

Доклад Министра транспорта РФ М. Соколова

Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые члены президиума, коллеги!

Автотранспортный комплекс Российской Федерации сегодня – это более 55 миллионов автотранспортных средств, более 6 миллионов грузовых автомобилей, почти 900 тысяч автобусов, которыми перевозятся около 60 процентов всего объема перевозки пассажиров и грузов в стране.

Несмотря на существенное количество законов и нормативных актов, которые регламентируют взаимоотношения в области автоперевозок, мы считаем, что вопрос совершенствования законодательства стоит по-прежнему остро.

В соответствии с утвержденным Председателем Правительства планом совершенствования нормативных документов по снижению смертности населения от дорожно-транспортных происшествий Минтрансом были подготовлены пять проектов федеральных законов, в установленном порядке они внесены в Правительство, подписаны три предусмотренных планом проекта. В установленные сроки до конца этого месяца будет утверждена концепция организации перевозок детей, включая рекомендации по обеспечению безопасной эксплуатации школьных автобусов.

В прошлом году Ространснадзором и его территориальными органами было проведено более 90 тысяч проверок хозяйствующих субъектов, в ходе которых выявлено свыше 167 тысяч нарушений транспортного законодательства. Эти проверки показали, что недостатки в сфере обеспечения безопасности дорожного движения связаны прежде всего со снижением уровня общей дисциплины перевозчиков, а также с уровнем квалификации водительского состава.

Светлана Юрьевна уже говорила об этом, в Российской Федерации до 2005 года основным механизмом регулирования отношений в сфере перевозок и пассажиров, и грузов было лицензирование. Однако в рамках мероприятий по снижению административных барьеров в 2005 году из перечня видов деятельности, подлежащих лицензированию, были сначала исключены грузовые перевозки автомобильным транспортом, а в 2011 году перевозки пассажиров по заказу перешли на уведомительный порядок.

Вследствие этого на рынок постоянно приходят новые перевозчики, которые порой не имеют ни надлежащей профессиональной подготовки, ни финансовых возможностей нести бремя обязательных расходов, которые связаны с обеспечением содержания парка, и с безопасностью дорожного движения.

В связи с этим нам представляется целесообразным вернуться к лицензированию перевозок пассажиров, именно пассажиров, по заказу и для собственных нужд, в том числе перевозок школьными автобусами, как это было несколько лет назад.

Одним из базовых документов в сфере перевозок и пассажиров, и грузов являются Правила обеспечения безопасности перевозок. У нас не было ответственности, в том числе ответственности руководителей за нарушение этих Правил. Для определения меры и степени ответственности за несоблюдение Правил в Госдуму внесен и принят в первом чтении в декабре прошлого года проект федерального закона по внесению изменений в Кодекс об административных правонарушениях в части установления такой административной ответственности.

Кроме указанных мер для обеспечения безопасности перевозок и пассажиров, и грузов целесообразно установить единые требования по обеспечению безопасности дорожного движения при эксплуатации грузовых автомобилей и автобусов вне зависимости от того, кому

они предъявляются, – физическим лицам, юридическим лицам или индивидуальным предпринимателям. В конечном счете, пассажирам, а тем более тем, кто пострадал в дорожно-транспортных происшествиях, абсолютно все равно, кто является собственником транспортного средства – физическое или юридическое лицо.

Еще один важный аспект повышения безопасности дорожного движения, связанный с перевозкой пассажиров и грузов, – это проведение предрейсового контроля технического состояния транспортных средств, то есть обязанность перевозчиков проводить осмотр перед выпуском на линию. Указанная норма предусмотрена законом о безопасности дорожного движения, но до настоящего времени она работает не в полную силу, поскольку полномочия не закреплены ни за одним из федеральных органов и нет соответствующего нормативного акта. Поэтому представляется необходимым также внесение соответствующих поправок в закон и дальнейшее утверждение указанного порядка.

Уважаемый Владимир Владимирович! Вы уже во вступительном слове сказали о системе «ЭРА-ГЛОНАСС», которая была введена в эксплуатацию в прошлом году. Это, действительно, уникальная система, инновационный продукт, который нацелен, по расчетам экспертов, на сохранение до 4 тысяч жизней в год и снижение тяжести последствий при дорожно-транспортных происшествиях. И создав эту систему, мы опередили и наших европейских коллег, и американцев, и китайцев. И сейчас крайне важно, тем более что с 1 января 2017 года вступают в силу нормы технического регламента, по которому все выпускаемые с конвейера транспортные средства должны оснащаться системой «ЭРА-ГЛОНАСС» (за исключением тех, которые не получили продление типа), чтобы все эти требования технического регламента были выполнены, и все автопроизводители осознали свою ответственность за установление этой системы.

Как показывает мировой опыт, достаточно важное влияние на безопасность дорожного движения имеет транспортно-эксплуатационное состояние самих дорог и уличной дорожной сети.

Ежегодно, по данным ГИБДД, в местах совершения свыше 35 процентов дорожно-транспортных происшествий фиксируются недостатки эксплуатационного состояния автодорог. На федеральных дорогах, по итогам прошлого года, произошло более 22 тысяч дорожно-транспортных происшествий, к сожалению, погибло более 6 тысяч человек и получили ранения различной тяжести около 32 тысяч человек.

В сравнении с аналогичным периодом прошлого года количество ДТП на федеральных автомобильных дорогах снизилось почти на 11 процентов, число погибших и раненых также снизилось на 14 и 10 процентов соответственно. ДТП, где дорожные условия отмечены как сопутствующий фактор, – это специальная статистика, которую ведёт ГИБДД, – также снизились на 6,6 процента.

При этом, в соответствии с показаниями статистики, большинство дорожно-транспортных происшествий происходит на региональных и местных дорогах. Доля автомобильных дорог в регионах, которые не отвечают нормативным требованиям, по состоянию на 1 января составляет почти 63 процента.

Основная причина состоит в недофинансировании дорожного хозяйства, во-первых, за счёт снижения доходов от акцизов на нефтепродукты. Три года подряд фактические доходы не дотягивают до прогнозных цифр Минфина примерно на 20 процентов. Во-вторых, за счёт использования средств дорожных фондов на цели, которые прямо не связаны с финансированием дорожного хозяйства, – это объективный и субъективный фактор, – в том числе, например, на уплату налога на имущество дорог.

Минтранс находит возможность ориентировать субъекты на необходимость всё-таки формирования и использования средств дорожных фондов исключительно на обеспечение дорожной деятельности, в том числе за счёт механизма межбюджетных трансфертов на реализацию дорожных программ.

Вместе с тем считаем, что данное требование о том, что надо расходовать средства дорожных фондов исключительно на дорожные цели, необходимо закрепить законодательно. Поэтому в подготовленный Минтрансом проект закона о внесении изменений в Бюджетный кодекс включена норма о необходимости доведения объёма регионального дорожного фонда до размера фактически полученных доходов от акцизов и транспортного налога, а также величины межбюджетных трансфертов.

Кроме этого, этот законопроект направлен на закрепление для субъекта возможности формирования объёмов региональных фондов исходя из ряда иных доходов, кроме акцизов, об этом тоже сегодня уже говорилось, в том числе штрафов за нарушение Правил дорожного движения.

И, конечно же, было бы целесообразно рассмотреть вопрос об использовании средств от штрафов в целях увеличения расходов исключительно или приоритетно на ликвидацию очагов аварийности на региональных дорогах за счёт строительства пешеходных переходов, пересечения автомобильных дорог, в том числе и развязок или путепроводов над железнодорожными путями.

С учётом важной роли влияния эксплуатационного состояния дорог на аварийность нами проводится политика по обеспечению приоритетного финансирования мероприятий по ликвидации очагов аварийности, несмотря на общую оптимизацию бюджета, это у нас стоит приоритетом номер один.

Другая причина состояния дорог – это негативное влияние на транспортный поток и состояние автомобильных дорог тяжеловесных и крупногабаритных грузовых транспортных средств. Данный вопрос рассматривался на заседании президиума Госсовета в октябре 2014 года в Новосибирске, и по итогам Госсовета Вами, Владимир Владимирович, дан ряд поручений, в том числе о внедрении автоматизированной системы весогабаритного контроля на автомобильных дорогах федерального значения.

В рамках исполнения было обустроено 22 автоматизированных поста весогабаритного контроля, и в соответствии с планом мероприятий, так называемой дорожной картой, утверждённой Правительством, предусмотрено устройство на федеральных дорогах в течение ближайших пяти лет почти 400 автоматизированных постов весогабаритного контроля. Мы сейчас даже рассматриваем вопрос о реализации этой программы на принципах государственно-частного партнёрства.

И, конечно же, можно ещё внести предложения по совершенствованию исполнительного производства при взыскании административных штрафов за нарушение весовых параметров, увеличению или отмене срока давности по предъявлению вынесенных постановлений.

Проводимая работа по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния дорог и улично-дорожной сети, которая связана с системой диагностики и ликвидации очагов аварийности, является одним из наиболее эффективных средств снижения аварийности на дорогах. Об этом свидетельствуют данные статистики до и после выполнения таких работ. Эта эффективность может также быть существенно повышена за счёт введения обязательного аудита безопасности дорожного движения, который, как показал зарубежный опыт, признан эффективным инструментом для снижения аварийности.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения и учитывая, что обеспеченность в финансовых ресурсах в субъектах Российской Федерации составляет всего лишь около 15 процентов от общей потребности, мы считаем целесообразным рекомендовать субъектам Российской Федерации принять меры по стопроцентному направлению в дорожные фонды акцизов и транспортного налога и недопущению изъятия средств региональных дорожных фондов на иные нужды, которые не связаны с дорожной деятельностью. А также рекомендовать

органам госэкспертизы при проведении экспертизы дорожных проектов не исключать из их состава строительство пешеходных переходов, пересечение автомобильных дорог на разных уровнях, в том числе через железнодорожные пути. Понятно, что это дороже, понятно, что экспертиза старается оптимизировать капитальные расходы, но это необходимо и связано с безопасностью. А также принять меры по упрощению процесса подключения линий электроосвещения на автомобильных дорогах к энергосетям, предусмотрев при этом установление специальных понижающих тарифов. Сегодня фактически плата за освещение идёт та же, как на промышленных предприятиях, но дороги – это не бизнес, за исключением, конечно, платных дорог.

Ещё одним не в полной мере задействованным ресурсом является снижение аварийности за счёт организации дорожного движения. Об этом сегодня тоже говорилось. И то, что в настоящее время нет пока единого основополагающего федерального закона, который регулирует вопросы транспортного развития территорий, конечно, является тормозом в решении этого вопроса. Такой законопроект подготовлен, внесён в Правительство Российской Федерации. Мы считаем важным внесение его на рассмотрение депутатов Государственной Думы Федерального Собрания в предельно сжатые сроки.

Особенно хочу подчеркнуть, что данным законопроектом учитывается влияние на дорожно-транспортную обстановку интенсивной застройки и создание новых объектов жилого и промышленного назначения.

Сегодня уже ряд субъектов, используя нормы этого закона, хотя он ещё не принят, разрабатывают и проекты организации дорожного движения, и комплексные схемы организации дорожного движения. Это, к сожалению, пока единичные случаи.

Наверное, целесообразно обозначить срок, когда такие комплексные схемы организации дорожного движения должны быть разработаны всеми муниципалитетами. Срок, понятно, должен быть реальный, может быть, это два года, может быть, три, но не бесконечный.

Уважаемый Владимир Владимирович, в рамках работы рабочей группы по подготовке данного президиума Госсовета мы детально рассмотрели целый спектр вопросов. Мы поддерживаем предложения, которые были высказаны в докладе Светланы Юрьевны, и с учётом этих предложений просим поддержать нашу позицию.

Спасибо за внимание.