

Общественный совет при Министерстве транспорта России

ПРОТОКОЛ № 1/17

заседания Комиссии по вопросам защиты прав потребителей транспортных
услуг

г.Москва

28 февраля 2017 г.

Присутствовали: Янков К.В., Недзвецкий А.Е., Попов С.А., Шелищ
П.Б., Овсянников В.А.

Вопросы:

1. Рассмотрение проекта поправок Правительства Российской Федерации к законопроекту № 472515-6 «О государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Решили: Одобрить экспертное заключение (прилагается).

Председатель комиссии

К.В.Янков

О предлагаемых поправках в законодательство о легковых такси в части полномочий субъектов федерации

Устанавливая объём полномочий субъектов федерации в части регулирования легковых таксомоторных перевозок, в частности полномочия по квотированию (п.3.1 Протокола совещания у Заместителя Председателя Правительства А.В. Дворковича от 19 декабря 2016 г. № АД-П9-177пр), необходимо учитывать следующие обстоятельства.

Перевозки легковыми такси в крупных агломерациях между разными субъектами федерации весьма значительны. При существующей и предлагаемой к сохранению схеме регулирования таких перевозок такси, имеющее разрешение, выданное в одном субъекте федерации, может перевозить пассажиров в другой субъект, но не вправе брать новых пассажиров там. Такая правовая конструкция имеет определённые негативные последствия:

- а) значительно увеличивается вынужденных порожних рейсов легковых такси, что ведёт к дополнительной загрузке автомобильных дорог, что особенно недопустимо в московской агломерации;
- б) возможно удорожание межсубъектных таксомоторных перевозок, поскольку перевозчик будет закладывать в тариф перевозки в другой субъект федерации обратный порожний рейс.

Данная проблема будет характерна не только для городов федерального значения (Москва, Санкт-Петербург, Севастополь) и прилегающих к ним субъектов федерации, но и для других территорий на границах разных субъектов. Например, к городу Краснодар Краснодарского края с юга непосредственно примыкает территория Республики Адыгея. А аэропорт Магнитогорск расположен не в Челябинской обл., как город Магнитогорск, на территории Абзелиловского района Республики Башкортостан.

Возможны разные подходы к решению возникающей проблемы:

- исключение для городов федерального значения аналогично тому, как оно предусмотрено в Федеральном законе № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок...», предусматривающем понятие «смежный межрегиональный маршрут регулярных перевозок» (ст.3) с правом посадки пассажиров в смежном субъекте федерации (Москва – Московская обл., Санкт-Петербург – Ленинградская обл., Севастополь – Республика Крым). Такое решение, однако, не будет касаться «малых» межсубъектных агломераций (напр., Краснодарский край – Респ.Адыгея);

- предоставление права получения разрешения на таксомоторные перевозки одновременно в нескольких (вариант – одновременно в двух граничащих между собой) субъектах федерации.

Любое из таких решений сделает невозможным квотирование количества разрешений, квотирование в отношении всех такси представляется избыточным и не соответствует Протоколу № АД-П9-177пр. Однако, аргументы Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы в пользу квотирования представляются значимыми, поскольку речь идёт о тех элементах улично-дорожной сети, которые имеют ограниченную пропускную способность: выделенных полосах для движения общественного транспорта, стоянках такси (особенно на вокзалах и в аэропортах). Вместо квотирования можно использовать другие механизмы, например, стоимостной. Например, использовать правовую конструкцию, предусматривающую возможность решением субъекта федерации деления машин такси на 2 категории:

Категория 1 – с более высокой стоимостью выдаваемых разрешений, с правом езды по выделенным полосам для ОТ и правом находиться на стоянках такси в аэропортах, вокзалах и иных организованных стоянках; для таких такси может устанавливаться обязательная цветовая гамма.

Категория 2 – с менее высокой стоимостью выдаваемых разрешений, но без права езды по выделенным полосам для ОТ и права находиться на стоянках такси в аэропортах, вокзалах и иных организованных стоянках; такие такси могут работать по вызову, в том числе по вызову забирать пассажиров в аэропортах и на вокзалах.