего 15 тыс. рублей! В результате, по этой методике сегодня никто и не возит, значит и доходы в бюджет не поступают, перевозчику легче расплатиться на дороге, чем получить разрешение. В настоящее время по данному вопросу создана рабочая группа, методику пересматривают, чтобы она соответствовала реалиям сегодняшнего дня, а плата за проезд была установлена в разумных пределах. Да, владелец автомобильного транспорта должен нести ответственность за перегруз и оформление документов, но необходимо, чтобы ответственность за перегруз нес и грузоотправитель.

Е. Казанцев также проинформировал, что 22 октября в Государственной думе РФ состоялся круглый стол, на котором обсуждались вопросы, связанные с перевозками тяжеловесных грузов и взиманием с 15 ноября платы за проезд по федеральным дорогам грузовиков, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. По результатам круглого стола были оформлены рекомендации, которые направлены в Правительство РФ. Насколько они повлияют на ход дальнейших событий, сегодня сказать сложно. Возможно, что плата будет несколько уменьшена – вместо 3,73 руб. будут взимать 3,06 руб.

В то же время Е. Казанцев подчеркнул, что введение штрафов и новых тарифов не гарантирует того, что система сразу заработает, как часы: «Если вводят платную дорогу, сначала дают водителям время привыкнуть к ней, нельзя сразу вводить тариф в 3,73 рубля за километр, пусть это будет бесплатно или менее рубля».

Неподъемная ноша

Стоит отметить, что инициатором данного мероприятия стал председатель правления Союза сахаропроизводителей России Андрей Бодин, который обратился в Комиссию Общественной палаты РФ по вопросам АПК и развитию сельских территорий. Он указал на то, что каждый год Росстат выдает неутешительные цифры по АПК, и сегодня для сезонного сельхозпроизводства заплатить за логистику такие деньги – неподъемная ноша.

Некоммерческая организация «Союз сахаропроизводителей России» объединяет более 100 участников аграрного рынка, которые обрабатывают более 5 млн га пахотных земель. Основной проблемой в текущем сезоне для отечественного агропромышленного комплекса является снижение инвестиционной привлекательности производства сельхозпродукции и продовольствия из-за опережающего роста затрат над ее эффективностью. В частности, это относится к затратам на перевозку сельскохозяйственной продукции и продовольствия, которые выросли сегодня на 40–80% к уровню прошлого года.

Рост стоимости перевозки сельхозпродукции транспортными средствами уже привел к росту цен, а с вступлением в силу с 15 ноября текущего года постановления Правительства РФ от 14 июня 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» эта тенденция продолжится.

По сложившейся практике большинство продовольственных товаров перемещается автотранспортом до конечного потребителя от имеющихся логистических распределительных центров автомашинами весом более 12 тонн. Таким образом, затраты на единицу продукции могут быть увеличены в несколько раз. Как уже отметили эксперты, наибольшая ценовая нагрузка ляжет на социально значимые продовольственные товары с низкой стоимостью и высокой чувствительностью к росту издержек, так как в этом случае отношение размера платежа к стоимости товаров будет максимальным.

Затронул А. Бодин и проблему перевозок тяжеловесных грузов. С 26 июля 2015 года вступил в силу «Федеральный закон Российской Федерации № 248-ФЗ от 13.07.2015 года «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ



Некоммерческая организация «Союз сахаропроизводителей России» объединяет более 100 участников аграрного рынка

и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» в части совершенствования норм, регулирующих движение по автомобильным дорогам тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, и транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов». Указанным законом, в частности, вносятся изменения в ст. 12.21.1 КоАП Российской Федерации, устанавливающие ответственность грузоотправителей за превышение допустимой массы или допустимой нагрузки на ось транспортного средства в размере до 500 тыс. руб.

Однако отсутствие весового контроля в полевых условиях не позволяет грузоотправителям определить фактическую массу транспортного средства при погрузке технических культур и зерна в соответствии с установленными нормативами, а также осевые нагрузки. Особенно это актуально в осенний период, когда из-за повышенной влажности масса груза может увеличиваться до 10%.

Таким образом, аграрии изначально сталкиваются с неуправляемым риском применения к ним штрафных санкций, которые в ряде случаев во много раз превышают стоимость перевозимой сельхозпродукции. Неполновесная загрузка используемых автотранспортных средств ведет к увеличению стоимости перевозки единицы продукции, неэффективному использованию имеющегося автотранспорта и дополнительному его привлечению.

Одной из ключевых проблем для сахарной промышленности является решение вопросов по перевозке мелассы, имеющей высокую плотность, в автоцистернах с минимальной кубатурой 28 м³. С учетом действующих нормативных ограничений по допустимой массе и осевой нагрузке, автоцистерна должна быть заполнена менее чем на 70%, что приводит к повышению аварийности на дорогах из-за смещения центра тяжести. В итоге, в период переработки сахарной свеклы действующие нормативно-правовые акты не позволяют производить отгрузку мелассы, что может стать причиной остановок сахарных заводов из-за переполнения емкостей по ее хранению.

С Андреем Бодиним согласился исполнительный директор Национального союза производителей молока Артем Белов. Он отметил, что 12% от цены молока составляет логистика, ведь плечо доставки молока может достигать 600 км, а плечо доставки готовой продукции – 1200 км, при этом 96% объ-

ема перевозок молока по федеральным трассам приходится именно на 12-тонники и машины большего тоннажа. Поэтому А. Белов, как и А. Бодин, предложил отложить ввод новых тарифов или освободить отраслевиков от этих сборов.

«Мясо не растет на деревьях»

Позицию Национальной мясной ассоциации изложил Сергей Юшин. Он подчеркнул, что никто не посчитал выпадающие доходы бюджета от снижения налогооблагаемой базы в связи с введением нового сбора за проезд большегрузного подвижного состава по федеральным дорогам. Ведь если снизится налогооблагаемая база, то бюджет недополучит деньги с налога на прибыль.

К примеру, пробег машины в среднем составляет 600 км в день, тогда ежегодная плата за проезд такого автомобиля составит более 600 тыс. руб. в год. Так может быть выгоднее приобрести две машины грузоподъемностью менее 12 тонн? Но тогда возникает следующий вопрос – а кто-то просчитывал возрастание нагрузки на дорогу от увеличения количества автопарка, и насколько целесообразно в этом случае введение нового сбора?

По словам С. Юшина, наша сельхозпродукция в результате ввода данного сбора становится менее конкурентоспособной. Причем не только сельскохозяйственная, но и любая другая. Он также напомнил, что мясо не растет на деревьях. За ним не ходят в лес, там его не собирают и не везут в магазин. Для того, чтобы на прилавке магазина появился кусок мяса, нужно сначала завезти удобрения и семена на поля, вырастить и собрать урожай, доставить его на комбикормовые заводы. С комбикормовых заводов надо отвезти комбикорм на фермы, птицефабрики и свинокомплексы, откормочные площадки. Потом скот нужно перевезти на убойные пункты. И, кстати, скотовозы вряд ли можно загрузить в обратном направлении, мясо же в них не повезешь.

Затем мясо надо везти либо в распределительный центр, либо на хладокомбинаты, либо непосредственно в розницу, либо на мяскокомбинаты и т.д. То есть на самом деле получается, что с одного и того же конечного продукта многократно собирается данный сбор.

Поэтому вопрос надо ставить иначе и не о том, что автомобили наносят вред. Ведь если увеличивается движение транспорта, то экономика развивается, значит и налогов пла-



96% объема перевозок молока по федеральным трассам приходится именно на 12-тонники и машины большего тоннажа



Для того, чтобы на прилавке магазина появился кусок мяса, нужно сначала завезти удобрения и семена на поля, вырастить и собрать урожай, доставить его на комбикормовые заводы



Скотовозы вряд ли можно загрузить в обратном направлении

тится больше. А раз налогов платится больше, у государства должны появляться ресурсы на строительство дорог. Это его прямая обязанность и заинтересованность в том, чтобы дороги были быстрые, чтобы Россию использовали как транзитную страну, например, для грузопотоков из Азии. Сегодня собираются строить Шелковый Путь. Может в этой связи государству надо задуматься о других способах привлечения денег? Например, развивать придорожную инфраструктуру, с которой тоже можно получать налоги, и т.д.

В заключение С. Юшин отметил, что Национальная мясная ассоциация считает, что данный вопрос, с точки зрения глобального влияния на экономику нашей страны, не проработан.

«Давайте относиться к продовольствию со всей серьезностью»

Аркадий Гуревич, президент Российского союза мукомольных и крупяных предприятий, поддержал Евгения Казанцева в вопросе распределения грузопотоков. Он отметил, что раньше совершенно четко было планирование всех перевозок, грузопотоков, за встречные перевозки серьезнейшим образом наказывались министерства и ведомства.

Что же мы имеем сегодня? Затраты по перевозке по железной дороге достигли таких вершин, что стало невыгодно пользоваться этим видом транспорта. Именно поэтому грузоотправители склонились в сторону перевозок по автомобильным дорогам.

В результате, дело доходит до абсурда: из Западной Сибири в Москву везут зерно автотранспортом. А ведь это такие

концы, такие расстояния. При этом не всегда везут груз в обратном направлении. Что касается европейской части России, то здесь меньше чем на 300 километров в одну сторону никто зерно не возит. Туда-обратно – уже получается 600 км, а за каждый километр проезда надо заплатить новый сбор в размере 3,73 руб., причем это плата без учета НДС. В результате на каждую тонну зерна – именно зерна, а не муки – приходятся дополнительные затраты в размере 200 рублей.

Вместе с тем рентабельность на мукомольных предприятиях, по данным Росстата, менее 3%. За счет чего же они будут платить эти транспортные затраты? В себестоимости конечного продукта, в оптово-отпускной цене муки с мукомольного предприятия транспортные издержки без этих сборов на сегодняшний день достигают уже 25%. Что же дальше будет?

А. Гуревич напомнил, какая борьба шла в перестроечное время, когда вводился налог на добавленную стоимость. Но тогда пришло понимание мультипликационного эффекта. В итоге сегодня НДС везде составляет 18%, а продовольственный равен 10%. И это не только у нас в стране, во всем цивилизованном мире налог на добавленную стоимость на продовольствие ниже, чем на остальные товары. «Поэтому, – сказал в заключение А. Гуревич, чтобы не раскручивать инфляцию, давайте относиться к продовольствию со всей серьезностью».

В свою очередь, Алексей Красильников, исполнительный директор Союза участников рынка картофеля и овощей («Картофельный союз»), проинформировал, что еще в 2005 году поставщики картофеля и овощей из южных регионов нашей страны отказались по разным причинам от услуг РЖД. Однако, по расчетам, не менее 3–4 млн тонн картофеля и овощей перевозится ежегодно из разных регионов. И на то есть объективные причины: допустим, тот же репчатый лук и ряд ранней продукции доставляют из южных регионов России вплоть до северных. Поэтому все дополнительные затраты сильно ударят по сельскохозяйственным товаропроизводителям.

В том числе и для легализации автоперевозчиков

Андрей Бобровских, помощник заместителя председателя Комитета Государственной думы РФ по транспорту Сергея Тена, напомнил, что у нас в стране 50% грузо-



В европейской части России меньше чем на 300 километров в одну сторону никто зерно не возит



По расчетам, не менее 3–4 млн тонн картофеля и овощей перевозится ежегодно из разных регионов нашей страны

вого автотранспорта зарегистрировано на физических лиц. С его точки зрения, это огромный теневой рынок, который не платит никаких налогов. Поэтому внедряемая система взимания платы за проезд большегрузных автомобилей по федеральным дорогам поможет в некоторой степени легализовать таких перевозчиков путем их регистрации. С помощью системы можно проанализировать транспортные пробеги, в результате появится статистика, которая в настоящее время является необъективной. Кроме того, система направлена на перераспределение грузопотоков с автомобильного на другие виды транспорта. В связи с этим А. Бобровских выразил недоумение, почему, например, в Сибири в сельской местности продается молоко из Подмоскovie? По его мнению, система взимания платы окажет влияние и на сокращение пробегов автомобильным транспортом.

Свою точку зрения по некоторым вопросам высказал заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Асланбек Ахохов. Так, касаясь проблемы перевозки неделимых грузов, он выразил уверенность, что вред, наносимый дорогам от перегруженных машин,кратно превышает затраты на перевозку, и делимые грузы нужно возить в пределах нормативов. «Предельные нормы загрузки выдержаны в рамках мировой тенденции по нагрузке на дорожную инфраструктуру, и мы не считаем, что сейчас оказывается какое-то излишнее давление на сельскохозяйственников. Мы настаиваем на высоком штрафе для тех, кто везет больше разрешенного», – подчеркнул А. Ахохов.

Но с этим мнением не согласилась Е. Уваркина, отметив, что зачастую штраф для аграрного сектора за перегруз превышает стоимость всего груза, и это демонстрирует отсутствие логики и, более того, склоняет перевозчика к даче взятки на дороге вместо уплаты упомянутого штрафа. Раньше платили за километраж, и это была понятная логика. Сегодня же, в отсутствие разветвленной сети автомобильных дорог, достаточно лишь пересечь федеральную трассу, поскольку иного пути нет, и попасть на штраф в размере не менее 200 тыс. руб., причем за ошибку в перегрузе всего на 10% из-за отсутствия на полях весов.

Минсельхоз обеспокоен

Елена Самощенко, заместитель начальника отдела технической политики и гостехнадзора Департамента научной и технологической политики и образования Министерства сельского хозяйства РФ, выразила беспокойство относительно сложившейся ситуации. По ее словам, транспортные средства, с которых будет взиматься плата за проезд по федеральным дорогам в размере 3,73 копейки, составляют треть от грузового автопарка сельскохозяйственных товаропроизводителей.

Понятно, что сельхозтоваропроизводители не могут одновременно заменить используемый транспорт и не могут отказаться от перевозок. Существует проблема и в том, что плата будет взиматься не только при перевозке груза, но и при движении по дороге порожней маши-

ны. Вызывает сомнение, что она будет наносить такой же вред дороге, как и груженная машина.

Количество транспортных средств, принадлежащих сельскохозяйственным товаропроизводителям, в общем количестве подвижного состава в этой категории не велико и составляет, по оценкам Минсельхоза России, около 2%.

Однако для сельского хозяйства эта проблема существенная, и освобождение этих 2% транспортных средств от вводимого сбора, по мнению Е. Самощенко, не повлияет значительно на ход строительства дорог, однако позволит решить возникшую проблему для сельхозтоваропроизводителей.

Позиция Министерства экономического развития РФ

Позицию Минэкономразвития России озвучил начальник отдела оценки регулирующего воздействия в сфере промышленности, строительства, транспорта и связи Департамента оценки регулирующего воздействия Александр Попов.

Он сказал, что при подготовке материалов к совещанию председателя Правительства РФ, посвященному введению моратория в отношении неналоговых платежей, Минэкономразвития сформировало предложения, в том числе по мораторию на введение системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами свыше 12 тонн.

По итогам обсуждения, 1 июня было принято решение поручить Министерству транспорта совместно с Министерством экономического развития разработать и внести в установленном порядке проект постановления, предусматривающий снижение указанной платы.

На состоявшемся 16 октября совещании у заместителя председателя Правительства РФ, Аркадия Дворковича, посвященном ходу подготовки к введению в действие системы взимания платы, были высказаны основные риски реализации данной системы. Прежде всего это то, что в условиях сжатых сроков, а также значительного числа владельцев транспортных средств с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн процедура регистрации в реестре системы взимания платы выглядит неотлаженной и трудно выполнимой.

Также было отмечено, что по состоянию на 16 октября процесс получения бортовых устройств, с помощью которых в системе взимания платы передаются данные о фактически пройденном маршруте транспортного средства, в результате чего рассчитывается плата, не был за-



Транспортные средства, с которых будет взиматься плата за проезд по федеральным дорогам, составляют треть от грузового автопарка сельскохозяйственных товаропроизводителей

пущен. *(Первые бортовые устройства оператор системы «Платон» начал выдавать в Центре обслуживания пользователей системы в Санкт-Петербурге 30 октября 2015 г. – примечание редакции «АТ»).*

При этом А. Попов отметил, что с 15 ноября вступает в силу административная ответственность, достигающая одного миллиона рублей, за движение транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн по дорогам федерального значения без внесения соответствующей платы.

Он также подчеркнул, что на момент ввода системы взимания платы в эксплуатацию должен быть выпущен один миллион бортовых устройств, обеспечивающих контроль за внесением указанной платы. *(По состоянию на 30 октября в системе было зарегистрировано 170 тысяч транспортных средств массой свыше 12 тонн – примечание редакции «АТ»).*

А. Попов выразил сомнение, что к 15 ноября половина транспортных средств, имеющих разрешенную массу свыше 12 тонн, будут обеспечены бортовыми устройствами. В результате их владельцы будут вынуждены оформлять маршрутные карты, формируемые на основании сведений о предполагаемом маршруте движения транспортного средства, что сопряжено с более высокими административными издержками для юридических и физических лиц, владеющих несколькими транспортными средствами.

Во исполнение поручения председателя Правительства РФ от 1 июня Минтранс России разработан проект постановления правительства о внесении изменений в постановление Правительства РФ № 504, предусматривающий снижение платы до 3,06 копеек за километр.

Однако Минэкономразвития не согласовало указанный проект, а также подготовило заключение об оценке регулирующего воздействия, содержащее вывод о наличии в проекте законодательного акта положений, способствующих возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной деятельности.

По мнению Минэкономразвития, предлагаемое Минтрансом снижение размера платы приведет к увеличению затрат на перевозку товаров, вследствие чего прогнозируется увеличение инфляции до 2%, что в условиях падения платежеспособного спроса у населения, а также принимаемых Банком России мер по снижению инфляции, не может быть поддержано.

Кроме того, как и ранее отмечало Минэкономразвития, расчет базовой ставки в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам 12-тонниками, содержит ряд методологических неточностей, существенно влияющих на конечный тариф, который, по расчету Минэкономразвития, должен составлять 97 копеек за километр при тех условиях, которые были представлены Минтрансом, а именно, что средний пробег транспортных средств массой свыше 12 тонн составляет порядка 16,5 миллиардов километров в год.

Тариф в размере 97 копеек позволит покрыть имеющиеся обязательства перед концессионером, обеспечит необходимые поступления в федеральный дорожный

фонд, а также позволит запустить систему взимания платы в тестовом режиме для корректировки исходных данных, лежащих в обосновании указанного размера платы.

Учитывая вышеизложенное, а также с учетом решений, принятых на совещании у заместителя председателя Правительства РФ А. Дворковича 16 октября, Минэкономразвития предлагает следующие варианты выхода из создавшегося положения: первое – перенести срок вступления в силу административной ответственности за невнесение платы в счет возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, на 1 июля 2017 года. И второе – в срочном порядке принять постановление правительства Российской Федерации, которое будет предусматривать установление платы в размере 1 рубль за каждый пройденный километр.

Как проинформировал А. Попов, данные предложения Минэкономразвития направило в Правительство РФ.

Подытожил слушания Евгений Казанцев, который отметил, что позиция бизнеса и общественников по рассмотренному вопросу едины. По итогам совещания была принята резолюция, которая направлена в Правительство РФ, Государственную думу РФ и профильные министерства.

От редакции. На момент сдачи этого номера журнала в типографию стало известно, что председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев подписал Постановление от 3 ноября 2015 г. № 1191 «Об изменениях в порядке взимания платы в счет возмещения ущерба, причиняемого дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами массой свыше 12 тонн».

Согласно принятому документу размер платы, взимаемой с большегрузных автомобилей за один километр пути по федеральным трассам, до 29 февраля 2016 года будет составлять 1,53 руб., а с 1 марта 2016 года до 31 декабря 2018 года будет равен 3,06 руб.

Кроме того, в целях бесперебойного функционирования системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 т, и исключения двоякого толкования утвержденных ранее норм подписанным постановлением уточняется ряд положений Постановления правительства РФ от 14 июня 2013 г. № 504. В частности, владельцам транспортных средств предоставляется возможность самостоятельно устанавливать собственные бортовые устройства, вносить плату без использования бортового устройства путем получения «маршрутной карты», в том числе в электронном виде, на которой будет отражаться оплаченный маршрут следования транспортного средства.

Постановление Правительства РФ было подготовлено Министерством транспорта России во исполнение решений по итогам совещания о предельном уровне неналоговых платежей предпринимателей и организаций 1 июня 2015 года.