

Государство и транспортный рынок в период пандемии

В. Кузьмина



Специалисты транспортной отрасли утверждают, что прошедший год и первая половина нынешнего стали тяжелейшими за последние десятилетия для большинства организаций автотранспортного комплекса. Вместо ожидаемого спада пандемия развивается с новой силой, принося с собой и новые проблемы, причем на фоне ранее нерешенных вопросов. Какие же меры предпринимает государство, чтобы «разрулить» создавшуюся ситуацию? Что сделано, и что предстоит сделать? Как предприятия реагируют на существующий глобальный кризис, и что они вынуждены предпринимать, чтобы остаться «на плаву», сохранить бизнес и кадровый потенциал? Именно эти вопросы находились в центре внимания различных транспортных форумов, проведенных в последнее время. Речь идет о XIX съезде Российского автотранспортного союза, общем собрании Союза транспортников России и 7-ой международной конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности».

Правовое регулирование и актуальные проблемы на автомобильном транспорте

В Москве с 25 по 27 мая 2021 г. прошли мероприятия, приуроченные к проведению очередного XIX съезда членов Российского автотранспортного союза (РАС).

В мероприятиях приняли участие Председатель Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Евгений Москвичев, представители Минтранса России, Ространснадзора, Росавтотранса, Торгово-промышленной палаты РФ, Союза транспортников России, общественных организаций, предприятий и организаций – членов РАС.

С основным докладом выступил президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов. Он рассказал о проведенной работе в отчетном периоде, обозначив основные проблемы автотранспортников в сфере пассажирских и грузовых внутрироссийских автоперевозок.

Олег Игоревич напомнил, что автомобильный транспорт был отнесен к отраслям, наиболее пострадавшим от действия ограничительных мер, направленных на борьбу с коронавирусной инфекцией. Это позволило части автотранспортных компаний получить за счет средств федерального бюджета субсидии и льготные кредиты для сохранения персонала.

И хотя размеры этой помощи были несоизмеримо малы по сравнению с причиненным ущербом, но и она наряду с ожиданием быстрого восстановления спроса внесла некоторое успокоение.

Еще больше оптимизма добавили поручения Президента России, которые он дал по итогам совещания по вопросам развития транспорта, проведенного с его участием 7 мая 2020 года. В них упоминались практически все дополнительные меры поддержки автотранспортных компаний, с предложениями о которых аппарат РАС обращался в различные инстанции. В том числе:

- распространение на крупные транспортные компании мер государственной поддержки, установленных в отношении субъектов малого и среднего предпринимательства;
- продление отсрочки по взиманию штрафов за нарушение требований по применению контрольно-кассовой техники при реализации билетов;
- предоставление налогового вычета в размере стоимости приобретенной контрольно-кассовой техники;
- предоставление отсрочки по уплате лизинговых платежей по ранее заключенным договорам лизинга автобусов, трамваев, троллейбусов и грузовых автомобилей.

Кроме того, субъектам Российской Федерации было рекомендовано предоставить поддержку пассажирским автотранспортным компаниям, а также владельцам автовокзалов и автостанций.

Но, как подчеркнул президент РАС, радость оказалась преждевременной. Минфин России заблокировал

все предложения, связанные с предоставлением средств из федерального бюджета. По мнению руководства этого министерства, финансовая поддержка автотранспортных компаний должна осуществляться за счет региональных и местных бюджетов, поскольку именно региональные и местные органы власти принимали решения о введении ограничительных мер.

В результате вся дополнительная государственная поддержка автотранспортных компаний, предусмотренная поручениями Президента, свелась только:

- к переносу до 1 июля 2021 года срока оснащения тахографами транспортных средств, используемых для регулярных перевозок в городском сообщении;
- переносу до 1 октября 2020 года отсрочки по взиманию администра-



Автомобильный транспорт отнесен к отраслям, наиболее пострадавшим от действия ограничительных мер, направленных на борьбу с коронавирусной инфекцией

тивных штрафов за нарушение требований по применению контрольно-кассовой техники при реализации билетов.

Помимо этого, с очень большим опозданием были приняты две поправки в Федеральный закон № 220-ФЗ.

Одна из них дает отсрочку по переходу на контрактную систему еще на два года. На этот же срок разрешено продлевать договоры, заключенные до вступления в силу Федерального закона № 220-ФЗ.

Вторая – наделяет перевозчиков в случае существенного сокращения спроса, вызванного действием ограничительных мер, в одностороннем порядке сокращать количество рейсов, использовать автобусы меньшего класса, чем это предусмотрено картой маршрута или прекращать перевозки по маршруту. Правда, касается она исключительно перевозок по нерегулируемым тарифам.

Конечно, это явно не то, чего ожидали автотранспортники.

Свыше 95% опрошенных перевозчиков заявили о сокращении объемов перевозок и доходов.

В 80% транспортных компаний была сокращена численность парка, в 82% – численность водителей, а в 65% – заработная плата.

При этом, несмотря на сокращение объемов перевозок, у 66% компаний возросли затраты.

О применении контрольно-кассовой техники

О. Старовойтов отметил, что прямо в разгар пандемии вступило в силу требование о применении контрольно-кассовой техники при расчетах за перевозки.

Президент РАС считает данное требование избыточным. Но его инициаторы, Минфин и Федеральная налоговая служба, согласились только на то, чтобы внести в 54-й закон об онлайн-кассах поправки, разрешающие перевозчикам использовать так называемую отложенную фискализацию. То есть оформление кассовых чеков задним числом после возвращения автобуса в парк. А также предоставить транспортным компаниям годовую отсрочку на то, чтобы определиться с оптимальным для них вариантом организации расчетов с использованием контрольно-кассовой техники.

Обилие возможных вариантов организации расчетов с использованием контрольно-кассовой техники вызвало у перевозчиков некоторую растерянность.

На сегодняшний день все варианты расчетов, одобренные ФНС, размещены на сайте Российского автотранспортного союза.

Кроме того, компания «Штрих-М» разработала программное обеспечение для самого бюджетного варианта расчетов – отложенной фискализации. РАС совместно со «Штрих-М» разработали инструкцию по применению данного программного обеспечения и онлайн-калькулятор расходов на внедрение расчетов с отложенной фискализацией.

Регуляторная гильотина

Львиную долю времени в отчетном периоде аппарат РАС потратил на так называемую «регуляторную гильотину».

«Регуляторная гильотина» предусматривает отмену практически всех ранее действовавших подзаконных нормативных правовых актов, содержащих обязательные требования.

При этом если федеральное министерство намеревается какой-нибудь из отмененных актов переиздать, то проект обновленного акта должен пройти экспертизу на предмет соответствия положениям Федерального закона «Об обязательных требованиях в Российской Федерации».

И все это ради того, чтобы исключить из отмененных актов избыточные требования.

Гильотина пришла на смену продолжавшейся несколько лет реформе контрольно-надзорной деятельности.

Одной из задач реформы контрольно-надзорной деятельности также было исключение избыточных требований. Но по ее итогам ни одного из них так и не исключили. Как говорится «весь пар ушел в гудок».

По словам О. Старовойтова, причина кроется в том, что у Минюста России, которому поручили возглавить эту реформу, просто не хватило административного ресурса для того, чтобы принудить федеральные министерства к данной работе.

Однако «регуляторная гильотина» организована гораздо серьезнее. В Правительстве создан специальный департамент, а также комиссия, которая рассматривает разногласия по проектам обновленных нормативных правовых актов, подпавших под «гильотину».

Комиссией утвержден состав 41 рабочей группы в различных сферах регулирования, в том числе в сфере автомобильного транспорта и в сфере транспортной безопасности.

Каждая рабочая группа состоит из двух подгрупп. В одну входят представители бизнеса, а в другую – представители органов власти.

Рабочие группы рассматривают проекты нормативных правовых актов, внесенных федеральным министерством. При этом подгруппы собираются отдельно.

Каждый член подгруппы может принять одно из следующих решений: «согласовать проект без замечаний», «согласовать с учетом замечаний» или «отказать в согласовании». Все эти решения принимаются на основе письменных экспертных заключений. Для этого при каждой рабочей группе сформирована большая команда экспертов.

При наличии большого числа членов подгруппы, проголосовавших с замечаниями или отказавших в согласовании, проект рассматривается на правительственной комиссии. Которая принимает решение о необходимости возвращения проекта на доработку или о его дальнейшем продвижении.



В разгар пандемии вступило в силу требование о применении контрольно-кассовой техники при расчетах за перевозки

Проекты решений правительственной комиссии готовятся на подкомиссии, в заседаниях которой всегда участвуют представители РАС.

Каковы итоги этой работы?

Представители аппарата РАС участвовали в 48 заседаниях Рабочей группы по автомобильному транспорту и в 14 заседаниях Рабочей группы по транспортной безопасности. На них было рассмотрено соответственно 175 и 48 проектов нормативных правовых актов.

При этом в общей сложности было подготовлено 70 экспертных заключений, содержащих замечания и предложения к рассматриваемым проектам.

Но результаты гильотины следует, конечно же, оценивать не по количеству затраченного времени, а по качеству обновленных нормативных правовых актов.

Президент РАС считает, что если ее оценивать по пятибалльной шкале, то больше тройки она не заслуживает.

Несмотря на все усилия удалось исключить лишь небольшую часть избыточных требований. В то же время появились новые избыточные требования, которые вообще прошли мимо Рабочей группы или были приняты без ее одобрения.

Все это следствие непродуманного механизма принятия решений.

Дело в том, что после одобрения проекта Рабочей группой он направляется на согласование с заинтересованными федеральными министерствами. В ходе этого согласования в проект вносятся поправки, которые члены Рабочей группы обнаруживают уже после того, как акт утвержден. То есть Рабочая группа одобрила одни требования, а утверждаются другие.

Также были случаи, когда Рабочая группа единодушно отказывалась в согласовании какого-то проекта, а Правительственная комиссия принимала решение о его поддержке. Так, в частности, произошло с проектом Требований по обеспечению транспортной безопасности транспортных средств.

Положительные результаты гильотины

О. Старовойтов выделил следующие наиболее значимые положительные результаты гильотины в части уже утвержденных нормативных правовых актов:

1. Смягчены требования к режимам труда и отдыха водителей. В частности:

а) разрешено на 2 часа превышать установленную норму времени управления транспортным средством в целях завершения перевозки и (или) следования к месту стоянки. В этих же целях разрешено на 1 час превышать установленную норму непрерывного управления автомобилем;

б) при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении разрешено заменять специальный 45-минутный перерыв в управлении транспортным средством несколькими перерывами, продолжительностью каждого не менее 10 минут;

2. Исключены квалификационные требования в отношении диспетчеров автомобильного транспорта и дис-

петчеров городского наземного электрического транспорта.

3. Внесены изменения в Правила организованной перевозки групп детей, предусматривающие:

- а) исключение требования об использовании автобусов, с года выпуска которых прошло не более 10 лет;
- б) исключение обязанности оформления списка набора пищевых продуктов, а также документа, содержащего сведения о водителе и документа, содержащего порядок посадки пассажиров;

4. Внесены изменения в Правила перевозок пассажиров, предусматривающие:

- а) право подтверждения наличия электронного билета посредством предъявления его копии в виде изображения на экране мобильного устройства;
- б) отмену обязанности оформления списка пассажиров при осуществлении заказных перевозок за исключением случаев, когда такая обязанность предусмотрена законом о транспортной безопасности.

5. Разрешена эксплуатация установленной на транспортном средстве до 1 января 2021 года аппаратуры спутниковой навигации до окончания срока ее полезного использования или до замены транспортного средства, на котором она установлена.

6. Внесены изменения в Порядок выдачи специальных разрешений на перевозку опасных грузов. В частности, установлен конечный перечень оснований для отказа в выдаче специального разрешения и для отказа от согласования заявленного маршрута перевозки опасного груза.

7. Внесены изменения в Правила перевозок грузов, предусматривающие:

- а) право использования электронной транспортной накладной;
- б) возможность указания в транспортной накладной реквизитов экспедитора. (Этого очень давно добивались сами экспедиторы. Правда, сама эта форма вызывает множество вопросов. Поэтому представляется целесообразным издать рекомендации по ее заполнению).

8. Утвержден приказ Минтранса России, устанавливающий Порядок осуществления предрейсового контроля технического состояния транспортных средств. Им предусмотрена возможность осуществления предрейсового контроля по договору об оказании соответствующих услуг, заключенному со сторонней организацией.

9. После продолжительных согласований удалось достигнуть компромисса с обществами инвалидов. Они одобрили проект обновленной редакции приказа Минтранса России, согласно которому обеспечением доступности транспортных услуг для инвалидов будет признаваться в том числе перевозка инвалида в обычном пассажирском кресле отдельно от кресла-коляски.

Таким образом, разрешается использовать для перевозки автобусы без подъемных устройств и площадок для кресел колясок.



В результате «регуляторной гильотины» смягчены требования к режимам труда и отдыха водителей



В рамках «регуляторной гильотины» утвержден приказ Минтранса России, устанавливающий Порядок осуществления предрейсового контроля технического состояния транспортных средств

Это, прежде всего, касается междугородных перевозок, на которых не могут использоваться низкопольные автобусы. Посадку и высадку инвалида-колясочника в таких автобусах разрешается осуществлять,

что называется «на руках». При этом кресло-коляска может перевозиться в салоне автобуса в сложенном виде или в багажном отделении.

И все это только в том случае, если перевозчик будет предупрежден о перевозке инвалида не менее чем за 24 часа до отправления междугородного автобуса.

Что касается заказных перевозок, то в соответствии с проектом автобусы, оборудованные для перевозок инвалидов в креслах-колясках, должны предоставляться только в том случае, если это предусмотрено договором.

О. Старовойтов напомнил, что до этого инвалиды придерживались позиции, согласно которой по мере обновления парка все автобусы, в том числе междугородные и заказные, должны быть заменены автобусами с подъемными устройствами и местами для размещения кресел-колясок.

Поскольку согласование от обществ инвалидов получено, то шансы на утверждение данного проекта весьма высокие.

Что не удалось сделать в рамках «регуляторной гильотины»?

Не удалось исключить следующие самые обременительные для перевозчиков требования:

1. По мнению О. Старовойтова, самой большой неудачей является утверждение Требований по обеспечению транспортной безопасности транспортных средств в редакции Минтранса России, а фактически в редакции ФСБ России. РАС подготовил альтернативный вариант Требований, но он был отклонен.

Единственное чего удалось добиться – это возложение на Минтранс России обязанности подготовить и представить в Правительство до 15 октября 2021 г. доклад о результатах анализа практики применения данных Требований.

Сегодня РАС занимается сбором доказательств избыточности отдельных положений этих Требований, в первую очередь Типовой формы паспорта обеспечения транспортной безопасности транспортных средств.

2. Есть вопросы к утвержденным Правительством РФ Правилам оснащения транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации.

Президент РАС напомнил, что эти Правила обязывают хозяйствующих субъектов идентифицировать установленную на транспортных средствах аппаратуру спутниковой навигации в Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС».

Правила меняют также порядок передачи навигационной информации. Теперь в региональные навигационно-информационные системы она должна передаваться не напрямую, а через «ЭРА-ГЛОНАСС».

РАС был вынужден согласиться на утверждение этих Правил после того, как директор Департамента промышленности Правительства РФ Кирилл Лысогорский заверил в том, что:

1) если аппаратура спутниковой навигации уже идентифицирована в региональной навигационно-информационной системе, то ее повторная идентификация в «ЭРА-ГЛОНАСС» для перевозчиков будет бесплатной;

2) передача навигационной информации из «ЭРА-ГЛОНАСС» в региональные навигационно-информационные системы будет безвозмездной;

3) посредничество «ЭРА-ГЛОНАСС» не приведет к утрате или потере части навигационной информации, которая в настоящее время напрямую передается в региональные навигационно-информационные системы.

Постановлением об утверждении данных Правил Минтранс России обязывается до 1 марта 2022 г. доложить в Правительство РФ о результатах анализа практики их применения.

3. Не удалось в полном объеме реализовать планы в отношении тахографического контроля.

Попытки исключить требование об оборудовании тахографами транспортных средств, используемых для регулярных перевозок в городском и пригодном сообществе, закончились безрезультатно.

А требование о замене каждые три года СКЗИ тахографа Минтранс России хоть и признал избыточным, но смягчил его посредством наделения изготовителей СКЗИ правом установления большего срока эксплуатации.

О. Старовойтов высказал мнение, что поскольку изготовители заинтересованы в том, чтобы СКЗИ заменялись как можно чаще, вряд ли от них можно ждать серьезных уступок бизнесу. Таким образом, по факту, скорее всего, ничего не изменится.

Совершенствование транспортного законодательства

Приоритетным направлением деятельности Союза было и остается совершенствование транспортного законодательства.

Президент РАС проинформировал о наиболее значимых законодательных инициативах.

1. Среди них он отметил принятие популистского закона.

Речь идет о введении запрета на высадку из автобуса безбилетных детей. Более того, принудительная высадка будет наказываться административным штрафом.

Последствия данных решений с профессиональным сообществом даже не обсуждались. А то, что эти последствия будут для перевозчиков негативными, сомневаться не приходится.

Скорее всего, родители быстро смекнут, что в таких условиях можно отказаться от покупки даже льготных проездных билетов. В результате в доходах перевозчиков возникнет «дыра», которую в большинстве случаев им придется закрывать без помощи местных бюджетов.

Что делать?

Если это позволяют условия перевозок, можно конечно попытаться не пускать безбилетных детей в автобус.

Слава богу, пока еще на такие действия запрет не наложен.

Но по большому счету что-то изменить могут только массовые обращения местных органов власти к Правительству России с просьбой компенсировать выпадающие доходы за счет федеральных субвенций.

2. Принят так называемый закон-спутник к Федеральному закону «О государственном и муниципальном контроле». Им внесены изменения в огромное количество федеральных законов, в том числе в области автомобильного транспорта.

Одной из решаемых задач стало разграничение предметов видов федерального государственного контроля, которые осуществляют Ространснадзор и ГИБДД МВД России.

Проблему дублирования контрольных функций данных органов власти РАС ставил еще в рамках реформы контрольно-надзорной деятельности. Но тогда все ограничилось только тем, что ГИБДД законодательно запретили проводить плановые проверки транспортных компаний.

Данный закон пошел дальше. Предпринята попытка разграничить группы требований, контролируемые этими органами власти.

Но сделано это, на взгляд президента РАС, не совсем корректно. В том числе из-за колоссальной спешки с его принятием. Многие изменения вносились что называется «на ходу». Поэтому не удалось избежать внутренних противоречий и правовой неопределенности.

Остается надеяться, что эти недостатки будут сглажены положениями о соответствующих видах контроля.

Но есть и хорошая новость.

Совместными усилиями с Минтрансом России этим законом удалось внести изменения в части особенностей лицензирования деятельности по перевозке пассажиров автобусами.

Как известно, у перевозчиков возникали проблемы в связи с неопределенностью понятия «место осуществления лицензируемой деятельности» и длительностью сроков принятия решений о включении сведений об автобусах в реестр лицензий.

Теперь в соответствии с законом местом осуществления лицензируемой деятельности будет признаваться автобус.

При этом у лицензиата появится возможность вносить сведения об автобусах в реестр лицензий самостоятельно с использованием его личного кабинета на едином портале государственных и муниципальных услуг.

Эти сведения будут включаться в реестр лицензий после того, как посредством автоматической проверки будет установлено, что данный автобус:

- 1) зарегистрирован в государственном реестре транспортных средств;
- 2) не находится во владении другого лицензиата.

3. Много шума наделал законопроект об ужесточении государственного контроля за техническим состоянием транспортных средств.



Внесены изменения в части особенностей лицензирования деятельности по перевозке пассажиров автобусами

Законопроектом предусматривается приостановление действия диагностической карты в случае, если инспектор ГИБДД при проверке транспортного средства на линии обнаружит неисправности, создающие угрозу безопасности дорожного движения.

При этом допуск транспортного средства к эксплуатации возобновляется только после прохождения внеочередного технического осмотра.

И если он не будет проведен в установленный срок, то свидетельство о регистрации транспортного средства подлежит изъятию.

Больше всего в этом законопроекте пугает перечень технических неисправностей, являющихся основанием для приостановления действия диагностической карты.

Он должен быть установлен Правительством РФ. Но проекта соответствующего постановления пока нет.

В то же время, если он совпадет с установленным Правилами дорожного движения перечнем технических неисправностей, при которых запрещена эксплуатация транспортных средств, то для регулярных перевозок это будет иметь катастрофические последствия, поскольку позволит на законных основаниях приостановить эксплуатацию любого автобуса, причем прямо в течение рабочей смены.

Законопроект рассматривался на Рабочей группе по «регуляторной гильотине». По результатам этого рассмотрения он был доработан. В частности, по предложению

Рабочей группы срок, в течение которого должен быть проведен внеочередной технический осмотр, увеличен с 3 до 5 суток. Кроме того, по договоренности с Правительством РФ для автобусов порядок проведения данного осмотра должен быть упрощен.

Но, конечно же, самым проблемным станет проект постановления Правительства РФ, которым должен быть установлен перечень технических неисправностей, являющихся основанием для приостановления действия диагностической карты, и методы их выявления. Именно на нем должно быть сконцентрировано внимание Рабочей группы.

4. Минтранс России инициировал законопроект, которым в отношении профессиональных водителей вводится обязанность прохождения регулярного обучения по программам профессиональной подготовки или переподготовки либо повышения квалификации.



Нужно, чтобы услуги автовокзала оплачивались вне зависимости от проданных им билетов

Такое обучение должно проводиться каждые 5 лет и удостоверяться документом о квалификации, который должен выдаваться по результатам сдачи квалификационного экзамена.

Обязанность получения водителем такого документа наступает по окончании срока действия выданного ему водительского удостоверения, но не ранее чем по истечении двух лет со дня вступления закона в силу.

Отношение к этому законопроекту неоднозначное, поскольку все перевозчики отмечают острый дефицит водительских кадров. Постоянно увеличивается доля возрастных водителей.

5. Почти два года назад в первом чтении был принят законопроект об обязательных услугах автовокзалов.

Он направлен на решение двух задач:

Во-первых, установить перечень обязательных услуг с тем, чтобы перевозчик мог понять, какие услуги он вправе считать навязанными. А значит на законных основаниях отказаться от пользования ими.

И, во-вторых, создать рынок продаж билетов с использованием автоматизированных информационных систем. В настоящее время одним из сдерживающих факторов создания такого рынка является оплата услуг автовокзалов в виде процентного отчисления от стоимости проданных автовокзалом билетов. Это создает заинтересованность автовокзала в продаже билетов через автоматизированную систему, оператором которой является данный автовокзал.

Президент РАС считает, что должно быть множество конкурирующих между собой операторов таких систем. При этом решать, пользоваться или не пользоваться данными системами, а если пользоваться, то какими, должен сам перевозчик.

Кроме того, перевозчику должен быть предоставлен выбор: самому выполнять функции оператора автоматизированной системы или подрядить для выполнения данной функции стороннее лицо, в том числе автовокзал.

Перевозчику также должно быть предоставлено право выбора агентов по продаже билетов, которые получают доступ к автоматизированной системе. Таких агентов может быть столько, сколько сочтет нужным перевозчик. И, конечно же, по решению перевозчика, он сам может выполнять функции агента или выбрать в качестве такого агента автовокзал.

Для этого нужно, чтобы услуги автовокзала оплачивались вне зависимости от проданных им билетов. Именно на это и направлен законопроект. О. Старовойтов считает его принятие шагом в правильном направлении.

Однако эта мини революция может спровоцировать резкий рост затрат на услуги автовокзалов, и в современных условиях падающего рынка дестабилизировать регулярные перевозки.

Учитывая это, к законопроекту нужно вернуться тогда, когда спрос на перевозки восстановится и наметится устойчивая тенденция к его росту.

6. И, наконец, о значимом законопроекте, которым вносятся поправки в Федеральный закон № 220-ФЗ.

Президент РАС остановился на самых значимых дополнительных поправках, которые появились при доработке законопроекта ко второму чтению.

6.1. Поправками предусматривается отмена свидетельств об осуществлении регулярных перевозок. Это означает, что право перевозчика на осуществление перевозок по конкретному маршруту будет подтверждаться соответствующей записью в реестре маршрутов. При этом по запросу перевозчика ему будет бесплатно выдаваться выписка из этого реестра.

Это дань кампании по переходу на безбумажный документооборот.

6.2. В соответствии с утвержденными Правительством РФ Правилами, размер штрафа за каждый случай неисполнения или ненадлежащего исполнения подрядчиком обязательств, предусмотренных контрактом, должен устанавливаться в процентах от цены контракта или начальной (максимальной) цены контракта.

В случае применения данных Правил при высоких контрактных ценах, даже при уплате одного штрафа дальнейшее выполнение контракта становится для подрядчика экономически бессмысленным.

В то же время Закон о контрактной системе предусматривает возможность установления Федеральным законом № 220-ФЗ иного порядка определения размеров штрафов.

Что и предложено сделать одной из поправок.

6.3. Некоторые перевозчики потеряли свои маршруты вследствие того, что органы власти приняли решение о замене перевозок по нерегулируемым тарифам на перевозки по регулируемым тарифам.

Это произошло из-за наличия в Федеральном законе № 220-ФЗ внутренних противоречий.

Для их устранения предлагается поправка, согласно которой, если орган власти принимает решение о смене вида перевозок, то оно может вступить в силу только по окончании срока, на который перевозчику предоставлено право осуществления перевозок по нерегулируемым тарифам. Иными словами, перевозчику будет гарантировано, что он отработает на маршруте 5 лет. Причем на тех условиях, какие существовали на момент предоставления ему данного права.

6.4. Законом не регламентируется порядок формирования лотов из маршрутов, которые выставляются на открытой конкурс за право осуществления регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам.

В ряде случаев органы власти используют эту свободу для того, чтобы формировать так называемые «мегалоты». И тем самым «отрубают» мелким перевозчикам возможность напрямую участвовать в конкурсе. При этом бывает, что победитель конкурса затем перепродает эти маршруты тем же мелким перевозчикам.

Поправкой вводится ограничение, согласно которому начальные или конечные остановочные пункты, включенные в один лот межмуниципальных маршрутов, должны размещаться в границах одного сельского поселения, городского поселения, городского округа или внутригородского района.

6.5. Сейчас Федеральный закон № 220-ФЗ допускает трактовку понятия «опыт работы» как сумму лет осуществления перевозок одним хозяйствующим субъектом на всех маршрутах данного субъекта. В результате для крупных хозяйствующих субъектов этот опыт может исчисляться несколькими сотнями лет, что дает им необоснованные конкурентные преимущества при проведении

конкурсов. Такая трактовка используется в некоторых регионах России. Причем в ряде случаев это спровоцировало махинации, связанные с «продажей» этого опыта посредством заключения крупными транспортными компаниями фиктивных договоров простого товарищества с мелкими перевозчиками.

Поправка предусматривает, что опыт работы в течение одного года на нескольких маршрутах, обслуживаемых одним перевозчиком, должен исчисляться как один год.

6.6. Федеральным законом № 220-ФЗ установлен перечень случаев, когда на полгода, необходимые для проведения конкурса на право осуществления перевозок по нерегулируемым тарифам, допускается назначить на маршрут временного перевозчика по усмотрению органа власти. Это необходимо для того, чтобы не прерывать транспортное обслуживание населения на ранее открытом маршруте.

Поправкой в Закон предлагается дополнить этот перечень такими случаями как:

- смерть индивидуального предпринимателя, которому было предоставлено право осуществления перевозок;
- вступление в силу решения суда о прекращении права осуществления перевозок;
- подача перевозчиком заявления о прекращении перевозок. Как известно, согласно действующей редакции Федерального закона № 220-ФЗ в случае подачи такого заявления перевозчик обязан отработать на маршруте еще 90 дней для того, чтобы администрация успела провести конкурс. Но по жизни это не работает. Перевозчик бросает маршрут гораздо раньше и тем самым провоцирует скандалы со стороны пассажиров.

6.7. В Федеральном законе № 220-ФЗ имеется неопределенность в отношении порядка определения количества резервных транспортных средств для маршрутов, включенных в состав одного лота. В ряде регионов это количество определяется суммированием количеств резервных транспортных средств, определенных отдельно для каждого маршрута. Это приводит к абсурдным результатам, когда количество резервных автобусов превышает 70% от числа основных.

Поэтому предложена поправка, согласно которой в отношении маршрутов, включенных в состав одного лота, резервное количество автобусов каждого класса должно определяться исходя из общего количества основных автобусов данного класса. Иными словами, все маршруты, включенные в состав лота, должны рассматриваться как один маршрут.

Федеральным законом № 220-ФЗ установлен перечень оснований для обращения органа власти в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства. При этом органы власти наделены правом вводить законом субъекта дополнительные основания. В целом ряде случаев, воспользовавшись этой свободой, они перешли грань разумного. Поэтому в Закон предложена поправка, которая лишает органы власти права обращаться в суд

по иным основаниям кроме тех, которые прямо указаны в Законе.

6.8. Появились судебные решения о признании уже состоявшихся конкурсов недействительными в связи с нарушением организаторами конкурса процедур его проведения. Причем победителям конкурсов уже выданы свидетельства. Законом эти случаи не урегулированы. Поправкой предлагается в таких случаях прекращать действие выданных свидетельств. Но поскольку перевозчик в этом не виноват, решено не распространять на него установленный Федеральным законом № 220-ФЗ запрет на участие в открытых конкурсах в течение одного года со дня прекращения действия свидетельства.

Каковы перспективы этого законопроекта? Прежде чем попасть в Государственную Думу РФ он три года согласовывался во всех инстанциях. И внесен в крайне неудачное время – в год перевыборов. Поэтому во втором чтении законопроект будет рассматриваться уже иным составом Думы.

Таковы основные положения доклада О. Старовойтова на XIX съезде членов Российского автотранспортного союза, отразившего интересы десятков тысяч автомобильных перевозчиков, которые в эти непростые времена не разбрелись в разные стороны со своими проблемами, а сохранились как единый организм.

«Кризисы приходят и уходят, а автомобильный транспорт будет всегда», – подытожил свое выступление президент РАС.

Диалог с властью

В рамках съезда состоялась конференция РАС «Правовое регулирование и актуальные проблемы на автомобильном транспорте. Повышение качества предоставляемых услуг и эффективность работы на автомобильном транспорте.

Модератором данного мероприятия являлся Олег Старовойтов.

Об актуализации действующего законодательства в области транспортной безопасности рассказал заместитель директора Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса России Алексей Пятигорский.

Заместитель начальника Управления Госавтодорнадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Анастасия Красникова отметила увеличение доли профилактических мероприятий по контролю (надзору) на автомобильном транспорте и рассказала о переводе всех процессов, связанных с предоставлением государственных и муниципальных услуг, в электронный вид.

В рамках конференции участники обсудили вопросы по изменению законодательства в сфере весогабаритного контроля, работе пунктов автоматического весогабаритного контроля (АПВГК). Также был представлен порядок заполнения новой формы транспортной накладной и предложения о внесении изменений в Правила перевозки грузов.

Директор Департамента автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей прокомментировал вопросы участников конференции о подготовленных Минтрансом России поправках в 220-ФЗ, разъяснил новый порядок внесения сведений об автобусах в реестр лицензий.

Таким образом, съезд РАС стал площадкой, на которой произошел конструктивный диалог между властью и перевозчиками, направленный на обсуждение и решение актуальных вопросов, связанных с повышением безопасности и эффективности при осуществлении перевозок автомобильным транспортом.

Общее собрание Союза транспортников России: что сделано, что предстоит сделать?

Общее собрание Союза транспортников России прошло в Москве 23 июня в режиме онлайн. Президент Союза Виталий Ефимов, депутат Государственной Думы РФ напомнил, что состоявшийся 17 ноября 2020 г. съезд СТР проанализировал тяжелейшую обстановку в связи с пандемией. По результатам съезда был разработан комплекс мер, совместно с Минтрансом России было выдвинуто около 100 инициатив по всем видам транспорта.

Ноябрьский съезд предполагал, что в ближайшее время период пандемии закончится, в связи с чем предложил комплекс мер по переходу в «мирное» время на ин-

дикаторы 2019 года. Однако вопреки прогнозам пандемия в настоящее время разворачивается с новой силой.

Как отметил В. Ефимов, проведение в настоящее время общего собрания Союза транспортников России является важным мероприятием по ряду причин:

1. Необходимо выявить, что сделано и что не удалось сделать.

2. Необходимо посоветоваться, как выстоять в нынешний кризис, какой комплекс мер предложить правительству, регионам, который позволит:

- обеспечить в полной мере выполнение транспортной услуги в социальной сфере (в нашей стране 153 тыс.

населенных пунктов и более 2 тыс. городов) и экономике страны. Главное для предприятий на данном этапе – сохранить кадровый потенциал как впоследствии пандемии, так и в результате снижения объемов производства транспортной продукции. Необходимо не допускать транспортные предприятия до банкротств. Следует определить, какая дополнительная финансовая помощь и другая протекция на уровне государства и регионов необходима для выполнения этих задач.

3. Данное собрание СТР рассматривается как платформа для формирования обращения к федеральным властям и регионам как с новыми предложениями, так и с прежними, не выполненными на настоящий момент. В. Ефимов обратил внимание, что ряд регионов своими принятыми решениями усугубили положение транспортников, и такие примеры у СТР есть.

4. В этот непростой период государство финансово помогало автотранспортникам. Конечно, проблем у транспортников было много и до пандемии, но в настоящее время их стало еще больше.

5. Обстановка резко ухудшилась, и сегодня необходимо спрогнозировать дальнейшие события в каждом виде транспортной деятельности. Именно в этом заключается мудрость руководителя – спрогнозировать, что будет дальше, посмотреть какими ресурсами предприятие обладает. Необходимо сформировать комплекс самых необходимых мер в отрасли и направить их от имени транспортников России в Правительство РФ и регионов.

Президент СТР отметил, что Минтранс России плотно работает с СТР и поддерживает по многим вопросам в других министерствах и ведомствах, выходит в правительство. Правда, не всегда все получается, хотя многие вопросы все-таки решены. СТР по-прежнему будет отстаивать права транспортников, решать их основные, системные проблемы.

В. Ефимов проинформировал, какие основные, базовые проблемы удалось решить совместно с администрацией Президента России, Правительством России, Минтрансом России, региональными властями и депутатским корпусом на основании решений ноябрьского съезда СТР.

Он подчеркнул, что самое главное – руководителям транспортных организаций, от самых крупных до предприятий малого бизнеса во всех сферах транспортной деятельности, удалось в основном сохранить кадровый потенциал, защитить персонал от коронавируса, не допустить банкротства компаний, правда, к сожалению, не всех.

Что же сделано в сфере автомобильного транспорта?

Было принято решение по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» со следующей схемой финансирования: 60% –



В настоящее время половина населенных пунктов не имеют регулярного транспортного сообщения

правительство, 40% – регионы. Сначала речь шла о сумме в размере 5 млрд руб. на три года, сегодня поставлен вопрос об ее увеличении до 50 млрд руб.

Вместе с тем в настоящее время половина населенных пунктов не имеют регулярного транспортного сообщения, да и не у всех городов есть пригородное сообщение. Поэтому СТР просит выделять регионам 5 млрд руб. для компенсации убыточных муниципальных маршрутов по схеме 50/50 и оплачивать предприятиям транспортную работу за км пробега, а не за количество перевезенных пассажиров. Данное предложение находит понимание, но какое будет окончательное решение, сейчас сказать сложно, – отметил В. Ефимов.

В общенациональный план экономического восстановления социальной сферы включен пункт по разработке системы мер поддержки автомобильных пассажирских перевозок в сельской местности. Такая программа должна быть подготовлена к 1 октября 2021 г.

Говоря о грузовом транспорте, президент РАС подчеркнул, что сегодня крупным предприятиям, которые платят все налоги, законодательно созданы неконкурентные условия, поскольку остальная часть перевозчиков работает на теневом рынке. Он выразил сожаление, что федеральный закон «Об организации перевозок грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации», устраняющий эту несправедливость, до сих пор не принят.

На общем собрании СТР В. Ефимов предоставил слово представителям всех видов транспорта, которые более подробно доложили о сложившейся сегодня ситуации.



Резолюция, принятая в результате проведения ноябрьского съезда СТР, подтолкнула к решению проблем, стоящих перед международными автоперевозчиками

О том, что сделано на пассажирском автомобильном транспорте и что еще необходимо сделать в этой сфере деятельности, рассказал президент Российского автотранспортного союза О. Старовойтов, который подтвердил позицию РАС по данному вопросу, изложенную им на XIX съезде членов РАС.

О том, какие вопросы волнуют международных автоперевозчиков, рассказал генеральный директор АСМАП Николай Курушин. Он отметил, что та резолюция, которая была подготовлена в результате проведения ноябрьского съезда СТР, подтолкнула к решению проблем, стоящих перед перевозчиками, занимающимися международными автоперевозками. Прежде всего нашли свое решение две следующие серьезные проблемы.

Первая из них – это то, что в декабре прошлого года был решен вопрос льготного лизинга на большегрузные транспортные средства иностранных марок экологического класса Евро-6, собираемых на территории РФ. Несмотря на то, что программа работала лишь короткое время – конец декабря 2020 г. – международные перевозчики сумели взять в лизинг 144 седельных тягача. АСМАП надеялась, что программа льготного обновления автотехники для международных перевозок найдет

свое развитие в первом квартале текущего года. Однако она пробуксовывает, и причин тому очень много. А. Курушин проинформировал, что сегодня АСМАП активно занимается вопросом по возобновлению действия этой программы.

Вторая проблема, решение которой подтолкнула принятая резолюция съезда СТР, это внесение изменений в законодательство Российской Федерации, предусматривающих обеспечение равных условий привлечения к административной ответственности и взимания штрафов, в том числе за нарушения, выявленные в автоматическом режиме, для российских и иностранных перевозчиков. К сожалению, на сегодняшний день этот вопрос окончательно не решен, несмотря на принятие в декабре прошлого года федерального закона № 398, которым предусматривается привлечение к ответственности иностранного перевозчика, совершившего административное правонарушение. В настоящее время, чтобы эта система полностью заработала, необходимо сформировать пакет документов, который определяет информационное взаимодействие сторон, задействованных в этом процессе. Сегодня этот пакет разработан и проходит межведомственное согласование. А. Курушин выразил надежду, что в ближайшее время этот вопрос будет решен, и иностранные перевозчики будут привлекаться к административной ответственности за нарушения, которые они совершают на территории России.

Ряд других вопросов, которые были отражены в резолюции съезда СТР, решены или решаются в настоящее время. Один из них касается федерального закона «Об организации перевозок грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации». Генеральный директор АСМАП выразил надежду, что этот закон все-таки будет принят и начнет свое действие.

Еще один нормативный акт, который сегодня проходит определенные стадии согласования, – это внедрение электронной товарно-транспортной накладной. Но здесь проблем нет и вопрос будет решен положительно.

Но есть и болезненный спектр вопросов, не решенных до настоящего времени. На них АСМАП получила отрицательные заключения от федеральных органов власти, не поддержавших позицию ассоциации. В частности, речь идет о транспортном налоге в части зачета суммы, уплаченной по системе ПЛАТОН, в счет уплаты транспортного налога. Раньше такая норма действовала на федеральном уровне в течение двух финансовых периодов, но затем была перенесена на уровень субъектов Российской Федерации, где сегодня отвечают, что денег у них на это нет. В связи с этим А. Курушин обратился с просьбой о поддержке Союза транспортников России по решению данной проблемы, предложив вынести этот вопрос на рассмотрение заседания Президиума правительственной комиссии по транспорту, которое предполагается провести в ближайшее время. Наряду с этим генеральный директор АСМАП порекомендовал рассмо-

треть на этом заседании также вопрос о возобновлении программы льготного лизинга на большегрузные транспортные средства иностранных марок экологического класса Евро-6, собираемых на территории РФ, а также вопрос ускорения согласования пакета документов межведомственными организациями в части привлечения иностранных перевозчиков к административной ответственности за нарушения, которые они совершают на территории России.

На общем собрании СТР были заслушаны выступления и других членов Союза, представлявших другие виды транспорта. Комментируя выступления участников, В. Ефимов одобрил озвученные предложения, выразив тем самым поддержку российским транспортникам в этот нелегкий кризисный период. По результатам мероприятия будет сформирована резолюция для направления ее в соответствующие государственные органы власти.

Перспективы российского рынка грузовых автоперевозок

Более 150 специалистов автотранспортной отрасли приняли участие в VII конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности», которая состоялась в Москве в конце апреля 2021 г. Представители профильных органов госрегулирования, отраслевых объединений, руководители и специалисты транспортно-логистических операторов и компаний-грузовладельцев обсудили состояние и тенденции развития рынка грузовых автомобильных перевозок.

Программа однодневной конференции включала в себя выступления и презентации, затронувшие различные аспекты развития отрасли грузоперевозок, а также панельные дискуссии и обмен мнениями с аудиторией. Свои вопросы выступающим имели возможность задать не только участники в зале, но и те, кто наблюдал за происходящим в онлайн-режиме.

Центральной темой этого профессионального форума стало обсуждение изменений в нормативно-правовом регулировании отрасли и их влияния на развитие рынка грузовых автомобильных перевозок.

Заместитель директора департамента государственной политики в области автомобильного транспорта Минтранса России Владимир Луговенко рассказал о проводимой министерством работе по пересмотру устаревших нормативных актов и о готовящихся новых инициативах.

Совершенствование законодательного обеспечения грузовых перевозок автомобильным транспортом

Автотранспортная отрасль очень мощная, а блок грузового автотранспорта весьма значителен в общем объеме перевозок.

Грузовым автомобильным транспортом перевозится около 60% всех перевозок грузов в стране. То есть автомобильный транспорт перевозит более половины объемов грузов чем железнодорожный транспорт и авиационный вместе взятые.

Пандемийный год снизил объем перевозок и грузооборот, но снижение было незначительным, поскольку

стране надо жить, надо получать грузы в нужное время и в нужном месте.

Объем перевезенных грузов автомобильным транспортом в 2020 году составил 5,4 млрд тонн, а грузооборот – 271,8 млрд т-км, снижение по сравнению с 2019 годом составило соответственно 6,8% и 1,3%.

Вопрос безопасности эксплуатации транспортных средств является первым по своему влиянию на уровень безопасности дорожного движения в стране, и устаревший подвижной состав не способствует повышению этого показателя. Однако сегодня средний возраст парка грузовых автотранспортных средств составляет 21,2 года, при этом 64,7% грузовиков – старше 15 лет. 72,2% грузовых автомобилей в стране имеют экологические классы 3 и менее.

Отдельный сектор автотранспортного рынка – международные перевозки. На сегодня выдано 19,8 тыс. удостоверений допуска к международным автоперевозкам и 157,7 тыс. карточек допуска на транспортные средства. Имеются 54 соглашения о международном автомобильном сообщении, заключенные с разными странами. В 2020 году было получено 1 млн 582 тыс. разрешений на международные перевозки, превысив этот показатель на 0,5% по сравнению с 2019 годом. Это говорит о том, что в пандемийный 2020-й год международные перевозки не были остановлены, а даже продолжались с увеличенным объемом. При этом в объемах международных автомобильных перевозок экспорт превалирует над импортом: объем экспортных перевозок в 2020 году составил 17,5 млн т, а импортных – 16,2 млн т.

Как отметил В. Луговенко, чтобы отрасль правильно функционировала, необходимо правильно ее зарегулировать. «Если раньше была государственная система, были автоколонны, автобазы, которые подчинялись непосредственно центральному руководству партии, то сейчас этого нет. Сегодня есть свободный рынок. И чтобы этот рынок был максимально урегулирован, необходимы нормативно-правовые акты. Нам нужны единые правила игры, по которым мы с вами все работаем», – сказал заместитель руководителя департамента.



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ОТРАСЛИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Категория транспортных средств	млн. ед.
N1 грузоподъемность до 3,5 тонн	3,3
N2 грузоподъемность от 3,5 до 12 тонн	1,5
N3 грузоподъемность более 12 тонн	1,7
	6,5

Объем перевезенных грузов автомобильным транспортом:	млрд. тонн
2019 год	5,8
2020 год	5,4 (-6,8%)

Грузооборот автомобильного транспорта:	млрд. т-км
2019 год	275,4
2020 год	271,8 (-1,3%)



72,2% грузовых транспортных средств – экологические классы 3 и менее



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Общая характеристика рынка международных автомобильных перевозок

Удостоверения допуска	19,8 тыс.
Карточки допуска на транспортные средства	157,7 тыс.

54 соглашения о международном автомобильном сообщении

Количество разрешений

Получено в 2020 году	1 млн 582 тыс. (100,5% к 2019 году)
----------------------	--

Объемы международных автомобильных перевозок в 2020 г.



Емкость рынка
(суммарная стоимость грузовых автотранспортных услуг)
- 7 млрд долларов США

Основные нормативно-правовые акты

В. Луговенко перечислил основные нормативно-правовые акты, действующие в автотранспортной отрасли:

1. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».
2. Глава 40 Гражданского кодекса Российской Федерации.

То есть в отрасли по большей части преобладают гражданско-правовые отношения.

В рамках «регуляторной гильотины» нормативно-правовые акты были актуализированы. Среди них было переиздано постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2011 г. № 272, вместо которого было принято постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2020 г. № 2200 «Об утверждении Пра-



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

ПЕРЕВОЗКА СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ

Основные нормативные-правовые акты:	
1	«Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)» (Заключено в г. Женеве 01.09.1970)
Актуализированные акты Минтранса России:	
1	<p>Приказ Минтранса России от 21.08.2020 № 319</p> <p>«Об утверждении Порядка назначения экспертов для контроля изотермических свойств находящихся в эксплуатации изотермических транспортных средств и для проверки эффективности термического оборудования каждого находящегося в эксплуатации транспортного средства-ледника, транспортного средства-рефрижератора или отапливаемого транспортного средства в случаях, установленных Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, подписанным в Женеве 1 сентября 1970 г.»</p> <p>До «регуляторной гильотины» - приказ Минтранса России от 9 февраля 2017 г. № 42</p>
2	<p>Приказ Минтранса России от 21.08.2020 № 318</p> <p>«Об утверждении Порядка выдачи свидетельств о соответствии нормам, установленным Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, подписанным в Женеве 1 сентября 1970 г., для изотермических транспортных средств, транспортных средств - ледников, транспортных средств — рефрижераторов или отапливаемых транспортных средств»</p> <p>До «регуляторной гильотины» - приказ Минтранса России от 30 июля 2014 г. № 211</p>
3	<p>Приказ Минтранса России от 30.07.2020 № 277</p> <p>«Об утверждении Порядка назначения или уполномочивания испытательных станций к выполнению работ по контролю соответствия нормам, установленным Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, подписанным в г. Женеве 1 сентября 1970 г., для изотермических транспортных средств, транспортных средств-ледников, транспортных средств-рефрижераторов или отапливаемых транспортных средств»</p> <p>До «регуляторной гильотины» - приказ Минтранса России от 30 июля 2014 года № 209</p>

вил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации».

Одна из главных особенностей переизданных Правил перевозок грузов – это возможность вести транспортную накладную в электронном виде, чего раньше не было.

«Очень важно сделать рынок грузовых перевозок прозрачным. Общая установка Правительства Российской Федерации – прозрачность всех товародвижений и денежных потоков. Поэтому в постановление № 2200 внесены те изменения, которые диктует Правительство Российской Федерации», – подчеркнул В. Луговенко.

Перевозка скоропортящихся грузов

Доставка скоропортящихся грузов – важная, значимая часть рынка грузовых перевозок. Здесь действует базовое «Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)» (Заключено в г. Женеве 01.09.1970).

В рамках Соглашения СПС были переизданы нормативно-правовые акты, касающиеся:

- назначения экспертов для контроля изотермических свойств транспортных средств;
- норм по выдаче свидетельств, соответствующих соглашению о международных перевозках скоропортящихся грузов;
- назначения испытательных станций.

Переизданным актам присвоены соответственно новые номера – приказ Минтранса России от 21.08.2020 г.

№ 319, приказ Минтранса России от 21.08.2020, приказ Минтранса России от 30.07.2020 № 277.

Перевозка опасных грузов

Перевозка опасных грузов – это не только важная часть рынка грузовых перевозок, но и опасная область деятельности. Здесь необходимо руководствоваться требованиями основного нормативно-правового акта: «Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов» (ДОПОГ/ADR) (заключено в г. Женеве 30.09.1957).

В этой сфере перевозок тоже есть актуализированные акты Минтранса России. Это приказы о порядке выдачи свидетельства о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы; об утверждении порядка проведения экзамена и выдачи свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом; об утверждении порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов; об утверждении порядка выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов.

Приказ Минтранса России от 4 июля 2011 № 179 (до «регуляторной гильотины»), касающийся порядка выдачи специальных разрешений, теперь разбит на два новых приказа: для внутрироссийских перевозок и международных перевозок.



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Основные нормативные-правовые акты:	
1	«Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов» (ДОПОГ/ADR) (заключено в г. Женеве 30.09.1957)
Актуализированные акты Минтранса России:	
1	Приказ Минтранса России от 30.07.2020 № 265 «Об утверждении Порядка выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и утверждения курсов такой подготовки» До «регуляторной гильотины» - приказ Минтранса России от 09 июля 2012 № 202
2	Приказ Минтранса России от 28.07.2020 № 257 «Об утверждении Порядка проведения экзамена и выдачи свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом» До «регуляторной гильотины» - приказ Минтранса России от 09 июля 2012 № 203
3	Приказ Минтранса России от 12.08.2020 № 304 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов» До «регуляторной гильотины» - приказ Минтранса России от 4 июля 2011 № 179
4	Приказ Минтранса России от 28.10.2020 № 439 «Об утверждении Порядка выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов» До «регуляторной гильотины» - приказ Минтранса России от 4 июля 2011 № 179



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА РАБОТНИКОВ ОРГАНИЗАЦИЙ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Основные нормативные-правовые акты:	
1	Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»
2	Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации»
Актуализированные приказы Минтранса России:	
1	Приказ Минтранса России от 31.07.2020 № 264 «Об утверждении порядка прохождения профессионального отбора и профессионального обучения работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» До «регуляторной гильотины» - приказ Минтранса России от 11 марта 2016 г. № 59
2	Приказа Минтранса России от 31.07.2020 № 283 «Об утверждении Порядка аттестации ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения на право заниматься соответствующей деятельностью» До «регуляторной гильотины» - приказ Минтранса России от 20 марта 2017 г. № 106
3	Приказ Минтранса России от 31.07.2020 № 281 «Об утверждении Порядка проведения квалификационного экзамена на право получения свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика» До «регуляторной гильотины» - приказ Минтранса России от 31 марта 2016 г. № 87



Профессиональная подготовка кадров
 Был переиздан ряд актов, которые регулируют сферу подготовки кадров.

Среди них приказ Минтранса России № 59 о порядке прохождения профессионального отбора и профессионального обучения работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств. Теперь это приказ Минтранса России № 264. Переиздан приказ № 106 об утверждении порядка аттестации об утверждении Порядка аттестации ответственного за

обеспечение безопасности дорожного движения на право заниматься соответствующей деятельностью. Теперь это приказ № 283. В. Луговенко отметил, что данный документ непростой, но при отсутствии такого квалифицированного ответственного невозможно обеспечивать безопасность дорожного движения. Хотя этот вопрос дискуссионный, но в итоге здесь важен результат. Приказ № 87, связанный с профессиональной подготовкой международных – и специалистов, и водителей – также переиздан, теперь это приказ № 281, и им нужно руководствоваться.



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

ТЕХНИЧЕСКИЙ ОСМОТР ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Основные нормативные-правовые акты:	
1	Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»
2	Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
Актуализированы и изданы нормативные правовые акты, подготовленные Минтранс России, основные из которых:	
1	Постановление Правительства Российской Федерации от 15.09.2020 № 1434 «Об утверждении Правил проведения технического осмотра транспортных средств, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» <i>До «регуляторной гильотины» - постановление Правительства Российской Федерации от 05.12.2011 № 1008</i>
2	Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 09.07.2020 № 232 «Об утверждении требований к производственно-технической базе оператора технического осмотра и перечня документов в области стандартизации, соблюдение требований которых лицами, претендующими на получение аттестата аккредитации оператора технического осмотра, и операторами технического осмотра обеспечивает их соответствие требованиям аккредитации» <i>До «регуляторной гильотины» - приказ Минпромторга России от 06.12.2011 № 1677</i>
3	Приказ Министерства транспорта РФ от 30 апреля 2020 г. № 151 «Об утверждении методики расчета значения пропускной способности пункта технического осмотра и типового перечня технологических операций по проведению технического диагностирования различных категорий транспортных средств и (или) видов городского наземного электрического транспорта» <i>Новый приказ</i>
4	Приказ Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. № 276 «Об утверждении Правил заполнения диагностической карты» <i>До «регуляторной гильотины» - приказ Минтранса России от 21.08.2013 № 274</i>

Технический осмотр транспортных средств

Сегодня переизданы нормативно-правовые акты, которые призваны регламентировать деятельность, связанную с прохождением технического осмотра. В. Луговенко сообщил, что коллеги из МВД готовят проект закона, где говорится о контроле технического состояния транспортных средств непосредственно на линиях, то есть в дороге.

Переиздано постановление Правительства РФ № 1008, теперь это постановление № 1434 об утверждении правил проведения технического осмотра. Переиздан приказ Минтранса России № 1677, сегодня это приказ № 232 об утверждении требований к производственно-технической базе оператора технического осмотра. Однако в настоящее время в этот приказ готовятся изменения в виде внесения в него некоторых послаблений.

Издан новый приказ Минтранса России от 30 апреля 2020 г. № 151 «Об утверждении методики расчета значения пропускной способности пункта технического осмотра и типового перечня технологических операций по проведению технического диагностирования различных категорий транспортных средств и (или) видов городского наземного электрического транспорта».

Переиздан приказ № 274 об утверждении правил заполнения диагностической карты, теперь это приказ № 276.

Система тахографии на внутрироссийских перевозках

Система тахографии призвана контролировать режим труда и отдыха водителей. Ни для кого не секрет, что многие руководители предприятий хотят, чтобы водители «работали круглые сутки», а водители, в свою очередь, сами заинтересованы получить больше денег. Но

беда в том, что бывает сбой в этой системе. Если бы водитель был роботом, то проблем бы не было, но водитель устает и, к сожалению, доля участия в аварийности по этой причине составляет 20%.

Взамен приказа № 36 издан приказ № 440 об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства. Выпущен приказ № 438 об утверждении порядка оснащения транспортных средств тахографами, взамен приказа № 273. Эти документы практически не претерпели изменений.

Постановление Правительства от 23.11.2012 № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы» осталось без изменения.

Тахография на международных перевозках

Во исполнение Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Женева 01 июля 1970 г.) были переизданы нормативно-правовые акты, которые регулируют эту сферу деятельности. Речь идет о переиздании приказа Минтранса России № 232 и № 145. Теперь это соответственно приказы № 320 об утверждении требований к сервисным центрам и № 436 об утверждении порядка выдачи карточек, используемых в цифровых контрольных устройствах.

«ON-LINE» тахография

«ON-LINE» тахография – это будущее. Первая главная задача, которая должна быть решена, – убрать корруп-



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

ОСНАЩЕНИЕ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ТАХОГРАФАМИ (ВНУТРИРОССИЙСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

Основные нормативные-правовые акты:	
1	Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»
2	Трудовой кодекс Российской Федерации
Актуализированные нормативные правовые акты, подготовленные Минтрансом России:	
1	Приказ Минтранса России от 28.10.2020 № 440 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля тахографов, установленных на транспортные средства» <i>До «регуляторной гильотины» - приказ Минтранса России от 13.02.2013 № 36</i>
2	Приказ Минтранса России от 26.10.2020 № 438 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами» <i>До «регуляторной гильотины» - приказ Минтранса России от 21.08.2013 № 273</i>
3	Постановление Правительства РФ от 23.11.2012 № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы»



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

ОСНАЩЕНИЕ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ТАХОГРАФАМИ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

Основные нормативные-правовые акты:	
1	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Женева 01 июля 1970 г.)
2	Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»
Актуализированные акты Минтранса России:	
1	Приказ Минтранса России от 21.08.2020 № 320 «Об утверждении Требований к сервисным центрам (мастерским), осуществляющим деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах, Порядка допуска сервисных центров (мастерских) к деятельности по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах, и Порядка ведения реестра допущенных сервисных центров (мастерских), осуществляющих деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах» <i>До «регуляторной гильотины» - приказы Минтранса России от 28.10.2013 № 232 и от 13.03.2012 № 59</i>
2	Приказ Минтранса России от 23.10.2020 № 435 «Об утверждении Порядка выдачи карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах, и Порядка ведения реестра выданных карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах» <i>До «регуляторной гильотины» - приказ Минтранса России от 21.05.2012 № 145</i>



цию с дороги. Система будет определять, было нарушение или нет. При этом будет осуществляться автоматический контроль:

- времени управления транспортным средством и отдыха водителя;
- режима труда и отдыха водителя;
- скорости движения транспортного средства.

«ON-LINE» тахография позволит обеспечивать автоматическую передачу информации о нарушениях, фиксируемой тахографами, оператору ГАИ «Тахографический

контроль». Оператор информационной системы обеспечивает передачу информации о нарушениях в органы ГИБДД и ФСНТ.

В настоящее время соответствующие законопроекты «О внесении изменения в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части использования данных, получаемых с помощью тахографов) и «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» готовятся к повторному внесению в Правительство РФ.

**Планы по совершенствованию законодательства
в сфере грузовых автоперевозок**

Для регулирования сферы перевозок грузов автомобильным транспортом в Государственную Думу РФ внесен Проект Федерального закона «Об организации перевозок грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации и внесении изменений в статью 8 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (поручение Президента РФ В. Путина от 08.11.2011 № ВП-П9-8452). Законопроект внесен на рассмотрение Госдуме в феврале 2019 г. В настоящее время работа над ним продолжается, несмотря на ряд имеющихся возражений со стороны Минэкономразвития России.

**Совершенствование правового регулирования в
сфере международных перевозок грузов**

8 декабря 2020 г. принят Федеральный закон № 398-ФЗ (Внесение изменений в Федеральный закон от 24.07.1998 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»), предусматривающий:

1. Механизм обеспечения неотвратимости наказания иностранных перевозчиков за нарушение законодательства Российской Федерации.

2. Установление на уровне закона условий допуска российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок.

3. Определение исчерпывающего перечня обязанностей российских перевозчиков при осуществлении ими деятельности по международным автомобильным перевозкам.

4. Введение понятия «реестр российских перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок» и установление сведений, которые вносятся в реестр (ранее детально не регулировалось).

5. Введение «реестровой модели» предоставления допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок (вместо документов контролирующие органы проверяют запись в реестре).

Кардинальные изменения в Федеральный закон № 398-ФЗ внесены, сегодня к нему готовятся подзаконные акты.

Для реализации Федерального закона от 08.12.2020 № 398-ФЗ в 2020 году принято постановление Правительства РФ от 01.10.2020 № 1588 «Об утверждении Правил допуска российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» (без положений о реестровой модели предоставления допуска к международным перевозкам).

В заключение В. Луговенко отметил, что на сегодня актуализированы 9 постановлений Правительства Российской Федерации и 30 приказов Минтранса России в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта.

«Единым фронтом»

Одной из стратегических сессий 7-ой международной конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности» стала панельная дискуссия, посвященная влиянию пандемии коронавируса на рынок грузовых автомобильных перевозок.

Своим мнением о дальнейших путях и сценариях развития российской отрасли грузовых автоперевозок поделились Евгений Бабаев, президент ГК «ИТЕКО»; Фарид Мадани, генеральный директор ГК «Деловые Линии»; Сергей Предко, директор по стратегии и развитию бизнеса ГК «Монополия»; Вадим Филатов, заместитель директора ПЭК. Провел эту дискуссию Владимир Тянь, управляющий директор ГК «Совтрансавто».

В рамках сессии выступил Евгений Шакалида, генеральный директор международной транспортно-логистической компании «ТРАСКО», одной из крупнейших на российском рынке, собственный автопарк которой насчитывает более 410 автопоездов, а общая численность сотрудников составляет свыше 1300 человек. Он поделился с присутствующими видением ситуации на рынке грузовых автоперевозок, а также наиболее актуальными проблемами, с которыми сталкивается сегодня логистический бизнес.

«Экономический кризис и пандемия коронавируса для международных перевозчиков и для внутрироссийских – это совершенно разные истории. Так, в период 2020–2021 гг. мы, как международный перевозчик, регулярно сталкивались с непростой ситуацией на границах между государствами ЕС, а также жесткими ограничениями на въезд в Китай, которые приводили к затягиванию сроков доставки грузов. Однако и в этих реалиях мы смогли выполнить обязательства перед клиентами по доставке в Европу, а по китайскому направлению перераспределить транспортные потоки с автомобильного транспорта на морской и железнодорожный так, чтобы осуществить планируемые поставки, хотя все это было отнюдь не просто», – отметил Евгений Шакалида.

Еще одним значимым вопросом на конференции стало взаимодействие между игроками рынка и государственными органами. Здесь участники дискуссии выступили единым фронтом. «Обсуждение наболевших тем – очень важный момент, однако основная сложность в том, что в отрасли нет единства. Логистический бизнес будет успешен тогда, когда у всех игроков будут равные и прозрачные условия игры, поэтому крайне важно с участием государства способствовать выводу недобросовестных перевозчиков из серой зоны. Следующий пункт – это консолидация усилий участников рынка. Я призываю к взаимодействию и формированию по итогам подобных мероприятий конкретных решений по улучшению атмосферы и оздоровлению отрасли, и к выходу с этими предложениями к государственным органам. Это станет очень эффективным инструментом для диалога с законодательным сегментом и гармонизации транспортной логистики в целом», – резюмировал генеральный директор «ТРАСКО».