

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Комитета Государственного Совета Республики Татарстан по экономике, инвестициям и предпринимательству

О проекте федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с отменой взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн»

Рассмотрев проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с отменой взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн», внесенный депутатом Государственного Совета Республики Татарстан А.В. Прокофьевым, Комитет Государственного Совета Республики Татарстан по экономике, инвестициям и предпринимательству ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Рекомендовать Президиуму Государственного Совета Республики Татарстан на основании пункта 2 части 4 статьи 113 Регламента Государственного Совета Республики Татарстан возвратить проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с отменой взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» депутату Государственного Совета Республики Татарстан А.В. Прокофьеву.

2. Поручить выступить с докладом на заседании Президиума Государственного Совета Республики Татарстан по данному вопросу Бурганову Рафису Тимерхановичу, председателю Комитета Государственного Совета Республики Татарстан по экономике, инвестициям и предпринимательству.

Председатель Комитета

Р.Т. Бурганов

Вносится Государственным Советом
Республики Татарстан
А.В. Прокофьевым
Проект

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О внесении изменений

**в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с
отменой взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого
автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими
разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн**

Статья 1

Внести в Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5553; 2011, № 15, ст. 2041; № 15, ст. 2041; 2014, № 26 (часть I), ст. 3374; 2015, № 29 (часть I), ст.4374) следующие изменения:

1) в пункте 5 статьи 3 слова «сохранности автомобильных дорог и сбора платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» исключить;

2) в пункте 2 части 1 статьи 29 слова «а также осуществлять движение транспортных средств, имеющих разрешенную 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 такими транспортными средствами» исключить;

3) статью 31.1 признать утратившей силу.

Статья 2

Внести в Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31 июля 1998 года № 145-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3823; 2011, № 15, ст. 2041; 2014, № 26 (часть I), ст. 3374; 2014, № 40 (часть II), ст. 5314) следующие изменения:

1) абзац третий подпункта 6.1 пункта 1 статьи 46 признать утратившим силу;

2) абзац седьмой пункта 3 статьи 179.4 признать утратившим силу;

3) абзац десятый пункта 3 статьи 179.4 признать утратившим силу.

Статья 3

Внести в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 31 декабря 2001 года № 195-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1 (часть I), ст. 1; 2015, № 51 (часть III), ст. 7249) следующие изменения:

1) статью 12.21.3 признать утратившей силу.

Статья 4

Внести в Налоговый кодекс Российской Федерации от 5 августа 2000 года № 117-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 32, ст. 3340; 2016, № 27 (часть I), ст. 4182) следующие изменения:

1) пункт 48.21 статьи 270 признать утратившим силу;

2) подпункт 45 пункта 2 статьи 346.5 признать утратившим силу;

- 3) подпункт 37 пункта 1 статьи 346.16 признать утратившим силу;
- 4) статью 361.1 признать утратившей силу;
- 5) абзацы пятый, шестой, седьмой пункта 2 статьи 362 признать утратившими силу;
- 6) абзац второй пункта 2 статьи 363 признать утратившим силу.

Статья 5

Настоящий Федеральный закон вступает в силу со дня его официального опубликования.

Президент
Российской Федерации

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с отменой взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн»

Система взимания платы за проезд транспортных средств разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн по федеральным трассам начала работать в Российской Федерации 15 ноября 2015 года, в сложное для экономики России время. Вносить сбор перевозчики должны через систему «Платон», оператором которой без конкурса стала компания «РТ-Инвест Транспортные системы».

Результатом введения системы «Платон», как декларировалось, должно было стать увеличение сбора средств, направляемых на улучшение состояния дорог. Однако первые итоги работы системы «Платон» позволяют усомниться в достижении этой цели при наличии отрицательных последствий системы взимания платы для транспортной отрасли и в целом экономики Российской Федерации.

По концессионному соглашению с обществом с ограниченной ответственностью «РТ-Инвест Транспортные системы» базовый размер платы концедента по концессионному соглашению составляет 10,61 млрд. рублей (без учета НДС) в год. Индексируемая часть базового размера платы концедента по концессионному соглашению составляет 46 процентов базового размера платы концедента по концессионному соглашению. Индексация осуществляется в соответствии с фактическим изменением индекса потребительских цен.

Выпадающие доходы дорожных фондов субъектов Российской Федерации в связи принятием льгот на уплату транспортного налога пользователями системы «Платон» оцениваются в 8,7 млрд. рублей в год.

При этом за один год работы система «Платон» перечислила в федеральный дорожный фонд всего лишь 16,7 млрд. руб., что меньше, чем сумма платы концедента – 10,61 млрд. рублей и объема выпадающих доходов дорожных фондов субъектов Российской Федерации – 8,7 млрд. рублей.

Кроме того, предприниматели, работающие в сфере грузовых автоперевозок, – как индивидуальные предприниматели с одним собственным грузовиком, так и владельцы парка с наемными водителями считают, что данная статья затрат является критичной для прибыльности их бизнеса. Как результат, происходит рост стоимости транспортных услуг, что сказывается на росте цен почти на все группы товаров.

За недолгое время работы указанная система вызвала множество споров: сначала очередями в офисах оператора, сбоями в работе электронной системы, а после – акциями протестов дальнбойщиков по всей России. В настоящее время продолжающиеся массовые протесты демонстрируют необходимость отмены системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

Дороги – это кровеносная система экономики. Государство должно содействовать удешевлению перевозок, обеспечивать беспрепятственное движение товаров. Сегодня существование системы «Платон» тяжелым бременем ложится на транспортную отрасль России и создает препоны для нормального развития экономики.

Настоящий законопроект направлен на отмену системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ
к проекту федерального закона «О внесении изменений
в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с
отменой взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого
автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими
разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн»

Реализация федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с отменой взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» не потребует дополнительных расходов из средств федерального бюджета.

Перечень

актов федерального законодательства, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению, дополнению или принятию в связи с принятием федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с отменой взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн»

Принятие федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с отменой взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» повлечет признания утратившими силу следующих нормативных правовых актов:

1) постановление Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 года № 504 «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн»;

2) постановление Правительства Российской Федерации от 3 ноября 2015 года № 1191 «О некоторых вопросах взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн».



Правовое управление

Хокук идарәсе

420060, г. Казань, площадь Свободы, 1

420060, Казан шәһәре, Ирек мәйданы, 1

Тел.: (843) 267-63-71, факс: (843) 267-64-89. E-mail: jurist@gossov.tatarstan.ru. Сайт: www.gossov.tatarstan.ru

Председателю
Государственного Совета
Республики Татарстан
Ф.Х. Мухаметшину

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

на проект федерального закона "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с отменой взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн"

Рассмотрев проект федерального закона "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с отменой взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн", внесенный депутатом Государственного Совета Республики Татарстан А.В. Прокофьевым, Правовое управление отмечает следующее.

Законопроектом предлагается отменить установленное статьей 31¹ Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 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) требование о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

В связи с этим законопроект предусматривает внесение изменений в Федеральный закон, Бюджетный и Налоговый кодексы Российской Федерации и в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, устанавливающие институт платы в счет возмещения вреда, причиня-

емого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

В соответствии с федеральным законодательством внесение изменений в законодательство Российской Федерации о налогах и сборах, в Бюджетный кодекс Российской Федерации и в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП РФ), а также приостановление, отмена или признание утратившими силу положений указанных актов законодательства Российской Федерации осуществляются отдельными федеральными законами и не могут быть включены в тексты федеральных законов, изменяющих (приостанавливающих, отменяющих, признающих утратившими силу) другие законодательные акты Российской Федерации либо содержащих самостоятельный предмет правового регулирования.

Учитывая изложенное законопроект необходимо оформить в виде нескольких самостоятельных проектов, переработав соответствующим образом обоснования к ним.

Кроме того, предусмотренные законопроектом изменения в КоАП РФ не учитывают все нормативные положения, подлежащие корректировке в связи с указанными изменениями (абзац первый части 1 статьи 3⁵, часть 1, пункт 5 части 2 статьи 23³, часть 1, пункт 1 части 2 статьи 23³⁶, часть 1 статьи 27¹³, часть 3 статьи 31⁵, часть 1² статьи 32²).

Нуждается в уточнении положение статьи 4 законопроекта (пункт 5) в части признания утратившими силу абзацев пятого-седьмого пункта 2 статьи 362 Налогового кодекса Российской Федерации, которыми установлены повышающие коэффициенты к сумме транспортного налога в отношении легковых автомобилей средней стоимостью от 3 миллионов рублей.

В целом законопроект требует доработки, в том числе приведения его в соответствие с Методическими рекомендациями по юридико-техническому оформлению законопроектов, рекомендованных Советом Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации для использования при осуществлении законопроектной деятельности. В частности, при внесении изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации обязательно указывается номер части. Перечень источников официального опубликования следует оформить согласно указанным Методическим рекомендациям.

Дополнительно необходимо отметить, что плата в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, введена в целях обеспечения сохранности и развития автомобильных дорог, улучшения их технического состояния, а также обеспечения интеграции автомобильных дорог в международную транспортную сеть. Поскольку предлагаемый проект федерального за-

кона направлен на отмену указанной платы, представляется целесообразным провести анализ эффективности действующего регулирования в целом.

Начальник Правового управления
Аппарата Государственного Совета
Республики Татарстан

М.Б. Сунгатуллин



_____ № _____

На № _____ от _____

Председателю Комитета
Государственного Совета
Республики Татарстан
по экономике, инвестициям и
предпринимательству

Р.Т.Бурганову

О рассмотрении законодательной
инициативы

Уважаемый Рафис Тимерханович!

Рассмотрев заключение проекта федерального закона №26 ПЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с отменой взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн», внесенный в Государственный Совет Республики Татарстан депутатом А.В.Прокофьевым, сообщаем.

По информации ФДА «Росавтодор» система взимания платы «Платон» (далее – СВП) создана в целях обеспечения соблюдения установленного действующим законодательством порядка взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. В основе проекта СВП лежит принцип «пользователь платит», который уже несколько десятков лет используется в зарубежных странах и позволяет уйти от таких социально-несправедливых схем как, например, увеличение транспортного налога, когда отсутствует дифференцированный подход к пользователям автодорог. То есть платят как раз те, кто больше всего разрушает дороги, зарабатывая на перевозках, а не те автовладельцы, которые могут очень

редко пользоваться дорогами, и чьи транспортные средства не наносят столь существенного вреда дорогам.

Кроме того, из федерального бюджета компенсируются выпадающие доходы по транспортному налогу и за счет средств СВП будут реализованы крупные масштабные проекты регионального государственно-частного партнерства.

С учетом вышеизложенного, принятие вышеуказанного проекта федерального закона считаем преждевременным.

Министр

Л.Р. Сафин

Ф.Т.Идрисова
291-91-65