



AMBASADA REPUBLICII MOLDOVA
ÎN FEDERATIA RUSĂ
or. Moscova

№ RUS//232/1276, 24 noiembrie 2015

Eduard MELNIC
„Văzut”
Eduard MELNIC,
Însărcinat cu afaceri a.i.

Domnului Andrei GALBUR,
Viceministru al Afacerilor Externe și
Integrării Europene

Copie: Domnului Octavian CALMÎC,
Viceministru al Economiei

Notă informativ-analitică

Referitor la: Implementarea sistemului de plată „Платон” pentru transportatorii de mărfuri
(15 noiembrie 2015)

Sinteză: Sistemul nou de control și taxare a transportatorilor de mare tonaj a creat nemulțumiri în rândul companiilor de profil, care începând cu data de 11 noiembrie 2015 au demarat acțiuni de protest în 24 regiuni ale Rusiei. Impactul majorării taxei de drum va fi unul extins, iar cheltuielile suplimentare vor fi asumate în ultimă instanță de către consumatorii finali

Sistemul „Платон” reprezintă un mecanism nou în FR de colectare a plășilor de la autocamioanele cu o masă mai mare de 12 tone. Conform autoritășilor, motivul principal de implementare a acestuia constituie compensarea daunelor provocate de autovehiculele mari, urmare folosirii drumurilor federale în procesul de transport al mărfurilor. Menționăm că denumirea propriu-zisă provine de la abrevierea sintagmei „плата за тонны”.

După un proces îndelungat de elaborare, la 15 noiembrie 2015 sistemul a intrat în vigoare pe teritoriul tuturor regiunilor FR. Mărimea inițială a taxei de drum constituia 3,73 ruble pentru fiecare km parcurs, aceasta fiind însă modificată ulterior prin câteva hotărâri de guvern precum urmează: până la 29 februarie 2016 taxa va constitui 1,53 ruble/km, iar începând cu 1 martie 2016 până la 31 decembrie 2018 transportatorii vor fi nevoiți să achite 3,06 ruble per km.

În mod practic, sistemul prevede două modalități de plată și anume: foaia unică de parcurs și dispozitivul de board. Prima opțiune disponibilă constă în înregistrarea electronică pe site-ul sistemului „Платон” a mijlocului de transport și procurarea foii de parcurs cu indicarea exactă a rutei viitoare (plata se efectuează online). Dezavantajul acesteia ține de lipsa posibilității șoferului de a modifica ruta inițială în situația neprevăzută de reparație a drumurilor sau necesității de ocolire a ambuteajelor sau traseelor blocate. În cazul abaterii de la traseul inițial indicat, transportatorii vor fi obligați să achite amenzile de rigoare.

30.567
30 11 15

A doua posibilitate a transportatorilor prevede achiziționarea de la oficiile „Росавтодор” a dispozitivelor de board și conectarea acestora în saloanele autocamioanelor. Reținerea plății are loc automat la trecerea vehiculelor prin construcțiile speciale ale sistemului „Платон” instalate deasupra drumurilor federale sau cu ajutorul controlului mobil (automobile special echipate pentru controlul autocamioanelor).

În cazul activității fără mijloacele de dotare enumerate, amenzile pentru transportatorii nedisciplinați vor fi aspre: 5 mii ruble pentru șoferi, 40 mii ruble pentru întreprinzătorii individuali, 450 mii ruble pentru alte persoane juridice. Urmare încălcării repetitive, mărimea amenzilor se va dubla. O parte semnificativă din mijloacele financiare colectate vor fi transferate în Fondul Rutier al FR cu scopul îmbunătățirii ulterioare a drumurilor naționale. Potrivit estimărilor experților, prin intermediul sistemului veniturile bugetului vor crește cu circa 50 mlrd. ruble anual.

Important de menționat că operatorul sistemului „Платон” este compania „РТ-Инвест транспортные системы”, controlată în proporție de 50% de omul de afaceri Igor Rotenberg (fiul lui Arkadie Rotenberg). Restul cotei de 50% aparține corporației „Ростех”. Din informațiile existente, remunerarea operatorului ar constitui 25% din plățile încasate de la transportatorii, concomitent cu acoperirea cheltuielilor legate de echipamentele din dotare. Prin urmare, aproximativ 12,5% din taxele achitate de către transportatorii ar reveni antreprenorului I. Rotenberg. Referitor la familia în cauză, amintim că în Nota Ambasadei nr. RUS//232/839 din 21 august 2015, am evidențiat faptul că după plecarea lui V. Yakunin de la conducerea Căilor Ferate ale Rusiei, acest post a fost ocupat de O. Belozerov, persoană promovată de frații Arkadie și Boris Rotenberg (colegi anteriori la judo/apropiați ai V. Putin), precum și planurile ultimilor de a-și diversifica afacerile inclusiv în domeniul transporturilor.

În altă ordine de idei, comunicăm că la finele anului 2013 în FR au fost înregistrate 1,7 mil. autocamioane cu o masă de peste 12 tone, iar alte 400 mii reprezentau camioane aflate în tranzit. Totodată, potrivit informației „Росавтодор”, în baza de date a sistemului „Платон” sunt înregistrate peste 70 mii companii de transport rutier marfar.

Dificultățile legate de noul sistem au început cu patru zile înainte ca sistemul să fie pus în aplicare, la 11 noiembrie 2015, când transportatorii au demarat acțiuni ample de protest în vederea anulării deciziei privind colectarea taxei de drum pe un termen de 3 ani și introducerea sistemului „Платон” în regim de test pentru o perioadă de 1 an. Astfel, în 24 regiuni ale Rusiei șoferii au blocat drumurile principale, intrările în orașe, s-au deplasat cu viteze reduse, creând obstacole semnificative pe traseele naționale. Cele mai mari acțiuni de protest au avut loc în: Republica Daghestan (peste 1000 camioane), regiunile Leningrad (600 camioane), Volgograd (250-400 camioane), orașele Ekaterinburg, Saratov, Samara și.a. (manifestațiile au loc până în prezent). Dacă cerințele transportatorilor nu vor fi luate în considerație, aceștia promit să ajungă până la capitala rusă. În context, unul din coordonatorii protestatarilor din Sankt-Petersburg A. Rastorguev a declarat: „*Люди протестуют против дальнобойщиков* *сугубо экономический. Но если власти нас не услышат, акция примет политический характер. Люди на взводе, терпят из последних сил. Власть может наткнуться на водительскую монтировку.*”

În cadrul acțiunilor de protest au fost lansate mai multe mesaje, lozinci precum: „Нет Платону”, „Нет кормушке для Ротенберга!”, „Платон новая МММ”, „Берите деньги у олигархов, а не у рабочих” etc. Datorită presiunii protestatarilor, Executivul a micșorat taxa inițială de la 3,73 ruble/km la 1,53 ruble/km precum am menționat mai sus, iar actualmente, în Duma de Stat este examinat proiectul de lege privind micșorarea amenzilor aplicate șoferilor ce nu respectă implementarea sistemului „Платон”. La acest capitol s-a expus Viceprim-

ministrul FR A. Dvorkovic: „Принято решение на уровне правительства, и мы надеемся на поддержку депутатов о том, что штрафы за отсутствие необходимого оборудования, отсутствия приборов учета будут снижены до умеренного уровня. Это 5 тыс. рублей за первое нарушение и 10 тыс. рублей — за повторное нарушение”.

În posida saptului că până la data de 24 noiembrie curent, prin sistemul „Платон” au fost colectate circa 366 mil. ruble, potrivit Asociației companiilor de comerț cu amănuntul, oferta transportatorilor de mărfuri s-a redus cu 30-40%, în timp ce tarifele acestora s-au majorat cu 6-28%.

Prin urmare, introducerea noului sistem va contribui la majorarea tarifelor de transport, respectiv va afecta majoritatea sectoarelor și ramurilor economice. În consecință, cheltuielile suplimentare vor fi incluse în prețurile finale ale mărfurilor și produselor, iar cumpărătorii vor fi cei care le vor suporta în mare parte. „Вводя дополнительную плату, правительство подталкивает нас к повышению тарифов на грузовые перевозки, а это неминуемо приведет к резкому повышению цен практически на все потребительские товары, включая предметы первой необходимости”, - a declarat A. Kotov, Președintele Sindicatelor interregionale ale șoferilor.

În calitate de exemplu, invocăm industria prelucrătoare din regiunea Moscova, care, pentru astăzi asigura activitatea de producere achiziționează materie primă (legume, fructe) din localități aflate la o distanță de 500 km. Astfel, o pondere de circa 15% din prețul produselor alimentare îi revin cheltuielilor de transport. Potrivit expertului în domeniul produselor lactate T. Ribalova, o taxă de drum în mărime de 3,5 ruble/km poate ridica prețul final al unui pachet de lapte cu circa 10%.

Un alt exemplu în acest sens constituie industria construcțiilor, care, de asemenea, depinde direct de transportul materiilor prime. Conform estimărilor Asociației constructorilor din regiunea Moscova (peste 20 de companii investiționale), introducerea regulilor noi în domeniul transporturilor va contribui la majorarea sinecostului în construcții cu 7-9%. „Если песок в карьере стоит 80–100 руб. за кубометр и до изменения тарифов перевозки цена для конечного потребителя была 500 руб., то сейчас она выросла уже до 800 руб”, - a comunicat A. Puchkov, Președintele Asociației. Luând în considerație criza economică și scăderea puterii de cumpărare a populației, plasarea acestor cheltuieli pe umerii cumpărătorilor finali va fi doar parțial posibilă. Prin urmare, companiile de construcții vor fi nevoie să reducă din profitul propriu, iar ritmurile de activitate vor fi diminuate semnificativ.

În final, conchidem că noile reguli în transportul mărfurilor cu autocamioane cu o masă mai mare de 12 tone va afecta prețul final inclusiv al produselor moldovenești exportate în FR sau în alte state, prin teritoriul Rusiei. Din acest motiv considerăm oportună examinarea de către producătorii din RM a posibilității de reducere a cheltuielilor de producție din contul altor factori, în vederea menținerii avantajelor competitive (preț) a producției moldovenești pe piața rusească.

Totodată, referitor la evoluția acțiunilor de protest și deciziile autorităților publice vis-a-vis de noile reglementări, Ambasada va informa Centrala în termenii stabiliți.


Alexandru VLASENCO,
Secretar II