

Некоммерческое партнерство
«АССОЦИАЦИЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПАССАЖИРОВ»

адрес: Перевозная ул., дом 6/11, лит. «А», Санкт-Петербург, 190121, ИНН 7842009600, ОГРН 1047844010796
<http://www.welcombus.ru> e-mail: app-spb@mail.ru

№ 473-Н/18 от 25 сентября 2018 года

Департамент оценки регулирующего
воздействия Минэкономразвития России

ВРИО директора Департамента
В.Е. Злобину

Уважаемый Виталий Евгеньевич!

Некоммерческое партнерство «Ассоциация перевозчиков пассажиров» благодарит Вас за предоставленную возможность ознакомиться и направить, в рамках проведения оценки регулирующего воздействия своё экспертное мнение по содержанию проекта проект постановления Правительства Российской Федерации «О категориях оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также видах сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий», разработанного Министерством транспорта Российской Федерации - ID проекта: 02/07/08-18/00082836.

Приложение:

- текст опроса публичных консультаций по проекту постановления Правительства РФ ID: 02/07/08-18/00082836 на **6** л. в 1 экз.;
- текст по проекту приказа Минтранса РФ ID: 02/08/11-15/0004216 на 3 л. в 1 экз.

С уважением,
Председатель Правления

В.Г. Киселев



По возможности, укажите:	
Наименование организации:	Некоммерческое партнерство «Ассоциация перевозчиков пассажиров»
Сферу деятельности организации:	Объединение предприятий пассажирского транспорта общего пользования, выполняющих перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования
Ф.И.О. контактного лица:	Киселев Василий Геннадьевич
Номер телефона:	8 904 648 07 44 8 921 880 39 44
Адрес электронной почты:	app-spb@mail.ru

ПУБЛИЧНЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ

по проекту акта в рамках проведения оценки регулирующего воздействия

Срок направления информации – не позднее:	26.09.2018
Адрес электронной почты для направления информации:	JunusovaMA@economy.gov.ru
Контактное лицо в Департаменте оценки регулирующего воздействия Минэкономразвития России:	Юнусова Мария Александровна тел. 8 (495) 870-87-00 IP 2632

Общие сведения о проекте акта:

Сфера государственного регулирования:	Автомобильный транспорт
Вид и наименование:	проект постановления Правительства Российской Федерации «О категориях оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также видах сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий»
Разработчик:	Минтранс России
ID на regulation.gov.ru:	02/07/08-18/00082836

Для прохождения опроса просим ознакомиться со сводным отчетом о проведении оценки регулирующего воздействия, подготовленным разработчиком проекта акта.

Вопросы:

Актуальна ли проблема, описанная разработчиком в сводном отчете? Позволит ли принятие данного проекта решить проблему?

Проблема, содержащаяся в проекте Постановления Правительства России актуальна, так как требование об определении Правительством РФ категорий транспортных средств и виды сообщений, где должны быть установлены тахографы предусмотрено Федеральным законом от 20.12.2017 г. №398-ФЗ, вступающим в силу 21.12.2018 г. (абз. 10 п.1 ст. 20 ФЗ «О безопасности дорожного движения» в части положения: «Категории оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также виды сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий, устанавливаются Правительством Российской Федерации.

Каких положительных эффектов следует ожидать в случае принятия данного проекта?

По возможности, приведите числовые данные.

Положительный эффект в части установления в пункте 1 постановления Правительства РФ требования об оснащении тахографами транспортных средств, выполняющих перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении, не предвидится!

Какие риски и негативные последствия могут возникнуть в случае принятия данного проекта? По возможности, приведите числовые данные. Согласны ли Вы с выводами разработчика, изложенными в сводном отчете?

Негативные последствия:

- прекращения актуальности диспетчеризации перевозок в городском и пригородном сообщении, в функции которой входит отслеживание графиков и интервалов движения автобусов, предусматривающих соблюдение режима труда и отдыха водителей автобусов М2 и М3 на соответствующих маршрутах;

- дублирование действующего технического средства контроля – спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС, обеспечивающей в настоящее время непрерывную и никем некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, и как следствие о соблюдении режима труда и отдыха водителей транспортных средств категории М2 и М3, выполняющих легальные (в соответствии с федеральным и региональным законодательством) перевозки пассажиров и багажа на городских и пригородных маршрутах;

- возложение дополнительных расходов, как на частных перевозчиков, так и на городской бюджет в связи с приобретением, установкой и последующим обслуживанием тахографов (1 тахограф минимальные цены 30000 р. + 15000 р. установ. + 5000 р. обслуж. в год = 50000 руб. на 1 транспортное средство). В Санкт-Петербурге выполняют перевозки в городском и пригородном сообщении более 8000 т/с = более 400 млн. рублей;

- возложение дополнительных расходов на самих водителей транспортных средств, которые обязаны будут за свой счёт приобрести тахокарты срок действия которых три года (по цене от 3000 рублей у единственного в России производителя). На городских и пригородных маршрутах в Санкт-Петербурге работает 12 тыс. водителей (14000 X 3000 р. = 42 млн. рублей затраты только по тахокартам водителей). Общее количество по всей России на городских и пригородных маршрутах работает свыше 200 тыс. водителей! Из них имеют на руках тахокарты не более 7-10%. Как себе представляют разработчики выдачу тахокарт водителям в таком количестве по всей стране помимо тахокарт предприятий и должностных лиц предприятий?!

Таким образом, минимально рассчитанные единовременные прямые затраты перевозчиков составят более 500 млн. рублей.

- постановлением устанавливается, что тахографы на т/с, выполняющих перевозки пассажиров в пригородном сообщении, должны быть установлены на т/с уже с 21 декабря 2018 года, т.е. с момента вступления в силу Федерального закона от 20.12.2017 г. №398-ФЗ, который своим содержанием такого положения не предусматривал! В результате получается, что перевозчики должны уже сейчас без надлежащих нормативных установлений Правительства РФ, предусмотренных данным проектом постановления, устанавливать тахографы на т/с, выполняющих пригородные перевозки!

- на сегодняшний день по данным ассоциации «Рустахоконтроль» количество резервных (имеющихся в наличии на складах) тахографов не превышает 10-12 тыс. единиц, а оборудованию ими подлежит в случае принятия постановления Правительства РФ в данной редакции более 150 тыс. автобусов!

Какое количество транспортных средств категорий М2 и М3, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров в городском, пригородном и междугородном сообщении, принадлежащих Вашей организации, оснащено тахографами в настоящее время? Каково процентное соотношение оснащенных тахографами транспортных средств к общему количеству транспортных средств Вашей организации, подлежащих оснащению тахографами?

Общее количество транспортных средств, принадлежащих предприятиям, входящим в нашу Ассоциацию, составляет 3500 единиц т/с М2 и М3, выполняющих перевозки в городском и пригородном сообщениях. Из них оборудовано тахографами менее 12%.

Существуют ли менее затратные и (или) более эффективные способы решения проблемы? Если да, опишите их.

Да, существуют!

1. Существующая и отлаженная десятилетиями система диспетчеризации городских и пригородных пассажирских перевозок в регулярном сообщении, в том числе на основе оперативно поступающих данных с бортового оборудования автобусов системы ГЛОНАСС, оборудование которого установлено и работает на 100% т/с - автобусов М2 и М3, работающих в СПб и ЛО на маршрутах регулярного сообщения.

Диспетчеризация (сбор и обработка) данных, поступающих о времени работы автобусов, скорости их движения, его местоположение осуществляет не только уполномоченными региональными государственными и муниципальными учреждениями транспорта, но и федеральной службой по надзору в сфере транспорта Минтранса РФ, которые систематизируют оперативно поступающую информацию в своих инфоцентрах, обеспечивая тем самым некорректируемость информации.

2. Ввести требование к вновь выпускаемым отечественными автопроизводителями колесных транспортных средств соответствующих категорий – классов автобусов о том, чтобы в их базовых комплектациях были установлены тахографы.

**Содержит ли проект акта нормы, противоречащие действующему законодательству?
Если да, укажите их.**

Норма п. 2 проекта постановления, определяющая, что: «2. Установить, что настоящее постановление вступает в силу со дня вступления в силу Федерального закона от 20.12.2018 г. 398-ФЗ», так как постановление Правительства России по данному вопросу может быть рассмотрено, принято и вступить в силу только после вступления в силу положения данного Федерального закона, регламентирующего в ст.ст. 1 и 2 не только необходимость принятия данного постановления, но и вступление в силу данной нормы с 21.12.2018 г.

Следует отметить, что с момента вступления в силу данной нормы уже с 21.12.2018 г. все перевозчики, не оборудовавшие свои автобусы, выполняющие перевозки в пригородном и международном регулярных сообщениях, тахографами будут неминуемо нарушать закон и незамедлительно подвергнуты существенной административной ответственности, так же как и водители данных транспортных средств.

Содержит ли проект акта нормы, положения и термины, позволяющие их толковать неоднозначно? Если да, укажите их.

Да, содержит! Настоящий акт регламентирует установку тахографов на т/с М2 и М3, ссылаясь на Устав автомобильного транспорта, при этом разработчики забывают о том, что понятия, предусмотренные Уставом в части характеристик видов сообщения претерпели существенные изменения в связи с принятием и вступлением в силу Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 № 220-ФЗ, по которому работают многие регионы России, включая Санкт-Петербург. Содержание данного федерального законодательного акта не предусматривает понятия городские, пригородные и международные перевозки пассажиров, проименовав подп. 4, 5, 6, 7 п.1 ст. 3 иначе, чем виды сообщений, установленные проектом постановления Правительства РФ. То же самое касается понятия категории т/с М2 и М3, поскольку Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ проименовал их в подп. 14 п.1 ст. 3 как «классы транспортных средств».

Дополнительно сообщаем, что в представленном на обсуждение проекте постановления Правительства России отсутствует указание на отмену изменение или дополнение ранее изданного постановления Правительства России по данному вопросу, а именно, Постановления Правительства РФ от 23 ноября 2012 г. № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы», которое также было издано в соответствии со статьей 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», а также указания Минтрансу России на приведение своих ранее изданных нормативных актов по данному вопросу в соответствии с требованиями нового, обсуждаемого постановления Правительства РФ.

Содержит ли проект акта нормы, невыполнимые на практике? Если да, укажите их.

Проект акта не решает одной из главнейших проблем городского и пригородного транспорта общего пользования, как Санкт-Петербурга, так и городов России в целом, а именно сложившегося за десятилетия существенного дефицита на предприятиях пассажирского транспорта водительский кадров, имеющих стаж вождения в данном виде транспорта по категории «D», а лишь усугубляет его. Неминуем отток квалифицированных водительских кадров из автобусных перевозок транспортом общего пользования в таксомоторные перевозки и иные виды перевозок, где тахокарты водителям не нужны! В настоящее время общая нехватка водителей составляет по предприятиям от 12% до 29% от нормативного численного состава водителей.

Требуется ли переходный период для вступления в силу проекта акта? Если да, укажите, каким он должен быть, либо какую дату вступления в силу проекта акта следует предусмотреть.

Соответствующий проект постановления Правительства должен носить исключительно рекомендательный характер, нацеленный на добровольное и поэтапное использование перевозчиками предлагаемого оборудования – тахографов в целях повышения не только безопасности пассажирских перевозок, но и их экономической эффективности, от которой напрямую зависит безопасность самих пассажирских перевозок.

