**Предложения и проблемные вопросы, поступившие от участников**

**Региональной конференции АСМАП в СЗФО 26.03.2025 г.**

**и не получившие ответов в ходе мероприятия**

1. Вопрос перевозчика

На сдачу пломбы оператору после деактивации отводится не более 3-х дней. Возможно ли увеличить установленные сроки и расширить места сдачи НП? (Никитин О.В. – директор ООО «КВЕСТ»).

Комментарий АСМАП

Вопрос прорабатывается с оператором пломбирования ООО ЦРЦП с целью установления возможности увеличения сроков возврата навигационных пломб в случаях, когда по объективным причинам перевозчик не успевает обеспечить возврат в 3-х дневный срок.
О результатах перевозчики будут проинформированы на сайте АСМАП.

2. Предложение перевозчика

Предлагаю рассмотреть вопрос о технологическом усовершенствовании работы бортового оборудования, чтобы не только световой, а и звуковой сигнал информировал водителя о прохождении рамки и списании денежных средств, как в Республике Беларусь. (Никитин О.В. – директор ООО «КВЕСТ»).

Комментарий АСМАП

В настоящее время Росавтодором формируется Рабочая группа по мониторингу функционирования системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Обсуждение вопроса технологического усовершенствования работы бортового оборудования планируется вынести на заседание указанной Рабочей группы, в состав которой вошел представитель АСМАП.

3. Вопрос перевозчика

О системе «реконструкции» (достраивания) маршрута в рамках работы системы Платон. Кто планирует выйти с законодательной инициативой? Какие законодательные инициативы необходимо внедрить? Требуется ли участие АСМАП? (Лазарян А.В. – генеральный директор АО «Совавто- С.Петербург»).

Комментарий АСМАП

Письмом от 3 марта 2025 г. АСМАП обратилась в Минтранс России с предложением о внедрении автоматического построения отсутствующей части маршрута в случае отсутствия на каком-то участке пути сигнала от бортового устройства системы Платон и списании средств за движение по ней с расчетной записи пользователя без наложения штрафа на владельца транспортного средства.

Письмом от 31 марта 2025 года Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России сообщил, что в настоящее время реализация данного механизма, в том числе его нормативного закрепления, прорабатывается Минтрансом России совместно с Росавтодором и оператором системы.

Представители АСМАП вошли в состав сформированной Минтрансом России рабочей группы по урегулированию проблем, возникающих при работе в системе ПЛАТОН, в рамках которой будет продолжена работа по данному вопросу.

4. Вопрос перевозчика

Сколько поступивших из системы Платон в бюджет денежных средств идет на поддержание системы (оператора системы Платон)? (Лазарян А.В. – генеральный директор
АО «Совавто-С.Петербург» и несколько перевозчиков из зала).

Комментарий АСМАП

Основные условия концессионного соглашения между Росавтодором и ООО “РТ‑Инвест Транспортные Системы” в отношении объектов, предназначенных для взимания платы по системе Платон, в т.ч. размер платы концедента концессионеру, утверждены распоряжением Правительства РФ от 29 августа 2014 г. № 1662-р (далее – Основные условия концессионного соглашения).

В соответствии с п. 8 Основных условий концессионного соглашения **базовый** размер платы концедента по концессионному соглашению составляет 10 610 млн руб. (без учета НДС) в год и состоит из неиндексируемой и индексируемой частей (основная плата).

Кроме того, предусмотрена **дополнительная плата** концессионеру (п. 11 Основных условий концессионного соглашения).

Дополнительная плата концедента на период 2022 – 2027 гг. предусмотрена в следующих размерах:

в 2022 году - 461,832 млн рублей без учета НДС;

в 2023 году – 6 710,51 млн рублей без учета НДС;

в 2024 году – 3 304,65 млн рублей без учета НДС;

в 2025 году – 3 784,392 млн рублей без учета НДС;

в 2026 году – 5 366,914 млн рублей без учета НДС;

в 2027 году – 4 181,244 млн рублей без учета НДС.

Общее значение платы концедента концессионеру (расчетное значение основной и дополнительной платы) составило: в 2024 году – 17 515,85 млн. руб., в 2023 г. – 20 184,43 млн. руб.

Общие поступления платы по системе Платон составили: в 2024 г. – 52,6 млрд. руб., в 2023 г. – 49,0 млрд. руб.

5. Вопрос перевозчика

Почему при проезде под рамкой (Платон) информация о фиксации нарушения сразу не поступает в Личный кабинет перевозчика? Возможно ли рассмотреть этот вопрос? (Рубашкин  В.В. – генеральный директор ЗАО «СЗТК»).

Ответ АСМАП

В настоящее время Росавтодором формируется Рабочая группа по мониторингу функционирования системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Обсуждение вопроса о поступлении в личный кабинет перевозчика информации о фиксации нарушений планируется вынести на заседание указанной Рабочей группы, в состав которой вошел представитель АСМАП.

6. Предложение перевозчика

Предлагаю ходатайствовать перед Администрацией АСМАП о направлении обращения в соответствующие органы (Минтранс РФ, Государственная Дума РФ) с предложением о внесении дополнений и изменений в статьи 12.9, 12.16 и 12.19 КоАП РФ в целях исключения привлечения владельцев ТС (автопоездов) дважды за одно и то же нарушение ПДД - отдельно за прицеп и отдельно за тягач. (Сулейманов Р.С. - генеральный директор
ООО СП «НБИ Транспорт-Сервис»).

Комментарий АСМАП

Юридическое управление АСМАП прорабатывает предложения по возможным вариантам внесения изменений в законодательство.