

## Каким быть дорожному сбору? Рассуждают эксперты

### Рубли и километры

Каким быть дорожному сбору? Пока Правительство и Парламент рассматривают два наиболее вероятных варианта. Первый — включить сбор в стоимость топлива. Второй — трансформировать его в платеж за пользование дорогами для физических лиц. Для юридических лиц останется привязка к техническому осмотру транспорта, но сумма будет меньше на 20 процентов. Для владельца авто, который использует его в личных целях, размер платежа будет на 10 процентов ниже, чем нынешний сбор. Оплатить можно за месяц, а не сразу за весь год. Тем, кто заплатит за год, сделают скидку еще на 20 процентов. Контролировать уплату предлагают сначала инспекторам ГАИ, а позже эту функцию станут выполнять камеры фото- и видеofиксации. Штраф за неуплату составит годовую сумму платежа (пойдет в зачет следующего года пользования дорогами) плюс такая же сумма в качестве штрафа. Насколько реальны эти варианты и какому все же отдать предпочтение? Об этом мы поговорили с экспертами: Дмитрием Кийко, первым заместителем министра финансов, Игорем Комаровским, председателем Постоянной комиссии по промышленности, топливно-энергетическому комплексу, транспорту и связи Палаты представителей Национального собрания, и Юрием Важником, председателем правления Белорусской ассоциации экспертов и сюрвейеров на транспорте.



### Почему не сработал прошлый вариант

**Д. Кийко:** По мнению большинства граждан, решение вопроса взимания госпошлины за допуск к участию в дорожном движении лежит на поверхности. Но это не совсем так. Обозначу историю вопроса. В 2014 году был введен так называемый дорожный сбор, или государственная пошлина за выдачу разрешения на допуск

транспортного средства к участию в дорожном движении. Тем самым мы привлекли граждан к участию в финансировании ремонта и строительства дорог, избежав дополнительного инфляционного давления на экономику и не повышая налоговых ставок. Хочу отметить, что такие механизмы применяются во многих странах. У нас был выбран вариант в виде взимания этого сбора с привязкой к техническому осмотру. Это сделали, чтобы платеж был взыскан именно с тех владельцев транспортных средств, которые действительно участвуют в дорожном движении. Но реализация выявила ряд проблемных аспектов. Во-первых, необходимость внесения единовременной суммы на период действия технического осмотра. Во-вторых, отсутствие дифференциации размера оплаты вне зависимости от частоты использования транспортного средства. Также, на наш взгляд, имела место недостаточная побудительная мотивация к оплате этого платежа. Она выражалась в виде невозможности организовать сплошной контроль на дорогах силами сотрудников ГАИ. Сыграл свою роль и низкий размер штрафов по сравнению с размерами госпошлины. На момент введения сбора наказание за непройденный техосмотр составляло от предупреждения до штрафа в две базовые величины. В последующем мы его скорректировали, предупреждение исключили, и сегодня штраф составляет от одной до трех базовых величин. При этом средний размер годовой платы за пользование дорогами составляет около 200 рублей. Суммы несопоставимы. Все эти факторы стали причиной того, что граждане массово уклоняются от уплаты госпошлины (соответственно и от прохождения техосмотра). Поэтому с 2017 года мы прорабатываем различные варианты иного механизма взимания этого платежа.



Дмитрий Кийко.

**И. Комаровский:** Надо сказать, поиск решения затянулся на длительный период. Нам известно, что проработано большое количество вариантов. И были достигнуты определенные результаты. Прежде всего в рамках рабочей группы, возглавляемой первым заместителем Премьер-министра. В состав этой группы входят и парламентарии.

Сегодня за основу работы мы берем предложения, подготовленные Министерством финансов, и предложения, поступившие от граждан и депутатов.

Министерство предложило пять вариантов взимания госпошлины за пользование дорожной инфраструктурой с их преимуществами и недостатками. 20 ноября мы провели совместное заседание двух комиссий и выслушали мнения депутатов. Остановились на том, чтобы поддержать ранее разработанный Правительством и предложенный Главе государства вариант в виде упразднения госпошлины и введения вместо нее платежа вне зависимости от прохождения техосмотра.



Игорь Комаровский.

**Ю. Важник:** Если поставить на житейскую плоскость, то получается, что споры идут вокруг того, куда мы будем собирать деньги: в банку или прятать под подушку. На мой взгляд, это вопрос вторичный. Куда более важно, для чего мы будем их собирать.

**Куда пойдут наши деньги?**

**Ю. Важник:** Средства, собранные с помощью этого сбора, как я понимаю, идут в распоряжение Министерства транспорта и коммуникаций. Но при этом дороги в городах вне юрисдикции этого министерства. А люди ездят примерно в такой пропорции: 70 процентов водителей в городе, 30 процентов — за городом. Отсюда вопрос: на что должен пойти собранный гражданами дорожный фонд? Второй вопрос — какую часть общих расходов он сможет покрыть?

От этого будут зависеть величина и размер сбора. Если люди платят полностью за то, что пользуются дорогой, через этот механизм, тогда одна цена. Если они добавляют, значит, нужно взять еще из другого источника. Это два важнейших соображения.

**Д. Кийко:** Касается целевого использования поступивших от граждан средств. Сегодня по законодательству эти деньги идут на текущий капитальный ремонт республиканских и местных (прилегающих к республиканским) дорог. Это решение было принято в тот год, когда принималось распоряжение о введении госпошлины на допуск к участию в дорожном движении. Оно было обосновано состоянием дорожной сети. В то время в первую очередь надо было сосредоточить усилия для приведения в надлежащий порядок именно трассы с буквой «Р». Но сегодня по мере решения этой задачи мы можем пересматривать целевое направление этих средств. Министерство транспорта и коммуникаций разработало пятилетнюю программу, в которой оценена необходимость ремонта тех или иных дорог. И если через 5—7 лет мы закроем вопрос с основными республиканскими и местными дорогами, приведя их в надлежащее состояние, то в Законе «О бюджете» мы сможем часть средств перенаправить на ремонт улиц населенных пунктов: то есть если сегодня 50 процентов от всех собранных средств поступает в республиканский бюджет, а 50 в местные бюджеты, то в последующем это может быть как 80 и 20 процентов.

**Ю. Важник:** На мой взгляд, на этот вопрос нужно смотреть шире. Людям нужны не столько дороги, сколько возможность перемещения, чтобы попасть из точки А в точку Б. Ведь есть, к примеру, мобильность городская (те же велосипеды, скутеры, самокаты), есть железная дорога как в городе, так и за его пределами. Приведу пример: в Алматы есть управление городской мобильности. Замечу: не управление транспорта. Они занимаются обеспечением передвижения людей вне зависимости от того, идут они пешком, передвигаются на транспорте или на авто. Возможно, вводя платеж за пользование дорогами, стоит взглянуть на дорожную инфраструктуру и под этим углом.

### **А может, включить в стоимость топлива?**

**И. Комаровский:** Хочу отметить, что подавляющее большинство граждан, которые обратились к депутатам со своими предложениями, высказалось за включение сбора в стоимость моторного топлива.

**Ю. Важник:** Включение в топливо — естественное и разумное решение, на мой взгляд. Цена топлива на Западе намного выше, чем у нас. И это не случайно. Это им выгодно. Дешевый бензин не всегда хорошее явление. Низкая цена на топливо провоцирует большую мобильность и лишний расход ресурсов. Если на Западе литр бензина стоит около 2 евро, а у нас неполный евро, то есть смысл задуматься, зачем они так делают. Объясню: это делается сознательно, потому что высокие цены дают такие же высокие зарплаты. Снижение или удержание цен — это немного по-детски: съел конфету — зубам будет плохо, зато сейчас



Юрий Важник.

хорошо. С этой точки зрения было бы хорошо сбор сложить с топливом. Но опять же есть нюансы.

**Д. Кийко:** Да, это самый очевидный вариант, но он имеет для нас ряд недостатков. Во-первых, произойдет единовременный рост цен на топливо. По нашим расчетам, стоимость увеличится на 10 копеек за литр. Это окажет инфляционное давление на экономику. При этом увеличится стоимость топлива и для тех, кто платил дорожный сбор, и для тех, кто его не платил. Чтобы соблюсти принцип справедливости, нам надо будет вернуть средства тех лиц, которые уже внесли оплату. Мы образуем в бюджете кассовый разрыв примерно в 120 миллионов рублей. При этом варианте мы также теряем источник пополнения бюджета, который не оказывает инфляционного давления на экономику. У нас сегодня ситуация неопределенности со стоимостью нефти. В Российской Федерации реализуется налоговый маневр. В результате ежегодно происходит относительное удорожание нефти. Это все выливается в необходимость увеличения цен на топливо на нашем внутреннем рынке. Если наложить на те 10 копеек ежегодный рост топлива в связи с налоговым маневром, а это еще около 10 копеек на литр, то уже совсем скоро мы можем получить значительный диспаритет цен. Это потеря транзита. А также возможность серых схем ввоза топлива. Объемы реализации топлива уменьшатся. И со временем этот источник перестанет существовать, а перевести его в другой вид будет трудно. И сегодня нам надо выбирать, хотим ли мы в 2024 году топливо, которое будет стоить доллар за литр.

**И. Комаровский:** Мы все-таки склоняемся не к топливному варианту, а к платежу. Для экономики в целом этот вариант инфляционный. Неопределенность того, как будет развиваться и выстраиваться рынок энергоносителей — ЕврАзЭС в первую очередь — и какие цены на нефть и нефтепродукты будут в 2024 году, когда будет функционировать единый рынок. Поэтому это негативно может отразиться не только на экономике государства в целом, но и отдельных хозяйствующих субъектах. Это в первую очередь наши нефтеперерабатывающие заводы, автозаправочные станции.

## **А почему именно такая сумма?**

**Д. Кийко:** Сумма сбора была выработана в 2014 году. Нужно понимать, что расходы на дороги у нас большие.

В год на их содержание уходит миллиард рублей. При этом дорожный фонд у нас дефицитный.

Мы исходили из того, какой на тот момент у нас был дефицит с финансированием дорожного хозяйства. Затем проанализировали другие параметры, которые влияют на сумму этого платежа: количество транспортных средств, их категориальность, плюс соразмерность платежа доходам населения. Исходя из этих задач было принято решение привязать платеж к максимальной разрешенной массе транспортного средства. И затем он был определен в базовых величинах. Хочу отметить, что, определив этот новый источник, мы убираем необходимость брать большие займы, а также отвлекать на погашение уже взятых кредитов другие доходы бюджета. Без этих денег (от граждан), собранных на дорожное хозяйство, нам нужно было на эти цели перераспределить средства, которые могли бы пойти на образование, науку, медицину.

**Ю. Важник:** Чтобы людям было понятно, им нужно объяснить, что и как работает. Должна быть построена модель транспортного сектора, в которой расписано, что и куда направляется из их средств. Иначе люди будут сомневаться. Это серьезная часть их средств, заработанная тяжелым трудом. Просто так деньги не хочется тратить, поэтому нужно обосновать для себя и для других.

**Д. Кийко:** Расскажу, как работали над этим вариантом. Мы создали финансовую модель. За основу взяли количество договоров обязательного автогражданского страхования, учли сезонность использования транспорта, его вид. При идеальных условиях определили, что потенциальный объем поступлений от этого

вида платежа может составить 500—600 млн в год. Не сразу. Но уже в первые год-два при видоизменении платежа мы могли бы получить дополнительно 150 млн рублей. Не за счет нагрузки, а за счет введения справедливой формы оплаты этого вида сбора.



Один из вариантов, как проконтролировать уплату сбора, — использовать имеющиеся сегодня на дорогах камеры фото- и видеофиксации.

## О справедливости

**Ю. Важник:** Все цифры должны быть четко обоснованы. Чтобы людям было понятно, куда идут их деньги. Если это происходит вне данного аспекта, то водители будут против и эффективность дорожного сбора будет никакая. Ведь если, например, человек имеет свой автомобиль, но выезжает только помидоры посадить, а ему скажут платить, как и тому, кто каждый день по три часа за рулем проводит, — где тут справедливость? Люди воспримут хорошо, если сбор будет связан с их транспортным поведением. Например, по принципу «больше едешь — больше платишь».

**И. Комаровский:** Поэтому мы и предлагаем ввести дифференцированный вариант оплаты дорожного сбора. Можно будет оплатить как за месяц, два, три, так и сразу за год. Я также предлагаю дополнить этот вариант подходом, при котором ставка сбора будет рассчитана на килограмм разрешенной максимальной массы транспортного средства. Таким образом мы сможем учитывать реальное влияние транспорта на дорожное полотно. При этом ставки следует рассчитать так, чтобы не прийти к повышению платежей по сравнению с теми, которые бы вносились плательщиками при существующей системе.

## А как будут контролировать?

**И. Комаровский:** С учетом того что мы хотим КоАП сделать пусть не либеральным, но освободить его от излишнего давления на граждан и чрезмерных административных санкций, Парламент стоит на позиции применения аналитической системы фотовидеофиксации. В таком случае на уровне Правительства необходимо определиться с органом, который будет администрировать эту систему. Рассматривается вариант Транспортной инспекции.

**Ю. Важник:** Насчет эффективности штрафов. Приведу бытовой пример. Есть разные мамы. Одна говорит: чтобы сын был умный, надо его бить. Вторая: чтобы сын был хороший, его нужно гладить по голове. Истина, наверное, где-то посередине. Наши методы в части дорожного движения сводятся к тому, чтобы наказать.

Мы говорим водителям, что хотим сделать хорошо, но за это мы вас накажем. Мне это кажется не совсем правильным. Причем этот страх будет выглядеть как система камер фото- и видеофиксации, которая в последующем может быть использована для проверки и других параметров человека, будет много соблазнов использовать эту систему и в других целях. Планирование тотальной системы контроля даст действительно высокий процент платежей, но выиграет ли общество в общей сумме — большой вопрос. Везде нужно просчитывать социальные последствия, в том числе и в этом вопросе. Нужно семь раз отмерить, а один раз отрезать.

## Что в итоге?

**И. Комаровский:** Любой из вариантов имеет как плюсы, так и минусы. Мы все же склоняемся к варианту контроля оплаты.

**Д. Кийко:** Мы за вариант сохранения отдельного платежа. Чтобы устранить все негативные моменты, которые сложились по факту. Первое время новая система может работать без фото- и видеоконтроля, к примеру.

**Ю. Важник:** Я знаю около 20 инструментов утяжеления легкового транспорта. В некоторых странах подобными платежами решается экологический вопрос. У нас обсуждался платный въезд в центр города когда-то. Это тоже инструменты. Жалко, что все сводится только к двум вариантам.

**Д. Кийко:** Мы также изучали различные варианты, знакомились с практикой других стран. Нам поступило интересное предложение от нашего гражданина, который предложил ввести систему, как в Австралии, когда владелец транспортного средства обязан раз в год или полгода вносить плату за регистрацию своего авто. И таким образом допускается к участию в дорожном движении.

**Ю. Важник:** Для того чтобы установить дорожный знак, нужны куча проектной документации и подтверждение пяти инстанций. А этот вопрос еще серьезнее, он в некотором смысле взрывоопасен. Помню, присутствовал на обсуждении применения камер видеофиксации для контроля скорости в Европе. На заседании не было ни одного полицейского. Я спросил почему. Они же будут реализовывать. Мне ответили, что именно по этой причине их и не позвали, потому что у них есть свои интересы. Поэтому вопрос обсуждало экспертное сообщество из разных отраслей знаний: они планировали, оценивали. А за принятие решений уже отвечали политики. И это мне кажется очень правильным.

## МНЕНИЯ ЧИТАТЕЛЕЙ

Вопросом взимания дорожного сбора уже несколько лет активно интересуются наши читатели. В редакцию приходят письма с предложениями и вариантами новых механизмов сбора средств на поддержание дорожной инфраструктуры. Например, Михаил Кирбай из Гомеля задался вопросом: «Весной, летом и осенью при поездках дача — город — дача один раз в десять дней как я должен оплачивать этот сбор?» Он разложил плюсы и минусы разных вариантов взимания дорожного сбора, отметив, что введение платежа, а не включение этой суммы в стоимость топлива, принесет определенные неудобства. Например, скопление людей на почте и в банке для осуществления ежемесячной оплаты этого платежа. По его мнению, вариант с введением налога на бензин более справедливый: «Платишь столько, сколько едешь. Все дороги автоматически становятся платными. Оплату дорог в этом случае также производят и транзитные водители».

Николай Чепелкин, кандидат сельскохозяйственных наук из города Горки, также приславший письмо в редакцию, предложил установить оплату дорог в зависимости от массы авто. По его расчетам, при существующем порядке это составило бы от 6 до 8 копеек за килограмм. Также, по его мнению, самым

справедливым, социальным и логически обоснованным вариантом было бы включение налога в стоимость топлива. Николай Александрович предлагает средний вариант: часть сбора изымать в зависимости от массы авто, другую часть — в зависимости от стоимости топлива: «Тогда вторая часть в стоимостном выражении будет настолько незначительной, что сам собой отпадает смысл в вояжах с заправленными бензобаками за границу. Уверен, что такой порядок вполне приемлем для каждого, кто ежедневно уютит дороги разными марками машин». Читатель также предлагает освободить пенсионеров до 80 лет от уплаты первой части сбора, а тех, кто старше 80, и вовсе освободить от уплаты. «Восьмидесятники — это дети войны, видевшие разрывы снарядов, свист пуль над головами, землянки, нищету и голод. На их плечи легли все тяготы становления страны, они потеряли сбережения, которых на многие десятки лет хватило бы на содержание дорог», — пишет читатель. Он уверен, что не стоит опасаться, будто бы за руль их авто сядут дети и внуки, пытаясь избежать уплаты сбора. Как вариант — на авто для такой категории граждан, по мнению Николая Александровича, можно выдавать опознавательный знак, к примеру, зеленого цвета. «Надеюсь, законодатели примут социально справедливый порядок оплаты», — пишет Николай Александрович.

[isaenok@sb.by](mailto:isaenok@sb.by)

**Полная перепечатка текста и фотографий запрещена. Частичное цитирование разрешено при наличии гиперссылки.**

Заметили ошибку? Пожалуйста, выделите её и нажмите Ctrl+Enter



[Светлана ИСАЕНОК](#)

Фото: Александр КУЛЕВСКИЙ , Юрий МОЗОЛЕВСКИЙ , Александр КУШНЕР

 [Написать автору](#)