



2-я конференция Российского автотранспортного союза

Вокруг света с **АНДАРЕ**

Андре
Надежность
Дизайн
Алюминиевый кузов
Ресурс 1млн.км.
Евро-3

РЕКЛАМА



ООО "Центральный торговый дом "Русские Автобусы"

г. Москва тел.: +7(495)720-50-29/63, факс.:+7(495)720-50-06
 г. Санкт-Петербург тел./факс: +7(812)449-70-66
 г. Павлово тел./факс: +7(83171)3-12-59, 2-88-75,3-10-70
 г. Курган тел./факс: +7(3522)44-41-92, 44-92-77
 г. Новосибирск тел./факс: +7(383)236-25-95, 236-52-96

rap@ruspromauto.ru
 polotovAA@centr.bus.ru
 market@paz.nnov.ru, export@paz.nnov.ru
 s.noydina@tdkavz.ru
 busSFO@ngs.ru

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА	
Деловые встречи руководства Некоммерческого партнерства.....	3
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ	
Разъяснения юриста Смоленского филиала ООО «Русские автобусные линии».....	4
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: БРЯНСКАЯ ОБЛАСТЬ	
Дорогу осилит идущий.....	7
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МОСКВА	
Под знаком сотрудничества.....	10
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: НОВОСТИ	
Главная цель контроля и надзора на автотранспорте - сохранение жизни и здоровья людей при перевозках.....	13
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВТОБУСОВ	
Андаре - 1000	14
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ	
Не губите перевозчика!.....	15
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МОСКВА	
Статья обозревателя газеты Министерства Транспорта.....	16
РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ	
Автовокзал в центре внимания.....	22
Вторая конференция Российского автотранспортного союза.....	23
Проект решение.....	30
НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ	
Федеральный закон о саморегулируемых организациях.....	32
ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ БЕСПЛАТНОЙ РАССЫЛКИ.....	38

Информационный бюллетень Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

Распространяется бесплатно в различных регионах России, странах СНГ и зарубежья.

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.

Экспертный Совет:

- И.Д. Марчук** - Президент Российского автотранспортного союза
Б.А. Винокуров - Президент Российской транспортно - экспедиционной компании «Ространссервис»
 Президент Московского Областного Транспортного Союза.
С.А. Федоров - Первый заместитель Президента - Председателя Совета директоров ООО «Управляющая компания «АВТОЛАЙН-ТРАНСЛАЙТ»
А.С. Таксер - Советник Префекта ЮЗАО г. Москвы
Ю.Ю. Свешников - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза
Б.О. Лоран - Руководитель проекта «Русские Автобусные Линии»
А.В. Галкин - Исполнительный директор

Над номером работали:

Б.О. Лоран, А.В. Галкин, Г.Д. Шахматов, И.В. Баранова, А.И. Левятов, В.Г. Игнатов, С.А. Сидоров, М.Т. Тедорадзе, Чичаев А.А., Маракулин С.Н., Ж.Е. Жарикова, Е.О. Хвостенко, Ю.Н. Акимова

Адрес Правления Партнерства:

115419, г. Москва, 4-й Верхний Михайловский пр-д., д. 1
 Тел. \ факс (495) 633-12-89
 E-mail: info@rosbuslines.ru
 www.rosbuslines.ru

Деловые встречи руководства Некоммерческого партнерства

В мае-июне 2008 г. состоялось несколько встреч руководства Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» с представителями районного и городского отделений партии «Единая Россия». На этих встречах были обсуждены перспективы развития транспортной системы столицы, дальнейшего совершенствования рынка междугородных автобусных пассажирских перевозок, обеспечения и расширения предоставления социальных гарантий гражданам, при пользовании междугородными автобусными пассажирскими перевозками. Были намечены пути для дальнейших шагов в решении вопросов расширения рынка предоставления услуг, при осуществлении перевозок пассажиров. В частности, нашло одобрение предложение о введении в спектр предоставляемых услуг пассажирам, отправляющихся с автостанций компании ООО «Русские Автобусные Линии», услуги по обеспечению их газетами на время пути, и что особенно важно, без дополнительных денежных вложений со стороны пассажира.

В июне 2008 г. Некоммерческое партнерство, в лице исполнительного директора Галкина А.В. приняло участие во 2-й Конференции Российского Автотранспортного Союза. Отчет о работе конференции, вопросы на ней рассматриваемые и принятые решения приведены в опубликованной ниже статье.

В конце июня Председатель правления Некоммерческого партнерства Лоран Б.О. совместно с директором Смоленского филиала ООО «Русские Автобусные Линии» Игнатовым В.Г. встретились с администрацией Смоленской области. В процессе беседы, были обсуждены вопросы осуществления междугородных автобусных пассажирских перевозок в Смоленской области, перспектив развития Смоленского автовокзала и дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества.

Пресс служба

НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»

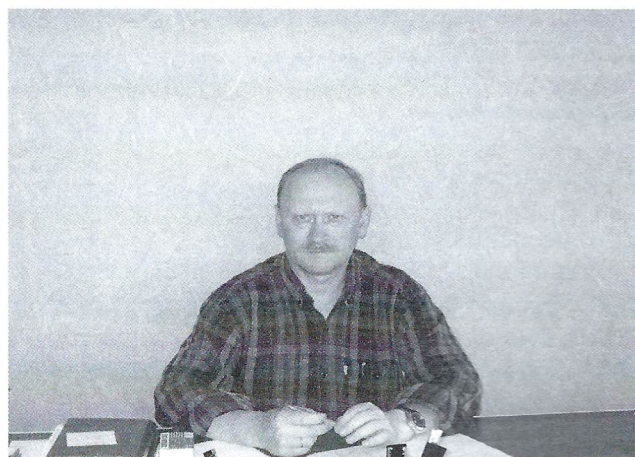
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

Разъяснения юрисконсульта Смоленского филиала ООО «Русские автобусные линии» Михейкина Валентина Николаевича по вопросам выявления нелегальных автобусных перевозок, в связи с ситуацией, сложившейся на привокзальной площади железнодорожного (далее ж/д) вокзала г. Смоленска

Рядом смоленских и московских автобусных перевозчиков, в том числе государственных нарушается Федеральный закон РФ № 259-ФЗ от 8.11.2007 г. «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее Устав), под видом обслуживания экскурсий, совершаются фактически регулярные перевозки пассажиров в Москву. Основным пунктом отправления автобусов является привокзальная площадь Смоленского железнодорожного вокзала. В Москве высадка пассажиров в основном производится возле станций метро, вещевых и продовольственных рынков, а также в любом месте по требованию пассажира. Указанные маршруты, пункты отправления и прибытия в установленном порядке не согласованы.

При проверках контролирующих органов водители автобусов предъявляют список групп, где указан старший. На автобусах имеются таблички Смоленск-Москва, время отправления. Посадка пассажиров происходит по поясным билетам, которые продаются непосредственно в автобусах, или в двух кассах, организованных в микроавтобусах.

Складывающаяся ситуация в значительной мере определяется стремлением данных участников рынка выйти за рамки легального ведения бизнеса с целью получения незаконной прибыли, уклонения от налогообложения и передела сфер влияния, исполь-



Михейкин Валентин Николаевич
юрисконсульт Смоленского филиала
ООО «Русские Автобусные Линии»

зую для этого имеющиеся финансовые возможности и административные ресурсы в государственных структурах.

Как следствие, в их пользу деформируются экономические условия конкуренции, снижаются стимулы к повышению эффективности, качества и безопасности работы важной и наиболее социально востребованной транспортной отрасли, а действенная внутриотраслевая конкуренция на рынке автобусных

перевозок подменяется противостоянием его легальных и нелегальных участников.

В Уставе (ст. 19) предусмотрена классификация пассажирских перевозок в зависимости от вида и формы заключаемых договоров. По этим важнейшим признакам выделены три вида транспортной деятельности: регулярные перевозки пассажиров и багажа; перевозки пассажиров и багажа по заказам; перевозки пассажиров и багажа легковыми такси.

Регулярные автобусные рейсы выполняются по маршруту регулярных перевозок, т.е. при наличии у перевозчика паспорта маршрута, согласованного в установленном порядке (Приказ Минтранса РФ № 178 от 14.08.03 г.).

Уставом (ст. 20) определено, что регулярные перевозки пассажиров и багажа осуществляются на основании публичного договора перевозки пассажира.

Согласно ст. 789 Гражданского кодекса РФ перевозка, выполняемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица. Поскольку обязанность оказания услуг по обращению любого лица является существенным условием публичного договора, то введение в Устав соответствующей нормы означает отнесение регулярных перевозок пассажиров и багажа к перевозкам транспортом общего пользования.

На привокзальной Ж/Д площади г. Смоленска посадка в автобусы осуществляется на основании поясного билета, приобретенного пассажиром непосредственно в автобусе или в кассах, т.е. публичного договора перевозки пассажира, а не договора фрахтования. Обращает на себя внимание тот факт, что реализацией билетов занимается не виртуальный заказчик, а непосредственно перевозчик. Договор фрахта в данном случае заключается только для вида, без намерений создать соответствующие им правовые последствия. В соответствии с ч.1 ст. 170 ГК РФ «мнимая сделка, т.е. сделка, совершенная лишь для вида, без намерений создать соответствующие ей правовые последствия, ничтожна»; с ч.2 этой же статьи: «притворная сделка, то есть сделка, которая совершена с целью прикрыть другую сделку, ничтожна. К сделке, которую стороны действительно имели в виду (публичный договор перевозки), с учетом существа сделки, применяются относящиеся к ней правила».

Устав определяет, что все регулярные перевозки пассажиров и багажа должны осуществляться по расписанию. Это касается и перевозок, осуществляемых с остановкой транспортных средств в любом разрешенном для этих целей пункте маршрута, то есть тех, которые выполняются маршрутными автобусами. В нашем случае на кассах, визитках, распространяемых перевозчиками, имеется расписание

отправления автобусов с Ж/Д площади г. Смоленска и Белорусского Ж/Д вокзала Москвы, что свидетельствует об организации именно регулярных перевозок.

Перевозка пассажиров и багажа по заказам, согласно Уставу, предусматривает договор фрахтования, а не договор перевозки пассажира. Согласно ст. 786 Гражданского Кодекса РФ, договор перевозки пассажира носит индивидуальный характер, то есть заключается с каждым, кто воспользовался соответствующим транспортным средством. В соответствии с этим каждый пассажир оплачивает только свой проезд. Общая стоимость пользования транспортным средством зависит от числа пассажиров. Каждому пассажиру должен выдаваться билет, подтверждающий заключение с ним договора перевозки пассажира, а для перевозки багажа пассажира должна оформляться багажная квитанция. Вместе с тем договор, заключаемый при перевозках пассажиров и багажа по заказам, это документ, заключаемый в интересах третьих лиц – пассажиров. Стоимость пользования заказным автобусом не зависит от количества пассажиров, если только каждый из них не является одновременно и заказчиком. При этом с пассажиром не заключается договор перевозки, а значит - не должны выдаваться билеты. Такого рода отношения характерны именно для договора фрахтования. Различия между договорами фрахтования, заключаемыми при перевозках пассажиров и багажа по заказам, как определено Уставом, состоят только в их форме. В первом случае договор заключается в письменной форме, а во втором – в устной. Уставом регламентируются условия осуществления перевозок пассажиров и багажа по заказам. Это сделано, чтобы затруднить возможность выполнения регулярных перевозок пассажиров и багажа под видом заказных. В нашем случае, за заказчика (фрахтователя) перевозчики, с привокзальной Ж/Д площади пытаются выдать каждого, кто воспользовался соответствующим транспортным средством. Уставом определено содержание договора фрахтования:

- сведения о фрахтователе и фрахтовщике;
- тип предоставляемого транспортного средства;



- маршрут и место подачи транспортного средства;
- определенный или неопределенный круг лиц, для перевозки которых предоставляется транспортное средство;
- сроки выполнения перевозки;
- размер платы за пользование транспортным средством;
- порядок допуска пассажиров для посадки в транспортное средство, установленный с учетом требований, предусмотренных правилами перевозок пассажиров (в случае, если транспортное средство предоставляется для перевозки определенного круга лиц). Договор фрахтования должен заключаться с каждым заказчиком в письменной форме (в том числе в установленных случаях в форме заказа-наряда на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров) и содержать все существенные условия. Если заказчиком является физическое лицо, эти сведения должны будут включать фамилию, имя, отчество и паспортные данные заказчика. Статьей 27 Устава определены две разновидности заказных перевозок, осуществляемых в интересах определенного и неопределенного круга лиц. К первому типу относятся перевозки организованных групп людей (например, детей на летний отдых, сотрудников предприятия к месту работы и обратно или туристов на экскурсию). Устав содержит ссылку на то, что допуск таких лиц для посадки в транспортное средство должен осуществляться в определенном порядке, установленном правилами перевозок пассажиров и багажа. Таким образом, к посадке в транспортное средство в этом случае будут допускаться лица, предъявившие документы, удостоверяющие право пользования предоставленным транспортным средством (удостоверение личности, экскурсионная путевка и т.п.), либо включенные в список пассажиров, предоставленный заказчиком. К перевозкам второго типа отнесены мероприятия, организуемые крупными торговыми центрами для подвоза из транспортных узлов потенциальных покупателей. Подобные перевозки обычно осуществляются по расписанию и обращению любого лица. Вместе с тем в Устав включена норма, запрещающая при осу-

ществлении данных перевозок взимание какой-либо платы с пассажиров. В итоге оплата стоимости пользования транспортным средством должна в этом случае осуществляться исключительно заказчиком. Обращает на себя внимание тот факт, что при реализации поясных билетов на привокзальной площади г. Смоленска у пассажира требуют предъявить паспорт или сообщить свои установочные данные, что является нарушением ст. 11 Федерального Закона РФ от 09.02.07г. «О транспортной безопасности», Федерального закона № 152 — ФЗ от 27.07.2006г. «О персональных данных». Персональные данные пассажиров используются для составления списка пассажиров и предъявления его контролирующим органам. Таким образом, перевозчиками с привокзальной Ж/Д площади г. Смоленска нарушаются требования Федерального закона РФ № 259-ФЗ от 8.11.07г. «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 года, «О транспортной безопасности» от 09.02.07г., «Об охране окружающей среды» №7-ФЗ от 10.01.02г, закон РФ «О защите прав потребителей» от 07.02.92г., Указов Президента РФ «Об обязательном личном страховании пассажиров» от 07.07.92г, приказа Министерства транспорта РСФСР «Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РСФСР» №176 от 24.12.87г., Постановление Главы Администрации Смоленской области №65 от 09.02.00г. «Об усилении контроля за обеспечением безопасности перевозок пассажиров пригородными, междугородными, туристско-экскурсионными автобусами на территории Смоленской области».

А контролирующие государственные органы не принимают мер по приведению их деятельности в соответствие нормативным и законодательным актам России.

Для подтверждения факта регулярных перевозок, замаскированных под заказные, достаточно доказать, что используемые для этого «атрибуты» заказной перевозки являются мнимыми.

Так, если контролирующим органам предъявлен договор фрахтования (либо заказ-наряд), целесообразно выяснить, кто именно выступает фрахтователем данного транспортного средства, и с какой целью был заказан автобус. Далее выясняется, для перевозки какой группы людей был зафрахтован автобус, каким образом был произведен расчет между фрахтователем и фрахтовщиком (перевозчиком). Причем, если оплата за пользование транспортным средством реально не была исполнена, то у фрахтователя образуется долг по отношению к фрахтовщику и, если последний не требует исполнения договора, то очевидно, что данная сделка является притворной, а, следовательно, ничтожной. Любое заинтересованное лицо может заявить требование о применении последствий недействительности ничтожной



сделки. Аналогичным образом можно рассматривать ситуацию, когда оплата фрахтовщику производится условно, т.е. по цене значительно меньшей стоимости фрахта автобуса по данному маршруту. При этом если пассажир приобретает билет у перевозчика при наличии на эту же перевозку договора фрахтования, то доход перевозчика от продажи билетов является неосновательным обогащением и, соответственно, подлежит возвращению пассажиру. Поскольку перевозчики осуществляют свою деятельность без специального разрешения паспорта маршрута, - в их действиях возможно также присутствуют признаки

преступления, предусмотренного ч.2 ст. 171 УК РФ «Незаконное предпринимательство» - осуществление предпринимательской деятельности без специального разрешения, сопряженное с извлечением дохода в особо крупном размере, а в действиях по продаже билетов на рейсы, на которые имеются договоры, - фрахта признаки преступления, предусмотренного статьей 159 УК РФ «Мошенничество».

Михейкин В.Н.

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: БРЯНСКАЯ ОБЛАСТЬ

Дорогу осилит идущий

Длительное отсутствие государственного регулирования и контроля в области междугородних пассажирских автобусных перевозок в известной исторической период страны продолжает влиять на этот сложный, ответственный и общественно значимый рынок. Можно много и долго сетовать по поводу нынешних недостатков, порой вопиющих, но нельзя не признать, что внимание государства на состояние дел в этой сфере экономики усиливается. Это касается как разработки и принятия нормативной базы в форме законов, постановлений, приказов и т.п., так и системной, планомерной работы по их выполнению.

Хотелось бы поделиться мыслями и рассказать о своём представлении положения вещей о том, как видится нынешняя ситуация «глазами» малого бизнеса, о котором сейчас так много говорится с трибун различной высоты, и который имел «неосторожность» заняться междугородними автобусными пассажирскими перевозками.

Речь пойдёт о ситуации в области перевозок на брянском направлении. Когда руководство компании «Деловые традиции» начало изучать этот рынок, он представлял собой типичную «чёрную» схему работы, где «правили бал» нелегальные частники, имеющие парк подержанных, не соответствующих техническим нормам и требованиям, автобусов, и не несущие никакой ответственности за перевозку людей. Они самовольно заняли места отправления от железнодорожного вокзала Брянска и осуществляли там посадку пассажиров, следующих в Москву, что запрещено городскими властями. При этом зачастую между конкурирующими нелегальными перевозчиками возникали конфликты, заканчивавшиеся драками, разбитием стёкол автобусов конкурентов, обращениями и приводами в милицию. И это продолжалось годами, начиная со «смутных времён» начала 90-х. Легальных перевозчиков из Брянска на московском направлении практически не было. И что

интересно – ни один ИП не предпринимал ни малейших попыток хоть как-то легализоваться. Всех всё устраивало! При этом от автовокзала Брянска ходил единственный автобус калужского (!!!) перевозчика, который шёл, как правило, пустым и совершенно «не делал погоды» на этом рынке.

Мы понимали, что так продолжаться долго не может, и если заниматься данным видом бизнеса, то основным нашим конкурентным преимуществом должна быть максимальная легализация деятельности. Понимали, что будет непросто, но всё-таки приняли решение организовать этот бизнес. Прежде всего, мы подали документы и получили официальный маршрут, причём из Москвы не только до Брянска, а дальше в область – практически до границы с Украиной. Приобрели в лизинг автобус. И со второго марта 2007г. компания приступила к перевозкам. Но ходе работы мы столкнулись с существенными трудностями в области инфраструктуры и организации работы. Это касается как сложной криминогенной обстановки вокруг пассажирских перевозок на Москву, так и несовершенства инфраструктуры для развития легального, цивилизованного и безопасного осуществления этого вида деятельности. В июле



был приобретён второй автобус, который вышел на линию. Вот тогда нелегальные перевозчики, занимающиеся регулярными рейсами, почувствовали опасность. Сотрудникам компании стали поступать угрозы и выдвигаться требования прекратить работу. Видя, что угрозы не действуют, представители частных перевозчиков заявили буквально следующее: «Всё равно мы вам работать не дадим, и скоро вы это увидите». В ночь с 15 на 16 августа 2007г. во время следования автобуса компании по маршруту, на трассе М3 у поворота на г. Калугу около 1.15 ночи человек в маске выскочил из кустов на обочину и с размаху метнул крупный камень в лобовое стекло движущегося на скорости автобуса. Водитель успел справиться с управлением и вовремя затормозить. В автобусе находились 32 человека. Водители остановили автобус и предприняли попытку задержать метнувшего, но в темноте преступнику удалось скрыться. Лобовое стекло было разбито, передняя панель автобуса повреждена.

Всё это произошло в первые сутки с момента вступления в силу Федерального закона РФ «О транспортной безопасности». Криминальные действия повторились в ночь с 23 на 24 августа на дамбе после моста через реку Угра. На этот раз камни полетели с движущегося навстречу легкового автомобиля. Всего было 9 эпизодов, по которым вызывались сотрудники милиции и оформлялись соответствующие заявления. Это происходило в Брянске стреляли из пневматического оружия, в Калужской области по пути, закидывали камнями движущиеся автобусы с пассажирами со встречных легковых автомобилей. Неоднократно разбивались лобовые, боковое водительское, задние и боковые пассажирские стёкла и стеклопакеты. Доходило до того, что во время посадки на Брянском автовокзале пассажиры, заходя в автобус, и спрашивали у водителей: «Куда бы нам сесть, чтобы побезопаснее было?». Во время очередного преступления после погони, перестрелки и объявления плана «перехват» силами сотрудников компании и органов милиции Калужской области преступники были задержаны. Ими оказались один из брянских предпринимателей – владельцев автобусов, осуществляющих перевозки пассажиров на Москву, и его родственник. Причём, этот предприниматель лично бросал камни из автомобиля, ехавшему навстречу автобусу с пассажирами. Это происходило неоднократно в Калужской области на опасном участке дороги - дамбе через реку Угра, имеющей высоту около 10 м. над уровнем речной поймы, что создавало реальную угрозу жизни людей. В последний раз удар был такой силы, что камень пробил лобовое стекло и влетел в салон автобуса, в котором находились пассажиры. В настоящее время следствие по возбуждённому уголовному делу закончено, материалы дела переданы в суд Дзержинского района Калужской области, и обвиняемый ожидает приговора.

Мы описываем так подробно ситуацию, чтобы понятнее и нагляднее показать: в какой стадии сейчас находится такой сложный и ответственный вопрос как организация пассажирских междугородных перевозок. Подобные действия общественно опасны и могут привести к жертвам ни в чём не повинных людей. Всё это можно и необходимо прекратить, легализовать и обезопасить рынок пассажирских перевозок. И мы готовы и принимаем в этом деле самое активное участие. В 2008 году уже появились брянские легальные перевозчики, оформившие маршруты. И они должны иметь «зелёную» улицу в дальнейшей деятельности. В жизни не бывает такого, чтобы сложная и запущенная проблема имела простое и быстрое решение. Нет такого мероприятия, которое проведёшь – и всё решено, всё заработало как надо. Нужен кропотливый, настойчивый и системный труд всех заинтересованных в этом деле структур. «Дорогу осилит идущий». И мы работаем! Работаем вместе с коллегами, вместе с общественными организациями: «Российские Автобусные Линии», Московский транспортный союз, работаем с государственными органами власти.

Поэтому, имея опыт пассажирских перевозок, а также учитывая общественную значимость, сложность и ответственность задачи по перевозке людей, мы готовы выступить со своим видением ситуации и предложениями по совершенствованию работы в данном направлении.

По нашему мнению, для того чтобы в корне изменить данную ситуацию, необходимо изменить инфраструктуру. Когда меняется инфраструктура - меняется всё! Сейчас официальные перевозчики имеют право работать в Москве только на согласованных пунктах прибытия и отправления регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, определённых Постановлением Правительства Москвы №24-ПП от 18.01.2005г. Автобусы нашей компании до последнего времени имели официально согласованное место – Гораэровокзал. И мы работали там. Правда, за весь период работы с марта 2007г. по июнь 2008г. мы перевезли оттуда 39(!!!) человек. Зато работаем строго по закону и не нарушаем установленных правил. Сейчас подали документы на



согласование пункта отправления «Тёплый Стан» это брянское направление, и отсюда пассажиропоток существенно выше. Однако данная инфраструктура не соответствует насущным потребностям людей и бизнеса. Общемировая практика показывает, что транспортные узлы наземного транспорта должны находиться в одном месте в шаговой доступности друг от друга. Для брянского направления это Площадь Европы у Киевского вокзала. Ведь основной пассажиропоток именно там, Там же и нелегальные перевозчики. Получается, что имеющиеся официальные варианты и схемы движения междугородных автобусных маршрутов для легальных компаний-перевозчиков имеют заведомо убыточный характер, а нелегальные перевозчики осуществляют регулярные рейсы от несанкционированных мест основного скопления пассажиров и имеют существенно более высокие доходы. При этом они уходят от налогов, казна недополучает поступления от данного вида деятельности, пассажиры бесправны и за их безопасность никто не несёт ответственности.

Более того, интересная ситуация с санкциями в отношении нарушителей со стороны государственных органов. Если ИП – нелегал попался на незаконной деятельности, максимум, что ему грозит – штраф 2500 руб. И лицензию у него по закону никто отобрать не может. Если же у компании-перевозчика при проверке обнаружено нарушение – штраф до 40 000 руб., и запросто можно лишиться лицензии, согласования, разрешений и т.п. При этом руководство компании-перевозчика несёт уголовную ответственность за организацию пассажирских автобусных перевозок. Официальные перевозчики поставлены в неравные и заведомо существенно худшие условия по сравнению с конкурентами-нелегалами. Практически, государственное регулирование данного вида деятельности ведёт к тому, что его легализация вместо конкурентного преимущества становится существенным недостатком! Подобная ситуация предполагает для компаний-перевозчиков три выхода. Первый – в нарушение нормативных документов искать пути и возможности осуществления посадки пассажиров в местах основного пассажиропотока, что способствует коррупции, не решает вопрос, а только усугубляет и без того нездоровую обстановку. Второй – уйти с рынка автобусных пассажирских перевозок в связи с убыточностью деятельности, осуществляемой согласно действующим постановлениям, положениям и нормативам. Третий – стать такими же нелегальными перевозчиками. И все эти варианты предполагают, что указанный рынок так и будет оставаться нелегальным, криминальным и непрозрачным.

Первое, и самое важное, что, на наш взгляд, необходимо сделать – радикально ужесточить санкции к нелегалам. Причём, не имеет значения какой структуре будет дано это право. Занимаешься регулярными нелегальными автобусными перевозками



по маршруту – автобус арестовывается, ставится на штрафстоянку, нарушителю выписывается большой штраф. Повторное нарушение – лишение лицензии.

Второй наиболее важный вопрос – инфраструктура. Почему нельзя организовать на основных пунктах отправки пассажиров контрольно-диспетчерские пункты, где официально будет парковка одновременно на 1-2-3 автобуса, пункт продажи билетов? Как это сделано на Курском вокзале. Это логично и разумно: люди приезжают, к примеру, на Киевский вокзал, и для того, чтобы добраться до своих городов, едут на поезде, а если нет билетов, или в их населённом пункте нет железнодорожной станции, – на автобусах, находящихся здесь же. Сейчас так и происходит, только с одной разницей – это в полной мере используют нелегальные перевозчики, так как автостанции, либо контрольно-диспетчерского пункта на площади Киевского вокзала нет. Значит - официальным перевозчикам там работать нельзя.

Руководство компании «Деловые традиции» обращается ко всем заинтересованным структурам за помощью и поддержкой. Мы кровно заинтересованы в том, чтобы рынок междугородных автобусных перевозок на Брянском направлении как можно быстрее стал легальным и цивилизованным. Без совместной системной работы, без поддержки власти вопрос легализации рынка решён быть не может.

Возможно, я несколько эмоционально и прямолинейно изложил мысли, предложения и мнения. Но это реальность, с которой ежедневно приходится сталкиваться. Как руководитель компании-перевозчика, относящегося пока ещё к малому бизнесу, но уже имеющего большую ответственность за его организацию и ведение, благодарю руководство «Российских Автобусных Линий» за возможность выступить на страницах очень полезного и нужного для нас журнала.

**Генеральный директор
ООО «Деловые традиции»
А.С. Панов**

ПОД ЗНАКОМ СОТРУДНИЧЕСТВА

Столичные компании проводят единую политику на рынке перевозок

Московский транспортный союз

Сегодня в г. Москве работают сотни частных компаний перевозчиков. Хорошо они работают или плохо, судить нам – пассажирам. Несмотря на то что конкуренция на этом рынке большая, недобросовестных перевозчиков и здесь хватает. Но то, что рынок должен быть цивилизованным, должны существовать единые правила игры, понимают и государственные, и частные структуры. С этой целью 5 лет назад на общественном уровне была создана некоммерческая неправительственная организация – Московский транспортный союз, возглавляет которую Никита Музыря.

Конечно, функции союза достаточно разнообразны. Организация была создана в декабре 2003 года при одобрении и поддержке правительства г. Москвы и как указано в ее уставе, «в целях координации предпринимательской деятельности юридических и физических лиц, осуществляющих перевозки, а также представления и защиты их общих экономических и социальных интересов, совершенствования транспортной инфраструктуры региона, наиболее полного удовлетворения спроса в перевозках потребителей транспортных услуг».

Во главу угла своей политики Московский транспортный союз ставит обеспечение и дальнейшее повышение качества и безопасности транспортных услуг, создание равного и недискриминационного доступа к объектам транспортной инфраструктуры предприятий и фирм всех форм собственности, а также вытеснение с рынка транспортных услуг в г. Москве недобросовестных перевозчиков.

Кроме того, союз принимает самое активное участие в формировании нормативно-правовой базы как федерального уровня, так и регионально-го. «Специалисты союза участвовали в подготовке законопроекта «О такси в городе Москве», а так же таких важных для нашей отрасли законов, как Устав автомобильного транспорта и Устав городского наземного электрического транспорта, Закона «Об основах организации транспортного обслуживания на маршрутах регулярного сообщения», - говорит Никита Музыря. – сейчас мы работаем над проектом закона г. Москвы «О транспортном обслуживании населения на городском автомобильном и наземном электрическом транспорте».

Организация представляет интересы своих членов в органах законодательной и исполнительной власти, а также тесно сотрудничает с региональными международными транспортными объедине-

ниями: Московским областным транспортным союзом (АСМОП), Международным союзом автомобильного транспорта (IRU); является членом Союза транспортников России, Российского автотранспортного союза, НП «ОПОРА России», Московский торгово-промышленной палаты; является учредителем Гильдии логистических операторов, а также НП «Российские Автобусные Линии». Кроме того, союз работает в составе комиссий, комитетов, экспертных советов, рабочих групп как городского, так и федерального уровня; представлен в координационном совете по транспортной политике при Министерстве транспорта РФ; активно участвовал в составлении реестра регулярных городских автобусных маршрутов в г. Москве.

С 2007 года союз активно сотрудничает с Международным союзом общественного транспорта – МСОТ. В мае прошлого года организация приняла участие в 57-м международном конгрессе МСОТ, который проходил в Хельсинки. Там был сделан доклад о московском опыте создания конкурентного рынка городских пассажирских перевозок. И на правлении союза в ближайшее время планируется рассмотреть вопрос о вступлении в ряды этой представительной в мире организации.

Интернет сайт Московского транспортного союза (www.mtsouz.ru или www.avto.su) пользуется большой популярностью среди жителей столицы, ежедневно его посещают более 2 тысяч человек. Ведь здесь не только можно ознакомиться с последними транспортными новостями в мегаполисе, но и оставить свои отзывы, жалобы, вопросы по работе перевозчиков, ответы на которые опубликуются тут же.

Московский транспортный союз объединяет сегодня 46 транспортных организаций. Некоторые из них являются крупнейшими операторами города, среди них такие компании, как ГУП «Мосавтотранс»,



ГУП «Мосгортранс», «Автолайн», «Новое желтое такси», «Таксомоторный парк №20», «Такси 956», «Такси «Престиж», «ИНКОХРАН-АВТО», «Транскиносервис», «ЦентрАтомТранс», «Пик-Автотранс», и др.

На транспортных предприятиях членов союза трудятся несколько десятков тысяч человек.

**Когда имя становится нарицательным,
Это свидетельство общеизвестности и залог
стабильности**

ОАО «Группа Автолайн»

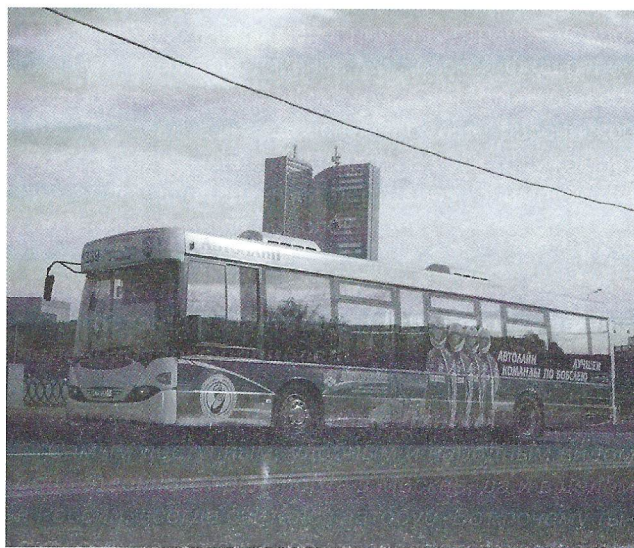
Слово «Автолайн» в настоящее время прочно вошло в разговор лексикон жителей не только Москвы, но и других городов России. Начав свою деятельность 14 лет назад всего лишь с одного маршрута, сегодня компания «Автолайн» несет значительную долю нагрузки в пассажирских перевозках, обслуживая в день более 300 тыс. человек. Отлаженная программа управления пассажирским автотранспортом, современные комфортабельные автобусы, высокое качество обслуживания пассажиров позволили ей занять лидирующую позицию в области общественных перевозок московского региона.

В 1994 году первые автобусы компании «Автолайн» стали ходить по улицам города. Это были всего несколько микроавтобусов «РАФ», но они быстро завоевали популярность. Сегодня в состав «Автолайна» входят более 20 динамично развивающихся предприятий, где трудятся свыше 7 тыс. человек. Для обслуживания более 300 маршрутов в Москве и Московской области транспортными компаниями группы ежедневно выпускаются на линию 2,5 тыс. единиц подвижного состава.

Часто, достигая впечатляющих количественных показателей, подавляющее большинство российских компаний начинают жить по элементарной формуле: главное – количество, а все остальное – приложить. Но в данном случае другая история.

Надо отметить, вопросы комфорта и безопасность пассажиров – не пустые слова для руководства компании. Именно поэтому вот уже почти три года «Автолайн» не закупает «Газели»; а 70% парка компании составляют автобусы, иностранного производства: Mercedes Benz, Volkswagen, Ford, «Богдан». Впервые компания приобрела пять городских автобусов Scania OmniLink в конце 2003 года. И с тех пор как новые автобусы вышли на маршрут «Киевский вокзал – Одинцово», положительным отзывам и одобрениям пассажиров нет конца. Закупка модифицированной техники – серьезный шаг на пути повышения качества пассажирских перевозок. А с сентября 2007 года группа компаний активно эксплуатирует автобусы Scania OmniLink с двигателем стандарта Евро – 4, отвечающим последним экологическим требованиям.

Для удобства горожан специалисты компании с начала 2008 года приступили к внедрению системы оперативного диспетчерского регулирования на ос-



нове GPS – технологий. В настоящее время данной системы охвачены пять московских автобусных маршрутов, а в ближайшем будущем зону охвата обещают существенно расширить.

Было бы странно, если бы организация, механизм которой работает, как швейцарские часы – четко и без перебоев, - ограничилась столицей. Компания имеет отлаженную схему работы со своими предприятиями в Иванове и Смоленске. Региональная политика «Автолайна» - отдельная тема. Уже на протяжении нескольких лет специалисты группы активно делятся с региональными транспортными компаниями богатым опытом в сфере технологий управления пассажирскими перевозками.

Так что шансы регионов на повышение качественного уровня этой сферы бизнеса есть. Главное – вовремя ими воспользоваться!

В числе приоритетов политики компании «Автолайн» - социальная деятельность, а именно оказание благотворительной помощи детским домам, домам престарелых, церковным приходам.

Кроме того, коль уж в России сегодня взят курс на развитие спорта, группа «Автолайн» тоже содействует развитию спортивных мероприятий в стране – поддерживает юных спортсменов Московской федерации ашихара-кататэ, Молодежную баскетбольную ассоциацию, оказывает адресную помощь российской футбольной команде инвалидов. В 2004 году компания стала официальным партнером олимпийской сборной России по бобслею.

**Пункты преткновения
Автостанция и автовокзал как важные звенья
перевозочного процесса**

ООО «Русские Автобусные Линии»

Самым доступным, удобным и народным видом общественного транспорта в Москве, да и в целом в России, всегда считался автобус. Вот почему тысячи граждан ежедневно отправляются с автостан-



ций и автовокзалов столицы на работу или в отпуск, в гости или возвращаются домой. Поэтому крайне важно, готовы ли эти элементы перевозочного процесса принять пассажиров и предоставить весь комплекс необходимых услуг. В столице с декабря 2004 года данные функции на автостанциях «Красногвардейская», «Теплый Стан», а также в пункте прибытия-отправления автобусов «Уральская» выполняет ООО «Русские Автобусные Линии». Кроме того, компания с успехом завоевывает и региональный рынок.

В настоящее время автостанция «Теплый Стан» обслуживает маршруты Калужской, Смоленской, Брянской, Тульской областей, республики Молдова. В январе 2008 года была достигнута договоренность об открытии новых международных маршрутов с Украиной, а сейчас ведутся переговоры об открытии маршрутов с Республикой Беларусь.

В своей деятельности компания «Русские Автобусные Линии» на первое место ставит качество обслуживания и безопасность пассажиров. Так, пассажиры станции всегда могут воспользоваться камерой хранения. При необходимости отправить факс, сделать ксерокопию документа, а также воспользоваться услугами международного и междугородного телефона. На станции постоянно проводятся антитеррористические мероприятия. В связи с этим билеты пассажирам продаются исключительно по паспорту или документу, удостоверяющему личность.

Помимо этого подвижной состав, прибывающий на автостанцию, регулярно обновляется по мере износа транспортных средств. Для водителей на территории автостанции предусмотрена комната отдыха. Перед каждым рейсом они проходят медицинское освидетельствование. Московская автобусная станция «Теплый Стан» сертифицирована, а это залог легитимности в определении

ее статуса, что позволяет повышать ее классность, а также гарантирует обеспечение пассажиров комфортабельными условиями на самом современном уровне.

Все это привлекает все новых и новых пассажиров и улучшает показатели работы автостанции «Теплый Стан». По данным на конец 2006 года, отсюда ежемесячно отправлялись порядка 36 800 человек, в конце 2007 года число перевезенных пассажиров возросло до 45 600 человек в месяц.

Автостанция «Красногвардейская» работает уже около трех лет. На ней обслуживаются 55 перевозчиков из Москвы, Московской, Тульской, Бел-

городской, Орловской, Курской областей, Ставропольского и Краснодарского краев, республик Татарстана, Калмыкия, Украина, Молдова, которые выполняют перевозки по 50 регулярным маршрутам. «Красногвардейская» развивается год от года. Например, количество пассажиров, прибывших и отправившихся со станции в 2007 году, по отношению к 2006 году, по отношению к 2006 году увеличилось на 24,5%. Ряды перевозчиков в 2007 году пополнились двумя новыми предприятиями. В мае 2007 года станция получила государственный сертификат предоставляемых услуг. Для удобства перевозчиков прямо в здании автостанции был создан кабинет предрейсового медицинского осмотра водителей. Организовано информационное обеспечение водителей о погодных условиях перед выездом в рейс.

Также было обновлено программное обеспечение системы автоматизированной продажи билетов, что позволило пассажирам покупать билет на рейс в любом городе, подключенном к данной системе.

Хорошую динамику имеет и открытая в ноябре 2007 года автостанция «Уральская». Начав свою работу с 20 рейсов в день, на сегодня она уже отправляет ежедневно 30 – 32 автобуса по экспресс маршруту Москва-Иваново. Количество перевозимых пассажиров приближается к 2 тыс. человек в день. Не следует сбрасывать со счетов и то, что ранее этих пассажиров перевозили так называемые нелегальные перевозчики, которые не заботились о предоставлении качественных услуг и обеспечении надежности и безопасности перевозок. С созданием станции многие проблемы были решены.

В 2007 году компания «Русские Автобусные Линии» открыла свои филиалы в Ивановской и Смоленской областях. В апреле 2007 года был взят в аренду центральный областной автовокзал г. Смо-

ленска. В настоящее время вокзал обслуживает 59 перевозчиков из Смоленской, Новгородской, Ленинградской, Курской, Витебской, Могилевской областей. Количество рейсов в месяц составляет порядка 5 тыс. Число перевозимых за месяц пассажиров – около 100 тыс. человек.

В конце 2007 года в г. Иваново было создано дочернее предприятие ООО «Русские Автобусные Линии» - ООО «Регион-Сервис» которое,

взяв в аренду областной Ивановский автовокзал, осуществляет функции по организации междугородных пассажирских автобусных перевозок в Ивановской области. В настоящий момент здесь работают 79 перевозчиков.

*По материалам
Приложение к газете Транспорт России
«Транспорт и дороги Москвы»
от 06.2008*

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: НОВОСТИ

ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА НА АВТОТРАНСПОРТЕ – СОХРАНЕНИЕ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЯ ЛЮДЕЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ

Подведены итоги проведения совместной Федеральной профилактической проверки «Автобус» на автомобильном транспорте за 4 месяца 2008 года.

Под контролем Госавтонадзора находится 560 тыс. хозяйствующих субъектов, осуществляющих перевозочную деятельность на автомобильном транспорте, из них 86 тыс. – лицензиатов.

За 4 месяца 2008г. проведено 35992 проверки хозяйствующих субъектов, в том числе 20695 лицензиатов. Проведено также 5510 предлицензионных проверок, по результатам которых отказано в выдаче лицензии 502-м соискателям.

В целом по Российской Федерации за 4 месяца т.г. в результате контрольной надзорной деятельности выявлено 91931 нарушение транспортного законодательства в сфере автомобильного транспорта.

По представлениям Госавтонадзора, за грубые нарушения лицензионных требований и условий, представляющих угрозу жизни и здоро-

вью людей, решением судов приостановлена деятельность 42 лицензиатов - перевозчиков пассажиров и деятельность 15 прекращена – лицензии аннулированы.

Всего привлечено к административной ответственности 14626 нарушителей транспортного законодательства. Сумма штрафов наложенных Госавтонадзором, и по его представлениям судами, составила 26 млн. 300 тыс. рублей.

За нарушения международного и российского транспортного законодательства Госавтонадзором приостановлено действие 84 удостоверений допуска к международным автомобильным перевозкам и 30 удостоверений допуска аннулировано.

Госавтонадзором аттестовано 24,4 тыс. должностных лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения.

Из 2337 человек, не прошедших аттестацию (каждый десятый из числа аттестуемых), 1802 направлено на переаттестацию и 534 человека, по представлениям Госавтонадзора, отстранено от должности.

За 4 месяца 2008 г. Госавтонадзором на территории Российской Федерации проверено 298 муниципальных образований, в части организации транспортного обслуживания населения.

По результатам проверок администрациям муниципальных образований выдано 170 предписаний, направлено 141 представление в органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и 34 материала направлено в органы прокуратуры.

Деятельность Госавтонадзора подчинена главной цели надзора и контроля на автотранспорте – сохранению жизни и здоровья людей при перевозках, за счет снижения количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и тяжести их последствий.



По данным Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России в Российской Федерации за 4 месяца 2008 года, в сравнении с 2007 годом, водителями автобусов, имеющих лицензию на перевозочную деятельность, уменьшилось количество ДТП на 8 % (с 683 до 630), число раненых сократилось на 23 % (с 1111 до 852), и число погибших в них пассажиров выросло с 40 до 49 (всего за 2007 год погибло 168 чел).

Причинами дорожно-транспортных происшествий при перевозках пассажиров автобусами являются нарушения водителями Правил дорожного движения и транспортного законодательства владельцами лицензий.

Госавтодорнадзором проведены внеплановые проверки деятельности перевозчиков-лицензиатов, по вине водителей которых совершены ДТП.

По представлениям Госавтодорнадзора, решениями судов, 15-и перевозчикам приостановлена деятельность на срок от 30 до 90 суток и 3-м перевозчикам деятельность прекращена - лицензии аннулированы. В судах, на рассмотрении находятся материалы на приостановление деятельности 38-и перевозчиков пассажиров.

*По материалам
журнал Стратегия ТЭС*

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВТОБУСОВ

Андаре - 1000

Серийное производство автобусов семейства Андаре (Андаре 850 и Андаре 1000) было начато в марте 2007 года. Производственная площадка ООО «Русские Автобусы Марко» располагается в Голицыно. С мая 2008 г. начат выпуск ещё одной модификации автобуса Андаре 1000 на шасси Scania.

В основе конструкции лежит каркас из оцинкованных внутри и снаружи труб. Багажные люки, двери и боковины автобуса изготовлены из алюминиевых листов. Передняя и задняя «маски», а также крыша изготовлены из RTM стеклопластика. Окраска автобусов осуществляется по технологии и с применением материалов фирмы «Akzo Nobel». Все это вместе с использованием шасси от известных мировых производителей делает ресурс автобусов очень значительным, гораздо более высоким, чем у сопоставимых по цене аналогов.

Салон оборудуется кондиционером, импортной аудиосистемой. Внутренний салон достаточно удобен и комфортен для пассажиров, его вместительность составляет 47 человек. Пассажирские сиденья мягкие, регулируемые по углу наклона спинки, подъёмный подлокотник в проходе. Пассажирское место оснащено сервисными блоками, которые установлены в полки над пассажирскими сиденьями, с динамиком, лампами для чтения и дефростерами подачи воздуха для каждого пассажира. Водительское место также достаточно комфортно: сиденье - регулируемое с пневматической подвеской. Автобус обладает хорошей обзорностью с водительского места, которое также оснащено передним отопителем с раздачей горячего воздуха в ноги водителя и на ветровое стекло, мощностью 20 Квт.

Вентиляция салона смешанного типа: - естественная, через потолочные аварийно-вентиляционные люки WEBASTO и форточку водителя; - принудительная через кондиционер WEBASTO и передний отопитель. Система отопления - интегрированная с системой охлаждения двигателя с независимым жидкостным автономным подогревателем, салон автобуса отапливается через конвекторы, расположенные по бортам автобуса.

Объём багажного отсека составляет 8,6 м³

В ходе автопробега «России – Русские автобусы», который завершился 4 апреля 2008 года в Челябинске, и проехал более 12 тыс. км, Андаре -1000 хорошо зарекомендовала себя даже в сложных климатических условиях. Автобус неизменно вызывал большой интерес среди коммерческих перевозчиков. Представители ПАТП Барнаула, Саратова заявили о своем желании взять эти машины на эксплуатационные испытания с дальнейшим выкупом.



НЕ ГУБИТЕ ПЕРЕВОЗЧИКА!

Многие наши руководители, периодически любят заводить речь о малом бизнесе и говорят при этом очень правильные слова. И про то, какое это благо для страны и какие они – малые бизнесмены, решившие строить свою жизнь самостоятельно, большие молодцы. Только отчего-то чаще всего получается, хочется как лучше, а получается как всегда»...

Один мой знакомый, из числа тех самых бизнесменов - владелец пары автобусов, один из которых водит сам на одном из междугородних маршрутов, услышав подобные речи, обычно говорит: «Все, похоже, быть беде. Опять за нас возьмутся, начнут порядок наводить». И точно, едва президент страны Дмитрий Медведев произнес речь про малый бизнес и необходимость шире открыть для него пути-дороги, как тут же пошла одна проверка за другой... Когда же я начинаю выпытывать у него истоки такого пессимизма, он приводит меня в свой «офис – каморку» в гараже и показывает огромную кипу бумаг. «Все это – говорит он – я должен писать, носить по инстанциям, доказывая, что я не верблюд. А когда работать-то?»...

Одна из наших публикаций, посвященная транспортным проблемам (мы опубликовали эту статью в журнале «Российские Автобусные линии № 16 за 2008 год) рассказывала о нерешительности наших региональных властей (Региональной энергетической комиссии – РЭК) при установлении тарифов на пригородные и междугородные пассажирские перевозки. Вероятнее всего, это было обусловлено стремлением сделать, как лучше. Мол, вроде резко увеличить тариф на проезд – это как «обухом по голове». А увеличивать его всякий раз на величину инфляции – на 10-12% - тоже негоже: это как отрезать от человека по маленькому кусочку.

И 20 мая и родился приказ РЭК №34-нп, установивший тариф «ни нашим – ни вашим». И только для одного из многих, но зато самого крупного перевоз-

чика – ОАО «Тверьавтотранс» в размере 1,5 руб./км (вместо требуемых 1,95 руб./км). Всем прочим перевозчикам, тоже подавшим в РЭК документы на установление «экономически обоснованного» тарифа велели подождать. А пока суть да дело, - возить пассажиров по прежнему тарифу – за 1,2 руб./км. Вот и сложилась на Тверском автовокзале весьма любопытная ситуация. Например, до Ржева можно доехать за две разные цены. Это в зависимости от того, на какой автобус попадешь. Если, к примеру, садиться на автобус отправлением в 6-20 то билет до Ржева будет стоить 168 руб. А если ехать рейсом 9-50, то за такой же проезд придется заплатить 207 руб. Это все потому, что первый автобус принадлежит одному перевозчику, другой – другому (нетрудно догадаться, что билет по более высокой цене продается в ОАО «Тверьавтотранс»).

Несуразица? Конечно! Без малого 40 рублей разницы в цене за один и тот же километраж и одни и те же условия перевозки – это знаете ли... Впрочем, кассиры Тверского автовокзала дружно утверждают, что никакого возмущения и ни никаких вопросов по этому поводу от пассажиров нет. Такому поверить в принципе, конечно, можно. Особенно, если знать характер наших сограждан и пользоваться их долготерпением. Но только как долго люди будут спокойно взирать на подобное глумление над здравым смыслом?..

Относительное спокойствие наблюдается и среди водителей автобусов (которые в большинстве своем являются их же и владельцами), которым «не повезло» и которые не получили от РЭК «добро» на повышение тарифа. Никто из них вроде бы не жалуется. Кто-то ждет, когда у РЭК до них дойдут руки. А некоторые из тех, с кем автору этих строк довелось все же «поговорить по душам» отмечают, что пассажиропоток на те автобусы, которые возят по тарифу 1,2руб./км возрос относительно автобусов Тверьавтотранса. А раз так, считают они, то теоретически вполне возможно, что таких перевозчиков вполне могут «попросить» с территории автовокзала. Что, по сути, означает, смерть для их маленького бизнеса...

Углубляться же в тему дискриминационного к ним отношения РЭК, автобусники не пожелали. Почему? В упомянутой нами публикации (1,5-месячной давности) упоминалась цена топлива – солярки – в 20 руб. за литр, сегодня она возросла почти до 22 руб./литр... Так что молчание перевозчиков больше напоминает «молчание ягнят» и связано с опасением того, что власть в лице РЭК может, если они станут «выступать» сделать так, что с бизнесом им придется проститься вовсе. Да и то ведь верно, уплачивая налоги по «упрощенке» владельцы малого бизнеса не могут и не должны вести учет всех своих расходов. А



чуть что потребовать их можно. Вот и представляется, что спокойствие это мнимое.

Заместитель губернатора – куратор РЭК – Андрей Камягин так прокомментировал сложившуюся ситуацию:

- «Когда мне поручили возглавить РЭК, то первое, что я решил сделать – это проверить обоснованность тарифов. Проверить то, какую заработную плату платят своим работникам владельцы транспортных средств. Оказалось, что комиссию вводили в заблуждение, подавая недостоверные сведения. В частности по заработной плате. За это мы намерены привлечь таких недобросовестных бизнесменов к ответственности. Моя позиция такова: те, кто хочет, чтобы ему был назначен экономически обоснованный тариф, будьте добры подать достоверные сведения обо всех своих расходах и доказать нам их обоснованность».

В принципе я не очень хорошо отношусь к малому бизнесу. Точнее – к тем «малым бизнесменам», которые травят нас «паленой» водкой, фальшивыми лекарствами, испорченной едой... Но я знаю, что среди тех, кто не желает зависеть от милости работодателя (государства ли, частного ли) есть настоящие трудяги. И вот что мне подумалось, после справедливых на первый взгляд слов г-на Камягина: а что если один из таких трудяг поверит словам президента и решится начать свой маленький перевозочный бизнес – приобретет автобус и начнет осуществлять межрегиональные перевозки. Тогда каким тарифом на перевозку пассажиров ему предложит воспользоваться РЭК, если тот при всем своем желании не может показать им свои предыдущие расходы?

Тверская область
Виктор Богданов

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МОСКВА

Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» уже неоднократно поднимало вопросы, связанные с работой «нелегальных перевозчиков» и функционированием несанкционированных (незарегистрированных) автостанций на территории г. Москвы. Эти вопросы в последнее время все чаще и острее обсуждаются и на страницах печати и в государственных структурах. Административные ресурсы Российского и Московского уровней уделяют большое внимание и предпринимают ряд мер для разрешения сложной ситуации, создавшейся на рынке междугородных и международных автобусных пассажирских перевозок для наведения порядка в данном сегменте транспорта. 10 июня 2008 г. в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта состоялось совещание с повесткой дня: «О проведении совместных контрольных мероприятий в пунктах прибытия и отправления автобусов, перевозящих пассажиров в междугороднем сообщении». Мы приводим статью обозревателя газеты Министерства Транспорта, который официально освещал данное мероприятие в прессе.

Ищет «тень» автобус...

На рынке пассажирских перевозок действует много недобросовестных эксплуатантов. Как заставить их работать в правовом поле?

Несанкционированные пункты отправления и прибытия междугородных автобусов - давняя проблема Москвы. Возникли они не в одночасье, места парковок складывались годами. В этом была своя логика. Люди приезжали в Москву за покупками, на заработки и в командировки. Завершив дела, они спешили на железнодорожные вокзалы, часто не позаботившись заранее об обратных билетах. Да и время отправления поездов из Москвы и прибытия к месту назначения было не всегда удобным.

Как говорится, держа нос по ветру, этим и воспользовались частные перевозчики. Так и возникли крупные стихийные пункты отправления автобусов на площадях Белорусского, Киевского и Павелецкого вокзалов, у станций метро «Юго-Западная», «Спортивная», «Улица академика Янгеля» и в десят-

ках других мест. С годами масштабы деятельности перевозчиков, львиную долю которых ныне составляют региональные предприятия, росли. Для властей столицы это стало настоящей головной болью. Мало того, что этот, по сути, теневой извоз не приносил в казну мегаполиса никаких доходов, многочисленные автобусы, ежедневно пересекающие МКАД, здорово загрязняли атмосферу над столицей, часами зимой простаивая на улицах, в переулках и на площадях с включенными двигателями; создавали пробки на и без того загруженных городских магистралях.

С теми же проблемами сталкиваются организаторы междугородных пассажирских перевозок автобусами и в субъектах федерации, только масштабы теневого извоза там меньше. Между тем, именно незаконные междугородные перевозки, как доказывает статистика, дают наибольший процент ДТП. По этому поводу уже давно бьют тревогу сотрудники Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор). И вот на днях в Ространснадзоре состоялось совещание по этим проблемам, в кото-

ром приняли участие представители Министерства транспорта, Генпрокуратуры РФ, ГИБДД МВД, ФМС и ФНС России, Минтранса Московской области, департамента транспорта и связи г. Москвы, Российского автотранспортного и Московского транспортного союзов.

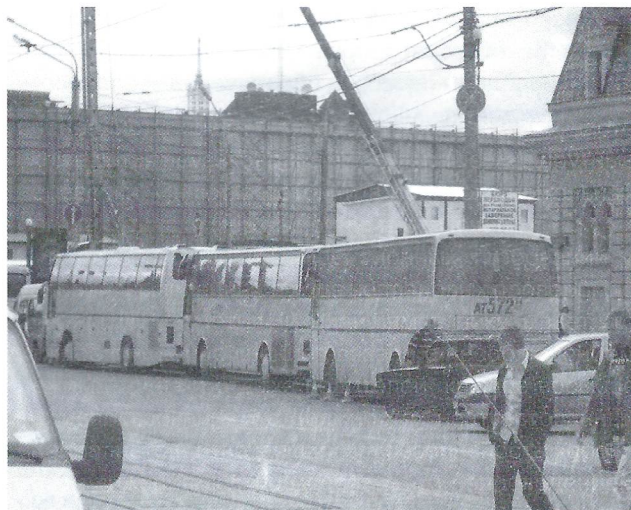
На рынке пассажирских перевозок действует много недобросовестных эксплуатантов. И, как следствие, с периодической неумолимостью в том или ином регионе страны совершаются ДТП, в которых гибнут люди. Причины аварийности чаще всего одни и те же: технические неисправности автобусов и пресловутый человеческий фактор, когда водитель не справился с управлением автомобилем или вдруг уснул за рулем. А при детальном «разборе полетов» обычно выясняется, что накануне он принял рекордную дозу горячительного или вообще не имел профессионального опыта. И никто не остановил этого безответственного человека, когда он сел за руль междугородного автобуса.

Такой «диагноз» инспекторам Госавтодорнадзора и сотрудникам ГИБДД приходится ставить сотни раз, меры по каждому случаю нарушений правил дорожного движения, конечно же, принимаются, виновные наказываются, а воз и ныне там. А все потому, что в большинстве случаев устраняются не причины, а следствия. Саможеявление, практика, когда водитель уходит в междугородный или иной рейс, не пройдя медицинского контроля, а автобус - техосмотра, по-прежнему имеет самое широкое распространение.

Благодатная почва для халатности

Специалисты Ространснадзора убеждены: благодатную почву для безответственности, халатности создают именно несанкционированные перевозки пассажиров, когда из пункта А. в пункт Б. регулярно, дублируя узаконенные маршруты, выходят автобусы-фантомы. Они курсируют между российскими городами с завидным постоянством. В пунктах прибытия и отправления, расположенных в самых оживленных местах, близ железнодорожных вокзалов, горластые зазывалы открыто агитируют сограждан совершить поездку по такому-то междугородному маршруту.

Нередко нелегальные перевозчики демпингуют, стоимость автобусного билета у них немного ниже, чем у законных авто- и железнодорожных перевозчиков. Да и добираться по «железке» во многих случаях дольше. Вот и отдают пассажиры предпочтение нелегалам, закрывая глаза на то, что никакими удобствами в несанкционированных пунктах отправления и прибытия междугородных автобусов по понятным причинам не пахнет. Несмотря на то, что с импровизированных автовокзалов в день выезжают в разных направлениях десятки тысяч пассажиров, нет там ни залов ожидания, ни буфетов, ни туалетов, ни других удобств, которые должно иметь каждое линейное средство.



Подобные автопристани, как правило, перегружены и создают вокруг себя поля транспортного неблагополучия, где ДТП случаются намного чаще, чем в других местах. Именно поэтому осенью прошлого года сотрудники Федеральной службы по надзору в сфере транспорта провели в столице и субъектах РФ плановые проверки автостанций и других пассажирообразующих узлов. Были вскрыты многочисленные факты нарушений транспортного законодательства, о них проинформированы органы власти и другие инстанции. Однако за прошедшее время мало что изменилось, был вынужден констатировать на совещании заместитель руководителя Ространснадзора Николай Лямов.

Маршрутные перевозки под видом заказных

В своем докладе Николай Сергеевич привел тревожные цифры: в 2007 году водителями автобусов, имеющими лицензии на перевозочную деятельность, совершено 21 ДТП с особо тяжкими последствиями, в которых погибло 44 и ранено 305 человек. За 5 месяцев текущего года таких дорожно-транспортных происшествий произошло 6 (погибло 15 и ранено 69 чел.) Каждое третье из общего количества ДТП с особо тяжкими последствиями совершено водителями автобусов, осуществляющих заказные перевозки пассажиров в междугородном сообщении. Но специалисты знают, что под видом заказных часто скрываются незаконные регулярные маршрутные перевозки. Знают об этом и в правоохранительных органах, однако мер не принимают. Почему?

Анализ нарушений лицензионных требований и условий, выявленных в ходе неплановых проверок по фактам ДТП, отметил Николай Лямов, показывает, что каждое пятое нарушение связано с несоблюдением режима труда и отдыха водителей, каждое восьмое - с использованием в должностях неаттестованных специалистов, отвечающих за безопасность дорожного движения, каждое десятое - с непроведением предрейсовых медосмотров водителей и техосмотров транспортных средств.

В ноябре 2007 года территориальными управлениями Госавтодорнадзора в разных регионах России были проведены проверки обеспечения безопасности 869-ти действующих пунктов прибытия и отправления междугородных автобусов. В ходе контрольных мероприятий выявлены многочисленные нарушения режима труда и отдыха водителей. Многие маршруты не согласованы и не значатся в реестре. Не было графиков, схем движения автобусов, мест посадки-высадки пассажиров на некоторых линейных сооружениях.

По результатам проверок составлены акты, владельцам автовокзалов и автостанций выданы предписания для устранения выявленных нарушений. Поданы рапорта на водителей автобусов. Информация была направлена в территориальные управления Госавтодорнадзора для принятия мер на местах. Только по Центральному федеральному округу было составлено 227 актов и выдано 172 предписания, 130 рапортов, 98 писем направлено в органы власти.

Проверки пунктов отправления автобусов в Москве выявили факты отсутствия договоров аренды земли между органами исполнительной власти города и автотранспортными предприятиями. Так, срок действия договора аренды земли у Московского автовокзала истек еще 28 декабря 2007 г. У автостанции «Выхино» подобный договор отсутствует, у «Тушинской» закончился 16 августа прошлого года, у пассажирского узла на Рязанском проезде срок его действия истек 27 марта, у пункта близ станции метро «Домодедовская» - 31 марта текущего года.

Все это говорит о том, что данные пассажирообразующие узлы функционируют незаконно, подчеркнул Николай Лямов. К сожалению, меры, принимаемые по вскрытым фактам, не соответствуют тяжести последствий, которые могут повлечь за собой подобные нарушения, считает он.

Еще более заострены проблемы в пунктах отправления и прибытия междугородных автобусов, не согласованных с органами исполнительной власти мегаполиса. В Москве они находятся на площадях перед Павелецким, Савеловским железнодорожными вокзалами, у Черкизовского вещевого рынка, торгового комплекса «Лужники», гостиницы «Юность», станций метро «Партизанская», «Царицыно», «Киевская», «Южная» и в других местах.

На этих пунктах, не предназначенных для отправления и прибытия междугородных автобусов, отсутствуют элементарные условия для пассажиров, не соблюдаются транспортное законодательство, требования по антитеррористической защищенности объектов, подчеркнул Николай Лямов. Посадка людей в автобусы производится с нарушением правил дорожного движения. Зачастую, в нарушение действующего миграционного законодательства транспортными средствами управляют водители-иностранцы.



Вместо кресел - лежачие места

Доклад заместителя руководителя Ространснадзора сопровождался показом слайдов. На одном из них виден салон автобуса, прибывшего из южного региона страны на столичный рынок. Вместо кресел оборудованы лежачие места. Обычно такие автобусы везут в Москву «челноков» из Ростовской области, Ставрополя, Дагестана. Специалисты подсчитали: на пути автомобиля, следующего из Ростова-на-Дону в Москву, около сорока контрольных пунктов ГИБДД. И ни на одном из них не замечают автобусов с переоборудованием салона. А если и замечают, то почему-то не принимают мер.

И еще: два раза в год все транспортные средства, перевозящие пассажиров, проходят плановый техосмотр. Напрашивается вопрос: куда смотрят сотрудники ГИБДД, давая владельцам таких автобусов талоны государственного техосмотра? Нетрудно представить, что будет с людьми, спящими на самодельных полотах в салоне автобуса, в случае его столкновения с другим транспортным средством или препятствием.

Автобусы с прицепами - еще одно ноу-хау теневых перевозчиков. Такое транспортное средство остановили на федеральной трассе сотрудники УГАДН по Ставропольскому краю. Что удивительно, самодельный прицеп получил свидетельство о регистрации в ГИБДД Ставрополя. Вероятно, в такие прицепы «челноки» загружают свои многочисленные баулы. А если (не дай бог!) автобус занесет на повороте и прицеп перевернется? Следом за ним перевернется и автобус, убеждены специалисты транспортного надзора.

Бизнес нелегальных перевозчиков прекрасно организован. На площадях перед многими железнодорожными вокзалами столицы «прописались» микроавтобусы со спущенными колесами. Они исполняют роль касс по продаже билетов на междугородные рейсы. Где в дверной проем, где в окно потенциальные пассажиры протягивают денежные купюры,

получая взамен билеты. На Казанском вокзале, к примеру, действует несколько таких касс на колесах. Платят ли они налоги, законна ли их деятельность? - задает вопрос Николай Лямов. Ведь зачастую у тех, кто осуществляет межсубъектные перевозки, нет ни паспортов маршрутов, ни схем опасных участков ни других необходимых документов.

На Павелецком вокзале под кассы оборудованы салоны микроавтобусов, принадлежащих (судя по табличкам) ООО «Слайн-транс», ООО «Карэ», ООО «БФ ветеранов МВД России», ООО «Нейс-трэвеллинг» (последнее предприятие зарегистрировано в Волгограде). На каком основании они продают билеты? Такие объекты должны были давно привлечь внимание сотрудников налоговой службы. Ведь доходы от продажи, идущие в чей-то карман, не налогооблагаемая база, факт.

Выходит, что пассажиры вводятся кем-то в заблуждение, приобретая, по сути, фиктивные билеты, садясь в автобусы, не прошедшие технического осмотра. Состояние водителей перед рейсом никто не контролирует. При всем при том внешне такая перевозочная деятельность выглядит вполне легитимно, подчеркивает заместитель руководителя Ространснадзора.

Нередко организаторы незаконного бизнеса ведут себя вызывающе, а порой даже агрессивно. Достаточно вспомнить недавний случай, произошедший на Черкизовском рынке, где инспекторы транспортного надзора проверяли несанкционированных перевозчиков. В одном из автобусов, прибывшем из Дагестана, были обнаружены серьезные недостатки. Однако группа кавказцев пыталась оказать физическое противодействие проверяющим, что тогда помешало нормально завершить проверку.

Белые пятна в законе

Навести порядок в сфере междугородных пассажирских перевозок автобусами мешают белые пятна в транспортном законодательстве - об этом говорили многие участники совещания. Так, заместитель начальника отдела контрольного управления

Федеральной налоговой службы России Алексей Еремейчик, комментируя работу привокзальных касс на колесах, был вынужден согласиться: «Вполне возможно, что там речь идет о незаконной предпринимательской деятельности». Наверняка в тех кассах продаются билеты, бланки которых не прошли регистрацию в Минфине РФ. Это филькина грамота, а не фискальный документ. Подобные кассы должны иметь контрольно-кассовую технику.

Но, по словам Алексея Еремейчика, выйти на проверку таких точек продажи билетов проблематично, если те, кто их реализует, не зарегистрированы как индивидуальные предприниматели или юридические лица. У налоговиков есть критерии, по которым определяется необходимость проверки. Вот если у сотрудников транспортного надзора появится информация о том, что продажей билетов занимается конкретное ИЧП или ООО, то тогда рассмотреть вопрос о каких-то мероприятиях налогового контроля можно, объяснил чиновник налоговой службы. А вообще, в проверках недобросовестных перевозчиков, в первую очередь, должны участвовать представители департамента экономической безопасности МВД РФ, считает Алексей Еремейчик.

Некоторые из проблем, рассмотренных на совещании в Ространснадзоре, находятся в поле зрения Федеральной миграционной службы РФ. В первом квартале текущего года в ходе совместных проверок сотрудники ФМС и ГИБДД выявили нарушения миграционного законодательства в 7-м и 11-м автобусных парках, находящихся в Северном административном округе Москвы, рассказал старший инспектор по особым поручениям управления иммиграционного контроля ФМС России Владимир Масюк. На предприятии «Ставтранс-1» (Юго-Восточный административный округ) выявлены иностранные граждане, нелегально работавшие водителями. А на Московском автовокзале гастарбайтер, не имея разрешения на работу, занимался ремонтом автомобиля. Насколько качественно он произвел сварочные работы? Этот вопрос остался без ответа. Не станет ли в дальнейшем такой ремонт причиной ДТП?

О необходимости повысить эффективность совместных проверок говорил на совещании заместитель начальника департамента ОБДД МВД России Василий Белобородов. Вот, скажем, выявили сотрудники ДПС и транспортного надзора какое-то правонарушение - составили акт, направили документы либо в суд, либо информацию в органы исполнительной власти. И оттуда в лучшем случае приходит отписка. Может, пора внести изменение в транспортное законодательство, которое бы позволило ужесточить штрафные санкции к нарушителям правил перевозки пассажиров? Чтобы были экономические рычаги воздействия на недобросовестных перевозчиков. И еще. По мнению Василия Белобородова, действия представителей контролирующих и надзорных органов, участвующих в проверках,





должны быть четче скоординированы. Пора кончать с малоэффективной практикой, когда проверки одного ведомства сменяются другими, а аварийность на дорогах тем временем день ото дня растет. Лучше сократить число проверок, повысив их качество.

Выходи, теневик, в поле. Правовое.

Как же заставить теневых перевозчиков работать в правовом поле? Нужно как можно быстрее построить в мегаполисе современные автовокзалы. В этом направлении, в первую очередь, и работают столичные власти. Ведь, как отметил заместитель руководителя департамента транспорта и связи г. Москвы Александр Воробьев, без той инфраструктуры, которая необходима для организации междугородных автобусных перевозок, поднять качество этой услуги очень сложно.

В настоящее время проектируется автовокзал в районе станции метро «Черкизовская». Проектно-сметная документация проходит последнюю стадию согласования. Здесь будет создан мощнейший транспортный узел, куда можно будет перевести многие пункты прибытия и отправления автобусов, согласованные с городскими властями.

Напомним, что 18 января 2005 года правительство столицы приняло постановление №24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории Москвы». Оно и узаконило восемь пунктов отправления и прибытия междугородных автобусов, в которых соблюдались минимальные требования по обслуживанию пассажиров, меры антитеррористической безопасности и некоторые другие условия.

«Пункты, которые мы определили тем постановлением, - рассказал Александр Воробьев, - работают в створе существующего законодательства. Мы намерены поддерживать эту сеть до той поры, пока в городе не появятся автовокзалы».

Правда, чиновник столичного департамента тут же сделал оговорку: со строительством в Москве даже нескольких современных автовокзалов все

проблемы междугородных перевозок не решатся. И нелегальный бизнес будет заниматься ими до тех пор, пока существуют лазейки в правовом поле. Но если кто-то, сложа руки, ждет принятия федерального закона об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения, надеясь, что все проблемы этого плана сразу решатся и у всех, кто контролирует такие перевозки, вдруг появятся полномочия, - такая выжидательная позиция ошибочна.

«Полномочий и сейчас у нас с вами выше крыши, - обращается Александр Воробьев к участникам совещания. - Другое дело - как мы их используем. Главное - добиваться эффективности принимаемых решений». По его мнению, правовая основа для того, чтобы пресечь продажу билетов из микроавтобусов на железнодорожных вокзалах, есть: эти люди, по сути, занимаются реализацией контрафактной продукции. Поэтому нелегальными кассами на колесах должны заняться сотрудники столичного департамента по борьбе с преступлениями в сфере потребительского рынка.

...и собственная разведка

Между прочим, нелегальный междугородный извоз ныне представляет собой хорошо организованное, обеспеченное всеми видами ресурсов сообщество. Есть у теневых перевозчиков и солидное финансовое подкрепление, и служба охраны, свои аналитики, юристы и адвокаты, собственная разведка. Контролирующие и надзорные органы должны учитывать это в своей работе. Важно создать такие экономические условия, чтобы перевозчикам стало невыгодно работать в «тени», а пассажирам ездить в автобусе-бомжатнике, подытожил Александр Воробьев.

С чиновником столичного департамента солидарен заместитель министра транспорта Московской области Нораир Блудян: как только экономическая ситуация в этой сфере деятельности будет иной, многие несанкционированные перевозчики выйдут из «тени». Понятное дело, что на определенном этапе кто-то из нелегалов, привыкших работать «вчерную», уйдет из этого бизнеса. Зато останутся те, кто имеет серьезные намерения заниматься им в правовом поле.

«К сожалению, мы все (правоохранительные и контрольные органы) очень хорошо умеем работать с легальными перевозчиками. Быстро находим у них ошибки, штрафуем. И почему-то ничего у нас не получается с перевозчиками незаконными. Они как работали, так и работают». Эти слова заместителя министра транспорта области, вероятно, заставили задуматься многих участников совещания. Где же выход?

Одно из предложений, которое прозвучало на совещании, - разместить проектируемые автовокзалы

сразу за Московской кольцевой автодорогой, вблизи станций пригородных поездов. Новые транспортно-пересадочные узлы, безусловно, позволили бы значительно разгрузить центральную часть мегаполиса и снизить количество выбросов вредных веществ в атмосферу. По словам Нораира Блудяна, на таких автовокзалах могли бы заканчиваться междугородные автобусные маршруты, и дальнейшая перевозка пассажиров осуществлялась бы другими видами транспорта, включая скоростные трамваи и легкое метро. Правда, уточнил зам. министра МО, такие серьезные инфраструктурные проекты требуют плотного взаимодействия города и области.

Словом, по его мнению, это вопросы неблизкой перспективы.

А вот на данном этапе - по предложению заместителя руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Николая Лямова - участники совещания решили создать межведомственную рабочую группу, которая бы координировала усилия различных органов и служб, стремящихся навести порядок в сфере пассажирских перевозок автобусами.

*Обозреватель газеты «Транспорт России»
Сергей ОЗУН.*

По итогам совещания был принят проект решения, который приводится ниже:

1. Одобрить и поддержать инициативу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по проведению совместных контрольных мероприятий на пунктах прибытия и отправления междугородных автобусов;
2. Сформировать постоянно действующий межведомственный штаб с целью координации действий по контрольным мероприятиям за осуществлением междугородных перевозок на пунктах прибытия и отправления междугородных автобусов;
3. Участникам совещания представить в межведомственный штаб предложения для совместного плана контрольных мероприятий, отразив вопросы:
 - обеспечения безопасности перевозок пассажиров;
 - антитеррористической защищенности мест прибытия и отправления междугородных автобусов;
 - выявления и пересечения каналов нелегальной миграции;
 - выполнения Правил дорожного движения на несанкционированных пунктах прибытия и отправления автобусов;
 - исключение фактов незаконного получения финансовой прибыли и искусственного занижения налогооблагаемой базы;
4. Межведомственному штабу:
 - 4.1. – проработать совместный план действий с учетом предложений присутствующих служб, разобрать предложения по формированию оперативных групп с определением мест и даты совместных контрольных мероприятий в регионах Российской Федерации;
 - 4.2. – по итогам контрольных мероприятий провести анализ, выводы направить в министерство транспорта Российской Федерации, в органы государственной власти и местного самоуправления субъектов Российской Федерации, в случае необходимости в Генеральную прокуратуру Российской Федерации.
 - 4.3. – координировать устранение выявленных недостатков, выбрать единые эффективные подходы к решению данной проблемы.

Комментарий НП ЕТС «Российские Автобусные Линии» к статье.

«Отрадно, что административные органы все больше и больше обращают внимания на вопросы, связанные с осуществлением «нелегальных» перевозок. Москва как центральный магнит притягивает к себе межсубъектных перевозчиков со всех концов России. Поэтому все проблемы, связанные с региональными перевозчиками «привозятся» в Москву и как в зеркале отражаются в транспортных проблемах столицы. Желание городских властей решить наболевшие вопросы в кратчайшее время подтверждается обилием проведенных за последние полгода проверок, выявлением недостатков и принятием действенных мер к их устранению. Пока, в основном, эти замечания «отрабатывают» легальные перевозчики и автостанции. Особо следует обратить внимание на то, что основное требование Постановления 24-ПП по оформлению земельных отношений, среди пунктов прибытия-отправления в Москве на сегодняшний день имеют только 4 из 9 это Теплый Стан, Красногвардейская, Уральская и Аэровокзала, официально зарегистрированных в ДТиС. Из 4-х автостанций эксплуатируемые ООО «Русские Автобусные Линии» - члены Партнерства.

Нам кажется, в первую очередь ДТиС должен заняться решением этой проблемы, иначе в скором времени о легальных автостанциях (имеющих разрешение ДТиС), придется лишь только вспоминать. Что касается проблемы в целом, то видимо не все заинтересованные городские структуры проник-

лись серьезностью складывающегося положения дел. Все это может спровоцировать создание ситуации, когда сложившаяся обстановка в этом виде транспортных перевозок выйдет из-под контроля властных структур и наступит хаос. Жесткая политика по искоренению нелегальных перевозок должна сочетаться с разумными и взвешенными решениями по созданию дополнительных, согласованных с ДТиС пунктов прибытия-отправления междугородных автобусов и предоставлению равных возможностей всем перевозчикам по заключению договоров обслуживания на этих пунктах. Возможно, одним из выходов в сложившейся ситуации может быть вариант передачи прав по возведению таких пунктов 1-2 компаниям, имеющим опыт быстрого создания и эксплуатации таких объектов и зарекомендовавших себя с положительной стороны во всех городских структурах. Подобные проекты по размещению дополнительных пунктов прибытия-отправления уже поступали в ДТиС (в частности совместный проект ГУП «Мосгортранс» и ООО «Русские автобусные линии»). Это позволит снять напряженность в столице до периода начала строительства новых автовокзалов. Особое внимание, с нашей точки зрения, следует уделить разрабатываемым в настоящее время проектам транспортно-пассажирских узлов (ТПУ), а именно выделению в них площадей для организации пунктов по обслуживанию межсубъектных перевозок. Оптимальное включение в состав некоторых ТПУ пунктов прибытия-отправления междугородных автобусов позволит в самые короткие сроки, без выделения дополнительных городских земель, помочь решать вопросы по наведению транспортного порядка в столице.

Правление
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

Автовокзал в центре внимания

7 июня 2008 года состоялось первое заседание Общественного Совета при Российском автотранспортном союзе по совершенствованию деятельности автовокзалов, в состав которого уже вошли представители 18 субъектов Российской Федерации.

С докладом на тему «Основные направления работы Общественного Совета на 2008 год по совершенствованию деятельности автовокзалов и пассажирских автостанций» выступил председатель Совета Анатолий Мызин. Был утвержден план работы Общественного Совета на 2008 год.

Участники мероприятия рассмотрели вопрос, связанный с принятием проекта постановления Правительства Российской Федерации «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» в связи с принятием федерального закона «О транспортной безопасности». Также обсуждались вопросы, связанные с проблемами организации пассажирских перевозок, которые планировались вынести для обсуждения на «круглом столе» на 2-й Конференции РАС в Сочи в июне этого года.

Общее мнение, прозвучавшее на совещании, таково: работа Совета в первую очередь должна быть направлена на участие в разработке современной нормативно-правовой базы, что позволит повысить качество и безопасность услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом. Исходя из этого, был составлен План работы, в котором определены основные направления деятельности Общественного Совета по решению проблемных вопросов в организации пассажирских перевозок.



Основные пункты – это допуск к профессии и оказанию автотранспортных услуг, методики утверждения маршрутной сети муниципального образования, расчет расчетного тарифа пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении и расчета тарифов за услуги автовокзалов, взаимоотношение автовокзалов и перевозчиков, сертификация услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом, положение об автовокзале и пассажирских автостанциях, ГОСТ Р «Услуги по придорожному сервису. Требования к автовокзалам».

А. Мызин предложил создать Ассоциацию автовокзалов городов России, одним из учредителей которой стал бы Российский автотранспортный союз.

Предложение было поддержано и принято решение организовать работу по её созданию и регистрации.

Также по итогам заседания Совета принято решение оформить и утвердить форму реестра для введения учета действующих автовокзалов Российской Федерации, продолжить работу по сертификации услуг, предоставляемых пассажирам на автовокзалах и пассажирских автостанциях, вынести для

обсуждения на конференции проблемные вопросы в организации пассажирских перевозок. Решения Общественного Совета будут доведены до руководителей автовокзалов.

Журнал «Стратегия»
Июнь 2008г.

ВТОРАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ РОССИЙСКОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО СОЮЗА

В г. Сочи 25-26 июня 2008 г. состоялась вторая Конференция Российского автотранспортного союза по теме «Правовое регулирование деятельности автомобильного транспорта».

С вступительным словом к участникам конференции обратился президент РАС И.Д. Марчук.

Он напомнил, что в Российский автотранспортный союз (РАС) сегодня входят 160 объединений (ассоциаций), представляющих автотранспортников практически всех субъектов Российской Федерации. Далее он сказал: «Более полутора десятка лет мы с вами живем в условиях рыночной экономики. За этот период не раз менялись принципы хозяйственной и государственной жизни. Тем не менее, автомобильный транспорт работает, выполняет возложенные на него экономические и социальные задачи, не допуская заметных срывов в перевозках.

Во главу угла политики, проводимой Союзом, ставятся следующие вопросы:

- рентабельность автоперевозок;
- повышение качества перевозок;
- повышение конкурентоспособности;
- удовлетворение запросов и нужд населения.

Рассматривая их, мы неоднократно убеждались, что без внесения поправок в существующее законодательство, без принятия новых нормативных правовых актов, способствующих реализации концепции транспортной стратегии, двигаться дальше нельзя. Поэтому мы обязаны с вами кропотливо и постоянно заниматься их решением.

Мы раньше много с вами говорили о существующих недостатках на автомобильном транспорте.

Находить решение по устранению этих недостатков путем создания нормативного правового обеспечения всей многогранной деятельности на автомобильном транспорте - наша гражданская позиция. Ждать, что кто-то это сделает за нас, нельзя. Можно остаться на обочине развития экономики страны.

В прошлом году мы, наконец-то, получили Устав автомобильного транспорта, который регулирует гражданские правовые отношения, возникающие



при оказании услуг. Кроме того, он устанавливает нормативное законное право требовать и добиваться внесения изменений в действующее законодательство, принятия новых законов и нормативно-правовых актов на уровне министерств и ведомств по вопросам автомобильного транспорта.

Пока без движения находится на рассмотрении в Государственной Думе законопроект «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации».

Принятие этого законопроекта позволит привести работу автотранспорта в рамки, приближенные к действительности, и в первую очередь это касается муниципальных образований. В Федеральном законе № 131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» определено, что к вопросам местного значения поселения, муниципального района, городского округа относится «...создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения». Грамотное решение таких вопросов является одной из наших первоочередных задач.

Ранее мы неоднократно обсуждали нехватку законов и нормативных правовых актов, регулирующих автотранспортную деятельность. Теперь мы должны четко понимать, что настоящее обсуждение - только начало большой кропотливой рабо-

ты по созданию нормативной правовой базы для функционирования автомобильного транспорта.

Не следует забывать о том, что автотранспорт на региональном уровне должен не только обеспечивать услугами развивающиеся секторы экономики на местах, но и повышать капиталоемкость автотранспортных предприятий региона.

В этих целях надо использовать разрабатываемые субъектами Российской Федерации совместно с Минрегионразвития России программы их социально-экономического развития.

Хочу заострить внимание на принятых Федеральных законах: «О транспортной безопасности» и «О саморегулируемых организациях».

Первый закон безусловно имеет исключительно важное направление по обеспечению устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса. Он устанавливает требования к транспортным средствам и объектам транспортной инфраструктуры (автовокзалы и пассажирские автостанции).

Обеспечение безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возложено на субъекты транспортной инфраструктуры. Это еще раз убеждает нас, что мы должны объединяться и совместно решать свои вопросы.

Что касается закона «О саморегулируемых организациях», то на мой взгляд, за ним большое будущее. Этот закон дает возможность заменить упраздненные действующим законодательством методы госрегулирования автотранспортной деятельностью механизмами саморегулирования, направленными на восстановление управляемости автотранспортной отрасли.

В этих целях необходимо передать отдельные полномочия Минтранса России саморегулируемым организациям с одновременным установлением для Минтранса России статуса уполномоченного федерального органа исполнительной власти на автомобильном транспорте, на который должна быть возложена реализация функций, предусмотренных законодательством.

Очевидно, что нормы этого закона подлежат глубокому осмыслению и, наверное, целесообразно провести обсуждение его статей с разработчиками, депутатами Госдумы, представителями федеральных органов исполнительной власти для выработки предложений по его реализации.

Считаю необходимым проинформировать вас о следующем.

Российским автотранспортным союзом и Общероссийским профсоюзом работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства подписано федеральное отраслевое соглашение по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2008-2010 годы, зарегистрированное в Федеральной службе по труду и занятости 25 марта 2008 г.



Текст Соглашения как никогда тщательно обсуждался членами Российского автотранспортного союза.

В Соглашении установлена базовая (минимальная) тарифная ставка рабочих I разряда в организациях автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта в размере 3000 рублей в месяц.

С текстом Соглашения можете ознакомиться на нашем сайте, он также размещен в журнале «Стратегия ТЭС».

В Соглашении поставлены обоюдные задачи, которые мы можем решить только совместными усилиями, - работодатели и профсоюзные организации должны составлять единое целое.

В наших взаимоотношениях не должно быть разногласий, мы должны только помогать друг другу.

Без единого понимания о необходимости формирования законодательной базы, без объединения ресурсов Минтранса России, Российского автотранспортного союза, деловых кругов и подразделений, ведающих вопросами транспорта в администрациях регионов, добиться успехов в начинаниях в сфере автотранспорта в целом по стране будет крайне сложно.

Только объединив усилия, мы сможем, не затягивая, принять нормативные документы:

- методические рекомендации по расчетному тарифу на пассажирские перевозки;
- методику определения платы за услуги пассажирскими автовокзалами;
- типовую методику утверждения маршрутной сети муниципального образования;
- допуск к рынку транспортных услуг;
- допуск к профессии.

С докладом «Правовое регулирование автотранспортной деятельности» выступил вице-президент РАС М.И.Козлов. В своем докладе он сказал: «Более полутора десятка лет наша страна живет в условиях рыночной экономики, свободы предпринимательства и свободы выбора. За этот период по-

менялся уклад жизни людей, изменились принципы хозяйственной и государственной деятельности.

В меньшей степени реформы отразились на основных функциях автомобильного транспорта. Относительная легкость, с которой, при желании и скромных финансовых усилиях, можно наладить работу, привлекла в эту отрасль огромное число новых предпринимателей и частных лиц. Но сказать, что отрасль обогатилась высокопрофессиональными кадрами транспортного бизнеса, способных решать довольно сложные, многоплановые вопросы, мы пока не можем.

Тем не менее автомобильный транспорт в основном справляется с теми объемами грузовых и пассажирских перевозок, которые складываются на сегодняшний день в транспортной отрасли.

В России снята проблема удовлетворения спроса на автомобильные перевозки, правда, платежеспособного. Стало значительно меньше забот у органов государственной власти всех уровней, особенно с перевозками грузов.

Результаты 2007 года подтвердили, что к положительным тенденциям работы автомобильного транспорта можно отнести:

- рост объемов грузовых автомобильных перевозок и грузооборота;
- общие доходы транспортных предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров на маршрутах общего пользования (сумма выручки и субсидий), выросли на 17,3 %;
- расширилось использование конкурсных условий привлечения на рынок пассажирских транспортных услуг перевозчиков всех форм собственности, на маршруты общего пользования привлечено 97600 автобусов, принадлежащих субъектам малого предпринимательства;
- по сравнению с началом 2007 года сократилась задолженность по выплате заработной платы работникам (сокращение в 3 раза и составило 26,6 млн. рублей);
- рост заработной платы в среднем по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту составил - 22,5 %. При этом в абсолютных величинах на грузовом - 17454,2 руб., на пассажирском - 12086,8 руб.



Автомобильное сообщество поддержало транспортную стратегию Российской Федерации, в том числе положение, что государство рассматривает транспорт страны как единый объект управления, и что государственное регулирование транспортной деятельности, государственное финансирование отдельных элементов транспортной системы и видов деятельности в условиях рынка остаются объективной необходимостью.

РАТС, в соответствии с транспортной стратегией, на проведенных в последнее время совещаниях, конференциях, круглых столах, обсуждались пути реформирования автомобильного транспорта на федеральном и региональных уровнях.

При этом в механизм реализации стратегии мы закладываем принцип баланса интересов федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, предприятий и организаций различных форм собственности при реализации направлений:

- развития транспортной инфраструктуры;
- повышения доступности услуг, конкурентоспособности перевозчиков, комплексной безопасности;
- улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на автомобильном транспорте.

В развитии экономики России наступил этап, когда транспортная инфраструктура должна перейти от этапа модернизации к ее развитию, реализации инновационной модели экономического роста Российской Федерации.

Пассажирские автобусные перевозки в городском и пригородном сообщении в прошлом году составили только 85,9 % от уровня 2007 года. Снижение объема перевозок пассажиров на автомобильном транспорте связано в основном с сокращением количества поездок льготной категории пассажиров, а также изменением системы учета в результате введения единых социальных проездных билетов. Постоянный рост числа легковых автомобилей в личном пользовании граждан также оказывает влияние на снижение объема перевозок транспортом общего пользования.

В Российской Федерации перевозки пассажиров автобусами на коммерческой основе на основании выданной лицензии осуществляют около 15500 предприятий всех отраслей экономики, являющихся владельцами автобусов, в том числе порядка 3000 предприятий, основным видом деятельности которых являются перевозки пассажиров на коммерческой основе, и около 70 тыс. индивидуальных предпринимателей (физических) лиц.

Ими обслуживаются 1120 городов и поселков городского типа и 73541 сельский населенный пункт.

За последнее десятилетие парк автобусов в крупных и средних предприятиях уменьшился более чем на 52 тыс. единиц. Около 53 % эксплуатируемых маршрутных автобусов амортизированы, а более 42 % из них подлежат безотлагательной выбраковке по критериям безопасности дорожного движения.

Международные перевозки в прошедшем году как грузов, так и пассажиров автомобильным транспортом сохранили тенденцию роста.

Сегодня можно констатировать: по мере углубления рыночных реформ становится все более очевидным, что непринятие кардинальных мер по реформированию автотранспортной деятельности может привести к ситуации, когда будут хорошие дороги, будет в наличии большое количество автомобилей, но из-за отсутствия системы государственного управления и регулирования, отсутствия инфраструктуры и прогрессивных технологий перевозок, возрождение стратегических отраслей экономики и социальной сферы будет замедлено, а в худшем случае - произойдет распад отраслевых транспортных связей и переход автотранспортной деятельности в сферу непрофессионального самообслуживания.

Главным условием оздоровления ситуации должна стать разработка и принятие современной правовой базы регулирования автотранспортной деятельности в условиях рынка.

Основным инструментом, как и во всех государствах, должно стать лицензирование и жесткий контроль выполнения действующих лицензионных требований, а результатом - вытеснение с рынка наименее эффективных, неквалифицированных и недобросовестных операторов.

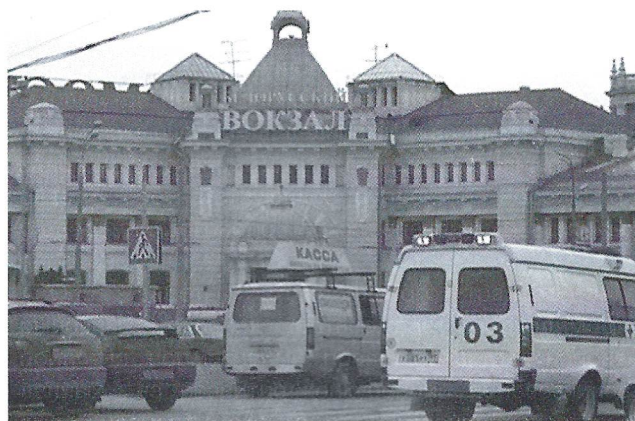
Прошедший 2007 год стал началом принятия законодательства, нормативных правовых актов по обеспечению деятельности автомобильного транспорта.

Принят Федеральный закон № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Устав регулирует основные гражданские правовые отношения, возникающие при оказании услуг по перевозке грузов и пассажиров автомобильным и городским наземным электрическим транспортом в современных условиях.

Уставом определены общие условия перевозок пассажиров, багажа и грузов, а также условия предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортных инфраструктур (кроме перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом в международном сообщении, которые регулируются международными договорами Российской Федерации).

Внесен Правительством Российской Федерации



и принят в первом чтении Государственной думой законопроект «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации» (№ 423427-4).

Законопроект разработан в соответствии с Конституцией Российской Федерации и Гражданским кодексом Российской Федерации в развитии федеральных законов «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации».

Законопроект направлен на установление правовых основ единого рынка услуг автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта, приведение системы управления пассажирским транспортом в соответствии с условиями рыночной экономики.

Законопроектом будет введена норма, согласно которой хозяйствующие субъекты допускаются к выполнению регулярных перевозок только при условии заключения с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, с органами местного самоуправления договоров об организации регулярных перевозок.

Кроме того, законопроект предусматривает включение автовокзалов (автостанций) в состав маршрутов регулярного сообщения только при условии заключения владельцами указанных автовокзалов (автостанций) с органами исполнительной власти соответствующих субъектов Российской Федерации договоров об обеспечении регулярных перевозок.

Опыт работы автомобильного транспорта в рыночных условиях подтверждает необходимость принятия нормативных правовых актов, направленных на развитие конкуренции перевозчиков, как основного механизма повышения качества и эффективности автомобильных перевозок.

Первоочередными актами такого регулирования автотранспортной деятельности в субъектах Российской Федерации, на наш взгляд, должны стать

технические (административные) регламенты: допуск к профессии, допуск к рынку транспортных услуг (аналогично действующим правовым актам европейского законодательства, регламентирующим доступ к осуществлению автотранспортной деятельности).

При этом допуск к профессии должен подтверждаться сертификатом профессиональной компетенции, а допуск к рынку транспортных услуг - это заранее установленный потолок: ограничения числа операторов/автомобилей на достаточно длительное время перевозочной деятельности при высоком качестве предоставления транспортных услуг.

Следующий необходимый нормативный правовой акт для реализации принципов законопроекта «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации», а также выполнения органами местного самоуправления функций по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения (Федеральный закон № 131-ФЗ) должен быть установлен порядок (регламент) утверждения маршрутной сети.

Следовательно, необходимо разработать и утвердить методику формирования маршрутной сети муниципального района, городского округа с указанием режима работы автобусов на них.

Это даст органам местного самоуправления возможность грамотно сформировать лоты при проведении конкурсов на их обслуживание.

Особое значение в рыночных условиях приобретает тарифное регулирование.

Городской и пригородный пассажирский автотранспорт во всем мире дотационный. Исключением не является и наша страна. Поэтому необходимо в первоочередном порядке разработать методику расчета предельных тарифов на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском и пригородном сообщении, а также методику формирования расчетных тарифов на линейные сооружения, которые предназначены для

определения нормативов затрат на реализацию билетов, обслуживание пассажиров в начальных, промежуточных и конечных пунктах маршрутов, с целью установления тарифов на услуги автовокзалов и автостанций.

Названные методики должны быть утверждены федеральным органом в области транспорта, то есть Минтрансом по согласованию с Минфином и Минэкономразвития России. Ими будут и должны руководствоваться региональные энергетические комиссии администраций субъектов Российской Федерации при утверждении тарифов на перевозки пассажиров конкретно на своих территориях.

Следующее противоречие, подлежащее урегулированию. За три года действия Федерального закона № 122-ФЗ «О монетизации» пассажирские перевозки в городском и пригородном сообщении не улучшились. Наоборот, усугубились проблемы, которые имеют системный характер: неплатежеспособность пассажирских автопредприятий, накопление кредиторской задолженности, предельный износ подвижного состава, сокращение количества обслуживаемых маршрутов, рост аварийности.

Требуется обеспечить реализацию Федерального закона № 122-ФЗ в отношении граждан, имеющих льготы на проезд автомобильным транспортом с соблюдением условия - каждая поездка пассажира, имеющего льготы, оплачивается перевозчику в размерах, соответствующих тарифам и формам оплаты, установленных для всех граждан.

Невозможность предприятий автомобильного транспорта, особенно пассажирских, обеспечить воспроизводство приводит их к ликвидации через процедуру банкротства. Взамен им приходит, как правило, неорганизованный, непрофессиональный «теневой» перевозчик, у которого основное: желание максимальное извлечение прибыли в ущерб всем мерам безопасности.

Федеральным законом № 196-ФЗ от 10.12.95г. «О безопасности дорожного движения» определено, что органы местного самоуправления решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения «в пределах своей компетенции».

Но в действующем законе «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» данная компетенция полномочий органов местного самоуправления в части обеспечения безопасности дорожного движения отсутствует.

В Российской Федерации продолжает сохраняться рост аварийности на автомобильном транспорте. Число дорожно-транспортных происшествий за 2007 год по сравнению с прошлым годом увеличилось на 2% (233809 ДТП), погибших на 1,8% (33308 чел.) и раненых на 2,4% (292206 чел.).

Высокий уровень аварийности, в первую очередь, определяется низкой транспортной дисципли-



линой водителей автотранспортных средств, принадлежащих физическим лицам.

Несмотря на профилактику, число грубых нарушений правил дорожного движения, являющихся основными причинами ДТП (доля выявленных фактов превышения скорости движения, нарушений правил обгона, управления транспортным средством в состоянии опьянения составила около 50 % от всех нарушений) не уменьшилось, улучшить обстановку на дорогах не удалось.

Надо восстановить лицензирование деятельности на автомобильном транспорте как действенный рычаг, влияющий как на качество предоставляемых услуг, так и на их безопасность.

В этих целях лицензированию должны подлежать: перевозки пассажиров и грузов, независимо от ведомственной принадлежности, транспортно-экспедиционное обслуживание юридических и физических лиц, ремонт и техническое обслуживание автотранспортных средств.

Кроме того, необходимо лицензировать подготовку и повышение квалификации водителей транспортных средств, руководителей и специалистов предприятий транспорта, непосредственно связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

Внесение таких дополнений и изменений в Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» окажет существенное положительное влияние по наведению порядка в деятельности автомобильного транспорта, в том числе и на снижение уровня аварийности.

Существующая налоговая система, действующая в отношении автотранспортной деятельности, несовершенна. Применяемые налоговые режимы (общий, единый налог на вмененный доход, упрощенная система налогообложения) позволяет хозяйствующим субъектам автомобильного транспорта, выполняющим одинаковые услуги (работы), платить разные по величине налоги.

При этом объем вмененных налогов, и чистый доход хозяйствующего субъекта зависит не от результатов деятельности, а от системы налогообложения. Тем самым хозяйствующие субъекты находятся не в равных условиях. Малый и индивидуальный бизнес, имеющие право применения единого налога на вмененный доход или упрощенную систему налогообложения, располагают значительными конкурентными преимуществами по сравнению с крупным бизнесом, обязанным использовать общий режим налогообложения.

Для обеспечения равноправных налоговых условий хозяйствующим субъектам автотранспортной деятельности всех форм и масштабов следует принять одно из следующих режимов:

- специальный налоговый режим по модели упрощенной налоговой системе на основании патента;

- специальный налоговый режим по модели единого налога на вмененный доход.

Последние годы работы автомобильного транспорта в рыночных условиях подтвердили, что его перевозочная деятельность (да и не только перевозочная) является деятельностью малого и среднего предпринимательства, средняя численность работников, выручка от реализации услуг или балансовая стоимость активов (остаточная стоимость основных средств и нематериальных затрат) не превышают предельные значения, установленные Правительством Российской Федерации в соответствии с российским законодательством.

Федеральный закон от 24.07.2007 г. № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» регулирует отношения, возникающие между юридическими и физическими лицами, органами государственной власти и субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления в сфере развития малого и среднего предпринимательства.

Членам Союза надо принять активное участие в федеральной, региональных и муниципальных программах развития малого и среднего предпринимательства, а также в разработке модельного законопроекта субъекта Российской Федерации «О развитии малого и среднего предпринимательства в субъекте Российской Федерации».

Российский автотранспортный союз считает необходимым использовать цели и принципы государственной политики в области развития малого и среднего предпринимательства, заложенные в федеральном законе, членами Союза при реформировании автомобильного транспорта. Тем более, что в субъектах Российской Федерации принимаются свои законы по поддержке и развитию малого и среднего предпринимательства.

В 2007 году был принят Федеральный закон № 315-ФЗ от 01 декабря «О саморегулируемых организациях». Необходимость принятия этого закона обсуждалась 5 лет.

Идея принятия специального закона о саморегулировании возникла в связи с решением задачи дерегулирования-сокращения государственного вмешательства в экономику.

Саморегулирование хозяйственной или профессиональной деятельности может стать реальной альтернативой государственному регулированию, обладая при этом преимуществами гибкости, широкими возможностями осуществления обратной связи с объектами регулирования, снижения затрат общества на осуществление регулирования.

Принятый закон определяет:

- основные требования к саморегулируемым организациям (минимальное число членов организации, наличие стандартов и правил предпринимательской деятельности, обеспечение допол-



нительной имущественной ответственности путем страхования ответственности и создания компенсационного фонда);

- основные права, функции и обязанности саморегулируемой организации, включая определение требований к членам организации, контроль за соблюдением требований, организацию третейских судов, обеспечение информационной открытости деятельности своих членов;

- порядок применения мер дисциплинарного воздействия;

- порядок формирования компенсационного фонда саморегулируемой организации;

- порядок ведения государственного реестра саморегулируемых организаций и взаимодействия с уполномоченными федеральными органами.

На самом деле, на практике, в результате проходящей административной реформы, было отменено лицензирование и сертификация большинства видов автотранспортной деятельности. На рынке остались регулируемый сектор (15%, 86000 перевозчиков) и частично регулируемый сектор, на котором контрольно-надзорные функции за автотранспортной деятельностью законодательно ограничены (85%, 474000 перевозчиков).

В то же время снижение уровня контроля и надзора за перевозочной деятельностью привело к значительному увеличению доли теневого автотранспортного рынка, в первую очередь, по таксомоторным перевозкам, основу которого составляют мелкие предприятия и индивидуальные предприниматели, работающие по демпинговым тарифам и не платящие налоги. Сюда необходимо отнести практическое отсутствие механизмов страхования профессиональной ответственности перевозчиков и невостребованность потребителями автотранспортных услуг судебной защиты их прав из-за неэффективности, значительных затрат и продолжительности судебных процедур.

Аналогичные проблемы существуют и в сфере услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств, которая характеризуется также наличием значительного теневого сектора, включающего до 40% от общего числа участников рынка.

Федеральный закон № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях» дает возможность заменить отмененные действующим законодательством методы госрегулирования автотранспортной деятельности механизмами саморегулирования, направленными на восстановление управляемости автотранспортной отрасли.

В этих целях необходимо передать отдельные полномочия Минтранса России саморегулируемым организациям с одновременным установлением для него статуса уполномоченного федерального органа исполнительной власти на автомобильном транспорте, на который должна быть возложена

реализация функций, предусмотренных законодательством.

Однако в отрасли саморегулирование не может начаться снизу без принятия законов. Это обусловлено тем, что в соответствии с законом о СРО получить право на использование понятия «саморегулирование» и производных от него можно только после внесения в государственный реестр саморегулируемых организаций, ведение которого осуществляется уполномоченным органом исполнительной власти в сфере транспорта. А для того, чтобы вести постоянный качественный мониторинг деятельности автомобильного транспорта, следует установить необходимую статотчетность, независимо от формы собственности автотранспортных средств и их принадлежности. Давайте подумаем, какой она должна быть.

Не случайно Правительство Российской Федерации в марте приняло постановление № 228 «Об уполномоченном федеральном органе исполнительной власти в сфере официального статистического учета», в функции которого входят и утверждение форм федерального статистического наблюдения и указания по их заполнению при предоставлении в субъект официального статистического учета.

Например, административным регламентом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта за исполнением государственной функции лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом требуется подтверждение прохождения аттестации на право занимать должность, связанную с обеспечением безопасности дорожного движения (программа утверждена приказом Департамента автомобильного транспорта Минтранса России от 28.12.1993 года № 34).

Наряду с этим, действует приказ № 75 от 22.06.98 г. - профессиональная компетентность специалистов в организации и осуществлении перевозок в соответствующем виде сообщения, обеспечение требуемого уровня технического состояния подвижного состава, безопасности движения, соблюдения природоохранных норм, техники безопасности и охраны труда на автомобильном транспорте (программы утверждены приказом Минтранса России № 91 от 23.07.92). Может одной программы достаточно?

Или другой момент в этом Регламенте. Соискатель лицензии должен указать в заявлении место осуществления лицензируемого вида деятельности. При переоформлении - также указывается изменение мест осуществления лицензируемого вида деятельности. И соответственно в реестре лицензии записывается адрес места осуществления лицензируемого вида деятельности. Может быть, на практике это применять как кастирование?

Очевидно, будут предложения и к другим нормативным правовым актам. Для этого мы и собрались.

Внедрение в ближайшее время в работу автомобильного транспорта вышеназванных предложений позволит:

- повысить эффективность и качество автомобильных перевозок;
- повысить правовую, технологическую и налоговую дисциплины хозяйствующих субъектов, осуществляющих перевозочную деятельность автомобильным транспортом;
- снизить транспортную составляющую в цене товара и услуг;
- улучшить условия и увеличить уровень оплаты труда работников автомобильного транспорта;
- поднять престиж профессий отрасли автомобильного транспорта.»

Выступившие в прениях руководители предприятий и организаций в своих высказываниях более подробно осветили проблемы, сложившиеся на современном этапе в автотранспортной отрасли, и поделились опытом решения их в различных регионах. Лейтмотивом практически всех выступлений прозвучала

тема координации совместных усилий для выработки дальнейшей стратегии решения вопросов, поднятых в основном докладе.

На второй день конференции был проведен круглый стол по теме «Повышение качества услуг на автомобильном транспорте». На нем были рассмотрены «Методические рекомендации по тарифообразованию на пассажирские перевозки в городском и пригородном сообщении», разработанные «Государственным научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта» (НИИАТ) Минтранса РФ.

На круглом столе присутствовал начальник Управления Министерства транспорта РФ О.Н. Старовойтов, который ответил на многочисленные вопросы представителей регионов по решению насущных проблем и выработке дальнейшей стратегии Министерства в направлении развития автотранспортной деятельности на период до 2010 года.

В процессе работы конференции был выработан проект решения.

*Пресс служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»*

РЕШЕНИЕ

ПРОЕКТ

КОНФЕРЕНЦИИ РОССИЙСКОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО СОЮЗА «ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА».

Г. СОЧИ

25-26 ИЮНЯ 2008Г.

В Конференции приняли участие руководители организаций - члены РАС, представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, профсоюзных организаций, руководители автотранспортных предприятий, автовокзалов, органов по сертификации и другие приглашенные лица - всего 170 человек.

Участники Конференции отмечают, что результаты работа автомобильного транспорта в 2007 году подтверждают положительные тенденции:

- рост объемов грузовых автомобильных перевозок и грузооборота;
- общие доходы транспортных предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров на маршрутах общего пользования (сумма выручки и субсидий), выросли на 17,3 %;
- расширилось использование конкурсных условий привлечения на рынок пассажирских транспортных услуг перевозчиков всех форм собственности, на маршруты общего пользования привлечено 97,6 тыс. автобусов, принадлежащих субъектам малого предпринимательства;
- по сравнению с началом 2007 года в 3 раза сократилась задолженность по выплате заработной платы работникам автотранспортной отрасли.
- рост заработной платы в среднем по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту составил - 22,5 %, на сегодня в денежном выражении средняя заработная плата составляет:
 - на грузовом - 17454,2 руб.;
 - на пассажирском - 12086,8 руб.

Вместе с тем, автомобильный транспорт по многим параметрам не отвечает потребностям экономики и общества, не соответствует современным техническим, технологическим, экологическим требованиям.



Особую озабоченность вызывает то, что автотранспорт общего пользования, который традиционно безотказно обеспечивал государственные потребности в перевозках грузов и массовые перевозки граждан России, в настоящее время занимает около 9 % от объема перевозок.

В результате при огромных суммарных материальных и финансовых затратах эффективность решения многих транспортных задач в стране становится чрезвычайно низкой, грузовой автотранспорт - неконкурентоспособным, а пассажирский - все менее доступным.

Серьезные издержки несет страна и в макроэкономическом плане. Транспортная составляющая в цене продукта продолжает расти, усиливая инфляционные процессы и снижая экспортные возможности. Значительные объемы доходов уводятся в «тень», а бюджеты всех уровней, не получая части налоговых поступлений, в свою очередь, лишают финансовой поддержки городской пассажирский транспорт и, следовательно, шансов на его укрепление, снижение стоимости и повышение качества услуг.

Положение с автомобильным транспортом усугубляют ведомственная разобщенность, отсутствие единой законодательной базы, неопределенность направлений и путей развития.

По мере углубления рыночных реформ становится все более очевидным, что не принятие кардинальных мер по реформированию автотранспортной деятельности может привести к ситуации, когда из-за отсутствия системы государственного управления и регулирования, отсутствия инфраструктуры, прогрессивных технологий перевозок возрождение стратегических отраслей экономики и социальной сферы будет замедлено, а в худшем случае произойдет распад отраслевых транспортных связей и переход автотранспортной деятельности в сферу непрофессионального самообслуживания.

Главным условием оздоровления ситуации должна стать разработка и принятие современной правовой базы регулирования автотранспортной деятельности в условиях рынка.

В целях принятия нормативных правовых актов, направленных на развитие конкуренции перевозчиков на равных условиях, как основного механизма повышения качества и эффективности автомобильных перевозок, участники Конференции решили:

1. Считать приоритетной задачей организаций - членов РАС анализ действующего законодательства в области автомобильного транспорта и разработку предложений по принятию современной правовой базы регулирования автотранспортной деятельности в условиях рынка.

2. Руководителям ассоциаций, союзов, некоммерческим партнерствам - членам РАС в месячный срок рассмотреть перечень представленных предложений по разработке необходимых нормативных правовых актов, провести анализ других действующих нормативных правовых актов на автомобильном транспорте, в том числе и регионального уровня и внести в исполнительный аппарат РАС обоснованные предложения по их разработке для формирования нормативной правовой базы автомобильного транспорта.

3. Российскому автотранспортному союзу внести в Координационный совет по законотворческой деятельности Министерства транспорта Российской Федерации проекты нормативных правовых актов для принятия в первоочередном порядке:

- Методические рекомендации по тарифообразованию на пассажирские перевозки в городском и пригородном сообщении;

- Методические рекомендации по установлению тарифов на услуги пассажирских автовокзалов и автостанций;

- Методические рекомендации по утверждению маршрутной сети муниципального образования, городского округа, субъекта Российской Федерации;

- Пассажирский транспорт. Допуск на рынок пассажирских услуг. Допуск к профессии;

- Грузовой транспорт. Допуск на рынок грузовых перевозок. Допуск к профессии.

4. Руководителям ассоциаций, союзов, некоммерческих партнерств - членам РАС внести предложения по перечню статистической отчетности о деятельности автомобильного транспорта для ведения мониторинга и своевременного принятия управленческих решений (постановление Правительства от 31 марта 2008 г. № 228 «Об уполномоченном федеральном органе исполнительной власти в сфере официального статистического учета» пункт б).

5. Российскому автотранспортному союзу организовать и провести в четвертом квартале обсуждение на «круглом» столе положений Федерального закона от 01.12.2007 года № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях» для определения необходимых мер по его реализации на автомобильном транспорте в системе Российского автотранспортного союза.



В предыдущем номере издания (№16 март-апрель) была опубликована часть ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА О САМОРЕГУЛИРУЕМЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ.

Предлагаем вашему вниманию продолжение проекта этого документа.

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О САМОРЕГУЛИРУЕМЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

1 декабря 2007

года N 315-ФЗ

Принят
Государственной Думой
16 ноября 2007 года

Одобен
Советом Федерации
23 ноября 2007 года

Статья 14. Ограничения прав саморегулируемой организации, ее должностных лиц и иных работников

1. Саморегулируемая организация не вправе осуществлять предпринимательскую деятельность.
2. Саморегулируемая организация не вправе учреждать хозяйственные товарищества и общества, осуществляющие предпринимательскую деятельность, являющуюся предметом саморегулирования для этой саморегулируемой организации, и становиться участником таких хозяйственных товариществ и обществ.
3. Саморегулируемая организация не вправе осуществлять следующие действия и совершать следующие сделки, если иное не предусмотрено федеральными законами:
 - 1) предоставлять принадлежащее ей имущество в залог в обеспечение исполнения обязательств иных лиц;
 - 2) выдавать поручительства за иных лиц, за исключением своих работников;
 - 3) приобретать акции, облигации и иные ценные бумаги, выпущенные ее членами, за исключением случаев, если такие ценные бумаги обращаются на торгах фондовых бирж и (или) у иных организаторов торгов на рынке ценных бумаг;
 - 4) обеспечивать исполнение своих обязательств залогом имущества своих членов, выданными ими гарантиями и поручительствами;
 - 5) выступать посредником (комиссионером, агентом) по реализации произведенных членами саморегулируемой организации товаров (работ, услуг);
 - 6) совершать иные сделки в случаях, предусмотренных другими федеральными законами.
4. Лицо, осуществляющее функции единоличного исполнительного органа саморегулируемой организации, не вправе:
 - 1) приобретать ценные бумаги, эмитентами которых или должниками по которым являются члены саморегулируемой организации, их дочерние и зависимые общества;
 - 2) заключать с членами саморегулируемой организации, их дочерними и зависимыми обществами любые договоры имущественного страхования, кредитные договоры, соглашения о поручительстве;
 - 3) осуществлять в качестве индивидуального предпринимателя предпринимательскую деятельность, являющуюся предметом саморегулирования для этой саморегулируемой организации;
 - 4) учреждать хозяйственные товарищества и общества, осуществляющие предпринимательскую деятельность, являющуюся предметом саморегулирования для этой саморегулируемой организации, становиться участником таких хозяйственных товариществ и обществ.
5. Лицо, осуществляющее функции единоличного исполнительного органа саморегулируемой организации, не вправе являться членом органов управления членов саморегулируемой организации, их дочерних и зависимых обществ, являться работником, состоящим в штате указанных организаций.
6. Федеральными законами, уставом саморегулируемой организации или иными установленными ею требованиями может быть предусмотрено возложение на саморегулируемую организацию или ее работников дополнительных ограничений, направленных на устранение обстоятельств, влекущих за собой возникновение конфликта интересов, установленного частью

3 статьи 8 настоящего Федерального закона, угрозу неправомерного использования работниками саморегулируемой организации ставшей известной им в силу служебного положения информации о деятельности членов саморегулируемой организации.

Статья 15. Органы управления саморегулируемой организации

1. Органами управления саморегулируемой организации являются:

- 1) общее собрание членов саморегулируемой организации;
- 2) постоянно действующий коллегиальный орган управления саморегулируемой организации;
- 3) исполнительный орган саморегулируемой организации.

2. В саморегулируемой организации функции постоянно действующего коллегиального органа управления могут осуществляться общим собранием членов саморегулируемой организации.

Статья 16. Общее собрание членов саморегулируемой организации

1. Общее собрание членов саморегулируемой организации является высшим органом управления саморегулируемой организации, полномочным рассматривать отнесенные к его компетенции настоящим Федеральным законом вопросы деятельности саморегулируемой организации.

2. Общее собрание членов саморегулируемой организации созывается с периодичностью и в порядке, которые установлены уставом саморегулируемой организации.

3. К исключительной компетенции общего собрания членов саморегулируемой организации относятся следующие вопросы:

- 1) утверждение устава некоммерческой организации, внесение в него изменений;
- 2) избрание членов постоянно действующего коллегиального органа управления саморегулируемой организации, досрочное прекращение полномочий указанного органа или досрочное прекращение полномочий отдельных его членов;
- 3) назначение на должность лица, осуществляющего функции единоличного исполнительного органа саморегулируемой организации, досрочное освобождение такого лица от должности;
- 4) утверждение мер дисциплинарного воздействия, порядка и оснований их применения, порядка рассмотрения дел о нарушении членами саморегулируемой организации требований стандартов и правил саморегулируемой организации;
- 5) определение приоритетных направлений деятельности саморегулируемой организации, принципов формирования и использования ее имущества;
- 6) утверждение отчета постоянно действующего коллегиального органа управления саморегулируемой организации и исполнительного органа саморегулируемой организации;
- 7) утверждение сметы саморегулируемой организации, внесение в нее изменений, утверждение годовой бухгалтерской отчетности саморегулируемой организации;
- 8) принятие решения о добровольном исключении сведений о саморегулируемой организации из государственного реестра саморегулируемых организаций;
- 9) принятие решения о реорганизации или ликвидации некоммерческой организации, назначение ликвидатора или ликвидационной комиссии;
- 10) рассмотрение жалобы лица, исключенного из членов саморегулируемой организации, на необоснованность принятого постоянно действующим коллегиальным органом управления саморегулируемой организации на основании рекомендации ее органа по рассмотрению дел о применении в отношении членов саморегулируемой организации мер дисциплинарного воздействия решения об исключении этого лица из членов саморегулируемой организации и принятие решения по такой жалобе.

4. В случае осуществления общим собранием членов саморегулируемой организации функций ее постоянно действующего коллегиального органа управления общие собрания членов саморегулируемой организации проводятся не реже чем один раз в три месяца.

Статья 17. Постоянно действующий коллегиальный орган управления саморегулируемой организации

1. Постоянно действующий коллегиальный орган управления саморегулируемой организации формируется из числа физических лиц - членов саморегулируемой организации и (или) представителей юридических лиц - членов саморегулируемой организации, а также независимых членов.

2. Для целей настоящего Федерального закона независимыми членами считаются лица, которые не связаны трудовыми отношениями с саморегулируемой организацией, ее членами. Независимые члены должны составлять не менее одной трети членов постоянно действующего коллегиального органа управления саморегулируемой организации. Федеральными законами могут быть установлены иные требования к численности независимых членов постоянно действующего коллегиального органа управления саморегулируемой организации.

3. Независимый член постоянно действующего коллегиального органа управления саморегулируемой организации предварительно в письменной форме обязан заявить о конфликте интересов, который влияет или может повлиять на объективное рассмотрение вопросов, включенных в повестку заседания постоянно действующего коллегиального органа управления са-

морегулируемой организации, и принятие по ним решений и при котором возникает или может возникнуть противоречие между личной заинтересованностью указанного независимого члена и законными интересами саморегулируемой организации, которое может привести к причинению вреда этим законным интересам саморегулируемой организации.

4. В случае нарушения независимым членом постоянно действующего коллегиального органа управления саморегулируемой организации обязанности заявить о конфликте интересов и причинения в связи с этим вреда законным интересам саморегулируемой организации, которые подтверждены решением суда, общее собрание членов саморегулируемой организации принимает решение о досрочном прекращении полномочий независимого члена.

5. Каждый член постоянно действующего коллегиального органа управления саморегулируемой организации при голосовании имеет один голос.

6. Саморегулируемая организация самостоятельно определяет количественный состав постоянно действующего коллегиального органа управления, порядок и условия его формирования, деятельности, принятия им решений.

7. К компетенции постоянно действующего коллегиального органа управления саморегулируемой организации относятся следующие вопросы:

- 1) утверждение стандартов и правил саморегулируемой организации, внесение в них изменений;
- 2) создание специализированных органов саморегулируемой организации, утверждение положений о них и правил осуществления ими деятельности;
- 3) назначение аудиторской организации для проверки ведения бухгалтерского учета и финансовой (бухгалтерской) отчетности саморегулируемой организации, принятие решений о проведении проверок деятельности исполнительного органа саморегулируемой организации;
- 4) представление общему собранию членов саморегулируемой организации кандидата либо кандидатов для назначения на должность исполнительного органа саморегулируемой организации;
- 5) утверждение перечня лиц, кандидатуры которых могут предлагаться в качестве третейских судей для их выбора участниками споров, рассматриваемых по их заявлениям в третейском суде, образованном саморегулируемой организацией;
- 6) принятие решения о вступлении в члены саморегулируемой организации или об исключении из членов саморегулируемой организации по основаниям, предусмотренным уставом саморегулируемой организации.

Статья 18. Исполнительный орган саморегулируемой организации

К компетенции исполнительного органа саморегулируемой организации относятся любые вопросы хозяйственной и иной деятельности саморегулируемой организации, не относящиеся к компетенции общего собрания членов саморегулируемой организации и ее постоянно действующего коллегиального органа управления.

Статья 19. Специализированные органы саморегулируемой организации

1. К специализированным органам саморегулируемой организации, которые в обязательном порядке создаются постоянно действующим коллегиальным органом управления саморегулируемой организации, относятся:

- 1) орган, осуществляющий контроль за соблюдением членами саморегулируемой организации требований стандартов и правил саморегулируемой организации;
- 2) орган по рассмотрению дел о применении в отношении членов саморегулируемой организации мер дисциплинарного воздействия.

2. Помимо указанных в части 1 настоящей статьи специализированных органов саморегулируемой организации решениями постоянно действующего коллегиального органа управления саморегулируемой организации может быть предусмотрено создание на временной или постоянной основе иных специализированных органов.

3. Каждый созданный постоянно действующим коллегиальным органом управления саморегулируемой организации специализированный орган действует на основании соответствующего положения, утвержденного постоянно действующим коллегиальным органом управления саморегулируемой организации.

4. Специализированные органы саморегулируемой организации осуществляют свои функции самостоятельно.

5. На основании результатов проведенных органом, осуществляющим контроль за соблюдением членами саморегулируемой организации требований стандартов и правил саморегулируемой организации, проверок деятельности членов саморегулируемой организации орган по рассмотрению дел о применении в отношении членов саморегулируемой организации мер дисциплинарного воздействия рассматривает жалобы на действия членов саморегулируемой организации, а также дела о нарушениях членами саморегулируемой организации при осуществлении своей деятельности требований стандартов и правил саморегулируемой организации.

6. Орган по рассмотрению дел о применении в отношении членов саморегулируемой организации мер дисциплинарного воздействия направляет в постоянно действующий коллегиальный орган управления саморегулируемой организации рекомендации об исключении из членов саморегулируемой организации.

7. Порядок рассмотрения дел о применении в отношении членов саморегулируемой организации мер дисциплинарного воздействия устанавливается общим собранием членов саморегулируемой организации.

Статья 20. Ведение государственного реестра саморегулируемых организаций

1. Ведение государственного реестра саморегулируемых организаций осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции в сфере государственной регистрации саморегулируемых организаций, в случае, если не определен уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по контролю (надзору) за деятельностью саморегулируемых организаций в установленной сфере деятельности.
2. В случае если определен уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по контролю (надзору) за деятельностью саморегулируемых организаций в установленной сфере деятельности или регулирование соответствующего вида деятельности, ведение государственного реестра саморегулируемых организаций в соответствующей сфере деятельности осуществляется этим уполномоченным федеральным органом.
3. Правительство Российской Федерации устанавливает порядок ведения государственного реестра саморегулируемых организаций.
4. Государственный реестр саморегулируемых организаций ведется на бумажных и электронных носителях. При несоответствии между записями на бумажных носителях и электронных носителях приоритет имеют записи на бумажных носителях.
5. Ведение государственного реестра саморегулируемых организаций на электронных носителях осуществляется в соответствии с едиными организационными, методологическими и программно-техническими принципами, обеспечивающими совместимость и взаимодействие этого реестра с иными федеральными информационными системами и сетями.
6. Сведения, содержащиеся в государственном реестре саморегулируемых организаций, являются открытыми и общедоступными.
7. Размер платы за внесение сведений в государственный реестр саморегулируемых организаций и предоставление содержащихся в этом реестре сведений устанавливается Правительством Российской Федерации.
8. Сведения о некоммерческой организации, соответствующей установленным в статье 3 настоящего Федерального закона требованиям, вносятся в государственный реестр саморегулируемых организаций в течение семи рабочих дней со дня представления некоммерческой организацией в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, указанный в части 1 или 2 настоящей статьи, заявления и следующих документов:
 - 1) копии свидетельства о государственной регистрации некоммерческой организации;
 - 2) копии устава некоммерческой организации;
 - 3) заверенных некоммерческой организацией копий документов, подтверждающих государственную регистрацию ее членов - юридических лиц;
 - 4) заверенных некоммерческой организацией копий свидетельств о государственной регистрации ее членов - индивидуальных предпринимателей;
 - 5) перечня членов некоммерческой организации с указанием вида осуществляемой ими предпринимательской или профессиональной деятельности, являющейся предметом саморегулирования для саморегулируемой организации;
 - 6) документов, подтверждающих наличие у некоммерческой организации предусмотренных настоящим Федеральным законом способов обеспечения ответственности членов некоммерческой организации перед потребителями произведенных товаров (работ, услуг) и иными лицами;
 - 7) копии документов, подтверждающих создание некоммерческой организацией специализированных органов, предусмотренных частью 4 статьи 3 настоящего Федерального закона, копии положений о таких органах и копии документов о составе участвующих в их работе лиц;
 - 8) копии предусмотренных пунктом 2 части 3 статьи 3 настоящего Федерального закона стандартов и правил саморегулируемой организации;
 - 9) иные документы, необходимость представления которых для приобретения статуса саморегулируемой организации предусмотрена другими федеральными законами.
9. Уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, указанный в части 1 или 2 настоящей статьи, в течение семи рабочих дней со дня представления указанных в части 8 настоящей статьи документов вносит сведения о некоммерческой организации в государственный реестр саморегулируемых организаций или принимает решение об отказе во внесении сведений о некоммерческой организации в государственный реестр саморегулируемых организаций.
10. Основанием для принятия решения об отказе во внесении сведений о некоммерческой организации в государственный реестр саморегулируемых организаций является представление некоммерческой организацией документов, не соответствующих установленному в настоящей статье перечню, а также непредставление всех установленных частью 8 настоящей статьи документов.
11. Решение об отказе во внесении сведений о некоммерческой организации в государственный реестр саморегулируемых организаций может быть обжаловано в судебном порядке.
12. Федеральными законами могут устанавливаться особенности ведения государственного реестра саморегулируемых организаций, в том числе иные сроки внесения в государственный реестр саморегулируемых организаций сведений о некоммерческих организациях, объединяющих субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности, а также особенности предъявляемых при этом к некоммерческим организациям требований в отношении состава и содержания представляемых в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, указанный в части 1 или 2 настоящей статьи, документов.

13. Некоммерческие организации, сведения о которых не внесены в установленном порядке в государственный реестр саморегулируемых организаций, не вправе использовать в своих учредительных и иных документах, а также при осуществлении своей деятельности слова “саморегулируемая”, “саморегулирование” и производные от слова “саморегулирование”.

Статья 21. Исключение сведений о некоммерческой организации из государственного реестра саморегулируемых организаций

1. Основанием для исключения сведений о некоммерческой организации из государственного реестра саморегулируемых организаций уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, указанным в части 1 или 2 статьи 20 настоящего Федерального закона, является:

- 1) заявление саморегулируемой организации об исключении сведений о ней из государственного реестра саморегулируемых организаций;
- 2) ликвидация или реорганизация некоммерческой организации;
- 3) вступившее в законную силу решение суда об исключении сведений о некоммерческой организации из государственного реестра саморегулируемых организаций на основании ее несоответствия требованиям настоящего Федерального закона, других федеральных законов.

2. Исключение сведений о некоммерческой организации из государственного реестра саморегулируемых организаций по иным основаниям, кроме указанных в части 1 настоящей статьи оснований, не допускается.

3. Некоммерческая организация считается исключенной из государственного реестра саморегулируемых организаций и прекратившей деятельность в качестве саморегулируемой организации со дня представления заявления об исключении сведений о некоммерческой организации из государственного реестра саморегулируемых организаций в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, указанный в части 1 или 2 статьи 20 настоящего Федерального закона, либо с даты вступления в законную силу решения суда об исключении сведений о некоммерческой организации из государственного реестра саморегулируемых организаций, либо с даты ликвидации или реорганизации некоммерческой организации.

4. Саморегулируемая организация, не соответствующая требованиям статьи 3 настоящего Федерального закона, вправе представить заявление о таком несоответствии в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, указанный в части 1 или 2 статьи 20 настоящего Федерального закона. Это заявление в письменной форме представляется в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, указанный в части 1 или 2 статьи 20 настоящего Федерального закона, с указанием даты возникновения основания для исключения сведений о некоммерческой организации из государственного реестра саморегулируемых организаций. Заявление о несоответствии саморегулируемой организации требованиям статьи 3 настоящего Федерального закона может быть представлено в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, указанный в частях 1 или 2 статьи 20 настоящего Федерального закона, не более одного раза в год. В течение двух месяцев с момента получения этого заявления сведения о некоммерческой организации не могут быть исключены из государственного реестра саморегулируемых организаций по основанию, указанному в этом заявлении. В случае, если по истечении указанного срока саморегулируемая организация не представит в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, указанный в части 1 или 2 статьи 20 настоящего Федерального закона, доказательство приведения своего статуса или деятельности в соответствие с требованиями, указанными в статье 3 настоящего Федерального закона, сведения о некоммерческой организации подлежат исключению из государственного реестра саморегулируемых организаций.

Статья 22. Взаимодействие саморегулируемых организаций и уполномоченных федеральных органов исполнительной власти

1. Уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, указанный в части 1 или 2 статьи 20 настоящего Федерального закона, направляет в саморегулируемую организацию информацию о результатах проведенных в порядке и в случаях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации, проверок предпринимательской или профессиональной деятельности членов саморегулируемой организации, за исключением информации о результатах проверок, при проведении которых акт не составлялся.

2. Уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, указанный в части 1 или 2 статьи 20 настоящего Федерального закона, привлекает саморегулируемые организации к участию в обсуждении проектов федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, государственных программ по вопросам, связанным с предметом саморегулирования.

3. Саморегулируемая организация обязана направлять в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, указанный в части 1 или 2 статьи 20 настоящего Федерального закона:

1) стандарты и правила саморегулируемой организации в соответствии с предметом саморегулирования и внесенные в них изменения в течение семи рабочих дней после их внесения постоянно действующим коллегиальным органом управления саморегулируемой организации;

2) сведения о запланированных и проведенных саморегулируемой организацией проверках деятельности членов саморегулируемой организации и о результатах этих проверок.

4. Уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, указанный в части 1 или 2 статьи 20 настоящего Федерального закона, не вправе:



- 1) требовать от саморегулируемой организации и ее членов информацию, представление которой не предусмотрено федеральными законами;
- 2) принимать решения, обязывающие саморегулируемую организацию осуществлять действия, нарушающие федеральные законы и принятые в соответствии с ними иные нормативные правовые акты, или воздерживаться от осуществления правомерных действий, являющихся обязательными в соответствии со стандартами и правилами саморегулируемой организации;
- 3) требовать изменения или отмены решений, принятых органами управления саморегулируемой организации в соответствии с их компетенцией, а также требовать принятия указанными органами решений в отношении члена или членов саморегулируемой организации либо саморегулируемой организации.

5. Уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, указанный в части 1 или 2 статьи 20 настоящего Федерального закона, вправе обратиться в суд с требованием об исключении сведений о некоммерческой организации из государственного реестра саморегулируемых организаций в случае несоответствия саморегулируемой организации или ее деятельности требованиям настоящего Федерального закона, других федеральных законов.

6. В случае принятия судом решения об исключении сведений о некоммерческой организации из государственного реестра саморегулируемых организаций на основании несоответствия саморегулируемой организации или ее деятельности требованиям настоящего Федерального закона, других федеральных законов соответствующая некоммерческая организация, имевшая статус саморегулируемой организации, не вправе повторно обращаться с заявлением о внесении сведений о ней в государственный реестр саморегулируемых организаций в течение одного года со дня вступления в законную силу решения об исключении сведений о некоммерческой организации из государственного реестра саморегулируемых организаций.

Статья 23. Государственный контроль (надзор) за деятельностью саморегулируемых организаций

Государственный контроль (надзор) за деятельностью саморегулируемых организаций осуществляется в порядке, установленном федеральными законами.

Статья 24. Участие саморегулируемых организаций в некоммерческих организациях

1. Саморегулируемые организации вправе создавать ассоциации (союзы) в соответствии с законодательством Российской Федерации о некоммерческих организациях.
2. Ассоциации (союзы) саморегулируемых организаций могут создаваться ими по территориальному, отраслевому, межотраслевому или иным признакам.
3. Решение об участии саморегулируемой организации в ассоциации (союзе) саморегулируемых организаций принимается общим собранием членов саморегулируемой организации в порядке, установленном ее уставом.
4. Членами ассоциации (союза) саморегулируемых организаций могут быть переданы ассоциации (союзу) функции по разработке единых стандартов и правил саморегулируемых организаций, требований к членству субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности в саморегулируемых организациях - членах ассоциации (союза), функции по разрешению споров в третейском суде, профессиональному обучению и аттестации работников членов саморегулируемых организаций, сертификации произведенных ими товаров (работ, услуг), а также по раскрытию информации.
5. Предусмотренные статьей 14 настоящего Федерального закона ограничения полностью распространяются на ассоциацию (союз) саморегулируемых организаций, ее должностных лиц и иных работников.
6. Уставом ассоциации (союза) саморегулируемых организаций может быть предусмотрена дополнительная имущественная ответственность ассоциации (союза) перед потребителями товаров (работ, услуг), произведенных членами саморегулируемых организаций, участвующих в деятельности ассоциации (союза) саморегулируемых организаций, за счет средств компенсационного фонда, формируемого такими саморегулируемыми организациями.
7. Саморегулируемые организации могут быть членами торгово-промышленных палат в соответствии с законодательством Российской Федерации о торгово-промышленных палатах.

Президент
Российской Федерации
В.ПУТИН
Москва, Кремль
1 декабря 2007 года
N 315-ФЗ

Целевая рассылка издания

- Аппараты Полномочных представителей Президента РФ в федеральных округах;
- Совет Федерации Федерального Собрания РФ;
- Государственная Дума Федерального Собрания РФ – Комитет по транспорту;
- Министерство транспорта Российской Федерации – Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта РФ;
- Управления Федеральной службы безопасности Российской Федерации в регионах (Подразделения, обеспечивающие безопасность на транспорте);
- Генеральная прокуратура Российской Федерации;
- Министерство внутренних дел Российской Федерации;
- Администрации субъектов Российской Федерации;
- Министерства, департаменты и комитеты транспорта субъектов Российской Федерации;
- Управления внутренних дел субъектов Российской Федерации;
- Мэрия города Москвы;
- Прокуратуры города Москвы и ее административных округов;
- Департамент природопользования и охраны окружающей среды города Москвы;
- Департамент транспорта и связи города Москвы;
- Префектуры административных округов города Москвы;
- Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУВД города Москвы;
- Российский Автотранспортный Союз – региональные отделения;
- Московский Транспортный Союз;
- Члены Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»;
- Транспортные компании и индивидуальные предприниматели, обслуживающие международные и междугородные маршруты;
- Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт;
- Региональные ВУЗы автотранспортного профиля;
- Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ);
- Национальный фонд защиты прав потребителей;
- Отечественные производители автобусов;
- Зарубежные производители автобусов.

Презентация MAN Lion's City DD



Премьера в России

Впервые представляем в России MAN Lion'S City DD
– это новаторская концепция двухэтажного городского автобуса

Современный дизайн воплощает в себе стиль бренда и принадлежность к семейству MAN

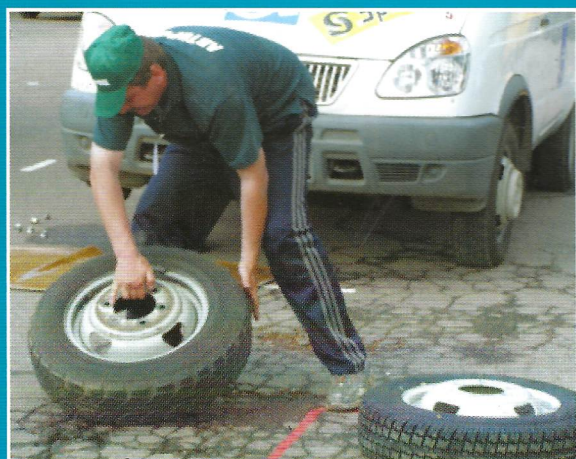
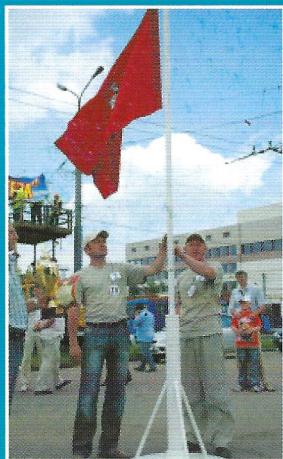
Внешний облик излучает чувство собственного достоинства и характер, салон создает впечатление обилия света и пространства, а двигатель – как всегда у MAN – является образцом мощности и экологичности

Это первый низкорамный трехосник с кондиционером, способный с комфортом перевозить до 128 пассажиров

Генеральный импортер в России ООО «МАН Автомобили Россия»
125476, Москва, ул. Василия Петушкова, д.3
Телефон: (495)258 39 45/46, факс: (495)2583977
www.man-mn.ru e-mail: info.ru@man.eu
Центр продажи автобусов:
142407, Московская обл., г. Ногинск, 51-й км автодороги Москва – Н. Новгород
Телефон: (495) 725 65 93, факс: (495) 725 65 94



«Московский мастер-2008» - водитель «Автолайн»!



За звание победителя боролись 28 человек. 14 водителей представляли компанию «Автолайн». Победителем стал Вадим Игошин, водитель подразделения Группы компаний «Автолайн» «Северный тракт». Второе и третье место заняли Виталий Панфилов (ООО «Северный тракт») и Равиль Хасянов (ООО «Мир дорог»).

В конкурсе участвовали коллективы семи автотранспортных предприятий города. В течение соревнования каждый участник продемонстрировал не только мастерство управления автомобилем и знания правил дорожного движения, но и навыки устранения технической неисправности автобуса.

В командном зачете первыми стали конкурсанты «Северного тракта» - они получили кубок и диплом первой степени, вторыми – представители «20 таксомоторного парка» (кубок и диплом второй степени). Команда ООО «Авто-Вояж» была удостоена кубка и диплома третьей степени.

Организаторы конкурса – Департамент транспорта и связи г.Москвы, МГК профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства, ООО «УК Автолайн-Транслайт», МТК, ГУП г.Москвы «Мосгортранс».