

НА СТОРОНЕ ДОРОЖНИКОВ

Любой кризис всегда ставит перед обществом три основных вопроса: «Что делается?», «Что делать?», «Чего ожидать в скором будущем?». Ответов на эти вопросы люди ждут как от исполнительной, так и от законодательной власти...

О дальнейшем ходе развития дорожного хозяйства и эффективных механизмах этого развития, а также об изменениях в ряде законодательных документов в беседе с журналистом «ДД» рассказал **Сергей ТЕН**, депутат Государственной Думы Федерального Собрания РФ, заместитель председателя комитета по транспорту, почетный дорожник России.

– **Сергей Юрьевич, какие изменения, связанные с законодательной политикой в дорожной отрасли, произошли за последнее время? Как обстоят дела с дорожными фондами?**

– Изменения в отраслевом законодательстве, так или иначе, связаны с поручениями Президента РФ (по результатам заседания президиума Государственного совета от 8 октября 2014 года). С того времени прошло чуть более года, и уже можно подвести определенные итоги.

Говоря о внесенном еще в 2013 году законопроекте, который касается гарантированного наполнения региональных дорожных фондов, то за два года на данный законопроект так и не поступило отзыва со стороны Правительства РФ. При этом позиция Минфина говорит об ущемлении самостоятельности субъектов в принятии решений (ст. 31 БК РФ). Позиция Счетной палаты также, увы, не в нашу пользу. По мнению ее представителей, законопроект противоречит ст. 35 Бюджетного кодекса РФ в части невозможности закрепления конкретных доходов за конкретными расходами, то есть за дорожной деятельностью.

Такая ситуация уже привела к определенным негативным последствиям. Так, по данным Ассоциации «РАДОР», недофинансирование региональных дорожных фондов самими субъектами в 2014 году составило более 30 млрд рублей.

В настоящее время в стадии активной подготовки находится новая редакция данного законопроекта, где будут

учтены изменения, необходимые для внесения в Бюджетный кодекс, в части включения налога на имущество организаций, на балансе которых находятся автомобильные дороги, в источники региональных дорожных фондов.

Кроме того, для муниципальных дорожных фондов предлагается включить в качестве источника финансирования земельный налог с участков, на которых расположены автомобильные дороги общего пользования. Это важно сделать для того, чтобы не допустить возможность использовать средства дорожных фондов на цели, не связанные с дорожной деятельностью.

– **С 15 ноября 2015 года стала действовать система взимания платы с автомобилей полной массой более 12 т. Такое решение вызвало массовое недовольство со стороны не только грузоперевозчиков, но и дорожных строителей, которые вынуждены доставлять огромные объемы строительных материалов (щебень, асфальт, песок) на большие расстояния...**

– Действительно, законопроектом «О федеральном бюджете на 2016 год» предусмотрено поступление в федеральный бюджет средств от системы взимания платы с автомобилей 12 т в размере 39,6 млрд рублей.

Для дорожной отрасли принятие данного законопроекта было большим шагом к решению проблемы разрушения дорожной сети всех уровней. Однако к системе взимания платы возникло много вопросов, которые решались и решаются в ходе многочисленных обсуждений.

Так, в Государственной Думе рассматривался законопроект, подготовленный совместно с Минтрансом РФ и ФДА, направленный на повышение эффективности данной системы, а также на снижение штрафов.



В начале декабря 2015 года Госдумой были рассмотрены поправки в законопроект по системе «Платон», предусматривающей штрафы за пользование федеральными трассами без оплаты их проезда.

В ходе первого и второго чтений была значительно упрощена процедура взимания штрафов, а также принято решение о значительном их снижении. Новыми поправками было откорректированы также правила, касающиеся грузоперевозчиков, работающих на иностранные компании.

– **А что касается повышения контроля за перевозками тяжеловесных и негабаритных грузов?**

– В июле 2015 года Государственной Думой был принят Федеральный закон № 248-ФЗ, направленный на совершенствование норм, регулирующих движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов.

Кроме того, Государственной Думой рассматривается вопрос о порядке движения по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозку вооружений и военной техники. Необходимость принятия данного

законопроекта вызвана тем, что Министерству обороны РФ необходим особый порядок перевозки опасных грузов и движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств.

– Острейшей проблемой сегодняшнего дня является недостаточно четкое разделение полномочий между органами государственной власти по осуществлению контроля и надзора за состоянием автомобильных дорог. Как возможно разрешить данную проблему?

– Для разграничения полномочий и ликвидации правовых коллизий в Федеральном законе «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в Государственную Думу был внесен законопроект о полномочиях по установлению порядка государственного надзора и муниципального контроля за обеспечением сохранности автомобильных дорог. Законопроект однозначно определяет сферу компетенции федеральных, региональных и муниципальных органов власти и препятствует возникновению разногласий между ними по данному вопросу. Планируется при рассмотрении законопроекта определить само понятие «Обеспечение сохранности автомобильной дороги» и обсудить, насколько целесообразно наделить муниципальные власти правом устанавливать порядок осуществления сохранности автомобильных дорог, ведь в России более 22 тыс. муниципальных образований.

– Какие еще законопроекты, важные для дорожников, приняты или будут приняты Госдумой в ближайшее время?

– Одним из важных на сегодняшний день является законопроект Мартина Люциановича Шаккума, первого заместителя председателя комитета Государственной Думы по земельным отношениям и строительству. Это законопроект «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации...». Изменения касаются уточнения положений о прокладке, переустройстве, переносе инженерных коммуникаций в границах полос отвода и придорожных полос при строительстве,

реконструкции, капитальном ремонте автомобильных дорог. Законопроект был внесен на обсуждение еще в мае 2012 года и в первом чтении был принят в конце 2013 года. Окончательное принятие законопроекта ожидается в конце 2015 года. Данный документ позволит четко определить порядок действий дорожников, а также собственников сетей в пределах полосы отвода и придорожных полос.

Для рассмотрения в Государственной Думе находится и предложенный мной законопроект по внесению изменений в федеральный закон «О недрах». На сегодняшний день действующим законодательством, как известно, предусмотрена длительная процедура получения права пользования участками недр местного значения в целях добычи общераспространенных полезных ископаемых. Это, в свою очередь, не позволяет оперативно использовать местные строительные материалы, находящиеся в непосредственной близости от объектов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных и железных дорог, и приводит к увеличению стоимости и сроков реализации проектов. В общей стоимости строительства автомобильных и железных дорог значительную долю составляют расходы на строительные материалы и их транспортировку. Владельцы действующих карьеров зачастую также устанавливают завышенные цены на строительные материалы.

Основные положения готовящегося законопроекта по внесению изменений в федеральный закон «О недрах» – это упрощенное предоставление права пользования участками недр местного значения для целей строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог и железнодорожных путей общего пользования. Ключевой акцент сделан на том, что участки недр предоставляются субъекту предпринимательской деятельности, заключившему контракт на выполнение работ в отношении автомобильных или железных дорог, без проведения аукциона и на срок реализации проекта.

Данный закон предполагает сокращение сроков строительства линейных объектов, а также уменьшение их стоимости.

– Ситуация, сложившаяся за последнее время в России, заставляет не только законодателей, но и всех ответственных за свое дело специалистов быть гибкими и терпеливыми в поисках наиболее рациональных подходов. В связи с этим, в ожидании Нового года, хочется пожелать от Вашего имени, Сергей Юрьевич, всем дорожникам, а также всем тем, кто так или иначе связан с дорогами (а это, случайно, не 100 ли процентов россиян?) ВЕРЫ и ЛЮБВИ, исполнения желаний, НАДЕЖДЫ на лучшее и, конечно же, МИРА! Спасибо за интервью!

Беседовала Светлана Пичкур

