

Вопросы федерального значения



В. Кузьмина

В Москве в июне нынешнего года под председательством заместителя министра транспорта РФ Николая Асаула состоялось очередное расширенное заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

В заседании приняли участие первый заместитель председателя Комитета Государственной думы по конституционному законодательству и государственному строительству Вячеслав Лысаков, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Асланбек Ахохов, директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей, генеральный директор ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» Сергей Сухарев, генеральный директор Научно-исследовательского института автомобильного транспорта Игорь Титов, представители предприятий автотранспортной отрасли.

В своем вступительном слове Н. Асаул отметил, что Минтранс России провел масштабную работу по организации транспортного обслуживания Олимпиады в Сочи. По словам замминистра, с целью регулирования вопросов организации и безопасности движения во время Олимпиады были подготовлены и изданы соответствующие нормативные правовые акты.

Н. Асаул подвел итоги работы Минтранса России в сфере государственного регулирования автомобильного и городского электрического транспорта в 2013 году, выделив основные направления работы транспортного ведомства, среди которых: работа по нормативному правовому обеспечению контроля за соблюдением водителями режимов труда и отдыха; развитие регулярных международных пассажирских перевозок; подготовка межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении

с Финляндией, Иорданией, КНДР и Швейцарией; подготовка совместно с ГТЛК программы льготного лизинга газомоторных автобусов и наземно-электрического транспорта.

Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Алексей Бакирей выступил с докладом о деятельности Минтранса по совершенствованию законодательства в области автомобильного и городского пассажирского транспорта. Касаясь вопросов правового урегулирования режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, А. Бакирей отметил издание приказа от 24 декабря 2013 г. №484 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. №15». Также, по словам А. Бакирея, разработана новая редакция правил проведения независимой технической эксперти-

зы транспортных средств. Кроме того, департаментом подготовлен ряд проектов постановлений Правительства РФ, касающихся данной темы. Документы находятся на согласовании в Правительстве РФ.

Важный блок вопросов, по которому велась активная работа Минтранса, – перевозка опасных грузов. По словам директора департамента, значительный прорыв в совершенствовании нормативно-правовой базы произошел в области организации перевозок пассажиров. Разработан и внесен в Госдуму законопроект «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам», подготовлен проект федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта», принят ряд постановлений Правительства РФ.

А. Бакирей отметил достижения в сфере организации и безопасно-

сти дорожного движения. Минтрансом России совместно с МВД России подготовлены изменения в Правила дорожного движения в отношении развития велосипедного транспорта, принят Федеральный закон от 12 марта 2014 г. №32-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (в части увеличения административного штрафа за выпуск на линию транспортного средства, имеющего неисправности), а также издан приказ Минтранса, касающийся правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

Участники заседания также обсудили вопросы обеспечения транспортной безопасности при перевозках автомобильным и городским электрическим транспортом, а также рассмотрели основные направления деятельности ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» и текущее состояние и проблемы развития автомобильного и городского транспорта в Костромской области.

Основные направления деятельности Агентства автомобильного транспорта

Об итогах деятельности ФБУ «Агентство автомобильного транспорта», которое было создано три года назад, рассказал его генеральный директор Сергей Сухарев.

Свое выступление он начал с информации об организации работы по ведению реестра регулярных международных автобусных маршрутов. Решение о согласовании регулярных международных автобусных маршрутов принимается на заседаниях Комиссии Минтранса России под руководством директора департамента А. Бакирея. В состав комиссии входят представители Минтранса России, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Агентства автомобильного транспорта. Также в работе комиссии принимают участие представители общественных организаций и ассоциаций. В настоящее время в реестре

числится 537 маршрутов между Российской Федерацией и 21 иностранным государством. В этом году обновлены регулярные перевозки пассажиров в Грузию и транзит по ее территории. Сегодня это 11 маршрутов. Также вновь открыты два регулярных международных автобусных маршрута с Турцией.

С. Сухарев отметил, что работать с перевозчиками на местах, решать конкретные проблемы каждого было бы невозможно без филиалов Росавтотранса. Сегодня во всех федеральных округах создано 13 филиалов агентства. На местах ведется



С. Сухарев

работа по приему документов на согласование автобусных маршрутов, взаимодействию с сервисными центрами по установке, проверке и обслуживанию тахографов, местными органами власти, территориальными управлениями Росавтодора, региональными отделениями общественных объединений и организаций автомобильного транспорта. Непосредственная связь с перевозчиками и предприятиями транспортной отрасли в регионах позволяет намного эффективнее и качественнее решать все возникающие вопросы, организовывать контроль выполнения тех или иных решений.

Агентство автомобильного транспорта обеспечивает работу комиссии, координирующей работу территориальных экзаменационных комиссий по проверке и оценке необходимых знаний водителей и консультан-

тов по перевозке опасных грузов автомобильным транспортом. На сегодняшний день в Российской Федерации работают 83 территориальных комиссии: за 2013 год успешно сдали экзамены 23 559 водителей, перевозящих опасные грузы, а за текущий период 2014 года – 23 571 водитель.

В январе 2014 года на заседании Координационной комиссии по ДОПОГ было сформировано предложение о проработке вопроса о возможности введения дистанционной сдачи экзамена для кандидатов в водители, перевозящих опасные грузы. Были внесены предложения в повестку заседания рабочей группы Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии РГ-15. В мае 2014 года прошло заседание рабочей группы, на котором российская делегация выступила с докладом-презентацией о возможности введения дистанционной сдачи экзамена для кандидатов в водители, перевозящих опасные грузы. Предложение единогласно поддержали эксперты рабочей группы. В рамках 96-й сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК было подтверждено, что введение электронной и дистанционной формы сдачи экзамена не противоречит существующим положениям ДОПОГ (рис. 1).

Агентством осуществляется организационно-техническое сопровождение работы Межведомственной аттестационной комиссии (МАК) для проведения профессиональной аттестации экспертов-техников, осуществляющих независимую техническую экспертизу транспортных средств в рамках ОСАГО. По итогам заседаний Межведомственной аттестационной комиссии экспертами МАК за 2013 год и текущий период 2014 года было рассмотрено 1737 заявлений, аттестовано 1343 эксперта-техника.

С 2010 года по настоящее время в реестр карт для цифровых тахографов, соответствующих ЕСТР, внесено более 100 000 записей. Наблюдается рост выпуска карт: с 3 тыс. в 2010 г. до 50 тыс. карт в 2013 г. За первые пять месяцев текущего года уже выпущено более 25 тыс. карт, и этот рост продолжается.



Рис. 1. Одобренная экспертами рабочей группы система дистанционного приема экзамена

Категории ТС	01.04.2014	01.07.2014	01.09.2014	01.04.2015	01.01.2018
M2					
M3					
N2, N3 опасные грузы					
N2					
N3					

Рис. 2. Порядок оснащения ТС тахографами

Не оснащаются тахографами:

- автобусы, осуществляющие регулярные городские и пригородные перевозки пассажиров;
- транспортные средства:

- * предназначенные для выполнения специальных функций (автокраны, пожарные автомобили, автоэвакуаторы, автомобили для уборки улиц, автомобили скорой помощи и т. д.);
- * зарегистрированные военными автомобильными инспекциями или автомобильными службами федеральных органов исполнительной власти,
- * зарегистрированные органами, осуществляющими государственный надзор за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники,
- * транспортные средства органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность,
- * включенные в перечень видов и категорий колесных транспортных средств, с года выпуска которых прошло 30 и более лет;
- находящиеся в эксплуатации автобусы с числом мест более 20 и грузовые автотранспортные средства полной массой свыше 15 тонн, оснащенные при изготовлении тахографами в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 3 августа 1996 г. № 922 «О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом».

Рис. 3. ТС, которые не оснащаются тахографами

С момента вступления в силу Порядка допуска сервисных центров – 7 апреля (Приказ Минтранса №332) – оформлено и подготовлено к выдаче 200 свидетельств о допуске сервисных центров к деятельности.

В рамках системы тахографического контроля РФ, в соответствии с 36-м Приказом Минтранса, агентством осуществляется учет необ-

ходимых сведений в перечнях тахографов, цифровых карт, блоков СКЗИ и др.

В соответствии с Порядком оснащения, на рис. 2 представлены сроки оснащения в зависимости от категорий транспортных средств. В соответствии с Порядком, не оснащаются тахографами в зависимости от категорий транспортных средств и ви-

дов перевозок транспортные средства, которые отображены на рис. 3.

Развитие системы тахографического контроля в РФ включает в себя как внесение изменений в нормативно-правовые акты, так и создание аппаратно-программного комплекса для учета информации. В части создания аппаратно-программного комплекса подразумевается ввести в эксплуатацию следующие Контуры: в 2014 г. – Учет, в 2015 г. – Контроль, а в 2016 г. станут доступны сервисы call-центра и интернет-портала.

Борьба с нелегальными перевозчиками

О текущем состоянии и проблемах автомобильного транспорта в Костромской области рассказал Роман Харисов – директор Департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области.

Он подчеркнул, что проблематика в Костромской области в целом такая же, как и в большинстве субъектов Российской Федерации. Это нехватка бюджетных средств, недостаточное обновление подвижного состава, дефицит кадров, снижение пассажирооборота. Но есть проблема, которая касается практически всех субъектов, – это перевозки пассажиров по маршрутам регулярного сообщения под видом заказных. Данное явление активно развивается на протяжении последних пяти лет.

В связи с тем что в настоящее время на уровне Российской Федерации не принят закон об организации транспортного обслуживания населения, каждому субъекту РФ предоставлена возможность законодательного регулирования в данной сфере деятельности. На территории Костромской области 18 ноября был принят закон Костромской области №593-4-ЗКО «Об организации транспортного обслуживания населения в Костромской области».

Согласно ст. 10 данного закона, в целях организации транспортного обслуживания населения между перевозчиком и организатором перевозок, то есть Департаментом транспорта и дорожного хозяй-

ства Костромской области, должен заключаться договор на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа. Также была введена ст. 33 Кодекса Костромской области об административных правонарушениях, касающаяся выполнения регулярных пассажирских перевозок без договора на осуществление регулярных пассажирских перевозок. В ней сказано, что выполнение регулярных пассажирских перевозок без договора на осуществление регулярных пассажирских перевозок, заключенного с соответствующим исполнительным органом государственной власти Костромской области, органом местного самоуправления, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц и юридических лиц. Соответствующие функции контроля, связанные с этой статьей, возложены на Департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области.

Р. Харисов проинформировал участников заседания о том, как начиналась борьба с нелегальными перевозчиками. Во-первых, были проведены рабочие встречи с представителями органов Ивановской и Ярославской областей, координирующих работу транспорта, а также организован обмен информацией с Комитетом по транспорту Санкт-Петербурга о применении мер административного воздействия к нелегальным перевозчикам.

Во-вторых, изданы приказ департамента от 28 июня 2012 г. №136 «О наделении полномочиями должностных лиц по осуществлению проверок выполнения регулярных перевозок пассажиров и багажа без договора на обеспечение осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа» и приказ от 31 июля 2012 г. «Об утверждении примерных форм документов, оформляемых при проведении проверок соблюдения действующего законодательства в сфере транспорта».

В-третьих, заключено Соглашение о взаимодействии и координации действий при перемещении на специализированную стоянку, хранении и возврате изъятых транспортных средств.

В-четвертых, приказом департамента от 12 ноября 2012 г. №226 создана рабочая группа, в состав которой включены представители УГИБДД по Костромской области, УГАДН по Костромской области, Федеральной налоговой службы, ООО «Аргус-Сервис», перевозчиков.

В-пятых, 26 ноября 2012 г. принят закон Костромской области №307-5-ЗКО «О внесении изменений в Закон Костромской области от 21.07.2008 г. №352-4-ЗКО «Кодекс Костромской области об административных правонарушениях», предусматривающий увеличение штрафных санкций на должностных лиц от десяти тысяч до пятидесяти тысяч рублей, на юридических лиц – от пятидесяти тысяч до ста.

Помимо этого, руководствуясь Кодексом административных правонарушений РФ, предусматривающим



Р. Харисов

изъятия предмета правонарушения, вынуждены были пойти на крайние меры – стали изымать автобусы у нелегальных перевозчиков и ставить их на штрафстоянку. И практически победили нелегальных перевозчиков, автобусы которых находились на штрафной стоянке почти 1,5 месяца. Однако Верховный суд признал эти действия не соответствующими федеральному законодательству. Тем самым субъекты РФ потеряли единственный рычаг, с помощью которого можно было бы «зажать» нелегальных перевозчиков.

В настоящее время контроль за перевозчиками в установленном порядке осуществляется Департаментом транспорта и дорожного хо-

зяйства совместно с Управлением ГИБДД с привлечением Федеральной налоговой службы.

Так, в 2013–2014 г. были проведены 52 рейда, во время которых выявлено 39 фактов, подтверждающих выполнение регулярных перевозок пассажиров и багажа под видом заказных.

Кроме того, департаментом проводится мониторинг движения мест дислокации транспортных средств, используемых для нелегальных перевозок. Данная информация направляется уполномоченным органам с целью принятия мер административного воздействия, но результаты, к сожалению, отсутствуют либо являются малоэффективными.

Причины просты – пробелы, которые существуют в федеральном законодательстве, делают эти факты труднодоказуемыми. Штрафные санкции – низкие. То есть работы много, а результат на выходе практически нулевой.

Р. Харисов озвучил следующие основные виды нарушений, которые выявляются в ходе рейдов:

1. Предоставляемая документация на выполнение перевозок по заказу и фактически осуществляемая деятельность, ее документальное оформление не соответствуют требованиям, установленным законодательством.

2. Списки пассажиров формируются на основе звонка по номеру телефона либо при личном обращении любого желающего, что предполагает использование транспортного средства для перевозок пассажиров по заказу неопределенного круга лиц.

3. Согласно договору фрахтования, плата за проезд, передаваемая перевозчику в момент посадки, подтверждается выдачей билета по требованию пассажира, то есть, по сути, это регулярные перевозки.

4. Нарушаются установленный федеральным законодательством порядок и сроки проведения предрейсового и послерейсового медицинских осмотров водителей, контроль технического состояния транспортных средств, соблюдение режима труда и отдыха водителей.

5. Не соблюдаются требования федерального законодательства в отношении навигационной деятельности, необходимости оснащения транспортных средств оборудованием спутниковой системы ГЛОНАСС, цифровыми тахографами. Не выполняется закон об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика – пассажиров не страхуют.

Как отметил руководитель департамента, список этот можно продолжить.

Другим аспектом нелегальных перевозок является то, что они осуществляются в межмуниципальном и межрегиональном сообщениях, имеющих высокий уровень пассажиропотоков. Тем самым наносится ущерб деятельности автотранспортных компаний, заключивших договор с уполномоченным органом. Предприятия, осуществляющие перевозки пассажиров, в том числе и по социальным маршрутам, несут убытки в связи с оттоком пассажиров. Р. Харисов подчеркнул, что сложившаяся в настоящее время ситуация может привести к банкротству предприятий автотранспортного комплекса, осуществляющих деятельность на законных основаниях.

В настоящее время сложился ряд предпосылок для внесения изменений в федеральное законодательство:

1. В части безопасности:

- угроза жизни и здоровью граждан;
- антитеррористическая защищенность.

2. Экономические:

- предбанкротное состояние предприятий, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки на законных основаниях;
- возможность потери объектов транспортной инфраструктуры;
- потери фискальной системы, увеличение объема субсидий из бюджета субъекта Российской Федерации.

3. Политические:

- недоверие законопослушных перевозчиков к власти;
- отсутствие эффективности при проведении конкурсов на право заключения договоров с организаторами перевозок.

Р. Харисов озвучил следующие предложения по внесению изменений в федеральное законодательство:

1. В Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» в части:

- введения в понятийный аппарат определений системности и регулярности, а также дополнительного разграничения видов перевозок пассажиров и багажа;

– дополнения статьи 3.1 полномочиями по осуществлению государственного контроля региональных органов исполнительной власти, как организаторов транспортного обслуживания населения на территории региона.

2. В Федеральный закон от 4 мая 2011 г. №99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» в части:

- включения перевозок пассажиров и багажа по заказу в качестве лицензируемого вида деятельности.

3. В Постановление Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. №112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» в части:

- дополнительного разграничения видов перевозок пассажиров и багажа.

Помимо этого, руководитель департамента внес на рассмотрение и другие предложения, разработанные совместно с Ространснадзором. Их суть заключается в следующем: необходимо определить, что перевозка по заказу неопределенного круга лиц может осуществляться только в городском сообщении (это то, что касается торговых центров). В связи с этим перевозчик не менее чем за 10 дней до начала осуществления перевозок в уведомительном порядке направляет информацию в органы государственной власти субъекта Российской Федерации. В уведомлении указываются маршрут, расписание движения, марка и тип транспортного средства. Также не менее чем за сутки соответствующий орган Ространснадзора уведом-

ляется о предстоящей поездке, о местах прибытия и отправления с предоставлением списка пассажиров.

Р. Харисов обратился к участникам заседания с просьбой поддержать данные предложения, чтобы законопослушные транспортники могли развиваться и нормально работать – безопасно, комфортно и качественно.

После выступления представителя Костромской области участники заседания Координационного совета во время обсуждения данного вопроса поддержали своего коллегу. Свое мнение высказал и заместитель министра транспорта Н. Асаул. Он считает, что автотранспортники подавляющего числа российских регионов подпишутся под каждым словом Р. Харисова. Эта проблема крайне актуальна и злободневна, поэтому ее решение надо поднимать на федеральный уровень. Н. Асаул предложил создать рабочую группу, куда войдут представители Ространснадзора и силовых структур, а также представители регионов.

Заместитель министра сказал: «В наших силах снять законодательные ограничения, которые мешают решить данную проблему. Но, к сожалению, тот закон о регулярных перевозках, согласованный с Минтрансом, которого все так ждут и надеются на его скорое принятие, не решает вопроса с заказными перевозками». Н. Асаул считает, что и в настоящее время в действующем законодательстве есть много рычагов, позволяющих воздействовать на нелегальных перевозчиков. В частности, речь идет о применении штрафных санкций. «Законодательство – это сфера, которая постоянно должна совершенствоваться. Но смотреть сегодня на то, что происходит годами, недопустимо», – подчеркнул он.

По результатам проведения очередного заседания Координационного совета принято решение о создании рабочей группы, которая должна заняться практической реализацией тех норм воздействия на нелегальных перевозчиков, которые сегодня есть в российском законодательстве, с одновременным принятием мер по его совершенствованию.