**ИЗМЕНЕНИЯ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН № 220-ФЗ,**

**ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РОССИЙСКИМ АВТОТРАНСПОРТНЫМ СОЮЗОМ**

**I. Технические ошибки**

| **№№**  **пп.** | **Пункт, часть, статья** | **Проблема** | **Решение** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. | Пункт 8 части 1 статьи 6 | Используется понятие «член простого товарищества», тогда как в других положениях Закона используется термин «участник договора простого товарищества» | Необходимо привести терминологию данного пункта в соответствии с терминологией остальных положений Закона |
| 2.. | Часть 2 статьи 11 | Предмет статьи – разграничение полномочий по установлению, изменению, отмене маршрутов, а части 2 – разграничение полномочий по тарифному регулированию | Частью 2 должен быть установлен порядок разграничения полномочий по установлению сельских муниципальных маршрутов, а также пролегающих в границах одного муниципального района |
| 3. | Часть 1 статьи 17 | 3. Концепцией закона, начиная с 2007 года, всегда предусматривалось, что органы власти сами определяют соотношение между объемами перевозок по регулируемым или по нерегулируемым тарифам. Но в окончательной редакции из-за некорректных правок получилось, что органы власти обязаны помимо перевозок по регулируемым тарифам также организовывать перевозки по нерегулируемым тарифам. | Установление маршрутов для перевозок по нерегулируемым тарифам должно быть не обязанностью, а правом органов власти. |
| 4. | Пункт 13 часть 4 статья27 | В пункте 13 части 4 статьи 27 ошибочно указывается на то, что в свидетельстве характеристики транспортных средств, влияющие на качество регулярных перевозок, могут быть предусмотрены государственным или муниципальным контрактом. | Необходимо исключить упоминание о государственных и муниципальных контрактах |
| 5. | Статья 27, 28 | В статьях 27 и 28 указано, что основанием для переоформления свидетельства и карт маршрута является изменение места жительства индивидуального предпринимателя. Однако по ошибке само это место жительства в реквизиты свидетельства и карт маршрута не включено. | Место жительства индивидуального предпринимателя необходимо включить в перечень обязательных реквизитов свидетельства и карты маршрута |
| 6. | Пункт 4 часть 1 статья 29 | В соответствии с пунктом 4 части 1 статьи 29 действие свидетельства в связи с окончанием срока, на который оно было выдано, прекращается только в отношении временных свидетельств, выданных без проведения конкурса на срок, не превышающий 180 дней. Это противоречит части 5 статьи 19, согласно которой по результатам конкурса свидетельство выдается сроком на 5 лет, и, следовательно, по окончании этого срока его действие также должно быть прекращено, а само свидетельство – переоформлено на новое | Необходимо установить общую норму, согласно которой действие свидетельства прекращается в случае окончания срока его действия (независимо от того, выдано ли оно по результатам конкурса или нет. |
| 7. | Часть 3 статья 31 | 1. В соответствии со статьей 31 остановочные пункты межрегиональных маршрутов должны быть включены в соответствующий реестр. При этом в части 1 этой статьи указывается, что если остановочным пунктом является автовокзал или автостанция, то должен быть представлен документ, подтверждающий функциональное соответствующего объекта недвижимости. А в соответствии с частью 3 такие документы должны предоставляться, в том числе, и в отношении остановочных пунктов, расположенных вне территории автовокзалов и автостанций.  2. Законом документ, подтверждающий функциональное соответствующего объекта недвижимости, не конкретизирован, что является коррупциогенным фактором. | Необходимо исключить это требование либо применять его только в отношении автовокзалов и автостанций, указать конкретное наименование такого документа и порядок его получения. |
| 8. | Часть 5 статья 39 | В части 5 статьи 39 ошибочно указано, что первое свидетельство об осуществлении перевозок по межрегиональному маршруту и карты данных маршрутов выдаются на срок 5 лет. В то же время из предыдущих статей закона следует, что такие документы действуют без ограничения срока. | Необходимо исключить ограничение срока, на который выдаются первое свидетельство об осуществлении перевозок по межрегиональным маршрутам и карты данных маршрутов |

**II. Порядок установления, изменения маршрутов регулярных перевозок**

| **№№**  **пп.** | **Пункт, часть, статья** | **Проблема** | **Решение** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. | Пункт 13 статьи 4, пункт 4 статьи 5 | Законом уполномоченные органы исполнительной власти субъектов РФ наделяются правом устанавливать остановочные пункты, которые разрешается использовать в качестве начальных и (или) конечных остановочных пунктов межрегиональных маршрутов в зависимости от направления перевозок.  Однако на промежуточные остановочные пункты такое право не распространяется | Необходимо наделить органы власти аналогичными правами в отношении промежуточных остановочных пунктов. |
| 2. | Пункт 8 части 1 статьи 6 | В качестве одного из оснований для отказа в открытии межрегионального маршрута установлено наличие у перевозчика задолженности по уплате штрафов за нарушение требований в области транспорта или дорожного движения.  Идут споры относительно того, как трактовать понятие «задолженность» и учитывать ли штрафы, начисленные на водителей за нарушение ПДД.  Кроме того имеются случаи отказа ГИБДД на запросы субъектов о наличии такой задолженности. | Необходимо исключить это требование либо уточнить, что речь в нем идет только о просроченной задолженности и что штрафы, начисленные на водителей за нарушения ПДД в расчет не принимаются. Кроме того, необходимо законом обязать ГИБДД отвечать на соответствующие запросы субъектов Российской Федерации. |
| 3. | Часть 2 статьи 7 | 1. Частью 2 статьи 7 Федерального закона № 220-ФЗ в целях зашиты интересов перевозчиков установлено требование к минимальной разнице во времени отправления транспортных средств по предлагаемому и ранее установленному межрегиональным маршрутам при наличии на этих маршрутах совпадающих участков. При этом в соответствии с приказом Минтранса России от 16 декабря 2015 г. N 368 это требование применяется в отношении только тех межрегиональных маршрутов, начальные остановочные пункты которых расположены в границах одного поселения.  К этому механизму регулирования имеются следующие замечания:  1) в соответствии с установленным Законом определением понятия «участок межрегионального маршрута», если на маршрутах осуществляются перевозки в сообщении между одними и теми же поселениями, но промежуточные остановочные пункты расположены в разных поселениях, то эти маршруты не имеют совпадающих участков. Таким образом, к данным маршрутам не применимо требование к разнице в расписаниях отправления транспортных средств. Т.е. расписания отправления транспортных средств по данным маршрутам на законных основаниях могут накладываться друг на друга;  2) если по нескольким маршрутам перевозки осуществляются между одними и теми же поселениями, но при этом пути следования транспортных средств между этими поселениями не совпадают или совпадают частично (например, на одном из них делается «крюк» для заезда в промежуточное поселение), то непонятно, являются ли участки маршрутов между этими поселениями совпадающими и, если являются, то как должна определяться протяженность совпадающих участков в целях определения необходимого сдвига в расписаниях;  3) если «короткий» межрегиональный маршрут, например, из Тулы в Москву, совпадает с участком «длинного» межрегионального маршрута, например, из Ставрополя в Москву, то поскольку они начинаются в разных поселениях, то требование к разнице в расписаниях отправления транспортных средств к ним также не применимо;  4) из положений части 2 статьи 7 Федерального закона № 220-ФЗ неясно, что имеется ввиду под понятием «время отправления транспортного средства по маршруту». Его можно, например, трактовать как время отправления транспортного средства из начального остановочного пункта. В этом случае для межрегиональных маршрутов, начинающихся в разных поселениях, требование к разнице в расписаниях отправления транспортных средств останется не применимым даже в случае, если бы оно было установлено в отношении любых маршрутов, имеющих совпадающие участки (независимо от того, совпадают или нет начальные пункты отправления).  4) В соответствии с частями 2 и 3 статьи 6 Федерального закона № 220-ФЗ при согласовании установления, изменения межрегионального маршрута контроль за соблюдением требования о разнице в расписаниях возложен на Минтранс России. Однако Минтранс России не в состоянии выявить наличие таких нарушений в связи с отсутствием необходимой информации.  5) из приказа Минтранса России от 16 декабря 2015 г. N 368 следует, что основным фактором, влияющим на разницу в расписаниях, является протяженность совпадающих участков маршрутов. Следовательно, установление этой разницы в зависимости от таких факторов, как «протяженность устанавливаемого маршрута» и «протяженность ранее установленного маршрута» представляются излишними. Это согласуется с опытом организации таких перевозок в Республике Казахстан.  2. Закон не наделяет уполномоченные органы исполнительной власти субъектов РФ правом использовать аналогичные механизмы для защиты интересов перевозчиков, осуществляющих перевозки по межмуниципальным маршрутам, от открытия дублирующих их межрегиональных маршрутов.  В то же время в регионах с развитой сетью межмуниципальных маршрутов, имеется потребность в защите этой сети от появления новых дублирующих данную сеть межрегиональных маршрутов. | Необходимо:  1) если перевозки по маршрутам осуществляются между двумя поселениями, то участки маршрутов между этими поселениями следует признать совпадающими даже в тех случаях, когда пути следования транспортных средств по этим маршрутам не совпадают (иначе время отправления рейсов по новому маршруту в сообщении между этими поселениями может быть установлено так, чтобы «перехватывать» пассажиров с ранее открытого маршрута); 2) установить, что протяженность совпадающих участков маршрутов определяется как кратчайшее расстояние между границами данных поселений, т.е. независимо от фактической протяженности путей следования транспортных средств по этим маршрутам;  3) заменить понятие ««время отправления транспортного средства по маршруту» понятием «время отправления транспортных средств по совпадающим участкам маршрута»;  4) возложить обязанность выявления нарушений требования к разнице в расписаниях между временем отправления транспортных средств по совпадающим участкам маршрутов на уполномоченные органы власти субъектов РФ. Такие нарушения должны отражаться в заключении данных органов власти о наличии оснований для отказа в открытии нового межрегионального маршрута;  5) установить величину разницы в расписаниях между временем отправления транспортных средств по совпадающим участкам маршрутов в зависимости только от общей протяженности этих участков.  6) наделить субъекты РФ правом вводить законом субъекта РФ требование к разнице в расписаниях между временем отправления транспортных средств по совпадающим участкам межмуниципальных маршрутов и предлагаемых к открытию межрегиональных маршрутов, а уполномоченные органы исполнительной власти субъектов РФ - правом устанавливать значения этой разницы. |
| влст | Статья 12 | Уполномоченные органы исполнительной власти субъектов РФ без согласования с уполномоченными органами местного самоуправления открывают межмуниципальные маршруты, которые дублируют муниципальные маршруты, что подрывает экономику перевозчиков, осуществляющих перевозки по муниципальным маршрутам. | Необходимо:  1) обязать уполномоченные органы исполнительной власти субъектов РФ согласовывать открытие межмуниципальных маршрутов с уполномоченными органами местного самоуправления, по территориям которых проходят данные маршруты;  2) обязать субъекты РФ принять нормативный правовой акт, устанавливающий порядок такого согласования, в том числе конечный перечень оснований для отказа в открытии межмуниципального маршрута. |
| 5. | Часть 1 статьи 17 | 3. Концепцией закона, начиная с 2007 года, всегда предусматривалось, что органы власти сами определяют соотношение между объемами перевозок по регулируемым или по нерегулируемым тарифам. Но в окончательной редакции из-за некорректных правок получилось, что органы власти обязаны помимо перевозок по регулируемым тарифам также организовывать перевозки по нерегулируемым тарифам. | Установление маршрутов для перевозок по нерегулируемым тарифам должно быть не обязанностью, а правом органов власти. |
| 6. | Статьи 30, 31 | 1. В соответствии с Законом остановочные пункты межрегиональных маршрутов должны быть зарегистрированы в реестр соответствующих остановочных пунктов.  Формирование этого реестра откладывается на неопределенный срок. Это не позволяет инициировать открытие новых межрегиональных маршрутов, а также выдать свидетельства и карты маршрутов, установленных до вступления Закона в силу.  2. В соответствии с Законом остановочный пункт включается в такой реестр по заявлению владельца. Однако количество остановочных пунктов действующих межрегиональных маршрутов в настоящее время превышает 6000 единиц. При этом они принадлежат значительному числу владельцев, часть которых (например, владельцы автомобильных дорог) вообще не заинтересована в представлении данных заявлений.  3. Учитывая общее количество данных остановочных пунктов и состав их владельцев, предусмотренное законом требование о представлении в реестр сведений об имеющихся резервах пропускной способности данных пунктов, является заведомо невыполнимым.  4. Законом для перевозок по межрегиональным маршрутам Законом установлен запрет на посадку (высадку) пассажиров на территории поселения, в котором имеется автовокзал или автостанция, в иных местах кроме этих автовокзала или автостанции. Однако в настоящее время действует значительное количество межрегиональных маршрутов (особенно в сообщении между близлежащими населенными пунктами, расположенными в сопредельных субъектах Российской Федерации), где посадка и высадка пассажиров осуществляется помимо автовокзалов и автостанций также и в других местах концентрации пассажиров. Это продиктовано, в первую очередь, обеспечением удобств для населения, поскольку остановки автобуса приближены к местам проживания граждан. При этом короткая протяженность таких межрегиональных маршрутов и относительно большое количество выполняемых рейсов не требуют организации зала ожидания, комнаты матери и ребенка, туалетов, камеры хранения вещей и т.п.  5. Установленная законом обязанность владельцев остановочных пунктов в получении заключения органа Ространснадзора в части правильности расчета пропускной способности каждого из таких пунктов представляется избыточным административным барьером, поскольку при принятии решения об открытии маршрута «критичной» является пропускная способность только тех остановочных пунктов, которые расположены на территории автовокзалов, автостанций или крупных городов. Кроме того, имеющаяся численность сотрудников Ространснадзора не позволяет им в сжатые сроки, как этого требует закон, подготовить требуемое количество заключений. | Необходимо:  1) установить срок, в течение которого Минтранс России обязан без предоставления соответствующих заявлений от уполномоченных органов исполнительной власти субъектов РФ, а также владельцев автовокзалов (автостанций) включить в реестр остановочных пунктов межрегиональных маршрутов все остановочные пункты, предусмотренные паспортами данных маршрутов или расписаниями, утвержденными до 11.01.2016 г. Обязать этих органов власти, владельцев автовокзалов (автостанций) в установленные сроки представить в Минтранс России сведения о данных маршрутах, предусмотренные реестром остановочных пунктов. Невыполнение данного требования должно стать основанием для исключения остановочного пункта из реестра остановочных пунктов межрегиональных маршрутов по решению Минтранса России.  2) исключить требование о запрете на посадку (высадку) пассажиров на территории поселения, в котором имеется автовокзал или автостанция, в иных местах кроме этих автовокзала или автостанции. Наделить уполномоченный орган исполнительной власти субъекта РФ правом определять перечень остановочных пунктов на территории субъекта РФ (в том числе расположенных вне территории автовокзалов и автостанций), которые могут использоваться для перевозок по межрегиональным маршрутам;  3) предусмотреть, что в отношении новых остановочных пунктов, расположенных вне территории автовокзалов и автостанций, заявление об их включении в реестр должно предоставляться не владельцами данных пунктов, а уполномоченными органами исполнительной власти субъектов РФ, на территории которых расположены эти пункты;  4) установить обязанность предоставления сведений о наличии резервов пропускной способности и соответствующих заключений Ространснадзора только в отношении остановочных пунктов, расположенных на территории автовокзалов и автостанций, а также в отношении иных остановочных пунктов, расположенных на территории крупных городов (с численностью населения свыше 100 тыс. чел.);  5) установить, что основанием для обращения в суд с заявлением об исключении остановочного пункта, в том числе расположенного на территории автовокзала, автостанции, из реестра остановочных пунктов межрегиональных маршрутов является невыполнение предписания Ространснадзора об устранении нарушений требований к оборудованию остановочных пунктов, автовокзалов и автостанций, установленных Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;  6) обязать перевозчика в случае исключения остановочного пункта из реестра остановочных пунктов межрегиональных маршрутов обращаться в установленные Законом сроки в Минтранс России с заявлением о соответствующем изменении межрегионального маршрута. Невыполнение перевозчиком этого требования приравнять к основаниям для обращения Минтранса России в суд с заявлением о прекращении действия соответствующего свидетельства. |

**III. Порядок организации регулярных перевозок**

| **№№**  **пп.** | **Пункт, часть, статья** | **Проблема** | **Решение** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. | Статья 14 | Законом предусматривается переход на контрактную систему в отношении перевозок, финансируемых с участием бюджетов.  Первый опыт внедрения контрактной системы показал, что со стороны органов власти имеется недопонимание особенностей применения контрактной системы в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта, в том числе вследствие отсутствия их детального описания в Законе. | Необходимо внести следующие уточнения в части порядка определения начальной цены контракта. В частности, установить что:  1) объем работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, может устанавливаться в километрах пробега транспортных средств и (или) часах работы транспортных средств;  2) начальная цена контракта определяется исходя из установленного контрактом объема работ и начальной стоимости единицы работы, рассчитанной с использованием одного из методов, предусмотренных частью 1 статьи 22 Федерального закона № 44-ФЗ (закон о контрактной системе);  3) в случае, если срок действия контракта превышает один год, объем предусмотренных контрактом работ, начальная стоимость контракта и начальная стоимость единицы работы, определяются раздельно для каждого года срока действия контракта;  4) начальная стоимость единицы работы во второй и последующий годы срока действия контракта определяется исходя из начальной стоимости единицы работы, определенной для первого года срока действия контракта, с учетом обоснованного заказчиком коэффициента пересчета цен первого года срока действия контракта к ценам последующих лет срока действия контракта. Указанный порядок расчета единицы работы не применяется в случае, если контрактом предусматривается предоставление подрядчику субсидий на компенсацию фактического роста по независящим от сторон контракта обстоятельствам стоимости предусмотренных контрактом работ;  5) если по условиям контракта сумма платы за проезд пассажиров и перевозку багажа, остается в распоряжении подрядчика, то начальная цена контракта уменьшается на сумму этой платы, рассчитанную в установленном порядке. При этом на каждый из периодов срока действия контракта (квартал, полугодие, год) должны быть установлены тарифы на проезд и перевозку багажа либо такие тарифы должны быть установлены на первый период срока действия контракта и определен порядок их индексации в последующие периоды срока действия контракта;  6) сумма платы за проезд пассажиров и перевозку багажа, которая по условиям государственного или муниципального контракта остается в распоряжении подрядчика, определяется в порядке, установленном соответственно нормативным правовым актом субъекта РФ или муниципальным нормативным правовым актом, исходя из фактической суммы такой платы, полученной за последний законченный квартал, полугодие или год, предшествующий дню заключения контракта, с учетом соотношения тарифов, установленных на этот квартал, полугодие или год и каждый из аналогичных последующих периодов срока действия контракта;  7) если контрактом предусматривается предоставление подрядчику субсидий на компенсацию недополученных доходов от предоставления льгот по оплате проезда и (или) части затрат на выполнение предусмотренных контрактом работ (без учета компенсации фактического роста по независящим от сторон контракта обстоятельствам стоимости предусмотренных контрактом работ), то начальная цена контракта в каждый год срока его действия уменьшается на сумму субсидий, установленной нормативным правовым актом субъекта РФ, муниципальным нормативным правовым актом на соответствующий год;  8) если предусмотренные контрактом регулярные перевозки ранее не осуществлялись, контракт заключается на условиях перечисления заказчику полученной подрядчиком платы за проезд пассажиров и перевозку багажа;  9) если контрактом предусмотрена установка в транспортных средствах оборудования для организации безналичной оплаты проезда и приобретение, установка и эксплуатация данного оборудования осуществляются за счет подрядчика, то начальная цена контракта увеличивается на сумму соответствующих расходов подрядчика. |
| 2. | Статья 20 | Законом предусматривается возможность установления льгот по оплате проезда при осуществлении перевозок по нерегулируемым тарифам в случае, если с перевозчиком будет согласован объем субсидий на компенсацию данных льгот. Однако эта возможность предусмотрена только в отношении перевозок по муниципальным и межмуниципальным маршрутам. На этом основании субъекты РФ стали отменять льготы, установленные им для перевозок по межрегиональным маршрутам. В результате межрегиональные маршруты, где преобладали льготники, стали для перевозчиков убыточными. В этой связи они вынуждены были прекратить перевозки либо сократить количество рейсов по таким маршрутам. Все это приводит к ухудшению качества транспортного обслуживания населения. | Необходимо распространить право установления льгот, в том числе на перевозки по межрегиональным маршрутам. |
| 3. | Пункт 9 части 1 статьи 26 | 1. Законом предусматривается выдача кар маршрута в соответствии с максимальным количеством транспортных средств различных классов, установленным реестром маршрутов. В то же время порядок определения максимального количества транспортных средств каждого класса Законом не установлен.  В результате в ряде регионов органы власти отказывают перевозчикам в использовании транспортных средств различных классов в зависимости от изменения  пассажиропотока по дням недели или времени суток.  2. В ряде регионов органы власти не учитывают потребность в резервных картах на случай схода транспортного средства в связи с авариями или возникающими техническими неисправностями.  3.Опасения органов власти связаны с тем, что при наличии избыточного количества карт маршрута перевозчик выставит на маршрут транспортные средства в количестве, превышающем то, которое предусмотрено расписанием. | Необходимо:  1) установить, что предусмотренное реестром маршрутов максимальное количество транспортных средств различных классов устанавливается по предложению заказчика (для перевозок по регулируемым тарифам) либо по предложению органа власти или перевозчика, инициировавших установление изменение маршрута (для перевозок по нерегулируемым тарифам);  2) установить, что общее количество транспортных средств, которое одновременно используется для перевозок по маршруту, не может превышать их максимального количества, определенного в соответствии с установленным расписанием. Контроль за соблюдением этого требования должен осуществляться уполномоченными органами власти с использованием систем диспетчерского управления, в том числе автоматизированных;  3) обязать уполномоченные органы власти утвердить порядок определения количества резервных карт маршрута |
| 4. | Часть 3 статьи 34 | 1. Владельцы автовокзалов (автостанций) включают в договоры, заключаемые с перевозчиками, штрафы за невыполнение требований, установленных нормативными правовыми актами РФ, несмотря на то, что такой контроль не отнесен к их компетенции.  2. Владельцы автовокзалов (автостанций), пользуясь своим доминирующим положением на рынке, навязывают перевозчикам завышенные сроки перечисления средств, полученных от продажи билетов. | Необходимо:  1) ввести запрет на взимание данных штрафов;  2) установить предельные сроки перечисления перевозчикам причитающихся им средств от продажи билетов. |
| 5. | Статья 39 | Законом не определены порядок действий и полномочия органов власти в случае, если в переходный период (до выдачи первого свидетельства) досрочно расторгнут договор, заключенный с перевозчиком до вступления закона в силу, или перевозчик не обратился с заявлением о выдаче свидетельства и прекратил осуществление перевозок. | Необходимо в интересах пассажиров наделить уполномоченные органы власти правом в таких случаях без проведения конкурса назначать на соответствующий маршрут временного перевозчика на срок, необходимый для проведения конкурса по выбору постоянного перевозчика (не более чем на 180 дней). |
| 6. | Новая статья | На практике возникают случаи, когда на перевозки в междугородном сообщении возникает ажиотажный спрос, который невозможно предусмотреть заранее. Для его удовлетворения необходимо срочно, порой в течение нескольких часов организовать дополнительные рейсы, не предусмотренные установленным расписанием. Ажиотажный спрос фиксируется автовокзалами (автостанциями) отправления. Дополнительные рейсы, как правило, организуются в условиях одностороннего пассажиропотока, т.е. перевозки осуществляются с минимальной рентабельностью. Поэтому в целях экономии затрат на заезды в промежуточные пункты и оплату услуг промежуточных автовокзалов и автостанций, количество промежуточных остановочных пунктов сводится к минимуму (чаще всего к нулю).  Федеральным законом № 220-ФЗ особый порядок организация таких рейсов не предусмотрен. А по общим правилам, установленным указанным законом, для организации дополнительных рейсов необходимо организовать их согласование и выдать дополнительные карты маршрута на что уйдет минимум полтора месяца.  Таким образом, в рамках установленного Законом порядка организация дополнительных рейсов невозможна. | Дополнить Федеральный закон № 220-ФЗ статьей 37.1, предусматривающей следующие положения:  1) в случае увеличения спроса на перевозки, который не может быть удовлетворен посредством выполнения рейсов, предусмотренных установленным расписанием, владельцы автовокзалов (автостанций), являющихся начальными остановочными пунктами маршрутов, вправе назначать дополнительные рейсы по данным маршрутам;  2. Дополнительный рейс осуществляется на основании копии карты маршрута, выданной юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным органом исполнительной власти субъекта РФ и заверенной подписью уполномоченного должностного лица и печатью владельца автовокзала или автостанции, являющимися начальным остановочным пунктом маршрута.  3. Копия карты маршрута, указанная в части 2 настоящей Концепции, предусматривает выполнение одного дополнительного рейса. Владелец автовокзала или автостанции, являющимися начальными остановочными пунктами маршрута, указывает на данной копии карты маршрута дату выполнения дополнительного рейса.  4. Выполнение дополнительного рейса без заверенной владельцем автовокзала (автостанции) копии карты маршрута или с использованием транспортных средств с иными характеристиками, чем те, которые предусмотрены копией карты маршрута, приравнивается к правонарушениям, предусмотренным соответственно частями 4 и 5 статьи 11.33 КоАП РФ.  5. Время отправления дополнительного рейса из начального остановочного пункта маршрута должно совпадать со временем отправления рейса, предусмотренного установленным расписанием перевозок по данному маршруту.  6. При осуществлении дополнительных рейсов по маршруту допускается использование всех или части остановочных пунктов, предусмотренных в отношении данного маршрута реестром маршрутов. |

**IV. Порядок проведения открытых конкурсов на право получения свидетельства**

| **№№**  **пп.** | **Пункт, часть, статья** | **Проблема** | **Решение** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. | Часть 4 статьи 21 | В соответствии с Законом победитель конкурс обязан приступить к осуществлению перевозок до истечения 60 дней со дня проведения конкурса даже в том случае, если для этого он должен приобрести недостающие транспортные средства. Однако в такие сроки приобрести транспортные средства практически невозможно. | Необходимо увеличить срок начала осуществления перевозок до 90 дней со дня проведения конкурса. |
| 2. | Статья 23 | В соответствии с Законом победителем конкурса может быть определен перевозчик, который принял на себя обязательства по приобретению транспортных средств заявленного класса и с заявленными характеристиками в сроки, установленные конкурсной документацией. При этом еще до истечения данного срока такому перевозчику должны быть выданы свидетельство и карты маршрута.  На практике возникают случаи, когда победитель конкурса, выполняет данных обязательств и осуществляет перевозки транспортными средствами иных классов и с иными характеристиками. При этом в соответствии с Законом действие его свидетельства и карт маршрута может быть прекращено только по решению суда и только в том случае, если органы Ространснадзора неоднократно привлекут такого перевозчика административной ответственности за использование для перевозок транспортных средств с иными характеристиками чем те, которые предусмотрены картами соответствующего маршрута. | Необходимо:  1)  установить, что в случае, если победитель конкурса принимает на себя обязательства по приобретению заявленных транспортных средств, то свидетельство и карты маршрута должны выдаваться ему только при условии выполнения данных обязательств;  2) наделить уполномоченный органы власти правом аннулировать результаты конкурса в случае неисполнения победителем конкурса обязательств по приобретению заявленных транспортных средств в сроки, установленные конкурсной документацией и назначать повторный открытый конкурс;  3) наделить уполномоченные органы власти правом назначать на период проведения повторного открытого конкурса назначать временного перевозка. При этом запретить назначать в качестве такого перевозчика победителя конкурса, результаты которого аннулированы. |
| 3. | Пункт 4 части 1 статьи 23 | В качестве одного из требований к участникам конкурса установлено отсутствие «задолженности по обязательным платежам в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации за последний завершенный отчетный период».  Однако понятие «задолженность» не определено, что вызывает споры при решении вопроса о допуске к участию в конкурсе. | Необходимо уточнить, что в этом случае речь должна идти только о просроченной задолженности. |
| 4. | Части 3, 4 статья 24 | 1. Законом установлен конечный перечень критериев конкурсного отбора на право получения свидетельства. При этом органы власти наделены полномочиями самостоятельно устанавливать шкалу (веса) этих критериев.  Одним из критериев является кол-во ДТП на единицу парка. По этому критерию преимущества получают новые перевозчики. Поэтому для баланса в этот перечень включен еще один критерий – наличие опыта работы, который дает преимущества перевозчикам со стажем. Но на практике в ряде регионов вес критерия «кол-во ДТП на единицу парка» устанавливается в размере 80%. Тем самым новые перевозчики получают необоснованные преференции.  2. Кроме того идут споры относительно того, как должно определяться среднесписочная численность парка, которая должна учитываться при расчете относительного кол-ва ДТП. | Необходимо:  1) установить, что разница между критериями, в отношении которых установлен высший и низший баллы не может превышать, например сорока процентов  2) установить порядок определения среднесписочной численности парка как среднее арифметическое количество транспортных средств, предусмотренное договорами страхования гражданской ответственности участника конкурса, действовавшими в день начала и в день окончания года, предшествующего проведению конкурса, |
| 5. | Часть 6 статьи 24 | В соответствии с Законом в случае, если нескольким заявкам на участие в открытом конкурсе присвоен первый номер, победителе признается участник, заявка которого подана ранее других заявок, получивших высшую оценку.  На практике применение данной нормы приводит к злоупотреблениям как со стороны участников, так и организаторов торгов. Кроме того, срок подачи заявки не является оценкой эффективности или добросовестности перевозчика. | Необходимо наделить органы власти полномочиями по установлению приоритетных критериев конкурсного отбора, которые будут использоваться для определения победителя в случае, если несколько заявок получат высшую оценку. При этом в таких случае победителем конкурса должен признаваться участник, заявка которого получила наибольшую суммарную оценку по приоритетным критериям. |
| 6. | Новая | В соответствии с Законом прекращение действия свидетельства по вине перевозчика не ограничивает его право инициировать открытие новых маршрутов или участвовать в конкурсах на право получения свидетельства. Такая свобода порождает безответственность, выражающуюся, в частности, в несанкционированном прекращении перевозок по маршруту в случае отсутствия ожидаемого спроса. | Необходимо ограничить таких перевозчиков в праве инициировать открытие новых маршрутов и участвовать в конкурсах на право получения свидетельства в течение установленного срока, например, одного года содня прекращения действия свидетельства. |

**V. Порядок прекращения, приостановления действия свидетельства и карт маршрута**

| **№№**  **пп.** | **Пункт, часть, статья** | **Проблема** | **Решение** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. | Часть 5 статьи 29 | Законом установлен перечень обстоятельств, при наступлении которых уполномоченный орган власти должен обращаться в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства. Однако на практике в ряде регионов уполномоченные органы власти это требование не выполняют. При этом суды не признают такое бездействие неправомерным в связи с тем, что предельные сроки подачи данных заявлений Законом не установлены. | Необходимо установить предельный срок, в течение которого органы власти обязаны обратиться в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства. |
| 2. | Части 1, 5 статьи 29 | Законом предусмотрено, что в случае, если перевозчик несанкционированно прекращает перевозки, временно (на период проведения конкурса по отбору нового перевозчика) его можно заменить на маршруте другим перевозчиком только в том случае, если будет решение суда о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по данному маршруту (далее – свидетельство). В результате перевозки на маршруте должны быть прекращены в течение длительного срока, что приведет к ущемлению интересов пассажиров.  Несанкционированным признается невыполнение перевозок в течение более чем трех дней подряд. При этом возникает неопределенность в части того, каким образом должны учитываться такие дни, если перевозки по маршруту осуществляются не каждый день. | Необходимо:  1) наделить уполномоченные органы власти правом в случае несанкционированного прекращения перевозок прекращать действие свидетельства без решения суда и назначать на период проведения конкурса временного перевозчика;  2) уточнить, что несанкционированным признается невыполнение перевозок в течение более чем трех дней подряд, **предусмотренных расписанием.** |
| 3. | Часть 7 статьи 29 | Законом предусмотрена возможность приостановления действия свидетельства в случае приостановления действия лицензии, но не определены порядок действий и полномочия органов власти при наступлении таких обстоятельств. Также не определены особенности приостановления действия свидетельства в случае, когда оно выдано участникам договора простого товарищества. | Необходимо:  1) уточнить, что основанием для приостановления действия свидетельства, выданного участникам договора простого товарищества, является приостановление действия лицензии хотя бы у одного из членов товарищества;  2) приравнять приостановление действия свидетельства к случаям, при которых органам власти разрешается назначать временного перевозчика;  3) установить, что в случае приостановления действия ранее выданного свидетельства временный перевозчик может быть назначен на срок его приостановления. |

**VI. Прочие неурегулированные проблемы**

| **№№**  **пп.** | **Пункт, часть, статья** | **Проблема** | **Решение** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. | Статья 33 | Органы власти испытывают затруднения в реализации положений Закона, связанных с формированием реестра парковок, на которых должны храниться транспортные средства в ночное время.  Очевидно, что в такой реестр должны включаться только те парковки, которые соответствуют установленным Минтрансом России требованиям. Однако органы исполнительной власти субъектов РФ не наделены полномочиями по осуществления контроля за соблюдением данных требований. Такие полномочия предоставлены только Ространснадзору. | Необходимо исключить из Закона обязанность органов исполнительной власти субъектов РФ вести реестры парковок либо установить, что такие реестры формируются на основании заявлений владельцев парковок с приложением заключения Ространснадзора о соответствии данных парковок требованиям, установленным Минтрансом России. |
| 2. | Часть 3 статьи 35 | На практике имеются многочисленные случаи, когда хозяйствующий субъект, получивший право осуществления перевозок по маршруту, передает это право другому перевозчику, не участвовавшему в торгах. В ряде случаев, это делается в целях «продажи прав на маршрут».  В результате к перевозкам может быть привлечен перевозчик, не отвечающих критериям, в соответствии с которыми был определен победитель торгов (например, в части удельного количества ДТП или наличия опыта работы), или даже перевозчик, не имеющий лицензию на осуществление регулярных перевозок.  Такая передача оформляется обычно договорами аренды транспортных средств, договорами фрахтования или договорами субподряда. Основным признаком такой передачи является факт осуществления перевозок водителем, который не числится в штате хозяйствующего субъекта, который получил право осуществления соответствующих перевозок. | Необходимо:  1) в тех случаях, когда водитель является наемным работником, обязать его иметь при себе и предъявлять органам транспортного контроля копию трудового договора с хозяйствующим субъектом, которому выдана карта соответствующего маршрута регулярных перевозок;  2) отсутствие копии трудового договора или наличие в ней недостоверных сведений приравнять к осуществлению регулярных перевозок без карты маршрута. |
| 3. | Статья 38 | 1. Законом предусматриваются определенные меры по борьбе с так называемыми псевдозаказными перевозками, т.е. регулярными перевозками, которые выполняются под видом заказных. Закон обязывает транспортные компании согласовывать места посадки и высадки пассажиров, используемые для заказных перевозок с органами власти субъектов РФ. При этом порядок согласования должны определять сами органы власти  На практике во многих субъектах РФ порядок такого согласования уже установлен. Но в одних субъектах РФ этот порядок предусматривает установление мест, в которых посадка и высадка пассажиров запрещены. А в других субъектах РФ введение аналогичных ограничений было оспорено на том основании, что Закон не наделяет органы власти соответствующими полномочиями.  2. В соответствии с Законом требование о согласовании мест посадки и высадки пассажиров при осуществлении заказных перевозок должно применяться, в том числе и в отношении разовых заказных перевозок. Это практически невозможно.  3. В соответствии с Законом требование о согласовании мест посадки и высадки пассажиров при осуществлении заказных перевозок применятся только к перевозками в сообщении между субъектами РФ. В то же время псевдозаказные перевозки осуществляются также и в границах субъектов РФ. | Необходимо:  1) наделить органы исполнительной власти субъектов РФ правом устанавливать места, в которых посадка пассажиров при осуществлении заказных перевозок либо запрещается либо должна согласовываться с данными органами власти;  2) установить, что данные требования применяются только в отношении систематических заказных перевозок;  3) установить признак системности заказных перевозок, например, количество в виде количества отправлений в месяц одного и того же транспортного средства;  4) распространить эти ограничения на заказные перевозки, осуществляемые в границах субъекта РФ. |
| 4. | Часть 1 статьи 39 | Частью 1 статьи 39 перевозчики обязываются в 30-ый срок со дня опубликования Закона представить сведения о своих маршрутах в уполномоченные органы власти в целях включения их в реестр маршрутов.  Многие перевозчики не успели представить эти сведения в связи плохой организацией информационного сопровождения Закона.  Тем не менее, в ряде регионов органы власти отказывают перевозчикам во включении их маршрутов в реестр на основании несвоевременного представления данных сведений, неполноты этих сведений или представления их в ненадлежащей форме.  Вследствие того, что Законом не определены правовые последствия таких случаев, решения судов по этому вопросу расходятся | Необходимо установить, что в случае несвоевременного представления перевозчиком сведений о маршруте либо предоставления недостоверных или неполных сведений, уполномоченные органы власти включают в реестр маршрутов те сведения о маршрутах этого перевозчика, которые имеются в их распоряжении. |