

Разъяснения по рекомендациям Президентского совета по правам человека (СПЧ) относительно системы взимания платы с автомобилями максимально разрешенной массой свыше 12 тонн

14 Декабря 2015

Несправедливость платы в счет возмещения вреда:

Задача государственной системы Платон - решение задачи финансирования дорожного строительства и ремонта, а также реализация принципа «пользователь платит». Повышение объемов грузовых перевозок по автомобильным дорогам приводит к интенсификации использования дорожной сети, а следовательно, ее преждевременному разрушению. Все это ведет к накоплению значительного объема отложенного ремонта, требующего большого объема капитальных вложений. При этом за это платят одинаково все пользователи вне зависимости от степени вреда, наносимого дорожным конструкциям их транспортными средствами, и без учета коммерческой составляющей грузоперевозок.

При таком подходе финансовая нагрузка ложится на собственников легковых транспортных средств, без учета того, что наибольший вред дорогам причиняют не легковые транспортные средства, используемые, как правило, в личных целях, а грузовые автомобили – многотонники, используемые в коммерческих целях. Таким образом, владельцы легкового транспорта фактически платят за владельцев грузовиков.

Плата с грузовиков массой более 12 тонн является «адресной» и взимается только с тех, кто, во-первых, пользуется дорогами как средством получения прибыли, во-вторых, кто наносит максимальный вред, и в-третьих – кто фактически выезжает на федеральные трассы в коммерческих целях.

Таким образом, введение Платы способствует устранению сложившейся уравнилельной системы и переходу к системе «пользователь платит».

Система "Платон" имеет многочисленные недостатки:

Роставтодор и оператор системы «ПЛАТОН» как минимум за год до даты начала взимания Платы всеми доступными средствами начали информировать владельцев транспортных средств о Плате, за несколько месяцев до ее введения владельцы транспортных средств могли начать регистрацию в системе, получать бортовые устройства, получить иную необходимую информацию о системе.

Таким образом, ответственные владельцы транспортных средств, серьезно относящиеся к своему бизнесу, имели достаточно возможностей подготовиться должным образом, чтобы 15 ноября 2015 года не стало днем остановки или замедления работы.

Удаленность офисов, расположенных во всех 138 крупных городах РФ, не является препятствием для пользования системой поскольку абсолютна вся функциональность системы доступна удаленно, через интернет сайт.

В настоящий момент система работает надлежащим образом, включая сайт, офисы обслуживания и всю остальную инфраструктуру.

Отдельное внимание уделено работе с мелким и средним бизнесом:

1. Для пользователей, которые не желают регистрироваться в системе Платон, созданы разовые маршрутные карты, позволяющие оплатить поездку без регистрации. Компании с большим автопарком, как правило, используют бортовые устройства или полноценные маршрутные карты.

2. Удобная Система отчетности, которую можно выгрузить во всех существующих форматах.
3. Владельцы 12-тонников могут учесть плату в расходах, тем самым уменьшив налогооблагаемую базу
4. Разработано мобильное приложение для носимых гаджетов (отдано на модерацию в магазины Гугл маркет апстор, Микрософт стор).
5. Возможна оплата через терминалы QIWI, которых насчитывается более 190 тысяч по всей стране и по топливным картам.

Кроме того, введение Платы обнажило целый ряд проблем транспортной отрасли включая серые перевозки, отсутствие регулирования рынка, низкие тарифы, не позволяющие работать законно мелким перевозчикам. Все эти проблемы не следствие введения Платы и не решаются снижением ее размера.

Размер Платы завышен:

Предложения относительно размера Платы были сформулированы Министерством транспорта на основании проведенной научно-исследовательской работы. В результате дискуссий Правительством принято компромиссное решение о размере Платы, устанавливающее понижающие коэффициенты в течение первых лет ее взимания. Важно отметить, что установленный размер платы существенно ниже тарифов, установленных в странах Евросоюза.

Разрешение конфликта с водителями-дальнобойщиками:

Министерством транспорта РФ, Роставтодором совместно с представителями крупного, среднего и малого бизнеса при участии оператора системы «ПЛАТОН» создана рабочая группа, в которой обеспечено максимально представительство всех заинтересованных лиц. Рабочая группа собирается еженедельно. Материалы и протоколы рабочей группы публикуются на сайте platon.ru. Все конструктивные предложения по совершенствованию работы системы проработаны Министерством транспорта, найдены необходимые компромиссы. Государственной Думой принят законопроект, значительно снижающий размер штрафа за движение без внесения Платы и вводящий возможность применения постоплаты для лиц, добросовестно исполняющих обязанность по внесению Платы. Это сделано в первую очередь по просьбам небольших грузоперевозчиков, которые утверждают, что могут платить только после получения оплаты за перевозку груза. После нормативного описания этой возможности и внесения оператором технических изменений в систему, данные инновации будут внедрены.

Министерство продолжает вести конструктивный диалог с добросовестными перевозчиками в целях совершенствования работы системы.

Необходимость анализа эффективности механизма взимания налогов и сборов в сфере транспорта:

Министерством транспорта РФ уже проделана значительная работа по анализу эффективности существующей системы налогов и сборов в сфере транспорта, определение максимально справедливых и эффективных способов наполнения бюджета дорожного фонда. Предлагаемое как альтернатива Системе повышение акцизов опять приведет к тому, что за коммерческое использование дорог большегрузами придется платить рядовым собственникам легковых автомобилей, что в корне неверно. Именно для перераспределения финансового бремени с владельцев легковых автомобилей на владельцев большегрузных машин и было принято решение о переходе на систему «пользователь платит».

Предложение Совета по правам человека об увеличении размера акциза и как следствие увеличение цены топлива, по-видимому, по-видимому, будет негативно воспринято 50 миллионами российских автовладельцев.

Необходимость расчета среднего фактического ежедневного пробега одного многотоннажного транспортного средства по федеральным трассам:

Рекомендация невыполнима как минимум потому, что расчет не может быть одновременно средним и фактическим.

Вместе с тем, все необходимые расчеты были проведены до введения системы взимания Платы и представлялись при подготовке соответствующих законодательных и нормативных актов, устанавливающих ее введение.

Рекомендация Счетной палате Российской Федерации и Генеральной прокуратуре Российской Федерации провести проверку обоснованности и законности концессионного соглашения между Роставтодором и ООО «РТИТС»:

Концессионное соглашение с ООО «РТИТС» было заключено Роставтодором в рамках его компетенции строго в соответствии с порядком и процедурами, установленными федеральным законом от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» на основании соответствующего решения Правительства Российской Федерации.

Роставтодор, подписывая концессионное соглашение, действовал в рамках полномочий, предоставленных ему Правительством РФ.

Совет указывает, что рассматривает данный конфликт в контексте защиты одного из основных прав человека – права свободно распоряжаться своими способностями к труду и права на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности (статьи 34 и 37 Конституции РФ).

Очевидно, что Система никаким образом не препятствует и не может препятствовать реализации указанных прав. Более того, Плата одинакова для всех, введена на недискриминационной основе и призвана компенсировать вред, причиняемый 12-тонниками федеральным дорогам.