

**Второй Всероссийский отраслевой автотранспортный Форум
«Автобусные перевозки и платежные решения для транспорта 2020»
г. Москва, 18 ноября 2020 г.**

Резолюция

1. Реализация мер государственной поддержки для автовокзалов и перевозчиков.

Суть вопроса: Юридические лица, являющиеся автовокзалами и автостанциями при получении мер государственной поддержки, столкнулись с проблемами, из-за которых им было отказано в такой поддержке:

1. ОКВЭД, не совпадающий полностью с тем, который указан в Постановлении № 434 от 03.04.2020, которым установлен перечень отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции. В указанный Перечень включен код ОКВЭД-2 «Деятельность автовокзалов и автостанций» - 52.21.21.

2. предприятие не попадает под требования к предприятиям МСП (малого и среднего предпринимательства)

Обоснование: Вся сеть существующих автовокзалов и автостанций страны, вне зависимости от формы собственности, является единой сетью объектов транспортной инфраструктуры пригородных, междугородных, межсубъектных и международных автобусных перевозок Российской Федерации. Это огромная, созданная за многие десятилетия «Единая Транспортная Система» страны, с огромным пассажиропотоком, существенным количеством работающих и занятых граждан в этой отрасли. С учётом отраслевой специфики деятельность автовокзалов и автостанций во всех субъектах России неразрывно связана между собой межсубъектными маршрутами и закрытие любого объекта приведет к сбою в работе аналогичных объектов в соседних регионах. Государство должно поддерживать эту социально и стратегически важную для России транспортную систему.

Предложение: 1) Предложить Министерству транспорта РФ поднять на Правительственной комиссии по повышению устойчивости российской экономики, в том числе в связи с влиянием нового коронавируса, вопрос по оказанию мер поддержки для предприятий малого и среднего бизнеса, фактически осуществляющих основной вид деятельности с ОКВЭД 49.3 и 52.21.21., но по формальным причинам не получивших помощь. В настоящий момент предприятия уточнили свой вид деятельности и внесли соответствующие изменения.

2) Поручить Министерству транспорта РФ проработать вопрос по оказанию дополнительной помощи организациям с ОКВЭД 49.3 и 52.21.21. по предоставлению субсидий на проведение мероприятий по профилактике новой коронавирусной инфекции в рамках правил предоставления субсидий, утвержденных Постановлением Правительства РФ № 976 от 02 июля 2020 года. Для автовокзалов и автостанций добавилась значительная доля затрат на обеспечение мероприятий по предупреждению распространения инфекции, рекомендованных Роспотребнадзором и Министерством транспорта. Правительством РФ оказаны меры поддержки по предоставлению субсидий на проведение мероприятий по профилактике новой коронавирусной инфекции предприятиям малого и среднего бизнеса, оказывающим услуги населению в сфере физкультуры и спорта, гостиничного бизнеса, общепита. Автотранспортные организации, автовокзалы и автостанции в этот Перечень на предоставление субсидий не включены, несмотря на обязанность проводить регулярную обработку транспортных средств и всех контактных поверхностей в зданиях автовокзалов и автостанций и закупать средства защиты для персонала и пассажиров в зависимости от эпидемиологической обстановки.

3) От Министерства транспорта РФ направить рекомендательные письма высшим должностным лицам субъектов РФ по исполнению пункта 7 Перечня поручений Президента от 29.05.2020 г. № Пр-890.

2.Создание единого порядка расчета субсидий для автовокзалов, в целях использования региональными органами управления для

услуги пассажирам и перевозчикам при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по маршрутам регулярных перевозок» (далее «Порядок расчета»). Предложенный документ представляет собой рекомендованный порядок расчета субсидий автовокзалам в случае принятия исполнительными органами регионов РФ решения о финансовой поддержке деятельности владельцев автовокзалов и автостанций как важной части транспортной системы регионов, обеспечивающей оказание транспортных услуг населению на маршрутах регулярных перевозок.

Порядок подготовлен по заданию Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» членами ассоциации: ГУП Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского транспорта», ГБУ Тюменской области «Объединение автовокзалов Тюменской области» при участии Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области и ООО «Центр управления междугородними пассажирскими перевозками». В

консультациях принимали участия: ООО «Служба организации движения» (объединение автовокзалов) Челябинской области, ООО «Курганавтотранс», автовокзал «Северный» г. Екатеринбурга.

По информации, поступившей в ассоциацию «РАВС» от руководителей автовокзалов и автостанций, мы констатируем, что 2\3 объектов не в состоянии покрыть свои убытки, понесенные в период карантина, доходами от текущей деятельности, в связи с чем нуждаются в мерах государственной поддержки.

Обоснование: Президент Российской Федерации В.В. Путин утвердил перечень поручений (Пр-890 от 29.05.2020) по итогам совещания по вопросам развития транспорта 7 мая 2020 года, где в пункте №7 рекомендовано руководителям высших исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации предусмотреть в рамках региональных программ поддержки бизнеса меры поддержки организаций, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров транспортом общего пользования на территориях субъектов Российской Федерации во всех видах сообщения, туристские перевозки водным транспортом, а также эксплуатацию автовокзалов и автостанций.

Предложенный Порядок расчета будет способствовать принятию нормативных актов по предоставлению субсидий для автовокзалов и автостанций из бюджетов регионов Российской Федерации.

Предложение: 1. Просим рассмотреть и принять предложенный Порядок расчета в качестве методических рекомендаций для уполномоченных органов власти в сфере транспортного обслуживания населения субъектов РФ. В настоящее время руководителям автовокзалов, автостанций, объединений автовокзалов направлен проект Порядка расчета субсидий и презентация с предложением высказать мнение по документам в срок до 15 декабря 2020 г. 2. Правительству РФ рекомендовать Минтрансу РФ совместно с регионами РФ провести мониторинг состояния работы автовокзалов, которые стабильно обеспечивают оказание транспортных услуг населению на межрегиональных и межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок. По результатам мониторинга подготовить отчет и представить в Правительство РФ для определения мер и размера господдержки.

3.Изменения в 34-ю статью 220 ФЗ.

Суть вопроса: При обсуждении проекта изменений в статью 34 Федерального закона № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом...» участники форума вновь поддержали предложения транспортных организаций, отраслевых объединений, Российского автотранспортного союза, Ассоциации «Развитие автовокзалов страны», ранее направленные в Министерство транспорта РФ, Государственную думу РФ, о том, что система расчета за обязательные

услуги автовокзалов и порядок сбора за обязательные услуги, должны обеспечить сохранение обслуживания автовокзалами всех перевозчиков, в том числе обслуживающих маршруты пригородного сообщения.

Обоснование: Новый порядок расчетов между автовокзалами и перевозчиками должен обеспечить для пассажиров и перевозчиков, обслуживающих межрегиональные и межмуниципальные маршруты, возможность пользоваться услугами автовокзалов.

Предложение: Министерству транспорта РФ подготовить подзаконный акт о Порядке расчета сборов за обязательные услуги автовокзалов, а Государственной Думе предложить рассмотреть законопроект № 674420-7 «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона "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" при наличии проекта указанного подзаконного акта.

4. Расширить территорию проведения опытной эксплуатации единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок (ЕФС МКПП).

Суть вопроса: Создание Единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами

Обоснование: 1. В соответствии с поручением Президента Российской Федерации по итогам заседания Государственного совета Российской Федерации 26.06.2019 (№ Пр-1381ГС от 17.07.2019) была разработана Единая федеральная система мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами в целях снижения доли нелегальных перевозчиков на рынке перевозок пассажиров автомобильным транспортом.
2. Распоряжение Правительства РФ от 07.11.2020 №2900-р о проведении тестовых испытаний единой федеральной системы мониторинга и контроля перевозок пассажиров автобусами с целью отработки технических решений по обеспечению прослеживаемости пассажирских перевозок автобусами для выявления нарушений установленных правил пассажирских перевозок.

Предложение: 1. *Рекомендовать автовокзалам и автостанциям в регионах проведения тестовых испытаний, а также перевозчикам, осуществляющим межрегиональные перевозки в границах тестовых испытаний принять активное участие в Тестовых испытаниях Единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами (далее по тексту ЕФСМ КПП).*

2. Администрациям регионов рекомендовать содействовать тестовым испытаниям, в части предоставления данных о фактах фиксации проездов

автобусов комплексами фото-видео фиксации, расположенных на их территориях, с последующим внедрением ЕФСМ КПП на своих территориях.

3. Министерству транспорта РФ рекомендовать инициировать внесение изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях, устанавливающих административную ответственность за перевозку пассажиров без передачи данных в ЕФС МКПП.

5. Внедрение новой транспортной модели в Тверской области

Суть вопроса: На форуме Исаевым М.Ю. - представителем компании-разработчика цифровой платформы для компании-оператора «Транспорт Верхневолжья», была представлена новая транспортная модель, реализованная в Тверской области. Отмечено, что в результате внедрения новой модели повысилась безопасность перевозок, увеличились сборы налогов в региональный бюджет, усилился контроль за работой перевозчиков со стороны муниципальной и региональной власти, пассажиры обеспечены удобным, комфортным транспортом с цифровыми способами оплаты, перевозчики обеспечены стабильной транспортной работой.

Обоснование: 18 сентября текущего года новая транспортная модель в Тверской области получила признание на федеральном уровне в ходе заседания рабочей группы по направлению «Транспорт» Госсовета РФ в г. Тверь.

В Москве, в ноябре текущего года, на XIV Международном Форуме «Транспорт России», где вручается национальная премия за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения - в номинации «Лучшее решение в области пассажирского транспорта» премию присудили ГКУ «Организатор перевозок Тверской области» и ООО «Транспорт Верхневолжья». Их отмеченные заслуги — это новая транспортная модель пассажирских перевозок, которую в этом году внедрили в Твери и в Калининском районе.

Предложение: Рекомендовать органам исполнительной власти регионов России использовать вышеуказанную транспортную модель, как наиболее эффективную в стране, на своих территориях.

5. Требования к автоматизированным информационным системам оформления автобусных перевозок, к базам данных, входящих в их состав, к информационно-телекоммуникационным сетям, обеспечивающих работу указанных автоматизированных информационных систем, к ее операторам, а также меры по защите информации, содержащейся в них, и порядок функционирования. Перспективы свободного доступа для возможности реализации билетов всеми заинтересованными агентами.

Суть вопроса: С учетом требований ограничительных мер приобретение пассажирами билетов он-лайн на междугородние автобусные перевозки

приобретает особую важность и значимость для ускоренного восстановления докризисных объемов перевозок. В 2020 году не были приняты проекты нормативно-правовых актов, регулирующих взаимодействие агрегаторов продажи билетов, требования к ним, а также не урегулированы отношения, возникающие при заключении с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» договоров перевозки пассажиров автомобильным транспортом по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

Обоснование: Отсутствие четко прописанных правил в этой сфере позволяет недобросовестным агрегаторам, на чьих ресурсах размещаются расписания «псевдо-заказных» перевозчиков, содействовать развитию «серого» сегмента рынка, нанося экономический ущерб действующей Единой транспортной системе регулярных междугородних автобусных перевозок и автовокзалов.

Предложение: 1) Министерству транспорта РФ внести в план законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации на 2021 год инициативный законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях регулирования отношений, возникающих при заключении с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» договоров перевозки пассажиров автомобильным транспортом по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности».

2) Министерству транспорта РФ разработать на основании предложений представителей отраслевого сообщества, а Комитету по транспорту и строительству Государственной Думы Российской Федерации поддержать комплекс мер организационно - правового характера, обеспечивающих свободный и недискриминационный доступ к системам продажи билетов на автобусы для всех агентов, зарегистрированных в качестве юридических лиц на территории Российской Федерации и действующих в рамках российского законодательства, вне зависимости от форм собственности и региона регистрации.

3) Министерству транспорта РФ доработать проект Постановления Правительства РФ «Требования к автоматизированным информационным системам оформления автобусных перевозок, к базам данных, входящих в их состав, к информационно-телекоммуникационным сетям, обеспечивающих работу указанных автоматизированных информационных систем, к ее операторам, а также меры по защите информации, содержащейся в них, и порядок функционирования».

6. Достижение объективности расчета страховых выплат при повреждениях подвижного состава автобусного парка.

Суть вопроса: Единая методика по определению размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства (утв. Положением Банка России от 19.09.2014 г. № 432-П) не учитывает ряд важнейших факторов, необходимых для расчета расходов при

ремонте автобусного подвижного парка. Так в программных продуктах, используемых при расчетах, отражаются технологические процессы ремонта, основанные на данных изготовителей транспортных средств и рекомендуемые цены на запасные части и материалы при ремонте, однако в них фактически нет данных по автобусному подвижному составу. Кроме того, в ЕМ не отражен ремонт автомобильных рам, но ведь большинстве автобусов, как раз имеют рамную конструкцию, а их ремонт при ДТП – это значительные затраты. Также текущее законодательство допускает при расчете стоимости страхового возмещения по линии ОСАГО использование бывших в употреблении или восстановленных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), если это определено соглашением страховщика и потерпевшего. Но, как видится, безопасность третьих лиц, рядовых граждан не должна зависть от соглашения страховщика и потерпевшего, для которых на первом месте стоит материальный вопрос при страховом возмещении.

Обоснование: В Методических рекомендациях по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки, разработанных в ФБУ Российском федеральном центре судебной экспертизы при Минюсте и предназначенных для урегулирования деликтных отношений, эти вопросы решаются, как и в большинстве зарубежных стран, путем применения фактических данных ремонтных предприятий, осуществляющих реальное восстановление рассматриваемого поврежденного автобуса. С небольшими корректировками на износ автобуса, возможными корректировками затрат на ремонтную окраску, судебный эксперт будет использовать реальные затраты конкретного ремонтного предприятия по восстановлению поврежденного автобуса. Единая методика для расчета страхового возмещения по ОСАГО заявлена, как единая, а в виду отсутствия там решения множества вопросов, в первую очередь технологических, экспертам приходится искать ответы в методике для судебных экспертов. В результате чего возникают спорные вопросы при судебном разбирательстве.

Предложение: признать целесообразным/необходимым инициировать внесение изменений в законодательство об ОСАГО (Федеральный закон № 40-ФЗ) и Единую методику по определению размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства (Положение Банка России от 19.09.2014 г. № 432-П) в целях устранения имеющихся несоответствий, обеспечения безопасности транспортных перевозок, а также повышения объективности расчета страховых выплат при повреждениях автобусного подвижного парка.

7. По темам обсуждения повестки Форума:

- Изменения в Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

- **Преимущества использования автоматизированной системы «АС 220-ФЗ» для развития маршрутной сети межсубъектных перевозок.**
- **Новый порядок применения ККТ для автотранспортной отрасли. Как автотранспортникам выполнить требования 54-ФЗ**
- **Мультимодальные перевозки. Агрегация проездных документов на различные виды транспорта.**

Суть вопроса: При обсуждении выступлений представителей министерства транспорта РФ, Ространснадзора ряд участников форума привели примеры роста «псевдозаказных» перевозок по регулярным маршрутам, обслуживаемым автобусами. При этом спикеры утверждали, что при общем снижении пассажирских перевозок регулярного сообщения по муниципальным, межмуниципальным и межрегиональным маршрутам в различных регионах РФ фиксировалось сохранение и даже рост «псевдозаказных» перевозок.

Выступающие отметили следующие характерные черты нелегальных заказных перевозок:

- если 1 год назад преимущественно нелегальные заказные перевозки были характерны для межмуниципального и межрегионального регулярного сообщения, то в последнее время в массовом масштабе охватили муниципальное сообщение (Татарстан).
- принятие региональных нормативных актов, определяющих места отправления автобусов, обслуживающих заказные перевозки более 3-х раз и порядок согласования мест отправления не решает вопрос полного запрета деятельности по перевозке пассажиров и багажа автобусами с использованием документов, оформляемых для заказных перевозок, с целью осуществления регулярных перевозок, вследствие неэффективности применяемых норм КоАП. Нормы КоАП, которые должны быть существенными санкциями за нарушение регионального законодательства, предотвращающего нарушения прав перевозчиков регулярного сообщения, не обеспечивают надлежащий существенный режим санкций. Действия Ространснадзора не оказывают существенного влияния на прекращение нелегальной деятельности «псевдозаказных» перевозчиков.
- произошло массовое переход «псевдозаказных» перевозчиков с использования автобусов малого и среднего класса на использование транспортных средств, которые классифицируются как легковые автомобили (марки «Ларгус», «Соболь», переоборудованные «Газели»), с получением разрешений на работу такси.
- «псевдотакси» работают по схемам, ранее использованных «псевдозаказными» перевозчиками автобусов, то есть использование существующих интернет-ресурсов (сайтов) и создаваемых вновь, отдельными компаниями перевозчиков. Вместе с тем по муниципальным маршрутам «легковые такси» движутся по остановочным пунктам,

включенным в состав регулярных маршрутов. Фактически стихийно восстанавливается работа «маршрутных такси».

- по данным представителей Свердловской области на межрегиональных и межмуниципальных маршрутах «псевдозаказными» перевозчиками автобусами и легковыми такси перевозится примерно 25% пассажиров. Стихийно создана система пассажирских перевозок сравнимая по масштабам с перевозками по регулярным маршрутам, находящаяся вне системы организации, управления и контроля со стороны федеральных и региональных органов исполнительной власти, уполномоченных в сфере транспортного обслуживания населения.

Обоснование: Обсуждение показывает:

1) Не смотря на принятие новой редакции Правил перевозки пассажиров и багажа законодателям не удалось принять эффективно действующие нормы, позволяющие защитить интересы перевозчиков, обслуживающих регулярные маршруты, обеспечить качественные и безопасные пассажирские перевозки автомобильным транспортом.

2) Отсутствие закона о такси не позволяет пресечь деятельность вновь возникшей группы перевозчиков легкового такси, работающей в режиме «маршрутное такси», то есть использующих легковое такси на самовольно организованных маршрутах полностью или частично совпадающих с регулярными маршрутами.

3) Необходимо подготовить изменения в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ, Правила перевозки пассажиров и багажа, иные правовые акты, которые в совокупности обеспечат однозначное разделение видов перевозки регулярные и заказные.

4) При необходимости в интересах населения сохранения легковых автомобилей для работы на регулярных маршрутах принять регулирование аналогичное для регулярных перевозок автобусами.

Предложение: 1) Министерству транспорта РФ, Государственной Думе РФ совершенствовать законодательство, регулирующее заказные перевозки автобусами и работу легкового такси.

2) Принять законодательные нормы КоАП, имеющие эффективные санкции на нарушение регионального законодательства в сфере регулирования заказных перевозок автобусами.

Президент Ассоциации «ЕТС «АЛС»,
член Правления Российского
Автотранспортного Союза,
член Общественного совета
при АНО «Агентство по развитию
транспорта, безопасности и туризма»



Б.О. Лоран