

Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2026. № 1 (116). С. 22-33.  
 Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2026,  
 vol. 116, no. 1, pp. 22-33.

**5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки  
 (юридические науки)**

**Научная статья**  
**УДК 342.9**

**СИСТЕМА «ПЛАТОН»: ВОПРОСЫ ПРИМЕНЕНИЯ  
 И ПЕРСПЕКТИВЫ РАСШИРЕНИЯ**

**Ахметова Ирина Николаевна<sup>1</sup>, Вайсбергисер Елена Юрьевна<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Восточно-Сибирский институт МВД России, Иркутск, Российская Федерация,  
 irina\_itfk@mail.ru

<sup>2</sup>Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, Орел,  
 Российская Федерация, ele-kuzminova@yandex.ru

**Введение.** Статья посвящена рассмотрению системы «Платон» – механизма взимания платы с большегрузного транспорта за проезд по федеральным трассам. В работе анализируются правовые основания и экономические последствия функционирования системы, а также дискуссионные вопросы, связанные с возможным двойным налогообложением владельцев грузовиков. Делаются значимые для практического применения выводы, вносятся предложения.

**Материалы и методы.** Используются общенаучные принципы, подходы и методы. Теоретическую основу исследования составляют законодательные и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, регулирующие вопросы взимания платы в систему «Платон» и налогообложения транспортных средств, научные статьи, монографии и научно-практические пособия, посвященные проблемам транспортного налогообложения и функционирования системы «Платон», публикации и информационно-справочные материалы, в которых дается анализ правового регулирования платы за использование автомобильных дорог, научные доклады и исследования, рассматривающие экономическую и правовую стороны вопроса платы за проезд по федеральным трассам.

**Результаты исследования.** Система «Платон» представляет собой механизм компенсации ущерба, наносимого федеральным дорогам большегрузным транспортом. Несмотря на то, что платеж носит неналоговый характер и направлен на финансирование дорожного хозяйства, его совмещение с транспортным налогом создает впечатление двойного обременения для владельцев грузовиков. В статье дается

анализ системы «Платон» как инструмента финансирования дорожной инфраструктуры и обсуждаются перспективы установления платы для владельцев грузовых транспортных средств за проезд по автомобильным дорогам регионального и муниципального значения. Рассматриваются аргументы за и против такой меры, включая риски двойного налогообложения, роста логистических издержек и влияния на инфляцию. Особое внимание уделяется правовым и техническим аспектам внедрения системы, а также мнениям экспертов и политиков. Автор приходит к выводу, что расширение системы «Платон» требует тщательной проработки в целях исключения негативных последствий для экономики и бизнеса. В заключение рассматриваются перспективы развития системы и возможные пути оптимизации налоговой нагрузки для грузоперевозчиков.

**Выводы и заключения.** Результаты исследования могут быть использованы правоприменительной деятельностью органов, регулирующих вопросы платы за проезд большегрузным транспортом, а также при совершенствовании законодательства в части, касающейся транспортного налогообложения и функционирования системы «Платон». Кроме того, выводы могут помочь в разработке мер по устранению противоречий в законодательстве и оценке экономической эффективности системы «Платон».

**Ключевые слова:** система «Платон», транспортный налог, двойное налогообложение, дорожное хозяйство, грузоперевозчики, бюджетная система, штраф, акцизы, утилизационный сбор

**Для цитирования:** Ахметова, И. Н., Вайсергисер, Е. Ю. Система «Платон»: вопросы применения и перспективы расширения // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2026. № 1 (116). С. 22-33.

### 5.1.2. Public Law (State Law) Sciences (Legal Sciences)

#### Original article

#### THE PLATON SYSTEM: IMPLEMENTATION ISSUES AND EXPANSION PROSPECTS FOR EXPANSION

**Irina N. Akhmetova<sup>1</sup>, Elena Yu. Vaysergiser<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, Irkutsk, Russian Federation, irina\_itfk@mail.ru

<sup>2</sup>Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. V. Lukyanova, Orel, Russian Federation, ele-kuzminova@yandex.ru

**Introduction.** This article examines the "Platon" system – a mechanism for collecting road charges from heavy-duty vehicles for travel for the use of federal highways. The paper analyzes the legal framework and economic consequences of the system's operation, as well as controversial issues related to the potential double taxation of vehicle owners. The author provides practical conclusions and offers proposals for regulatory improvement.

**Materials and Methods:** The research employs general scientific principles, approaches, and methods. The theoretical framework is based on the legislative and regulatory

acts of the Russian Federation governing the "Platon" system and vehicle taxation. Furthermore, the study incorporates scholarly articles, monographs, and research reports addressing the economic and legal aspects of road tolls and transport taxation.

**The Results of the Study.** The "Platon" system serves as a mechanism to compensate for damage caused to federal highways by heavy-duty vehicles. Although the payment is non-tax in nature and intended for road infrastructure funding, its overlap with the transport tax creates a perceived double burden for vehicle owners. The study analyzes the system as a financial tool and evaluates the prospects of extending road charges to regional and municipal levels. The paper weighs the arguments for and against such measures, specifically the risks of double taxation, rising logistics costs, and inflationary impacts. Particular attention is paid to the legal and technical aspects of implementation, alongside expert and political discourse. The author concludes that any expansion of the "Platon" system requires careful development to mitigate negative impacts on the economy and business. Finally, the study outlines development prospects and potential strategies for optimizing the tax burden on motor carriers.

**Findings and Conclusions.** The findings of this study may be applied to the regulatory activities of authorities overseeing heavy-vehicle road charges. They may also inform the improvement of legislation regarding transport taxation and the "Platon" system's operation. Additionally, the results can assist in developing measures to resolve legislative inconsistencies and evaluate the overall economic efficiency of the "Platon" system.

**Keywords:** the "Platon" system, transport tax, double taxation, road infrastructure, freight carriers, budget system, fine, excise taxes, recycling fee

**For citation:** Akhmetova, I. N., Vaysergiser, E. Yu. Sistema "Platon": voprosy primeneniya i perspektivy rasshireniya [The platon system: implementaion issues and expansion prospects for expansion]. Vestnik Vostochono-Sibirskogo Institute MVD Rossii – Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2026, vol. 116, no. 1, pp. 22-33. (In Russ.).

**Система «Платон»** (сокращение как «плата за тонны») – российская государственная система взимания платы с владельцев грузовых автомобилей разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн за проезд по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения – была введена в действие 15 ноября 2015 г.<sup>1</sup>. Однако в Налоговом кодексе Российской Федерации плата в систему «Платон» не упоминается как налог или сбор, поскольку «ни в определении

<sup>1</sup> Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федер. закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ : принят Гос. Думой 18 октября 2007 г. : одобрен Советом Федерации 26 октября 2007 г. : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_72386/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72386/) ; О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн (вместе с «Правилами взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн») : постановление Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 г. № 504 : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_147754/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_147754/) (дата обращения: 19.11.2025).

налога, ни в определении сбора не говорится о компенсационном характере, который свойственен плате, взимаемой по системе «Платон» [1, с. 86]. В бухгалтерском учете платежи в систему «Платон» отражаются на счете 76 «Расчеты по плате за проезд по федеральным трассам», а не на счете 68, который предназначен для налоговых платежей. Кроме того, внесение платы в систему «Платон» не относится к операциям, признаваемым объектом налогообложения по налогу на добавленную стоимость. Следовательно, налог на добавленную стоимость по указанным платежам не начисляется и не уплачивается. При этом администрирование платежа осуществляется не налоговыми органами, а специализированным оператором (ООО «РТИТС»).

В соответствии с разъяснениями Министерства финансов Российской Федерации «плата в счет возмещения вреда является обязательным публичным платежом неналогового характера»<sup>2</sup>, т. е. плата в систему «Платон» – это целевой сбор, что находит подтверждение в статье 179.4 «Дорожные фонды» Бюджетного кодекса Российской Федерации. Согласно этой статье Федеральный дорожный фонд формируется за счет доходов федерального бюджета, включая плату в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн. Бюджетный кодекс Российской Федерации прямо связывает плату по системе «Платон» с формированием дорожного фонда, что подтверждает ее роль в бюджетной системе Российской Федерации.

По состоянию на середину 2025 года система «Платон» перечислила в дорожный фонд более 339 млрд рублей. По данным на 29 сентября 2025 года, в проекте федерального бюджета на 2026–2028 годы сумма платежей автоперевозчиков за проезд грузовых автомобилей (большегрузов) массой более 12 тонн по федеральным автотрассам оценивается в 203,7 млрд рублей. Предполагается, что в 2026 году поступления от «Платона» составят 62,6 млрд рублей, в 2027 году – 67,8 млрд рублей, в 2028 году – 73,3 млрд рублей<sup>3</sup>.

Основная цель системы «Платон» – компенсировать ущерб, который большегрузный транспорт наносит дорожному покрытию, поскольку «многотонный грузовой транспорт значительно превышает параметры воздействия на дорожное покрытие легковых автомобилей, а ущерб, наносимый дорожному покрытию, не возмещается за счет обязательных поступлений в бюджет» [2, с. 60]. Средства, собранные системой, поступают в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации и направляются на ремонт и содержание федеральных трасс, строительство новых дорог и мостов, повышение безопасности дорожной инфраструктуры. Платить

<sup>2</sup> О применении НДС, налога на прибыль и УСН при перечислении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами с разрешенной максимальной массой свыше 12 т. : письмо Министерства финансов России от 6 октября 2015 г. № 03-11-11/57133 // Экономика и жизнь : сайт URL: <https://www.eg-online.ru/document/regulatory/294553/> (дата обращения : 19.11.2025)

<sup>3</sup> РФ ждет 204 млрд руб. поступлений от «Платона» на фоне роста тарифов в 2026-28 гг. // Интерфакс : сайт. URL: <https://www.interfax.ru/russia/1049901> (дата обращения: 19.11.2025).

обязаны все владельцы грузовиков с разрешенной массой более 12 тонн, независимо от того, российская это компания или иностранная. При этом, «учитывается масса, указанная в техпаспорте, а не фактический вес грузовика в момент движения» [3, с. 127]. От оплаты освобождены автобусы и другие транспортные средства, предназначенные для перевозки людей (за исключением грузопассажирских фургонов), спецтехника с проблесковыми маячками (пожарные машины, скорые помощи, автомобили полиции и аварийно-спасательных служб), военная техника и транспорт для перевозки вооружения<sup>4</sup>. По данным на 23 октября 2025 г., в системе «Платон» зарегистрировано более 896 тысяч грузоперевозчиков и логистических компаний, а также более 1,9 млн большегрузов<sup>5</sup>.

Казалось бы, система «Платон» эффективно выполняет свою целевую функцию, поскольку за счет регулярных поступлений от владельцев большегрузных автомобилей государство получает дополнительный источник финансирования, позволяющий решать насущные задачи по содержанию и ремонту федеральных трасс. При этом, данные средства «восполняют дефицит бюджетных ассигнований, который не покрывается за счет традиционных налоговых поступлений, тем самым обеспечивая устойчивое развитие дорожной инфраструктуры страны» [4, с. 363]. Однако, дискуссии вокруг «Платона» не утихают, а в реалиях сегодняшнего времени приобретают все большую остроту, затрагивая все более значимые для общества и бизнеса аспекты функционирования системы.

Нельзя сказать, что система «Платон» является оригинальной российской разработкой. Это локализованная версия общемировой практики взимания платы с тяжеловесного транспорта. Ее структура и базовые положения заимствованы из европейских и американских систем, но модифицированы под российские реалии.

В международной практике существуют аналогичные системы, например: Toll Collect в Германии, которая действует с 2005 года. Плата взимается за каждый километр на автобанах для грузовиков от 7,5 тонн. Тариф зависит от категории транспорта, экологического класса и количества осей. Все платежи направляются в дорожный фонд, а оператор системы – государственная компания.

LSVA в Швейцарии введена в 2001 году. Система взимает плату с транспортных средств массой свыше 3,5 тонн. Итоговая сумма определяется с учетом общего пробега по Швейцарии, массы и экологического стандарта. Данные о пробеге считывает таксограф, установленный на транспортном средстве.

Система евровиньеток применяется в Нидерландах, Люксембурге и Швеции. Распространяется на большегрузные автомобили полной массой 12 тонн и более. При расчете ставки учитываются продолжительность использования, уровень

<sup>4</sup> Приложение № 2 к Правилам взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн : постановление Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 г. № 504.

<sup>5</sup> Более 896 тыс грузоперевозчиков и логистических компаний зарегистрировались в госсистеме «Платон» // Платон : сайт. URL: <https://platon.ru/ru/front-page/23-10-2025/15899/> (дата обращения: 19.11.2025).

выбросов (Евро-нормы), класс CO<sub>2</sub> и количество осей. IFTA в США. Вместо платы за километр взимается топливный налог (акцизы включены в стоимость дизеля). Нет платы за проезд по федеральным трассам, а налог единый для всех.

Оператором системы «Платон»<sup>6</sup> определена компания ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» (далее – РТИТС). Это решение было принято после того, как из-за изменения геополитической обстановки и соображений национальной безопасности было решено отказаться от привлечения иностранных компаний, которые ранее рассматривались в качестве потенциальных операторов.

Российский подход к управлению системой «Платон» выглядит нетипично на глобальном фоне. В мировой практике системы взимания платы с тяжеловесного транспорта чаще всего управляются либо государственными структурами, либо консорциумами с существенным государственным участием, что позволяет обеспечить публичный контроль, прозрачность тарифной политики и соответствие стратегическим интересам страны. В России управление критически важной инфраструктурной системой передано коммерческому субъекту на основе концессионного соглашения, тем самым формируя негативный образ системы в общественном мнении [5, с. 195], поскольку многие воспринимают систему «Платон» не как инструмент развития дорожной инфраструктуры, а как коммерческий проект, ориентированный на извлечение прибыли за счет перевозчиков. При этом, до 31 декабря 2018 года существовала льгота: если сумма платы в систему «Платон» превышала или равнялась сумме исчисленного транспортного налога, налогоплательщик освобождался от уплаты последнего, а если плата была меньше, транспортный налог уменьшался на ее сумму<sup>7</sup>. С 2019 года эта льгота отменена, и транспортный налог рассчитывается в общем порядке, независимо от платежей в систему «Платон».

На сегодняшний день компании в сфере логистики, владеющие большегрузным транспортом, платят несколько обязательных платежей, включая транспортный налог, плату по системе «Платон», ОСАГО, акцизы на топливо. Кроме того, могут быть дополнительные платы, например, утилизационный сбор. Все перечисленные платежи *формально имеют разное правовое основание* (налог, сбор, страховой взнос, плата за инфраструктуру), но *фактически взимаются с одного объекта* – большегрузного автомобиля, следовательно взимаются с одного плательщика. Суммарная нагрузка становится непропорционально высокой. При этом, платежи не всегда коррелируют с

<sup>6</sup> О концессионном соглашении 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 : распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 августа 2014 г. № 1662-р // КонсультантПлюс : сайт. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=EXP&n=597523#zSS6PCVCM1wCEUEy> (дата обращения: 19.11.2025). Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

<sup>7</sup> ФНС России разъяснила нюансы применения налоговой льготы по транспортному налогу, связанной с платежами по системе «Платон» // Информационно-правовой портал Гарант.ру : сайт. URL: <https://www.garant.ru/news/1196794/> (дата обращения: 19.11.2025).

реальным износом дорог или рисками. Например, транспортный налог зависит от мощности двигателя, а не от пробега; акцизы на топливо уплачиваются независимо от того, едет ли грузовик по федеральной трассе (где действует система «Платон») или по региональной/местной дороге; система «Платон» взимает плату только за проезд по федеральным трассам, но не компенсирует износ региональных дорог. Как результат, бизнес видит в этом не систему сбалансированных сборов, а последовательное изъятие средств по разным основаниям за один и тот же актив (транспортное средство) и его эксплуатацию.

Но как отмечает Коротких Ю.С. «учитывая тот факт, что средства, получаемые от налогоплательщиков за транспортный налог идут в региональный бюджет и расходуются, соответственно, на региональные дороги, а средства, получаемые от платы за систему «Платон» идут в федеральный бюджет на строительство, ремонт, а также развитие придорожной инфраструктуры федеральных дорог не должно вызывать споров о двойном взимании платы за дороги» [6, с. 219]. Конституционный суд Российской Федерации указал, что «взимаемая с большегрузных автомобилей плата за проезд по федеральным трассам не обладает характеристиками налога и не приводит к двойному налогообложению», подчеркнув при этом, что «хотя плата не является налогом и не создает двойного налогообложения, государство должно проявлять разумную сдержанность и повышенную осторожность при установлении подобных платежей, чтобы не создавать чрезмерного финансового бремени для предпринимателей в сфере грузоперевозок»<sup>8</sup>.

Несмотря на принятые решения, отрасль грузовых перевозок продолжает сталкиваться с финансовыми трудностями. По данным на 2025 год, около 30% перевозчиков могут прекратить деятельность из-за роста издержек, падения спроса и отрицательной рентабельности<sup>9</sup>. Среди проблем называют: рост ключевой ставки и ослабление рубля, что увеличивает кредитные и лизинговые платежи; увеличение утилизационного сбора на грузовые автомобили; высокие расходы на топливо и зарплаты водителей. Это создает цепочку негативных последствий для экономики: издержки перевозчиков неизбежно переносятся на стоимость услуг, а значит – на цену перевозимых товаров. В итоге конечный потребитель сталкивается с удорожанием

<sup>8</sup> По делу о проверке конституционности положений статьи 31.1 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», постановления Правительства Российской Федерации «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» и статьи 12.21.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с запросом группы депутатов Государственной Думы»: Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 31 мая 2016 г. № 14-П // КонсультантПлюс: сайт. URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_198968/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_198968/) (дата обращения: 23.11.2025)

<sup>9</sup> «Половина рынка рухнула»: грузоперевозчики несут убытки из-за сбоя в «Платоне» // Реальное время: сайт. URL: <https://realnoevremya.ru/articles/344000-gruzoperevozchiki-nesut-bolshie-ubytki-iz-za-sboev-v-platone> (дата обращения: 19.11.2025).

продукции, поскольку транспортные расходы закладываются в розничную цену практически любого товара. Таким образом, кризисные явления в грузоперевозках опосредованно усиливают инфляционное давление и снижают доступность товаров для населения [7, с. 98].

Сами перевозчики жалуются на некорректную работу системы «Платон», связанную, прежде всего, со штрафами за неоплату проезда, которые выставляются при отсутствии реального нарушения. Для оплаты проезда через систему «Платон» есть два основных способа: маршрутная карта или бортовое устройство.

Маршрутная карта оформляется на сайте [platon.ru](http://platon.ru), где указываются: начальная и конечная точки маршрута; дата и время поездки; государственный номер и данные о машине. Оплата производится заранее, расчет суммы производится по количеству километров на маршруте. В случае отклонения от маршрута следуют штрафные санкции.

Второй способ – бортовое устройство. Оно бесплатно выдается в Центре информационной поддержки пользователей системы «Платон» после регистрации и заключения договора<sup>10</sup>. Устройство устанавливается на грузовик, фиксирует перемещение с помощью ГЛОНАСС/GPS, автоматически списывает деньги с расчетного счета за каждый километр. Каждое бортовое устройство закрепляется за конкретным автомобилем и переставлять его на другую машину запрещено.

Однако, на маршруте следования бортовые устройства достаточно часто теряют сигнал или некорректно фиксируют маршрут, кроме того бортовые устройства могут сломаться или допустить сбой в работе. Указанные нарушения в работе бортовых устройств приводят к ошибочному списанию платы или фиксации «неоплаченного» пробега, при этом система автоматически формирует постановление о привлечении к административной ответственности по ст. 12.21.3 КоАП РФ.

Постановление о наложении административного штрафа, вынесенное при явных сбоях бортового устройства, система «Платон» не отменяет автоматически. Для отмены перевозчику необходимо подать жалобу в Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Центральному федеральному округу<sup>11</sup> в течение 10 дней с момента получения постановления, указав номер постановления и причину, по которой вынесенное постановление считается ошибочным, приложив подтверждающие документы (например, заключение оператора «Платон» о воздействии радиоэлектронной борьбы). Жалоба подается на каждое вынесенное постановление, даже если причины одинаковы.

Перевозчики регулярно указывают на формальный характер ответов Ространснадзора (шаблонная формулировка «*бортовое устройство было выключено*»), а также на затягивание сроков рассмотрения жалоб. Такие проблемы ведут к серьезным последствиям для бизнеса, например, необоснованным финансовым потерям – суммы штрафов накапливаются, особенно в случаях массовых технических

<sup>10</sup> Центры обслуживания расположены по всей России, в каждом городе. Например, в Иркутске центр обслуживания находится по адресу: ул. Александра Невского, 15 (1 этаж).

<sup>11</sup> Жалобу можно направить через сайт Ространснадзора ([rostransnadzor.gov.ru](http://rostransnadzor.gov.ru)), по электронной почте [Platonreb@cfo.rostransnadzor.gov.ru](mailto:Platonreb@cfo.rostransnadzor.gov.ru) либо посредством почтовой связи.

сбоев [8, с. 81]. Компании вынуждены отвлекать ресурсы на оформление документов, взаимодействие с надзорными органами и судебные процедуры. Кроме того, возможны приостановки перевозок из-за блокировок расчетных счетов или ограничения доступа к системе «Платон». В совокупности эти факторы увеличивают издержки перевозчиков, снижают их рентабельность и подрывают доверие к механизмам администрирования системы.

По данным Ространснадзора, за последние три года количество нарушителей выросло на 47 %<sup>12</sup>. Во втором квартале 2025 года перевозчикам было выставлено 1,6 млн ошибочных штрафов из-за сбоев в работе системы, связанных с помехами спутниковой навигации<sup>13</sup>. Ространснадзор рассмотрел более 284 тыс. жалоб и обращений о влиянии средств радиоэлектронной борьбы на работу системы «Платон». Влияние радиоэлектронной борьбы было подтверждено в 20 % случаев, и постановления по делам об административных правонарушениях в таких случаях отменялись<sup>14</sup>.

С 1 сентября 2025 года в системе «Платон» внедрен механизм автоматической реконструкции маршрута, который начал достраивать маршруты при сбоях навигации. Данные нововведения безусловно оценены положительно, хотя остались некоторые проблемы, например, некорректная работа алгоритма на сложных участках, а также трехдневный срок расчета маршрута. Внесенные изменения позволили нейтрализовать последствия внешних воздействий на спутниковую навигацию, включая помехи от средств радиоэлектронной борьбы. Это решение было направлено на снижение количества необоснованных штрафов для добросовестных перевозчиков.

Одним из вопросов вызывающим озабоченность, является обсуждение расширения системы «Платон» на региональные дороги [9, с. 48]. В ноябре 2025 года ФКУ «Дороги России» (подведомственное Минтрансу учреждение) объявило тендер на разработку финансово-экономической модели для взимания платы с грузовиков на региональных и межмуниципальных трассах. При этом подчеркивается, что окончательного решения о расширении системы для взимания платы нет, ведется только оценка экономического влияния такого решения.

Расширение системы «Платона» на региональные и муниципальные дороги может увеличить потребительские цены, так как 70 % продукции в стране перевозится автомобильным грузовым транспортом, а повышение издержек грузоотправителей может стать фактором роста инфляции. Транспортная составляющая отвечает в среднем за 10% цены товара, и расширение системы «Платон» может добавить около

<sup>12</sup> Неплательщиков «Платона» хотят штрафовать в 4 раза строже // logirus.ru : сайт. URL: [https://logirus.ru/news/transport/neplatelshchikov\\_-platona-\\_khotyat\\_shtrafovot\\_v\\_4\\_raza\\_strozhe.html](https://logirus.ru/news/transport/neplatelshchikov_-platona-_khotyat_shtrafovot_v_4_raza_strozhe.html) (дата обращения: 19.11.2025).

<sup>13</sup> Воронов, А. От грузовиков отцепляют глушилки // Коммерсантъ : сайт. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8007052> (дата обращения: 19.11.2025).

<sup>14</sup> Ространснадзор рассмотрел более 284 тыс. жалоб и обращений о влиянии средств РЭБ на работу системы «Платон» // Министерство транспорта Российской Федерации. Ространснадзор : сайт. URL: <https://rostransnadzor.gov.ru/news/17932> (дата обращения: 19.11.2025).

1% к инфляции. Хотя по региональным дорогам ездит меньше грузовиков, именно эти маршруты часто являются последними километрами доставки груза, что напрямую влияет на стоимость товаров для потребителей<sup>15</sup>.

Российская система «Платон» неоднократно подвергается критике, как со стороны перевозчиков, так и со стороны экспертов [10, с. 488]. В отличие от зарубежных аналогов, система «Платон» взимает фиксированную плату за километр без учета дополнительных факторов, таких как экологический класс автомобиля, количество осей или времени проезда. В Германии, Швейцарии, Австрии тарифы зависят от этих параметров, стимулируя обновление автопарка. Зарубежные системы взимания платы часто характеризуются более строгим контролем и прозрачностью. Так, Германия и Швейцария сочетают автоматизированный контроль с полицейскими проверками. В США применяется топливный налог (включен в цену дизеля), что исключает двойное налогообложение. Система «Платон» не предоставляет льгот для экологичных транспортных средств (в отличие от Германии, где грузовики класса Евро-6 платят меньше). Как итог, система «Платон» уступает зарубежным аналогам в гибкости, прозрачности и стимулировании экологичного транспорта.

Таким образом, система «Платон» выполняет свою основную функцию – финансирование дорог, но ее текущая реализация создает ряд проблем. Высокая фискальная нагрузка, технические сбои, несовершенство тарификации и сложности с обжалованием вынесенных постановлений, подрывают доверие к системе и усиливают давление на бизнес. Для повышения эффективности и справедливости системы «Платон» необходимы дальнейшие доработки, включая пересмотр механизмов тарификации, упрощение процедур обжалования и повышение прозрачности использования собранных средств. Только так система сможет стать действительно эффективным инструментом развития дорожной инфраструктуры без негативного влияния на экономику и потребителей.

#### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Подгорбунский, А. В. Транспортный налог и система взимания платы Платон в Российской Федерации: проблемы исчисления и пути решения // Современные исследования: актуальные вопросы теории и практики : сб. ст. II Междунар. науч.-практ. конф. Пенза, 27 июля 2023 г. Пенза : МЦНС «Наука и Просвещение». 2023. С. 85–90.
2. Бобровская, О. Н. О перспективах использования системы «Платон»: задачи, оптимизация, налогообложение // Транспортное право и безопасность. 2016. № 6 (6). С. 60–65.
3. Панченко, К. И., Семенова, А. Р. Система взимания платы «Платон» и перспективы ее использования // E-Scio. 2022. № 2 (65). С. 125–133.
4. Пятковская, Ю. В. К вопросу о финансировании дорожной деятельности (правовой аспект) // Baikal Research Journal. 2024. Т.15, № 2. С. 362–370.

<sup>15</sup> Систему взимания платы «Платон» распространят на регионы? Экономист предупредил о последствиях // Первый русский : сайт. URL: [https://tsargrad.tv/dzen/sistemu-vzimanija-platy-platon-rasprostranjat-na-regiony-jekonomist-predupredil-o-posledstvijah\\_1137038](https://tsargrad.tv/dzen/sistemu-vzimanija-platy-platon-rasprostranjat-na-regiony-jekonomist-predupredil-o-posledstvijah_1137038) (дата обращения: 19.11.2025).

5. Воронина, Н. В. Влияние социально-экономических факторов на формирование платы за проезд // Научный журнал «Управленческий учет». 2023. № 2. С. 192–198.
6. Коротких, Ю. С. К вопросу совершенствования налогообложения транспортных организаций // Московский экономический журнал. 2022. № 8. С. 216–221.
7. Задворнов, В. Ю. К вопросу правоприменения осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств на дорогах // Теория и практика современной науки. 2023. № 12 (102). С. 92–107.
8. Ховавко, И. Ю. Система «Платон»: интернализация экстерналий или «кара небесная»? // Экономическая политика. 2018. № 2. С. 78–99.
9. Батищев, И. И., Низов, М. А., Можайская, И. А. Актуальные проблемы развития рынка грузовых автотранспортных перевозок // Всероссийский экономический журнал ЭКО. 2022. № 9. С. 46–65. DOI: 10.30680/ЕСО0131-7652-2022-9-46-65.
10. Боташева Л.С., Боташева А.Т. Сущность и значение системы взимания платы за проезд «Платон» // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2020. № 12. С. 486–490.

#### REFERENCES

1. Podgorbunsky, A. V. [Transport tax and the Platon toll collection system in the Russian Federation: calculation problems and solutions]. *Sovremennye issledovaniya: aktual'nye voprosy teorii i praktiki. Sbornik statej II Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii*. [Current research: current issues of theory and practice. Collection of articles from the II International scientific and practical conference. Penza. 27 July 2023]. Penza, 2023, pp. 85-90. (In Russ.).
2. Bobrovskaya, O. N. O perspektivah ispol'zovaniya sistemy «Platon»: zadachi, optimizaciya, nalogooblozhenie [On the prospects for using the Platon system: tasks, optimization, taxation]. *Transportnoe pravo i bezopasnost' – Transport law and security*. 2016, vol. 6, no. 6, pp. 60-65. (In Russ.).
3. Panchenko, K. I., Semenova, A. R. Sistema vzimaniya platy «Platon» i perspektivy ee ispol'zovaniya [The Platon toll collection system and prospects for its use]. *E-Scio*. 2022, vol. 65, no. 2, pp. 125-133. (In Russ.).
4. Pyatkovskaya, Yu. V. K voprosu o finansirovanii dorozhnoj deyatel'nosti (pravovoj aspekt) [On the Issue of Financing Road Activities (Legal Aspect)]. *Baikal Research Journal*. 2024, vol. 15, no. 2, pp. 362-370. (In Russ.).
5. Voronina, N. V. Vliyanie social'no-ekonomicheskikh faktorov na formirovanie platy za proezd [The Influence of Socio-Economic Factors on the Formation of Tolls]. *Nauchnyj zhurnal «Upravlencheskij uchet» – Scientific Journal "Managerial Accounting"*. 2023, no. 2, pp. 192-198. (In Russ.).
6. Korotkikh, Yu. S. K voprosu sovershenstvovaniya nalogooblozheniya transportnyh organizacij [On the Issue of Improving the Taxation of Transport Organizations]. *Moskovskij ekonomicheskij zhurnal – Moscow Economic Journal*. 2022, no. 8, pp. 216-221. (In Russ.).
7. Zadvornov, V. Yu. K voprosu pravoprimereniya osushchestvleniya vremennyh ogranichenij ili prekrashcheniya dvizheniya transportnyh sredstv na dorogah [On the Issue of Enforcement of Temporary Restrictions or Termination of Vehicle Movement on Roads]. *Teoriya i praktika sovremennoj nauki – Theory and Practice of Modern Science*. 2023, vol. 102, no. 12, pp. 92-107. (In Russ.).

8. Khovavko, I. Yu. Sistema «Platon»: internalizaciya eksternalij ili «kara nebesnaya»? [The Plato System: Internalization of Externalities or Heavenly Punishment?]. Ekonomicheskaya politika – Economic Policy. 2018, no. 2, pp. 78-99. (In Russ.).

9. Batishchev I.I., Nizov M.A., Mozhayskaya I.A. Aktual'nye problemy razvitiya rynka gruzovyh avtotransportnyh perevozok [Actual Problems of Development of the Freight Road Transportation Market]. Vserossijskij ekonomicheskij zhurnal EKO – All-Russian Economic Journal ECO. 2022, no. 9, pp. 46-65. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-46-65.

10. Botasheva, L. S., Botasheva, A. T. Sushchnost' i znachenie sistemy vzimaniya platy za proezd «Platon» [The Essence and Significance of the Plato Toll Collection System]. Vestnik Altajskoj akademii ekonomiki i prava – Vestnik of the Altai Academy of Economics and Law. 2020, no. 12, pp. 486-490. (In Russ.).

### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

**Ахметова Ирина Николаевна**, кандидат юридических наук, доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД. Восточно-Сибирский институт МВД России. 664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 110.

**Вайсергисер Елена Юрьевна**, кандидат юридических наук, доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД. Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова. 302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

### INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Akhmetova Irina Nikolaevna**, Candidate of Legal Sciences, Associate Professor of the Department of Administrative Law and Administrative Activities of the Internal Affairs Directorate. East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 110 Lermontov St., Irkutsk, 664074.

**Vaysergiser Elena Yuryevna**, Candidate of Legal Sciences, Associate Professor of the Department of Administrative Law and Administrative Activities of the Internal Affairs Directorate. Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. V. Lukyanov. 2 Ignatova St., Oryol, 302027.

Статья поступила в редакцию 18.12.2025; одобрена после рецензирования 28.12.2025; принята к публикации 30.01.2026. The article was submitted 18.12.2025; approved after reviewing 28.12.2025; accepted for publication 30.01.2026.