**Как уже сообщалось, в настоящее время в Комитете по транспорту Государственной Думы РФ после принятия в первом чтении дорабатывается Проект № 129244 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».**

Для внесения поправок и устранения недостатков, на которые было указано при обсуждении Проекта в первом чтении, создана Рабочая группа, которую возглавляет Первый заместитель Председателя Комитета по транспорту депутат Госдумы РФ В.Б.Ефимов.

В состав Рабочей группы в качестве экспертов включены представители Российского Автотранспортного Союза, Московского транспортного союза, представители общественных организаций, объединяющих перевозчиков и автовокзалы, в том числе представители Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» (председатель Правления Яровенко А.С.) и Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны» (Желыбинцева М.М).

Следует обратить внимание на то обстоятельство, что в Проект закона помимо норм, регулирующих отношения, связанные с установлением (изменением), а также эксплуатацией межрегиональных маршрутов регулярных перевозок междугородного сообщения (далее – межрегиональный маршрут) включаются нормы, касающиеся организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным, межмуниципальным и маршрутам межрегионального пригородного сообщения, а также городским наземным электрическим транспортом.

**Основные положения данного Федерального закона в части, касающейся организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам**

**1.** Межрегиональный маршрут регулярных перевозок междугородного сообщения (далее – межрегиональный маршрут) устанавливается уполномоченным Правительством РФ федеральным органом власти по предложению имеющих намерение осуществлять регулярные перевозки по данному маршруту юридического лица, индивидуального предпринимателя (далее – перевозчик).

В заявлении указываются места нахождения пунктов отправления (прибытия) транспортных средств по межрегиональному маршруту, классы транспортных средств и максимальное количество транспортных средств каждого из таких классов, характеристики транспортных средств, влияющие на качество транспортного обслуживания населения, планируемое расписание перевозок по каждому пункту отправления и прибытия транспортных средств, а также другие сведения, установленные настоящим законом.

**2.** При отсутствии оснований для отказа в рассмотрении указанного заявления уполномоченный федеральный орган власти в течение семи рабочих дней со дня поступления данного заявления размещает сведения о межрегиональном маршруте на своем официальном сайте в сети «Интернет», а также направляет извещение о поступлении данного заявления в уполномоченные органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, на территории которых осуществляется посадка и высадка пассажиров, следующих по данному маршруту, и (или) по территории которых данный маршрут проходит по улицам или автомобильным дорогам регионального, межмуниципального или местного значения.

**3.** Уполномоченные органы исполнительной власти субъектов РФ, которым направлено указанное выше извещение, в течение сорока пяти календарных дней вправе представить в уполномоченный федеральный орган власти заявление о наличии оснований для отказа в установлении данного маршрута, предусмотренных настоящим законом.

**4.** При отсутствии заявлений уполномоченных органов исполнительной власти субъектов РФ о наличии оснований для отказа в установлении межрегионального маршрута уполномоченный федеральный орган власти вносит сведения о данном маршрута в реестр межрегиональных маршрутов регулярных перевозок междугородного сообщения.

**5.** В течение семи рабочих дней со дня включения межрегионального маршрута в указанный реестр перевозчику выдаются свидетельство об осуществлении регулярных перевозок и карты маршрута регулярных перевозок.

**6.** Изменение межрегионального маршрута производится уполномоченным федеральным органом власти по предложению перевозчика, осуществляющего регулярные перевозки по данному маршруту, – в порядке и сроки, установленные настоящим Федеральным

**7.** Уполномоченный федеральный орган власти отказывает в установлении (изменении) межрегионального маршрута, если предлагаемый (или измененный) межрегиональный маршрут:

1) проходит через нерегулируемые железнодорожные переезды, а также по автомобильным дорогам и размещенным на них искусственным дорожным сооружениям, технические характеристики которых не соответствуют весовым и габаритным характеристикам транспортных средств, используемых для осуществления регулярных перевозок по данным маршрутам;

2) имеет в своем составе пункты отправления транспортных средств, пропускная способность которых превышена.

3) дублирует ранее установленные межмуниципальный маршрут регулярных перевозок или межрегиональный маршрут и, кроме того, не позволяет существенным образом улучшить транспортное обслуживание населения;

4) дублирует ранее установленные межмуниципальный маршрут регулярных перевозок или межрегиональный маршрут и, кроме того, дополнительные объемы перевозок, предусмотренные таким маршрутом, могут быть выполнены перевозчиком, который осуществляет перевозки по данному ранее установленному маршруту.

Следует отметить, что последние два основания для отказа в установлении (изменении) межрегионального маршрута являются весьма спорными, вызывают возражения со стороны заинтересованных лиц, в том числе профильных министерств и ведомств, поскольку критерии «дублирования» в Проекте закона не определены; кроме того, подобные нормы ограничивают допуск на рынок новых перевозчиков, что влечет снижение качества обслуживания пассажиров.

**8.** Проектом закона предусмотрено, что действие свидетельства, карты маршрута регулярных перевозок прекращается при наступлении хотя бы одного из следующих обстоятельств:

1) вступление в законную силу решения суда об аннулировании действия лицензии на деятельность по перевозке пассажиров автомобильным транспортом;

2) вступление в законную силу решения суда о прекращении действия свидетельства и карт маршрута регулярных перевозок;

3) по истечении тридцати календарных дней со дня обращения в уполномоченный федеральный орган власти юридического лица, индивидуального предпринимателя, уполномоченного участника простого товарищества с заявлением о прекращении действия свидетельства.

**9.** Уполномоченный федеральный орган власти обращается в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства в случае, если в отсутствие чрезвычайных обстоятельств перевозчиком не выполнено более пяти рейсов подряд, а также в случае неоднократного в течение одного года привлечение перевозчика к административной ответственности за совершение административных правонарушений, предусмотренных статьями 11.31-11.33 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (предлагаемые данным Проектом закона новые составы административных нарушений – см. ниже).

**10.** В случае приостановления или прекращения действия свидетельства проектом закона предусмотрена возможность замены перевозчика на межрегиональном маршруте, а также отмены такого маршрута, если при наступлении обстоятельств и в сроки, указанные в законе, в уполномоченный федеральный орган не поступило ни одного заявления о выдаче свидетельства в связи с заменой перевозчика.

**11.** Проектом предусмотрено, что тарифы на перевозки по межрегиональным маршрутам устанавливаются перевозчиками, которым выдано свидетельство. Изменение тарифов допускается не чаще одного раза в полгода.

**12.** Посадка и высадка пассажиров, следующих по межрегиональным маршрутам, осуществляются соответственно в пунктах отправления транспортных средств и в пунктах прибытия транспортных средств (далее - автовокзалы, автостанции), зарегистрированных в реестре объектов транспортной инфраструктуры межрегиональных маршрутов регулярных перевозок междугородного сообщения.

**13.** Владелец автовокзала (автостанции) устанавливает перечень услуг, оказываемых перевозчикам, которым выдано свидетельство на осуществление перевозок по межрегиональным маршрутам, в состав которых включен такой пункт, и единые для всех указанных лиц тарифы на данные услуги. Изменение тарифов допускается не чаще одного раза в полгода.

**14.** Перевозчики пользуются услугами, оказываемыми автовокзалами (автостанциями), на основании договора, заключенного с владельцем данного автовокзала (автостанции). Владелец указанного ОТИ не вправе отказаться от заключения договора с перевозчиком, которому выдано свидетельство об осуществлении перевозок по межрегиональному маршруту, в состав которого включен данный ОТИ.

**15.** В целях решениях задач, связанных с отказом перевозчику в установлении (изменении) межрегионального маршрута по основаниям, указанным как «дублирование» (см. выше пункт 7 настоящего обзора), уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации формируют действующую на постоянной основе региональную комиссию, в состав которых включаются представители уполномоченного органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации, представители некоммерческих организаций перевозчиков, а также представители некоммерческих организаций потребителей. Решения региональной комиссии принимаются путем голосования. Независимо от количества включенных в состав региональной комиссии представителей уполномоченного органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации и представителей некоммерческих организаций при голосовании уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации и каждая некоммерческая организация имеет один голос (т.е. один голос – от субъекта, по одному – от перевозчиков и от потребителей)

Целесообразность создания таких комиссий также вызывает сомнения: во-первых, они создаются только для того, чтобы решить вопрос о наличии (отсутствии) так называемого «дублирования» маршрута; во-вторых, неясно, каким образом возможно получить один голос от представителей различных некоммерческих организаций, объединяющих различных перевозчиков (в частности, кто будет подписывать решение комиссии); в-третьих, при таком порядке вопрос о возможности открытия нового маршрута будут решать те перевозчики, которые уже работают на рынке перевозок, которые, естественно, не заинтересованы в расширении рынка за счет своих конкурентов.

**16.** Проектом закона предусмотрено внесение изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, в частности, предлагается ввести административную ответственность (в основном в виде штрафа):

- за посадку в автобус пассажира, следующего без именного билета;

- за размещение в ночное время в неустановленных местах транспортных средств, используемых для регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;

- за посадку в неустановленных местах в транспортное средство пассажиров, следующих по маршруту регулярных перевозок;

- за использование для осуществления перевозок пассажиров по межрегиональным маршрутам транспортного средства, на которое не выдана карта соответствующего маршрута регулярных перевозок или с иными характеристиками, чем это предусмотрено данной картой.

По нашему мнению, Проект закона нуждается в существенной доработке – с учетом изложенных выше замечаний, а также следующих обстоятельств:

- не решен вопрос о механизме урегулирования конфликтных ситуаций, возникающих между субъектами РФ при согласовании межрегиональных маршрутов, проходящих по территории нескольких субъектов;

- в законопроекте отсутствуют положения, направленные на решение вопроса о замене перевозчика в случае некачественного исполнения им своих обязанностей;

- не закончился спор о целесообразности введения в закон положений, в соответствии с которыми возможно осуществление перевозок по межрегиональным маршрутам простыми товариществами. Многие эксперты считают, что в таком случае имеется риск массового образования мнимых товариществ, которые будут использовать «серые схемы», вплоть до перепродажи маршрутов.

Много спорных вопросов возникает в части Проекта закона, касающейся организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным, межмуниципальным и маршрутам межрегионального пригородного сообщения, а также городским наземным электрическим транспортом. Однако рассмотрение этих вопросов не является предметом настоящего обзора.

Обращаем внимание членов Партнерства на то, что электронным письмом от 14.12.2012 в Ваш адрес были направлены имеющиеся в нашем распоряжении материалы Проекта ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам" и сообщено, что в соответствии с решением Общего собрания НП "ЕТС "АЛС" от 06.12.12 создана рабочая группа, члены которой принимают участие в работе  Рабочей группы при Комитете транспорта РФ Госдумы РФ.

Партнерство предлагало срочно подключиться к работе и представить свои предложения по законопроекту, поскольку данный Федеральный закон непосредственно затрагивает интересы как перевозчиков, так и владельцев автовокзалов.

Однако большинство членов Партнерства свои предложения и замечания не представили.

Обзор подготовлен **Желыбинцевой М.М.**