

ДУМА — НОВАЯ, ВОПРОСЫ — СТАРЫЕ

Как известно, осенью этого года был сформирован новый состав Государственной Думы. Был изменен также формат работы профильных комитетов законодательного собрания, которые тесно взаимодействуют с дорожниками. О задачах законодателей, касающихся дорожного хозяйства и общетранспортных проблем, — интервью депутата Госдумы, члена комитета по транспорту и строительству Сергея Тена.



— Сергей Юрьевич, примите, пожалуйста, поздравления с повторным избранием Вас в Госдуму. Вы — далеко не новичок в законодательном собрании страны. Прокомментируйте, пожалуйста, отличалась ли, и чем, избирательная кампания 2016 года?

— Если говорить в общем о предвыборном цикле в Государственную Думу седьмого созыва, то он кардинально отличался от предыдущих выборных кампаний. Во-первых, «Единая Россия» — пожалуй, единственная партия, которая провела отбор кандидатов в системе, понятной для избирателей, в отличие от других политических сил. Весной 2016 года прошло предварительное внутрипартийное голосование по определению кандидатур, которые впоследствии представляли партию на выборах. Среди кандидатов на праймериз было много не только партийцев, но и лидеров авторитетных общественных организаций, которые получили поддержку избирателей. Во-вторых, выборы проходили по смешанной системе, то есть

по партийным спискам и по одномандатным округам. Таким образом, на мой взгляд, соблюден был разумный баланс между самостоятельными политиками и лидерами Народного фронта Президента. Возвращение одномандатных округов стало еще одним значительным шагом к построению демократической выборной модели, при которой депутат, избранный по округу, берет на себя фактически персональную ответственность перед избирателями, которые доверили ему свои голоса.

— Чем было обусловлено слияние двух комитетов Госдумы — по транспорту и по строительству и земельным отношениям — в единый комитет по транспорту и строительству?

— Это — слияние тех комитетов, направление работы которых взаимосвязано. Большинство вопросов в транспорте и строительстве часто перекликаются и могут быть эффективно решены только в комплексе. К примеру, любые строительные проекты должны быть четко

увязаны с созданием на первоначальном этапе разветвленной инфраструктуры — это и понятная схема движения общественного транспорта, и строительство дорог, и создание парковочных мест, инженерных коммуникаций, и ряд других задач.

— Каковы планы законодательной работы в части совершенствования и развития дорожной сети России? Есть ли законопроекты, которые могут быть приняты еще до лета 2017 года? Отложены на более длительный срок?

— В седьмом созыве в том, что касается развития дорожного хозяйства, основной упор в законотворческой деятельности будет направлен на исполнение поручений Президента по результатам заседаний Президиумов Государственного Совета. Пока остается не решенным вопрос установления дополнительных источников региональных дорожных фондов. Вместе с тем, дополнительно к источникам, установленным Бюджетным кодексом (акциз и транспортный налог), целесообразно включить в источники формирования дорожных фондов субъектов Российской Федерации доход от деятельности, непосредственно связанной с автомобильной дорогой. Например, от использования имущества, входящего в состав автомобильных дорог, передачи в аренду земельных участков, расположенных в полосе отвода, платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам регионального значения тяжеловесными и крупногабаритными транспортными средствами, а также штрафов за нарушение установленных требований, платы за оказание услуг по присоединению объектов дорожного сервиса.

Необходимо также штрафы за нарушение правил дорожного движения направлять в региональные дорожные фонды. Сегодня действующим законодательством средства фото- и видеofиксации отнесены к элементам благоустройства автодорог, поэтому необходимо оперативно внести изменения в Бюджетный кодекс РФ. Это позволит существенно снизить травматизм и смертность на дорогах, повысить культуру вождения, а также серьезные средства направить на повышение безопасности дорожного движения.

Кроме того, необходимо направлять в дорожные фонды доходы от уплаты налога на имущество организаций и земельного налога, взимаемого за земли, занимаемые автомобильными дорогами.

Считаю, что субъектам РФ не стоит ждать соответствующих изменений в федеральном законодательстве, которые, я убежден, будут приняты в 2017 году. Им необходимо, не дожидаясь принятия поправок на федеральном уровне, закрепить в региональном законодательстве дополнительные источники наполнения дорожных фондов.

Не могу также не отметить необходимость

принятия поправок в законодательство о недрах в части установления упрощенного порядка предоставления права пользования участками недр местного значения при осуществлении работ по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и железнодорожных путей общего пользования. В настоящее время закон находится в правительстве и в ближайшее время планируется его рассмотрение правительственной комиссией по законоотворчеству. Отмечу, что в процессе доработки законопроекта из него были удалены некоторые, на мой взгляд, существенные нормы, над обсуждением и возвратом которых предстоит дальнейшая работа.

Продолжим работу и над нормами, касающимися дорог с низкой интенсивностью движения и развития придорожной инфраструктуры.

Сегодня считаю необходимым говорить еще об одной глобальной инновации, направленной на существенную модернизацию инжиниринговых процессов в отрасли и, в то же время, на формирование единой информационной среды транспортного комплекса. Это — информационное моделирование объектов транспортной инфраструктуры в процессе их жизненного цикла. Для промышленно-гражданского строительства есть реализованные проекты на базе BIM-технологий. Дорожная отрасль только вступает в эту стадию. Какие плюсы от этого? Самые прямые — от улучшения качества изысканий, проектирования, строительства до снижения себестоимости и повышения конкурентоспособности.

Будут совершенствоваться институты публичных слушаний, продолжится работа по снижению административных барьеров.

— В последнее время все активнее обсуждается идея отмены транспортного налога, особенно в связи с работой системы «Платон». Насколько велика эта вероятность?

— О необходимости отмены транспортного налога вопрос поднимается регулярно. В большей своей части это налог имущественный, и его размер напрямую не связан с влиянием транспортного средства на автомобильную дорогу. Я лично поддерживал бы отмену всего транспортного налога при соразмерной компенсации поступлений в региональные дорожные фонды сумм от этого источника, ведь этот налог в полном объеме является региональным. Сегодня необходимо очень осторожно обращаться с дорожными фондами, не допустить снижения их объемов. Правительство РФ, снижая объем поступления средств, обязано будет компенсировать регионам выпадающие доходы. Наиболее вероятным источником компенсации выпада-

ющих доходов региональных дорожных фондов могут быть субсидии из федерального бюджета или повышение ставки акцизов на автомобильное топливо.

— В ходе круглого стола «Дорожные фонды в Российской Федерации», прошедшего в рамках выставки «Дорога», упоминали о снижении акциза на ГСМ в 2017 году. Что это за инициатива и насколько это реально?

— Данное предложение — это политика Министерства финансов РФ. Правительство РФ продолжает ранее начатый «налоговый маневр», когда ставки на акцизы снижаются, а налог на добычу полезных ископаемых увеличивается. В настоящий момент на 2017 год планируется увеличение акцизов. При этом, на мой взгляд, нарушается принцип «пользователь платит».

Для дорожников важно, чтоб размеры дорожных фондов не уменьшались. Вместе с тем, сегодня планируется часть средств от акцизов направлять в федеральный бюджет. В настоящий момент финансирование региональных дорожных фондов опять подверглось корректировке в сторону уменьшения, и это минус более 70 млрд. руб.

— Как известно, в этом году принят федеральный закон, в соответствии с которым региональные администрации обязаны зачислять в свои дорожные фонды средства от всех источников, перечисленных в этом законе, поступающие в региональные бюджеты. Какие санкции этот закон устанавливает для нарушителей? Какие механизмы контроля устанавливает этот законодательный акт? Можно ли считать, что эти средства стали «окрашенными»?

— Поправки, которые приняты в Бюджетный кодекс в части дорожных фондов, позволяют сказать, что средства, поступающие от потребителей, стали целевыми. Основное, что грозит нарушителям, — это ответственность (КоАП, ст. 15.14), влекущая за собой наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от двадцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей или дисквалификацию на срок от одного года до трех лет. Кроме того, в Бюджетном кодексе РФ предусмотрены меры принуждения за совершение бюджетного нарушения. Иными словами, любое бюджетное нарушение должно быть устранено, вплоть до бесспорного взыскания пени за несвоевременный возврат средств бюджета либо приостановления (сокращения) предоставления межбюджетных трансфертов, за исключением субвенций. Мной будет продолжена работа с Министерством финансов РФ по совершенствованию механизмов контроля за использованием дорожных фондов.

— Каковы перспективы принятия свода правил о дорогах с низкой интенсивностью движения, ведь он способен радикально изменить ситуацию со строительством муниципальных и межмуниципальных дорог?

— Вопрос строительства дорог в сельской местности уже давно стал «притчей во языцех». У нас в стране таких дорог около 70%. Последние два года проблема начала решаться за счет субсидий федерального бюджета по линии Министерства сельского хозяйства, какие-то шаги делаются и со стороны муниципальных дорожных фондов. Однако кардинальных изменений не происходит. Причины всем известны: хроническое недофинансирование последних десятилетий, отсутствие специалистов, четкой стратегии действий, в том числе и свода правил «Проектирование и строительство дорог с низкой интенсивностью движения».

Поручение разработать этот документ было дано еще в 2013 году планом мероприятий по удвоению объемов строительства и реконструкции дорог до 2022 года. Сегодня Министерством транспорта РФ приказ об утверждении свода правил подписан, документ рассмотрен ТК 418 «Дорожное хозяйство» и утвержден Росстандартом. В целом, проект свода правил проектирования и строительства автомобильных дорог с низкой интенсивностью движения (до 400 машин в сутки) описывает основные требования и характеристики таких дорог. Стоит отметить, что применение таких нормативов требуется не только вне населенных пунктов. Согласитесь, не в каждом селе необходим мост с габаритом 10 метров под нагрузку 14 т. Сегодня мы из-за своей нерасторопности вынуждены тратить на 30–40% больше средств, которые можно было бы пустить на другие объекты дорожного хозяйства. В 2016 году, еще в шестом созыве Государственной Думы, наша секция дорожного хозяйства комитета по транспорту рекомендовала Министерству строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации создать межведомственную рабочую группу. В ее рамках мы предлагали проработать вопрос включения свода правил в обязательный Перечень национальных стандартов и сводов правил, в результате применения которых на обязательной основе обеспечивалось бы соблюдение требований технического регламента о безопасности зданий и сооружений. Сейчас, когда законодательные вопросы двух министерств находятся в одном комитете, нам необходимо решить этот вопрос. ■

Беседовала Наталья Алхимова