

О практике реализации закона об организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом и городским электрическим транспортом

Продолжение, начало в «АТ» № 12, 2015 г.

В. Кузьмина



Напомним, в Москве в конце ноября 2015 года в здании МАДИ был проведен семинар «О практике реализации Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», организованный Союзом транспортников России. Актуальность рассматриваемого вопроса подтвердилась количеством присутствующих на данном мероприятии – около 400 представителей автотранспортной отрасли, практически из всех регионов нашей страны от Сахалина до Калининградской области, стали участниками семинара.

Федеральный закон об организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом и городским электрическим транспортом был принят летом 2015 года, и обсуждение механизмов его реализации в рамках такого широкомасштабного форума проходило впервые.

Отраслевой семинар длился в течение всего дня и состоял из двух частей. Первая была отведена для докладов и выступлений, авторы которых пояснили основные положения принятого закона, тем самым отвечая на заранее присланные в Союз транспортников России вопросы. Вторая предназначалась для ответов на вопросы, поступившие в президиум во время проведения данного мероприятия.

В предыдущем номере «АТ» были опубликованы комментарии заместителя Министра транспорта РФ Николая Асаула, рассказано о предлагаемых поправках к Федеральному закону 220-ФЗ, даны разъяснения по вопросу полномочий субъектов РФ и местных органов власти в рамках Федерального закона № 220-ФЗ. Сегодня речь пойдет о выступлениях президен-

та Московского транспортного союза Юрия Свешникова, помощника депутата Государственной Думы РФ Елены Фанаевой, советника президента Российского транспортного союза Сергея Карачуна. Читатели смогут ознакомиться с ответами на вопросы, заданные во время семинара. Возглавил и вел это мероприятие Президент Союза транспортников России, первый

заместитель председателя комитета Государственной Думы по транспорту Виталий Ефимов.

Открывая семинар, Виталий Борисович Ефимов сказал, что для разработки закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» была создана рабочая группа в количестве 40 человек. В ее состав вошли профессиональные работники отрасли, в том числе и из многих российских регионов. Непосредственные разработчики этого закона приняли участие в семинаре и дали свои разъяснения по всем интересующим перевозчиков вопросам. При этом В. Ефимов отметил, что все то, что не регулируется принятым федеральным законом, регулируется региональными и муниципальными законодательными актами.

О реализации переходного периода

Об основных положениях и этапах реализации переходного периода вступления в силу Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ рассказал президент Московского транспортного союза Юрий Юрьевич Свешников.

Он отметил, что законодатели постарались минимизировать различные риски, связанные с введением в действие нового законодательного акта, установив до-

статочно продолжительные этапы переходного периода: 180 дней и 270 дней. Функции контрольного надзора вступают в действие через год после принятия закона, то есть в июле 2016 года. А некоторые пункты закона начинают действовать и вовсе через 5 лет, и даже 10 лет.

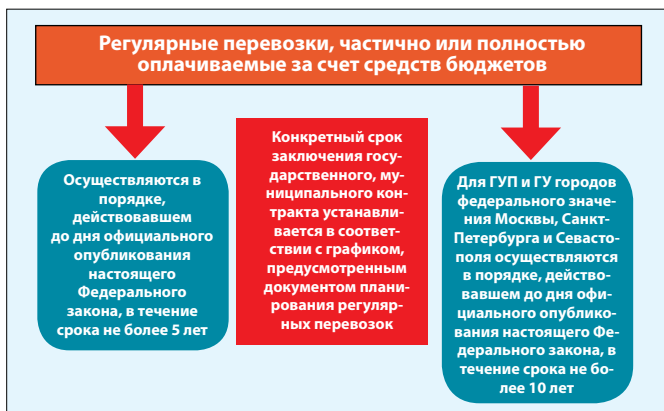
Какие же цели были определены при установлении столь продолжительного переходного периода?

Основная цель переходного периода – обеспечение преемственности в перевозках, устойчивости рынка, максимальное сохранение перевозчикам прав на дальнейшую эксплуатацию регулярных маршрутов, легально действовавших на момент принятия федерального закона. При этом пассажиры во время переходного периода внедрения закона № 220-ФЗ не должны ощущать никаких проблемных моментов.

Ю. Свешников остановился на вопросе упрощения администрирования. По его мнению, введение дополнительных маршрутных документов, таких как свидетельства и маршрутные карты, позволит четко определить, кто есть легальный перевозчик, а кто таковым не является. Ранее, в отсутствие законодательства, это было сделать довольно сложно.

Статья 39 Федерального закона № 220-ФЗ устанавливает особенности переходного периода.





Данная статья определяет:

- порядок действий перевозчиков;
- порядок действий уполномоченных органов исполнительной власти соответствующих уровней;
- порядок действий участников договоров простого товарищества;
- порядок действий органов государственной власти.

Эта же статья устанавливает:

- особенности выдачи маршрутных карт и свидетельств;
- особенности выдачи маршрутных карт и свидетельств в случае эксплуатации ранее действовавшего маршрута несколькими перевозчиками;
- особенности организации регулярных перевозок, частично или полностью оплачиваемых за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации или местных бюджетов.

Одной из первых задач переходного периода является формирование новых реестров регулярных маршрутов. И здесь очень важно понять правовые основания для включения ранее действовавших маршрутов в новый реестр. Таких оснований четыре, один из которых является достаточным условием для включения маршрута в новый реестр. Сюда относятся:

- или ранее заключенные договоры;
- или ранее выданные разрешения;
- или паспорта маршрута регулярных перевозок;
- или в соответствии с нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, муниципальными нормативными правовыми актами.

Для корректного формирования нового реестра необходимо, чтобы перевозчики, которые осуществляли регулярные перевозки по маршрутам в соответствии с заключенными с ними договорами, выданными им разрешениями, паспортами маршрутов регулярных перевозок или в соответствии с нормативно-правовыми актами субъектов РФ, направили в уполномоченные органы сведения о данных маршрутах регулярных перевозок. К сожалению, закон не устанавливает критерии, по которым органы власти могут отказать перевозчику в принятии таких сведений. По мнению Ю. Свешникова, органы

власти должны проявить определенную лояльность при принятии столь важных сведений от перевозчиков для формирования нового реестра.

В следующий этап переходного периода, который длится от 30 до 180 дней, уполномоченный орган организует проверку достоверности поданных сведений, включает их в соответствующие реестры и размещает эту информацию в сети Интернет. Размещение информации в сети Интернет позволит перевозчикам отслеживать данный процесс, а в случае возникновения вопросов у них будет время для урегулирования спорной ситуации. Таким образом, новый реестр формируется исходя из факта открытия маршрута в соответствии с действующими нормативными документами различных уровней, которые существовали до принятия закона, а также в соответствии с актуальными сведениями, поданными непосредственно перевозчиками, эксплуатирующими маршруты.

В следующий временной этап переходного периода – длиной в 270 дней – уполномоченные органы выдают перевозчикам, которые осуществляют перевозки по регулярным маршрутам, не оплачиваемые за счет средств бюджетов различных уровней, так называемую временную маршрутную карту для того, чтобы контрольно-надзорные органы могли совершенно четко администрировать эти процессы на улично-дорожной сети и межрегиональных маршрутах.

Очень много вопросов прозвучало на семинаре о сроках, на которые выдаются маршрутные карты. В этой связи Ю. Свешников пояснил, что маршрутные карты выдаются на срок действия четырех правовых оснований, о которых говорилось выше. То есть уполномоченные органы выдают перевозчикам карты маршрутов на период действия предыдущего права, либо, если это право предоставлено без указания срока или срок, на который предоставлено это право, истек, то до истечения одного года с момента официального опубликования закона 220-ФЗ (датой официального опубликования Федерального закона № 220-ФЗ считается 17 июля 2015 г.).



Пассажиры во время переходного периода внедрения Федерального закона № 220-ФЗ не должны ощущать никаких проблемных моментов

Надо также понимать, что маршрутная карта – это документ, подтверждающий только законность нахождения данного транспортного средства на маршруте регулярных перевозок. И если правовым основанием выдачи этих маршрутных карт являются либо договоры, либо контракты, либо другие формы разрешений, то все условия этих правовых документов сохраняются и на период действия маршрутных карт.

До окончания срока действия карт уполномоченные органы власти выдают перевозчикам свидетельство об осуществлении регулярных перевозок по данному маршруту и новые карты данного маршрута. Ю. Свешников обратил внимание, что эти документы выдаются не автоматически, а на основании заявлений перевозчиков, которые нужно подавать заранее.

В своем выступлении Юрий Юрьевич рассказал об особенностях выдачи свидетельств в случае эксплуатации ранее действовавшего маршрута несколькими перевозчиками.

Первый вариант. Если один маршрут обслуживается несколькими перевозчиками и у них заключен договор простого товарищества, то «автоматом» выдается свидетельство об осуществлении перевозок по данному маршруту уполномоченному члену этого товарищества. Но в этом свидетельстве прописаны все перевозчики, все члены этого простого товарищества.

Второй вариант. Если несколько перевозчиков не заключили договор простого товарищества и перевозчиков не более трех. В этом случае органы власти устанавливают отдельные маршруты для каждого из этих перевозчиков. Соответственно каждому перевозчику выдается отдельное свидетельство об осуществлении перевозок по данному маршруту, а также маршрутная карта.

Третий вариант. Если не заключен договор простого товарищества и перевозчиков более трех. В этом случае проводится открытый конкурс на право осуществления регулярных перевозок по смежному межрегиональному маршруту регулярных перевозок, межмуниципальному маршруту регулярных перевозок или муниципальному маршруту регулярных перевозок. По результатам открытого конкурса выдается свидетельство и маршрутная карта.

Уделили внимание в своем выступлении Ю. Свешников и особенностям выдачи документов и действию переходного периода для перевозок по регулярным маршрутам, частично или полностью оплачиваемых за счет средств бюджетов Российской Федерации.

В этом случае закон говорит, что регулярные перевозки, частично или полностью оплачиваемые за счет средств бюджетов, осуществляются в порядке, действовавшем до дня официального опубликования Федерального закона 220-ФЗ, в течение срока не более 5 лет. А для ГУП и ГУ городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя осуществляются в порядке, действовавшем до дня официального опублико-

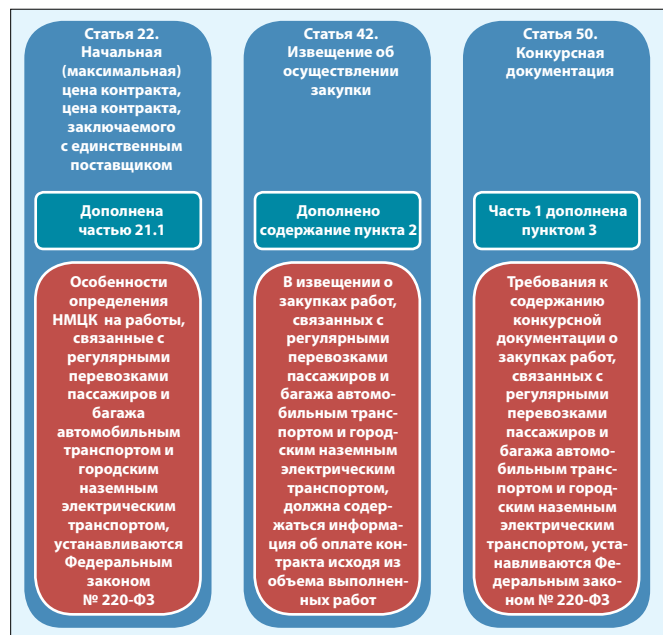
вания Федерального закона 220-ФЗ, в течение срока не более 10 лет. При этом надо иметь в виду, что конкретный срок заключения государственного, муниципального контракта устанавливается в соответствии с графиком, предусмотренным документом планирования регулярных перевозок.

Ю. Свешников также отметил, что под частичной или полной оплатой из бюджета всех уровней понимаются любые бюджетные выплаты перевозчику, будь то субсидии либо иные выплаты.

Особенности размещения муниципальных и государственных заказов

Об особенностях размещения муниципальных и государственных заказов на услуги по перевозке автомобильным транспортом общего пользования и определения начальной максимальной цены контрактов рассказала Елена Владимировна Фанаева, помощник депутата Государственной Думы РФ Вячеслава Ивановича Лысакова, член Правления Национального совета такси.

Изменения в Федеральный закон от 05.04.2013 N 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (внесены Федеральным законом от 13.07.2015 N 220-ФЗ)



Она отметила, что контрактная система государственных и муниципальных закупок в сфере транспорта имеет следующие цели:

- устойчивая транспортная система России;
- социальная справедливость;
- планирование бюджетных средств;
- прозрачность администрирования.

Кроме того, контрактная система должна быть основана на следующих принципах: недискриминация, транс-

Документ планирования регулярных перевозок

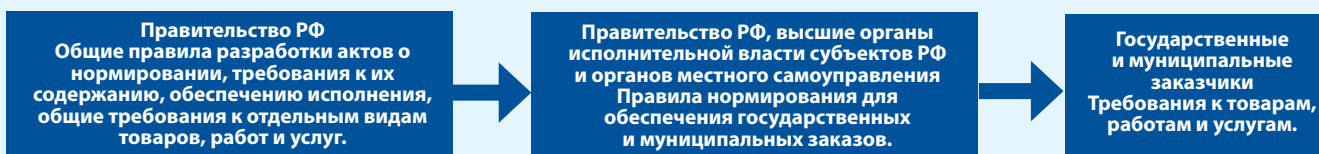
Федеральный закон от 13.07.2015 N 220-ФЗ

«Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
(п.4 ст.2; п.27 ст.3, п.3-5 ст.13, п.2 ст.16, п.1 ст.18, п.5 ч.2 ст.19, ч.5,9 ст. 39)

Федеральный закон от 05.04.2013 N 44-ФЗ

«О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»

Статья 16	Статья 17	Статья 18	Статья 19	Статья 21	Статья 22
Обязательное планирование закупок. Среднесрочное планирование: план закупок. Краткосрочное планирование: план-график закупок.	Требования к планам закупок.	Обоснование закупок.	Нормативные затраты для целей определения НМЦК.	План-график.	НМЦК

НОРМИРОВАНИЕ ЗАКУПОК

парентность, справедливость, эффективность и подотчетность.

Елена Владимировна подчеркнула, что Федеральным законом от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ внесены изменения в Федеральный закон от 05.04.2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

В связи с этим нужно обратить внимание на следующее:

Во-первых, требования к содержанию конкурсной документации о закупках работ, связанных с регулярными перевозками пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, устанавливаются Федеральным законом № 220-ФЗ.

Во-вторых, в извещении о закупках работ, связанных с регулярными перевозками пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, должна содержаться информация об оплате контракта исходя из объема выполненных работ.

В-третьих, особенности определения начальной (максимальной) цены контракта (НМЦК) на работы, связанные с регулярными перевозками пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, устанавливаются Федеральным законом № 220-ФЗ.

Введенные нормы вполне вписываются в учетные потребности по размещению заказов – это планирование, подготовка, размещение, исполнение и контроль.

Говоря о порядке заключения государственных муниципальных контрактов нельзя уйти от темы планирования, поскольку сегодня Федеральный закон № 44-ФЗ требует от заказчиков не только обосновать цену контракта, но и обосновать саму закупку. Соответственно Федеральный закон № 220-ФЗ дает серьезную базу государственным муниципальным заказчикам для того, чтобы они действительно смогли обосновать закупку.

Елена Владимировна отметила, что пунктом 27 части 1 статьи 3 Федерального закона № 220-ФЗ вводится понятие «Документ планирования». При этом не любой документ можно назвать документом планирования.

Документом планирования регулярных перевозок признается «нормативный правовой акт высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации или исполнительно-распорядительного органа муниципального образования, устанавливающий перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок, организация которых в соответствии с настоящим федеральным законом отнесена к компетенции соответствующих уполномоченных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и уполномоченных органов местного самоуправления».

Именно документ планирования лежит в основе формирования маршрутной сети и в основе формирования плана размещения государственных муниципальных заказов.

Федеральный закон № 220-ФЗ не дает конкретных указаний о форме такого документа, оставляя это право уполномоченным органам государственной власти и органам местного самоуправления. Но сама суть содержания документа определена законодательно в названии документа – «Документ планирования».

Е. Фанаева подчеркнула, что в последние годы в Российской Федерации принимается множество законов, которые позволяют выстраивать диалог между бизнесом и органами власти, дают возможность им взаимодействовать и снимать противоречия. Среди них Федеральный закон от 28.06.2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации». Согласно данному закону, как на уровне Российской Федерации, так и на уровне субъектов принимаются генеральные схемы развития транспортной отрасли, которые должны содержать индикаторы развития. То есть Федеральный закон № 172-ФЗ – это базовый закон стратегического планирования, который дает основу для среднесрочного и краткосрочного планирования.

Что лежит в основе среднесрочного и краткосрочного планирования? Безусловно, формирование маршрутной сети должно быть связано с генеральным планом и схемой развития территории, учитывать текущее и планируемое размещение объектов, в связи с этим необходимо обратить внимание на «Градостроительный кодекс Российской Федерации» от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ.

Организация маршрутной сети является частью мероприятий по организации дорожного движения. Поэтому надо брать во внимание еще и Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в котором говорится, что любые мероприятия по организации дорожного движения должны иметь технико-экономическое обоснование.

Особое внимание у перевозчиков занимает Гражданский кодекс Российской Федерации, а именно пункт 5 статьи 790 «Провозная плата», где говорится следующее: «В случаях, когда в соответствии с законом или иными правовыми актами установлены льготы или преимущества по провозной плате за перевозку грузов, пассажиров и багажа, понесенные в связи с этим расходы возмещаются транспортной организацией за счет средств соответствующего бюджета».

Поэтому ясно, что планирование сводится и к бюджетному планированию. Более того, необходимо учитывать, что любые действия по планированию связаны с организацией маршрутов, а значит с развитием улично-дорожной сети, транспортной инфраструктуры и в итоге с соответствующими расходами. В результате, документ планирования – это взаимосвязанный документ. Он является основой для государственных муниципальных заказчиков в целях выполнения статьи 16 «Планирование закупок», статьи 17 «Планы закупок» и статьи 18 «Обоснование закупок» Федерального закона № 44-ФЗ. Из положений этих норм следует, что региональный, муниципальный

документы планирования должны учитывать комплексное развитие транспортной инфраструктуры, содержать механизмы планирования, источники финансирования и сроки выполнения планируемых мероприятий.

Когда осуществляется переход от среднесрочного планирования к краткосрочному, основная задача заказчика – определить предмет закупок и начальную максимальную цену контракта. Федеральным законом № 220-ФЗ предмет закупки определен как выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. При этом под транспортной работой понимается количество часов работы или километры пробега транспортных средств различных классов, необходимых для осуществления перевозок по одному или нескольким маршрутам.

При рассмотрении темы начальной максимальной цены контракта был задан вопрос: «Можно ли начальную цену устанавливать произвольно?»

Прежде чем приступить к расчету цены закупки, надо помнить, что федеральный закон определяет, что при формировании начальной максимальной цены контракта могут быть два варианта: когда плата за проезд пассажиров поступает непосредственно заказчику и когда плата за проезд пассажиров остается у перевозчика. От этого и зависит начальная максимальная цена контракта. При этом законом определено, что «Если документацией о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, или государственным или муниципальным контрактом (в случае осуществления закупок таких работ у единственного подрядчика) предусматривается предоставление подрядчику субсидий в целях возмещения части затрат на выполнение таких работ, начальная (максимальная) цена государственного или муниципального контракта, заключаемого с единственным подрядчиком, формируются с учетом указанных субсидий».

Елена Владимировна ответила на ряд вопросов, связанных с субсидиями, в частности, на что могут быть предусмотрены субсидии. Только ли на возмещение затрат на перевозку разных льготных категорий граждан



Маршрутная карта – это документ, подтверждающий законность нахождения транспортного средства на маршруте регулярных перевозок

и тарифное регулирование? Нет, не только. На что еще? Это определяют нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления. Так, субсидии могут быть предусмотрены на возмещение затрат по обязательным видам страхования, на оплату транспортного налога. При этом надо обратить внимание, что в ходе исполнения контракта может меняться цена выполняемой транспортной работы по независящим от сторон причинам, например из-за изменения цен на горюче-смазочные материалы и т.д. Таким образом, сегодня закон позволяет заказчикам – органам государственной власти и органам местного самоуправления – установить в своих нормативных правовых актах возможность предоставления субсидий с учетом роста в течение действия срока контракта стоимости километра пробега или часа работы.

Так как же рассчитать начальную максимальную цену контракта, какую методику применить? Основная законодательная база при этом следующая:

- Федеральный закон № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»;

- приказ Минэкономразвития России от 02.10.2013 г. № 567 «Об утверждении методических рекомендаций по применению методов определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем);

- локальные правовые акты: нормативные правовые акты Российской Федерации, субъектов РФ и органов местного самоуправления.

Е. Фанаева перечислила следующие методы определения и обоснования начальной максимальной цены контракта:

- Метод сопоставления розничных цен (анализ рынка), который является приоритетным для определения и обоснования начальной (максимальной) цены контракта.

- Нормативный метод, который применяется на основе требований, установленных статьей 19 Закона № 44-ФЗ, определяющей процедуру нормирования закупок. Метод применяется для расчета начальной (максимальной) цены контракта на основе требований к покупае-

мым товарам, работам, услугам, установленных в актах о нормировании закупок.

- Тарифный метод, применяемый в случаях закупки товаров, работ и услуг, цены на которые подлежат государственному регулированию.

- Проектно-сметный метод, используемый для определения и обоснования НМЦК при заключении контрактов на строительство, реконструкцию, ремонт объектов капитального строительства; на проведение работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры).

- Затратный метод, который применяется в случае невозможности применения методов, указанных в пунктах 1–4 части 1 статьи 22 Федерального закона № 44-ФЗ, или в дополнение к указанным методам.

- Иные методы, установленные нормативными правовыми актами Российской Федерации, субъектов РФ и органов местного самоуправления. Согласно пункту 12 части 1 статьи 22 Федерального закона № 44-ФЗ в случае невозможности применения для определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), методов, указанных в части 1 статьи 22, заказчик вправе применить иные методы. В этом случае в обоснование начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), заказчик обязан включить обоснование невозможности применения указанных методов. Иные методы определения НМЦК должны основываться на отраслевых нормах и правилах.

Вместе с тем участники транспортного комплекса сегодня сходятся во мнении о необходимости разработки единой федеральной методики для расчета начальной максимальной цены контракта.

О тарифном регулировании и особенностях предоставления субсидий

Советник президента Союза транспортников России Сергей Михайлович Карачун в своем выступлении ответил на один из вопросов, поступивших во время проведения семинара.

Вопрос. *Перевозчик осуществляет перевозки из подмосковного города Дубны в соседнюю Тверскую область. Маршрут региональный, но короткий и осуществляется в пригородном исполнении, пользуется большим спросом у льготников и пенсионеров. В соответствии с законодательством Московской области на этот маршрут заключен договор и перевозчику компенсируют выпадающие доходы, связанные с перевозкой льготных категорий пассажиров. Но Правительство Московской области предупредило этого перевозчика, что договор действует до 31 декабря 2015 года, что договор с ним продлеваться не будет и что субсидирование будет отменено, ссылаясь на то, что вступил в силу Федеральный закон № 220-ФЗ. Перевозчик спрашивает, что будет*



При формировании начальной максимальной цены контракта могут быть два варианта: когда плата за проезд пассажиров поступает непосредственно заказчику и когда плата за проезд пассажиров остается у перевозчика



При формировании начальной максимальной цены контракта могут быть два варианта: когда плата за проезд пассажиров поступает непосредственно заказчику и когда плата за проезд пассажиров остается у перевозчика

с ним, что будет с маршрутом и теми пенсионерами, которые пользовались этим маршрутом?

Ответ. Сначала – что будет с перевозчиком? Дело в том, что все те положения закона, которые определяют новый порядок по межрегиональным маршрутам, вступили в силу только после 11 января 2016 года. Поэтому Московская область в соответствии со своим законодательством должна была принять какие-то решения по этому маршруту: либо его отменить, если есть такое право в соответствии с законодательством Московской области, либо отобрать нового перевозчика, либо продлить срок действия договора с этим перевозчиком хотя бы на тот период, когда Минтранс РФ должен ему выдать разрешительные документы на этот маршрут. Но если даже Правительство Московской области ничего этого не сделало до 11 января 2016 года, то в соответствии Федеральным законом № 220-ФЗ перевозчику должны были выдать временную маршрутную карту, потом постоянную карту и свидетельство.

Что касается льготников и субсидирования. Действительно, Федеральным законом № 220-ФЗ никакого финансирования перевозок по межрегиональным маршрутам из бюджета Российской Федерации не предусмотрено. Но такого финансирования и не было никогда. А маршрут межрегиональным был всегда, и это не мешало Правительству Московской области субсидировать этот маршрут, потому что в соответствии с Гражданским кодексом у субъектов Российской Федерации есть право субсидировать любой хозяйствующий субъект, который зафиксирован на территории этого региона, тем более, если это отвечает интересам пассажиров.

Виталий Борисович Ефимов дополнил выступление Сергея Михайловича Карачуна. Он сказал, что помимо Федерального закона № 220-ФЗ есть и другие законы, которые надо знать и с которыми надо считаться. Во-первых, есть Федеральный закон № 44-ФЗ, в котором говорится, что государственный контракт, заключенный в рамках этого закона, подкрепляется бюджетным финансированием, а по договору, заключенному с перевозчиком вне рамок этого закона, бюджетное финансирова-

ние не предоставляется.

Есть еще Гражданский кодекс, где в пункте 2 статьи 422 записано: «Если после заключения договора принят закон, устанавливающий обязательные для сторон правила иные, чем те, которые действовали при заключении договора, условия заключенного договора сохраняют силу, кроме случаев, когда в законе установлено, что его действие распространяется на отношения, возникшие из ранее заключенных договоров».

Поэтому договоры, заключенные ранее с перевозчиками, должны соответствовать закону 44-ФЗ и Гражданскому кодексу, а не закону 220-ФЗ. И эти договоры должны действовать до их окончания, поскольку закон обратной силы не имеет.

Следующий момент, на который обратил внимание В. Ефимов. Согласно Федеральному закону № 220-ФЗ регулярный маршрут считается установленным с момента внесения его в реестр в соответствии с частью 2 пункта 2 статьи 39. Все уполномоченные органы 11 января должны были сформировать реестры маршрутов, вид маршрута устанавливается уполномоченным органом и отражается в реестре. Соответственно, если в карте маршрут будет определен как маршрут по нерегулируемым тарифам, то перевозчик имеет право самостоятельно устанавливать тарифы. Если в карте маршрут будет определен как маршрут по регулируемым тарифам, то право на самостоятельное установление тарифов у перевозчика отсутствует. Но в таком случае у перевозчика на основании пункта 17 части 1 статьи 2 закона 44-ФЗ возникает обязанность в перевозке льготной категории пассажиров. А у органов власти на основании части 5 статьи 712 Гражданского кодекса возникает обязанность компенсации убытков перевозчика, возникших в результате регулируемой тарифной перевозки. Поэтому, когда органы власти принимают решение об отнесении маршрутов к тому или иному виду, им следует оценить бюджетные риски: если есть деньги, то можно объявлять тарифы, если нет денег, то право назначать тарифы отсутствует. При разработке 220-ФЗ как раз учитывался принцип разумности государственного регулирования, экономии бюджетных средств, транспортной доступности населения. Известно, что в большинстве российских городов власти ограничивали тарифы и в то же время за льготников не платили, в результате перевозчики старались льготников не возить. Если брать во внимание 44-ФЗ, Гражданский кодекс и 220-ФЗ, то сегодня именно эти законодательные акты устанавливают определенное правило по данному вопросу.

Окончание следует. В следующем номере «АТ» читатели смогут ознакомиться с ответами директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексея Бакирея на вопросы перевозчиков, а также с ответами членов рабочей группы по разработке Федерального закона № 220-ФЗ.