

Всероссийская акция протеста дальнобойщиков, направленная против взимания платы за проезд большегрузных автомобилей, принесла первые плоды. Минтранс совместно с депутатами Госдумы готовит поправки в КоАП, радикально снижающие размеры штрафов за невыплату нового налога. Ожидается, что они будут приняты уже в декабре. А пока дано неформальное распоряжение не штрафовать водителей. Согласно первоначальным правилам, суммы штрафов для юридических лиц достигали 1 млн рублей за повторное нарушение.



Система сбора платы за проезд большегрузных (свыше 12 тонн) автомобилей по федеральным трассам, получившая название «Платон», начала работать в России с 15 ноября. До конца февраля 2016 года тариф за один пройденный километр (порожняком или нет, неважно) составляет 1,53 рубля. С 1 марта будущего года он будет зафиксирован на уровне 3,06 рубля. Это позволит собирать за год до 40 млрд рублей. Проект рассчитан на 13 лет. Предполагается, что собранные средства будут идти на ремонт дорожного покрытия, наибольший ущерб которому наносят именно тяжелые фуры.

По данным Росавтодора, в первые пять дней работы «Платона» было собрано около 200 млн рублей. При том, что работа системы вызывает у водителей большие нарекания. Водители называют ее «лохотроном». «Мне многие водители знакомые рассказывали, что они установили эту аппаратуру, деньги на счет положили. Не успели с места тронуться, как деньги уже списали. У одного 9 тысяч рублей, у другого — 15, у третьего — 10 и так далее», — жалуется дальнобойщик Саид из Дагестана. Одним из объяснений некорректной работы системы является хакерская атака, которая случилась в первые дни. Тем не менее, у водителей имеются и более глубокие претензии к проекту.

Дальнобойщики удивлены, тем, что государство решило брать с них на ремонт дорог еще один дополнительный сбор. Дело в том, что они и так уже платят повышенный транспортный налог. Кроме того, специальный акциз взимается со стоимости дизельного топлива, которое используют фуры. В нововведении они видят административный произвол. Используя неоспоримые возможности принуждения, чиновники буквально загоняют их в новые условия работы, не очень-то беспокоясь об интересах перевозчиков. На данный момент в системе «Платон» зарегистрированы более 600 тысяч автомобилей, что составляет около 60 процентов от общего числа машин массой свыше 12 тонн по всей стране. Все они будут платить.

Большинство дальнобойщиков оценивает новый налог как фатальный для их бизнеса. Напомним, львиная доля их работает как индивидуальные предприниматели, и лишь незначительная часть трудится в составе транспортных компаний. Во многих регионах страны это редкая возможность для мужчин иметь достойный заработок, пусть и за тяжелый труд. Необходимость платить дополнительно десятки тысяч рублей нового сбора приведет, по их словам, к разорению и созданию в стране нескольких крупных транспортных монополий. Невеселое будущее и вывело водителей на акцию протеста, которая стала, пожалуй, самой масштабной со времен протеста против монетизации льгот в середине 2000-х годов.

Протесты по всей России

География протеста впечатляет. Десятки регионов, от Мурманска до городов Северного Кавказа и от Петербурга до Владивостока — повсюду дальнобойщики вышли на трассы, требуя отменить «Платон». Самым популярным способом протеста стала, так называемая «Улитка», когда вереница фур, растянувшись на километры, медленно двигается по трассе, не нарушая правила дорожного движения, но создавая при этом огромную пробку. Кое-где водители были более радикальны и полностью перекрыли дороги.

В Тверской области не обошлось без трагедии. В группу стоявших у обочины водителей врезался большегрузный «МАЗ», который выехал на встречу. Трое протестующих погибли. Если бы не расторопность офицера ГИБДД, который успел оттолкнуть несколько человек, жертв было бы больше. Росавтодор поспешил использовать инцидент и обратился в органы с просьбой проверить организаторов акции. Самой крупной была акция в Дагестане. В ней приняли участие сотни человек. Глава местного

ГИБДД, как не пытался, не смог убедить собравшихся разойтись.

Несмотря на размах и серьезность протестных акций, реакция чиновников была, скорее, стандартной для подобных случаев. Ответственные лица преуменьшали масштаб происходящего и давали понять, что требования водителей — неслыханная дерзость. В Росавтодоре подчеркнули, что взимание платы за проезд фур было принято еще 4 года назад, а правомерность запуска системы «Платон» закреплена на законодательном уровне. «В проекте бюджета Российской Федерации на 2016 год заложены прогнозные сборы с „12-тонников“ в размере около 40 млрд рублей, которые будут инвестированы в дорожное хозяйство страны. Добиться пересмотра того, что уже запущено в работу... организаторам забастовок не удастся», — говорится в заявлении ведомства.

В свою очередь глава Минтранса РФ **Максим Соколов** объяснил философию нового дорожного сбора. «Тот, кто наносит вред дороге, тот и должен его компенсировать, — сказал министр и сослался на опыт Белоруссии. Он сравнил дорожную систему с РЖД и посетовал, что «грузоотправители и водители большегрузных автомобилей фактически бесплатно перевозят эти грузы по линейной инфраструктуре России». «Хотя вся другая линейная инфраструктура, в том числе железнодорожная, у нас платная. Поэтому должен реализовываться принцип «пользователь платит», — считает Соколов.

В Кремле не стали комментировать происходящее, заявив, что это компетенция правительства. При этом наблюдатели обращают внимание, что забастовка водителей практически никак не освещается в федеральных СМИ, а аккаунт «Первого канала» в соцсетях даже банит тех, кто пытается поднять эту тему.

Ходорковский обвинил власти

Помимо чисто экономического у происходящего есть и политический аспект. Протестами, да еще и столь широкими, не замедлила воспользоваться либеральная оппозиция. Так, спонсируемая **Михаилом Ходорковским** «Открытая Россия» опубликовала заявление, которым обвинила власть в том, что она взваливает ответственность за собственную политику на плечи рядовых граждан.

«Обычно власть именует протестующих пятой колонной и обвиняет во всем печеньки

Госдепа, но сейчас вышла незадача, — пишут авторы текста. — Протестуют самые обычные россияне, узнающие новости о пятой колонне от **Дмитрия Киселева** по воскресеньям. Это люди, которые поддержали присоединение Крыма и которых опросы „Левада-Центра“ причисляют к 86 (точнее, уже к 89,9) процентам. Это люди, которые просто трудились на тяжелой работе, чтобы кормить своих детей. Но власти нужно

По

Ротенбергов

».

В этом либералы и видят корень проблемы. Дело в том, что оператором проекта «Платон» без всякого, как утверждают, конкурса, была назначена компания «РТ-Инвест Транспортные системы», владельцем которой является Игорь Ротенберг, сын близкого к Кремлю бизнесмена Аркадия Ротенберга. Вряд ли дальнобойщики знали раньше о том, кто такой Ротенберг, но теперь им доходчиво объяснили.

В результате, если в новой форме финансирования ремонта и строительства российских дорог и есть какой-то смысл, то защищать, отстаивать его властям будет очень непросто. Заметный интерес «приближенных» бизнесменов не позволит это делать убедительно. На любые разумные доводы будет следовать вопрос про Ротенберга. И не так уж важно, что на него указал небезгрешный Ходорковский. Ощущение несправедливости от нововведения будет таким же сильным, как и от несправедливой приватизации. Можно, конечно, это игнорировать, сломать дальнобойщиков через колено. Однако осадок, что называется, останется. А накопившееся разочарование рано или поздно даст о себе знать.

["Свободная Пресса"](#)