

## **Концепция создания и функционирования системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн**

### **Описание проблемы:**

Вся сеть дорог федерального значения представляет из себя сложную структуру, состоящую из более 50 000 км дорог, около 6 000 капитальных мостов и путепроводов, а также большого количества искусственных сооружений (водопрпускных труб, шумозащитных сооружений, подпорных стен и т.п.). Столь сложная система нуждается в постоянном контроле состояния, качественном обслуживании, ремонте и модернизации, требующих капитальных затрат.

Повышение объемов перевозок и грузооборота автомобильного транспорта приводит к интенсификации использования федеральной дорожной сети, что в свою очередь усиливает воздействие на дорожные конструкции и ведет к их преждевременному разрушению.

Основным фактором повышения воздействия на федеральные автомобильные дороги явился рост следующих показателей грузовых автомобилей:

- интенсивности движения автомобилей (при росте их общего количества),
- максимальных масс и осевых нагрузок автомобилей,
- скоростей движения автомобилей.

Все это ведет к неудовлетворительному транспортно-эксплуатационному состоянию федеральных автомобильных дорог, разрушению дорожных конструкций, накоплению значительного объема отложенного ремонта.

В различных странах мира проблему финансирования дорожного строительства и ремонта решают по-разному. Наиболее действенным, с точки зрения мирового опыта, является введение платы за проезд по автомагистралям или дорогам общего пользования различных категорий, т.е. переход к принципу «пользователь платит».

Владельцы грузового транспорта посредством принадлежащих им транспортных средств пользуются полезными свойствами автомобильных дорог в предпринимательских целях, нанося им тем самым сверхнормативный ущерб, который значительно больше ущерба от воздействия легкового транспорта. Система взимания платы (далее – СВП) вводится как средство компенсации ущерба, наносимого автомобильным дорогам и не возмещаемого за счет действующих налогов. СВП распространяется на владельцев автотранспортных средств, наносящих дорогам наибольший ущерб – грузовых автомобилей максимальной разрешенной массой более 12 тонн.

Более подробно о международном опыте создания и функционирования систем взимания платы с большегрузного транспорта можно ознакомиться в подразделе сайта «Международный опыт».

### **Российское законодательство.**

Федеральным законом Российской Федерации от 06 апреля 2011 года № 68-ФЗ в Федеральный закон Российской Федерации 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» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) внесены изменения (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 транспортного 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 грузо-пассажирских 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."

Полученные от введения платы доходы федерального бюджета будут являться одним из источников пополнения Федерального дорожного фонда.

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 29 декабря 2012 года № 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 15.11.2015 г.

**Согласно статье 12.21.3. Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации (Далее – КОАП РФ):**

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 транспортного 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."

### **Эффекты от введения платы с владельцев транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн:**

Проведенный анализ показывает, что проект внедрения системы взимания платы за проезд по федеральным автомобильным дорогам общего пользования с владельцев (пользователей) транспортных средств с максимальной разрешенной массой более 12 тонн, влечет за собой ряд социально-экономических эффектов в сферах сегмента грузовых автоперевозок, ВВП страны, аварийности на дорогах федерального значения в части ДТП. Расчеты показывают, что в любом году прогнозного периода позитивные эффекты на экономику Российской Федерации в целом превышают негативные. Общее влияние на ВВП складывается из комбинации негативного (снижение ВВП из-за изъятия денег из экономического оборота в результате введения сбора платы) и позитивных эффектов: прямого (рост ВВП как результат мультиплицированных инвестиций в дорожную инфраструктуру и систему взимания платы) и косвенного (прирост ВВП за счет повышения инвестиционной привлекательности страны).

### **В рамках расчета социально-экономических эффектов при введении платы определены:**

- 1) влияние на экономику типового автотранспортного предприятия (ожидается снижение чистой прибыли на 0,5%);
- 2) влияние на экономику автотранспортной отрасли (ожидается снижение рентабельности на 0,5%);
- 3) прирост ВВП составит от 41 млрд.руб. в 2016 году до 69 млрд. руб. в 2025 году;
- 4) влияние на налоговые поступления, без учета платы за проезд (прирост составит от 13 млрд. руб. в 2015 году до 19 млрд. руб. в 2025 году);
- 5) экономический эффект от предотвращенных ДТП по неудовлетворительному состоянию дорожного полотна (10 млрд. руб. за период 2016 – 2031 гг.).

Таким образом, определено, что проект оказывает умеренно негативное влияние на экономику автоперевозчиков и положительное влияние на экономику страны в целом.

Реализация проекта предполагается с использованием такого механизма государственно-частного партнерства как концессионное соглашение «контракт жизненного цикла». Эта форма позволит снизить нагрузку на бюджет, повысить заинтересованность частных участников в оптимизации расходов и максимально использовать накопленный опыт частных компаний при проектировании, создании и обслуживании системы, максимально снизить риски для государства.

В целях реализации положений законодательства в Российской Федерации создается Система взимания платы.

Краткие характеристики Системы взимания платы:

- Сроки введения в эксплуатацию: 15.11.2015 г.

- Схема реализации проекта: Концессия
- Концедент: Федеральное дорожное агентство (Росавтодор). Часть полномочий Концедента будет осуществляться ФКУ "Дороги России"
- Концессионер: будет определен на конкурсной основе
- Объект проекта: Система взимания платы.
- Размер взимания платы: будет определен Постановлением Правительства Российской Федерации
- Срок действия концессии: 13 лет с момента заключения концессионного соглашения

#### **Принципы действия системы:**

- Оплата за фактически пройденное расстояние (по километражу);
- Использование системы глобальной спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС для определения координат;
- Безостановочное взимание платы (многополосный свободный поток);
- Регулярный мониторинг движения автомобилей, попадающих под действие системы;
- Несколько степеней контроля:
  - система идентификации транспортных средств с помощью микроволновой технологии;
  - автоматическое распознавание государственных номерных знаков;
  - автоматическое определение габаритных характеристик и распознавание количества осей.

#### **Требования к системе:**

1. Процент определенных (выявленных) транспортных средств с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн от фактического количества транспортных средств с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн не менее 93%.
2. Процент идентифицированных транспортных средств с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн от общего количества определенных (выявленных) транспортных средств с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн не менее 95%.
3. Уровень собираемости взимаемой платы с владельцев идентифицированных транспортных средств в счет возмещения вреда не менее 99%.

#### **Элементы системы:**

##### **Бортовое устройство:**

– устанавливается в кабину автомобиля;

- предназначено для определения маршрута движения транспортного средства при помощи технологий спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS в целях расчета платы в счет возмещения вреда;

- содержит сведения о состоянии расчетного счета владельца транспортного средства. Необходимое количество на стадии начала эксплуатации - от 2 000 000 штук.

##### **Система стационарного контроля:**

- оборудованные сканерами стационарные рамки (порталы), расположенные в полосе отвода дороги;

- осуществляют контроль за движением транспортного средства по территории страны и состоянием расчетного счета владельца транспортного средства;

- фиксируют нарушения законодательства.

Необходимое количество на стадии эксплуатации – от 481 штуки.

#### **Система мобильного контроля:**

- оборудованные сканерами специальные автомобили;
- перемещаются по автомобильным дорогам;
- осуществляют контроль за движением транспортного средства по территории страны и состоянием расчетного счета владельца транспортного средства;

Необходимое количество на стадии эксплуатации – от 180 штук.

#### **Центр управления и мониторинга:**

- включает в себя здание, специальное оборудование, аппаратно-программное обеспечение;
- предназначен для выполнения функций сбора, обработки, хранения и передачи данных, оперативного управления системой взимания платы, а также для мониторинга за соблюдением требований законодательства Российской Федерации.

Центры информационной поддержки - осуществляют круглосуточную информационную (консультационную) поддержку владельцев транспортных средств, выдачу бортовых устройств, заключение соглашений с владельцами транспортных средств и пр. Планируется создание 83 центров (будет уточнено по результатам конкурса).

Пункты распространения бортовых устройств - осуществляют выдачу бортовых устройств, заключение соглашений с владельцами транспортных, выполняет иные функции. Пункты могут располагаться на автозаправочных станциях и иных объектах.

Интернет сайт - осуществляет информационную поддержку владельцев транспортных средств, предоставляет возможность регистрации транспортного средства и внесения платы.

#### **Принципы функционирования системы взимания платы**

1. Владелец транспортного средства обязан внести плату до начала движения по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения.
2. 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 необходимые документы.
3. 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. 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.
4. Одновременно с регистрацией транспортного средства с владельцем будет заключено пользовательское соглашение и предоставлено бортовое устройство.
5. Бортовое устройство необходимо установить в кабину водителя. Задачи бортового устройства – за счет использования технологий системы ГЛОНАСС передавать координаты движения транспортного средства в центр обработки данных. Данные, полученные от бортового устройства, будут являться основанием для расчета пробега автомобиля и соответственно – расчета платы в счет возмещения вреда.

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

7. Замена и ремонт бортового устройства будет производиться в пунктах выдачи бортовых устройств. Оповещение владельцев транспортных средств о местах размещения пунктов выдачи бортовых устройств – одна из основных задач оператора системы взимания платы.

8. В целях информационной поддержки владельцев транспортных средств в Российской Федерации создается колл-центр, который будет функционировать круглосуточно 7 дней в неделю.

9. Контроль за соблюдением владельцами транспортных средств законодательства будет осуществляться посредством систем мобильного и стационарного контроля, определяющих наличие в кабине автомобиля бортового устройства и необходимых денежных средств на расчетном счете владельца.

10. Привлечение к ответственности владельцев транспортных средств, нарушающих правила законодательства в части платы в счет возмещения вреда, будет осуществляться в соответствии со статьей 12.21.3. КОАП РФ «Несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн», предусматривающей в качестве меры ответственности штрафы нарушителям законодательства в размере от 5 000 рублей до 450 000 рублей при совершении первого правонарушения и от 50 000 рублей до 1 000 000 рублей при повторном совершении правонарушения.

Вы можете дополнительно рассмотреть механизм функционирования системы взимания платы, изучив презентацию проекта (подраздел «Презентации»).

- [Презентации](#)

Взимание платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн

[Презентация](#) (скачать, файл pdf 1,51 mb)

A Tolling System to provide compensation for damage to general use roads of federal significance caused by vehicles with the maximum weight exceeding 12 tons

[Презентация](#) (скачать, файл pdf 1,34 mb)

Финансовая модель СВП-12т

[Презентация](#), скачать, файл pdf, 1,77 mb)

Организация и проведение конкурса на право заключения концессионного соглашения в отношении системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами массой свыше 12 тонн

- [Нормативные документы](#)

14.06.2013 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»](#)

Принявший орган: Правительство РФ

Подписал: Председатель Правительства Российской Федерации Д.А. Медведев

[\(файл PDF, 219kb\)](#)

(для просмотра можно использовать [Adobe Reader](#))

06.04.2013 Распоряжение (файл PDF, 365kb)  
№ 531-р [«О заключении концессионного соглашения в отношении объектов, предназначенных для взимания платы, используемых в целях обеспечения функционирования системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн»](#) (для просмотра можно использовать Adobe Reader)  
Принявший орган: Правительство РФ  
Подписал: Председатель Правительства РФ Д.А. Медведев

29.12.2012 Федеральный закон (файл Word, 32kb)  
№ 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»](#) (для просмотра можно использовать OpenOffice)  
Принявший орган: Государственная Дума  
Подписал: Президент Российской Федерации В.В. Путин

06.04.2011 Федеральный закон (файл Word, 83kb)  
№ 68-ФЗ [«О внесении изменений в бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»](#) (для просмотра можно использовать OpenOffice)  
Принявший орган: Государственная Дума  
Подписал: Президент Российской Федерации Д.А. Медведев

## Международная практика

### Международная практика организации системы взимания платы с грузового автотранспорта

Основа единого законодательства ЕС по дорожным сборам была заложена в 1993 году **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 использование дорожной инфраструктуры, 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 директива 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 тонн);
- 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, пожелавших ввести на своей территории единый порядок взимания сборов.

В 1995 году эта Директива была отменена решением Европейского суда из-за того, что при ее принятии был нарушен установленный порядок согласования. По решению суда, Директива оставалась в силе до принятия нового документа.

В 1999 году ее сменила **Директива 1999/62/ЕС** «О взимании сборов с тяжелых грузовых автомобилей за пользование транспортной инфраструктурой». Данная Директива, в основном, повторяла предыдущий документ, за исключением ряда существенных дополнений, касаемо возможностей дифференциации километровых 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 года 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 Парламенте 15 декабря 2005 года и формальное одобрение министрами транспорта 27 марта 2006 года завершило 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 года.

**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 тонны, при передвижении по дорогам, входящим в общеевропейскую автодорожную сеть TEN-R;
- дает право странам-членам ЕС до 2012 года принять решение о выводе из схемы оплаты транспортные средства массой от 3,5 до 12 тонн;
- 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 тонны, на всей сети TEN-R. Со всех остальных транспортных средств массой менее 3,5 тонн за проезд по дорогам не входящим в сеть TEN-R может взиматься оплата в соответствии с правилами Соглашения;
- 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/NOx с 2010 года.

В настоящий момент в странах-членах ЕС используются различные системы сбора платы с грузовых автомобилей за проезд по сети магистральных дорог.



#### К основным типам систем можно отнести:

- повременную систему сборов платежей (система «Евровиньетт»)

Система «Евровиньетт» была введена в эксплуатацию в начале 1993 года, 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 года «Евровиньетт» функционировала в Германии, но была изменена на систему покилометровой сбора платежей.

- покилометровую систему 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.

- систему сбора дорожных пошлин с грузовых автомобилей (Toll Collect)

Была запущена в эксплуатацию в Германии в начале 2005 года. Сбором облагаются все тяжелые грузовые транспортные средства разрешенной массой не менее 12 тонн, 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.

Таблица: общая характеристики систем сбора платежей в странах-членах ЕС

Характеристики	Австрия	Германия	Швейцария	Италия	Чехия
<b>Тип системы сборов</b>	покилометровая	покилометровая	дорожный сбор	покилометровая	дорожный сбор
<b>Транспортные средства</b>	>3,5 тонн (временная виньетка для транспортных средств < 3,5 тонн)	> 12 тонн	> 3,5 тонн	Все транспортные средства	> 3,5 тонн
<b>Сеть</b>	Автомагистрали и некоторые дороги	Автомагистрали	Все дороги страны	Часть сети автомагистралей (5600 км)	Автомагистрали, скоростные дороги (740 км)
<b>Дифференциация</b>	В общем: Класс ТС (оси) Дополнительно: Тип дороги (горные участки), Время (день/ночь)	Класс ТС (оси), выбросы (класс Евро)	Максимальный вес и класс ТС по выбросам	Класс ТС (оси)	Оси, класс по выбросам (ЕВРО 0 – ЕВРО 3+), день/ночь

Стоит отметить, что в соответствии с Директивами ЕП и СЕ №1999/62/ЕС от 17 июня 1999г. (с учетом изменений, внесенных Директивой 2006/38/ЕС), происходит процесс перехода от системы виньеток

и пунктов сбора платы к более эффективным системам контроля и позиционирования относительно наземных и спутниковых систем.

Не смотря на то, что в настоящее время в разных странах функционируют различные системы сбора платежей с грузовых автомобилей за пользование дорожной инфраструктурой, можно выявить следующие общие основные тенденции их развития:

- собранные средства направляются на финансирование развития иных видов транспорта;
- происходит поэтапное повышение ставок платежей для конечных пользователей автомобильными дорогами;
- расширяется перечень плательщиков (привлечение к оплате легких грузовых и легковых автомобилей);
- пересматривается существующее налоговое законодательство с целью поэтапного, по мере увеличения ставок дорожных сборов, снижения налогов на топливо и на транспортное средство.

Учитывая тенденции и принципы, которых придерживаются иностранные государства в рамках транспортной политики в целом и развития систем взимания платы за пользование автомобильными дорогами в частности, можно с уверенностью сказать, что во главу угла ставится лозунг «Пользователь платит пропорционально наносимому ущербу».

## Контакты

Интересующую вас информацию, касающуюся реализации проекта создания системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, вы можете получить в Федеральном казенном учреждении «Дороги России» Федерального дорожного агентства.

Адрес ФКУ «Дороги России»: 129085, город Москва, Звёздный бульвар, д. 21, стр. 1

Телефон: +7(495) 232-99-73

E-mail: [12t@dorroc.ru](mailto:12t@dorroc.ru)

Контактное лицо в ФКУ «Дороги России»:

Гребенюк Валерий Степанович ([12t@dorros.ru](mailto:12t@dorros.ru))