

## Перспективы развития налогообложения Системы «Платон»

*Гришан Илья Владимирович*  
*Сибирский Федеральный Университет*  
*студент*

### Аннотация

В данной статье рассматривается система взимания платы Платон как одна из перспектив развития налогообложения России. Рассмотрены теоретические основы работы системы, изучены статистические данные деятельности Федерального дорожного агентства, проведён анализ общественного мнения и последствий работы системы, дабы выявить направление вектора развития под действием этого нововведения.

**Ключевые слова:** Налоговая система, система Платон, транспортная система, перспективы развития, грузоперевозки.

## Prospects for the development of taxation System «Plato»

*Grishan Ilya Vladimirovich*  
*Siberian federal university*  
*student*

### Abstract

This article discusses charging system Plato as one of the prospects for the development of taxation in Russia. The theoretical foundations of the system work are considered, the statistical data of the Federal Road Agency is studied, the public opinion and the consequences of the system are analyzed in order to reveal the direction of the development vector under the effect of this innovation.

**Keywords:** Tax system, system Plato, transport system, prospects of the development, trucking.

Экономика постоянно развивается, и ежегодно Правительство в целях поддержания социально-экономической стабильности современной системы рыночной экономики вносит изменения в законодательные акты. Министерством Финансов России и Министерством Экономического развития России разрабатываются документы, отражающие стратегию экономического развития России на среднесрочную перспективу. Однако, стоит обратить внимание на такое важное направление государственного регулирования экономики, как Налоговая политика, так как налоги являются важным элементом в формировании государственного бюджета. Учитывая направления развития экономики России, отражённые в “Прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов”, необходимо обратить внимание на

новые источники пополнения федерального бюджета. Например, увеличение НДС с 18% до 22% или систему «Платон». С последним связано немало неоднозначных событий, произошедших в последние годы в экономической и общественной жизни России. В связи, с чем возникает интерес к подробному изучению системы «Платон», ее сущности и последствиях введения.

Проблема плохого состояния дорожного покрытия стоит остро на протяжении многих лет. И недовольство населения страны не могло остаться без внимания Правительства России. Повышение объемов грузовых перевозок по автомобильным дорогам приводит к интенсификации использования дорожной сети, а, следовательно, ее преждевременному разрушению. Все это ведет к увеличению количества участков дорог, требующего ремонта, а, следовательно, и увеличения объема капитальных вложений. Объём ассигнований, выделяемых на ремонт дорог ежегодно, составляет 1 трлн. рублей [1]. Возьмём конкретные данные, приведённые в докладе о деятельности Федерального дорожного агентства (в дальнейшем Росавтодор) за 2016 год. Из федерального бюджета в общем было выделено 539,7 млрд. рублей. На рис. 1 приведено распределение этих средств по определённым видам деятельности. Как можно заметить, большая часть всех средств (222,9 млрд. рублей) выделена на ремонт и содержание федеральных дорог, что составляет 41 % от общего объёма выделенных средств [3]. Эти данные свидетельствуют о том, что состояние федеральных трасс очень важный пункт в деятельности Росавтодора.

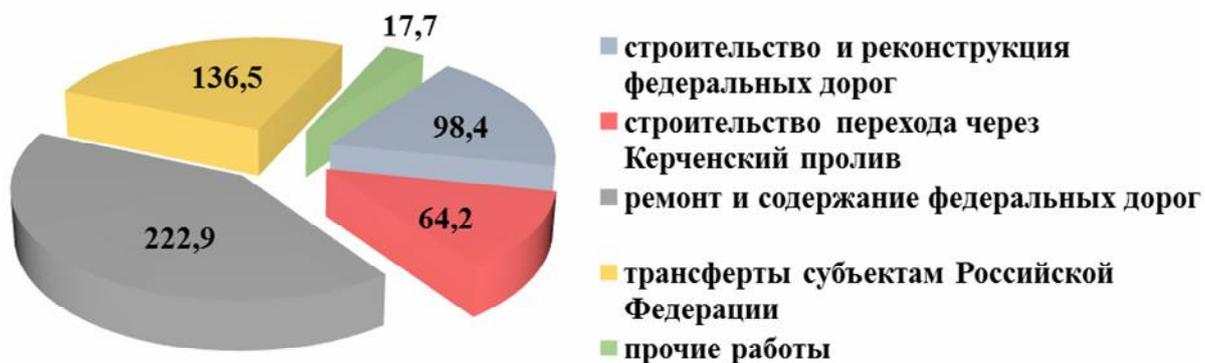


Рисунок 1. Структура ассигнований из федерального бюджета на финансирование деятельности Росавтодора на 2016 г.

Наибольший урон автодорогам, по мнению Правительства, наносится большегрузными автомобилями. Вред, наносимый ими, как заявляет Правительство, эквивалентен проезду по федеральным трассам 40-50 тысячами легковых авто. В денежном эквиваленте ущерб оценивается в 2,6 трлн. рублей. Министерством транспорта РФ проделана значительная работа по анализу эффективности существующей системы налогов и сборов в сфере

транспорта, определение максимально справедливых и эффективных способов наполнения бюджета дорожного фонда. Вследствие необходимости привлечения дополнительных средств на ремонт дорог, была разработана и утверждена система «Платон», получившая название от сочетания слов «плата за тонну», которая стала действовать на всех российских государственных трассах с 15 ноября 2015 года, как альтернатива системе повышения акцизов, которая уравнивала бы рядовых собственников автомобилей с предприятиями, предпринимателями и частными лицами, использующими дороги в коммерческих целях, 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 «Платон».

Суть данной системы состоит в том, что с владельцев большегрузных автомобилей с разрешённой массой более 12 тонн взимается плата за один километр пути в целях компенсации ущерба, который наносится грузовым автотранспортом дорогам общего пользования федерального значения. Стоит отметить, что плата взимается с тех, кто, во-первых, наносит наибольший урон дорожному покрытию, во-вторых, использует дороги с целью получения прибыли, в-третьих, по факту выезжает на федеральные трассы в коммерческих целях.

С момента запуска системы определен размер платежа в сумме 3,73 рубля и понижающего коэффициента 0,41. Таким образом, тариф составлял 1,53 рубля за километр. Министерство транспорта России планировало повышение тарифа в феврале 2017 года до отметки 2,61 рубль за километр, а с середины года до отметки 3,06 рубля. Однако, в конце марта 2017 года Правительство России приняло Постановление о сохранении льготного размера тарифа на уровне 1,9 рубля за километр. Контроль за километрами пробега осуществляется посредством бортовых устройств, установленных на авто, зарегистрировавшихся в системе. По ним передаются данные в базу и водителю остается только оплатить плату любым удобным для него способом. Помимо бортового устройства, данные о своём маршруте водители могут передать самостоятельно, путём передачи данных о будущем маршруте при помощи создания одноразовой Маршрутной карты Тем, кто не прошел процедуру регистрации и не оплачивает плату будет начислен штраф [2].

В Европе существует система, аналогом которой является «Платон». Она носит название Eurovignette. Однако, плата взимается со всех классов автомобилей за пользование платными дорогами. Что касается грузового автотранспорта, денежные сборы за его передвижение регламентируются поправками в директиве 1999/62/ЕС, которые обобщили правила уплаты за использование автомагистралей. Размер платы зависит от количества осей и экологичности вида транспорта. Плата осуществляется за пройденный отрезок пути или, в некоторых случаях, посредством покупки наклейки, так называемой «виньетки», каждая из которых позволяет проехать на разные отрезки времени. Также есть специальная плата, которая подразумевает

проезд по пути следования мостов, тоннелей, паромов. Оплата доступна в кемпингах, заправках и терминалах при переходе через границу, делает её удобной. Однако недостатком системы стоит отметить то, что она дублирует некоторые транспортные налоги. Но, несмотря на это, по карману это сильно не бьёт, доходы граждан европейских стран находятся на достойном уровне. Контроль осуществляется полицейской службой на таможне, и нарушителям грозит штраф в тройном объёме от неуплаченной суммы и внесение в базу данных нарушителей на 2 года. [8].

Возвращаясь к системе «Платон», стоит отметить, что общественный резонанс в ответ на её введение последовал незамедлительно. Ещё до начала работы системы дальнобойщики устроили акцию протеста. Акция протеста состоялась 11 ноября 2015 года, незадолго до начала работы самой системы. По сведениям, опубликованным ТАСС, 150 фур встали на “аварийку” на трассе Москва-Крым. По словам координатора акции, причина протеста заключалась в том, что система ещё не протестирована и при малейших нарушениях дальнобойщикам грозят штрафы огромных размеров: 40 тысяч рублей для индивидуальных предпринимателей и 450 тысяч для юридических лиц. При повторном нарушении штрафы составили бы 45 тысяч и 1 млн. рублей соответственно. И это не единственная причина недовольства. [4]. На мой взгляд, вполне резонная реакция, ведь помимо транспортного налога Правительство увеличило налоговую нагрузку путём введения системы «Платон».

Со слов скептически настроенных политиков и предпринимателей, последствия введения системы «Платон» могут коснуться не только дальнобойщиков, но и простых граждан, которые, казалось бы, никак не связаны с грузоперевозками. Последствия нововведения могут отразиться на ценах на товары. Принцип аналогичен НДС. Транспортировка какого-то блага или сырья для его производства становится дороже, вследствие чего возрастают издержки. Эти издержки в конечном итоге войдут в стоимость конечного продукта. Следовательно, цены на товары должны возрасти. Подтверждение тому слова генерального директора “DanoneРоссия” Бернара Дюкро в интервью Газета.ru от 21.02.16: “...»Платон» с его стоимостью 1,5 руб. на каждый километр, может, и не такие большие затраты по сравнению с ценой на сырое молоко, но все равно это существенный фактор. В марте тариф вырастет вдвое, что также повлечет последующий рост стоимости логистики.[5]”

Реакция грузоперевозчиков и водителей – дальнобойщиков на введение системы «Платон» не осталась без внимания государственных структур. 3 июля 2016 года в ст. 28 НК РФ были внесены изменения, согласно которым были введены льготы, которые исключали из размера транспортного налога, который необходимо было уплатить, размер выплат в систему «Платон». Данный порядок введен с 1 января 2016 года и будет действовать до 31 декабря 2018 года включительно. Если сбор в систему «Платон» равен или выше суммы транспортного налога, который подлежит уплате, то налог считается равным нулю. Если сумма транспортного налога выше, чем

уплаченный сбор в систему «Платон», то льгота предоставляется на сумму уплаченного сбора. Данная льгота предоставляется относительно каждого большегруза, по которому налогоплательщик платит сбор. Данной льготой могут воспользоваться не только организации, но и граждане и индивидуальные предприниматели.

В заключение хотелось бы сделать рефлексию, выделив основные последствия введения системы «Платон». Отбросив в сторону факты протеста дальнбойщиков и прочие негативные суждения по поводу системы, в первую очередь стоит отметить, что изначальная цель была достигнута- на ремонт дорог было направлено более 10 млрд. рублей благодаря этой системе [6]. Отремонтировано более 1 тыс. км дорог, находящихся в критическом состоянии. Также отмечается, что на средства, собранные «Платоном» до конца 2017 года будет отремонтировано 24 аварийных мостовых перехода и путепровода в Краснодарском и Алтайском краях, 4 республиках и 6 областях [9]. Несмотря на предположения по поводу роста цен, реальный рост цен, например, на молоко и томаты составил всего на 12 и 16 копеек соответственно [6]. Необходимо подчеркнуть, что общественное мнение разделилось. По данным опроса, проведенного ВЦИОМ по заказу Росавтодора от 9-18 января 2016 года, положительно к введению системы относятся 40% водителей легковых авто, 18% владельцев компаний-грузоперевозчиков и 3% самих дальнбойщиков из общего количества опрошенных в объеме 2400 человек [7]. Пользу от введения системы «Платон» для улучшения состояния дорог признает каждый второй владелец легковых автомобилей (51%), каждый четвертый руководитель транспортных компаний (25%) и каждый седьмой водитель фур (16%). Повышение прозрачности рынка грузоперевозок к плюсам введения системы «Платон» относят 45% владельцев легковых автомобилей, 31% представителей компаний-перевозчиков и 15% дальнбойщиков (присутствие теневых грузоперевозок сегодня признает большинство во всех группах) [7].

По моему мнению, введение системы «Платон», в значительной мере носит положительный эффект и, в настоящее время, время, когда государство прилагает все усилия для преодоления кризисных явлений в экономике, имеет неопределимое значение, как дополнительный источник доходов государственного бюджета и как источник, за счет которого обеспечивается поддержание и улучшение состояния российских дорог. В то же время, приоритетность финансирования ремонта федеральных трасс и льготы на вычет платы в систему «Платон» из транспортного налога, сократили поступления в региональные бюджеты, ведь транспортный налог 100% поступает в бюджеты субъектов Российской Федерации и формирует дорожные фонды, из которых финансируется восстановление региональных дорог, а, следовательно, приведение их в нормативное состояние дело не столь близкой перспективы.

## **Библиографический список**

1. “Система зависает” Мнение экспертов и аналитиков. Прогноз. Рейтинг. Последние новости 7 мая 2017 года. URL: <http://expert.ru/siberia/2016/08/sistema-zavisaet/>
2. О системе. URL: <http://platon.ru/ru/about/>
3. Итоговый доклад о результатах деятельности Федерального дорожного агентства за 2016 год. URL: [www.rosavtodor.ru/storage/app/media/itog\\_doclad\\_2016.docx](http://www.rosavtodor.ru/storage/app/media/itog_doclad_2016.docx)
4. 150 фур на трассе «Москва - Крым» требуют отмены сборов за проезд по федеральным трассам - Общество - ТАСС. URL: <http://tass.ru/obschestvo-/2425199>
5. Интервью с генеральным директором “Danone Россия” Бернардом Дюкро – Газета.ru. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2016/02/20/8084669.shtml>
6. Система «Платон»: первые результаты и ключевая статистика Экономика и бизнес - ТАСС. URL: <http://tass.ru/ekonomika/4184513>
7. Пресс выпуск. URL: <https://wciom.ru/index.php?id=236&uid=115576>
8. Зарубежные аналоги системы Платон: в Европе. URL: <http://logoskop.ru/platon/analog-sistemy-v-europe.html>
9. За 2016 год система “Платон” пополнит дорожный фонд 20 млрд. рублей // Газета.Ru. URL: [https://www.gazeta.ru/auto/2016/11/15\\_a\\_10332047.-shtml#page3](https://www.gazeta.ru/auto/2016/11/15_a_10332047.-shtml#page3)
10. Транспортный налог и система «Платон». URL: <http://spmag.ru/articles/transportnyy-nalog-i-sistema-platon>