

Уважаемые участники Общего собрания!
Уважаемые гости!

Я сегодня хотел бы отступить от традиционной структуры отчетного доклада и остановиться только на нескольких наиболее значимых направлениях деятельности Аппарата Союза.

Первое из них – это работа над поправками в 220-ый закон.

1. Как вы, очевидно, знаете, с марта прошлого года было принято три пакета поправок: 14 марта и 6 апреля в 2022 году, а также 29 мая в этом году.

Все эти поправки разрабатывались при активном участии Аппарата Союза. Хочу вас проинформировать о наиболее значимых из них.

(1) Введен запрет на досрочное прекращение действия свидетельства в случае, если орган власти принимает решение об изменении вида перевозок на перевозки по регулируемым тарифам.

У нас есть перевозчики, которые из-за таких решений лишились маршрутов. Теперь в таких случаях перевозчику должна предоставляться возможность отработать на своем маршруте до окончания срока действия свидетельства и на тех условиях, на которых оно было выдано.

(2) Упрощен порядок изменения межрегиональных маршрутов для случаев, когда такие изменения не затрагивают интересы других перевозчиков. Теперь в случае, если перевозчик предлагает отменить отдельные рейсы, уменьшить количества транспортных средств или использовать транспортных средств меньшего класса, то соответствующие заявления должны рассматриваться в течение десяти рабочих дней и без согласования с субъектами Российской Федерации;

(3) Введена норма, предусматривающая сохранение свидетельства за остальными участниками простого товарищества в случае смерти одного из товарищей или аннулирования лицензии одного из товарищей;

(4) Исключена обязанность предоставления транспортными компаниями отчетов об осуществлении регулярных перевозок.

(5) Введен порядок формирования лотов из маршрутов, которые выставляются на открытый конкурс за право получения свидетельства.

Теперь в состав одного лота могут включаться только те межмуниципальные маршруты, начальные или конечные остановочные пункты которых размещаются в одном муниципальном образовании.

А в состав лота муниципальных маршрутов только те маршруты, которые имеют два или более общих остановочных пункта.

(6) Изменен порядок подтверждения наличия транспортных средств на право получения свидетельства.

Ранее сроки такого подтверждения устанавливались органами власти. В ряде случаев на это отводилось всего лишь несколько дней после объявления результатов конкурса. Т.е. фактически участвовать в конкурсе мог только тот, у кого на момент оформления заявки уже были в наличии необходимые транспортные средства. Кроме того, были случаи откровенной профанации. Чтобы подтвердить наличие транспортных средства для перевозок по новому для перевозчика маршруту, он предъявлял транспортные средства, задействованные на других маршрутах.

Согласно новому порядку требовать такого подтверждения можно не ранее восьмидесяти пяти дней со дня объявления результатов конкурса. За исключением случаев, если победитель конкурса сам не изъявит желания приступить к перевозкам и соответственно подтвердить наличие транспортных средств ранее этого срока.

(7) Из закона исключено право органов власти устанавливать дополнительные основания для обращения в суд с исками о прекращении действия свидетельства помимо тех, которые предусмотрены законом.

Сделано этого потому, что в ряде случаев, органы власти, воспользовавшись предоставленными им правами, перешли грань разумного.

(8) Уточнено определение понятия «опыт работы», который используется в качестве одного из критериев оценки заявок на участие в конкурсе за право получения свидетельства.

В ряде регионов опыт перевозчика исчисляется как сумма лет осуществления перевозок на всех маршрутах. В результате для крупных перевозчиков этот опыт может составлять несколько сотен лет. Что давало им необоснованные конкурентные преимущества при проведении конкурсов. В ряде случаев это провоцировало махинации, связанные с «продажей» данного опыта посредством заключения крупными транспортными компаниями фиктивных договоров простого товариществ с мелкими перевозчиками.

Поправка предусматривает, что опыт работы в течение одного года на нескольких маршрутах, обслуживаемых одним перевозчиком, должен учитываться как один год.

(9) 220-ым Законом установлен перечень случаев, когда на полгода, допускается назначить на маршрут временного перевозчика по усмотрению органа власти. Это необходимо для того, чтобы не прерывать транспортное обслуживание населения на данном маршруте.

Поправкой в Закон к такому случаю отнесена смерть индивидуального предпринимателя, которому было предоставлено право осуществления перевозок.

Кроме того, принята поправка, исключая обязанность перевозчик, желающего прекратить перевозки по маршруту, отработать на маршруте еще 90 дней после подачи соответствующего заявления.

По жизни это все равно не работало. Перевозчик бросал маршрут гораздо раньше и тем самым провоцировал скандалы со стороны пассажиров.

Согласно новой поправке перевозчик должен предупредить о прекращении перевозок за 3 дня. И орган власти хоть в тот же день вправе без конкурса на срок до шести месяцев определить перевозчика на замену.

(10) Введена норма, предусматривающая выдачу дубликата свидетельства или карты маршрута в случае их утраты или порчи. Порядок выдачи дубликатов должен быть установлен Минтрансом России, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления в зависимости от вида маршрута.

(11) В ряде договоров на оказание услуг автовокзалами устанавливались ответственность перевозчиков за несоблюдение обязательных требований, предусмотренных федеральными нормативными правовыми актами. Например, за отсутствие в путевом листе отметок о прохождении медицинского осмотра водителя или предрейсового технического осмотра автобуса. Эта ответственность устанавливалась в виде штрафов, а также в виде задержки отправления рейса до устранения нарушения.

В то же время законодательством Российской Федерации контроль за соблюдением этих требований возложен не на автовокзалы, а на федеральные органы власти.

Поэтому одной из поправок введен запрет на установление такой ответственности договором оказания услуг.

(12) С 1 сентября этого года должен был вступить в силу новый порядок расчетов за услуги автовокзалов.

По этому поводу высказано много опасений как стороны перевозчиков, так и со стороны автовокзалов. Причем перевозчики полагают, что это приведет к скачку их расходов на услуги автовокзалов, а автовокзалы, наоборот - к потере своих доходов.

При этом в качестве аргументов приводятся пока только эмоции.

В результате мы посчитали, что сейчас, когда отрасль с трудом выходит из кризиса, такой переход является несвоевременным.

Поэтому Союз совместно с ассоциацией, возглавляемой Борисом Олеговичем Лораном, инициировали перенос срока вступления в силу требования о переходе на новую систему расчетов.

Соответствующая поправка принята. Этот срок перенесен на 1 сентября 2026 года.

(13) Смягчены основания для прекращения действия свидетельства в случае аннулирования лицензии у хотя бы одного из участников договора простого товарищества.

Поправка предусматривает сохранение свидетельства в отношении оставшихся товарищей. Иными словами, если один из товарищей лишается лицензии, то остальные вправе продолжить обслуживание маршрута.

(14) Появились судебные решения о признании уже состоявшихся конкурсов недействительными в связи с нарушением организаторами конкурса процедур его проведения. Причем победителям конкурсов уже выданы свидетельства. Законом эти случаи не урегулированы. Поправкой предлагается в таких случаях прекращать действие выданных свидетельств. Но поскольку перевозчик в этом не виноват, не распространять на него установленный 220-ым Законом запрет на участие в открытых конкурсах в течение одного года со дня прекращения действия свидетельства.

(15) Приняты поправки, направленные на исключении из реестра «мертвых» межрегиональных маршрутов, т.е. маршрутов, которые по предложению перевозчиков включены в реестр, но перевозки по ним не осуществляются.

Проблема заключается в том, что в связи с действием требования о сдвигах в расписаниях, наличие таких маршрутов в ряде случаев делает невозможным открытие новых маршрутов и выход на него другого перевозчика.

В чем суть этих поправок?

(а) введено дополнительно основание для отмены межрегионального маршрута в случае уклонения перевозчика от получения свидетельства и карт маршрута в течение 90 дней со дня включения маршрута в реестр;

(б) установлен предельный срок, по истечении которого перевозчик обязан приступить к перевозкам по установленному межрегиональному маршруту. По окончании этого срока Минтранс включит «счетчик невыполненных рейсов». И если этот счетчик зафиксирует невыполнение 5 рейсов подряд, прекратит действие свидетельства и отменит маршрут.

(16) Скоро исполнится 8 лет со дня принятия 220-ого закона, но при этом до сих пор ряд действующих межрегиональных маршрутов включает остановочные пункты, которых нет в реестр остановочных пунктов. А это законом запрещено.

Для решения данной проблемы приняты поправки, которыми вводится следующий механизм:

(а) в случае выявления такого остановочного пункта Минтранс России будет уведомлять об этом уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, в границах территории которого расположен данный остановочный пункт;

(б) если в течение месяца от субъекта Российской Федерации не поступит заявление на регистрацию данного остановочного пункта в реестре остановочных пунктов или мотивированного отказа от представления указанного заявления, Минтранс России регистрирует данный остановочный пункт в реестр остановочных пунктов без участия субъекта Российской Федерации. Конечно, при условии, что остановочный пункт соответствует требованиям, установленным Правилами перевозок;

(в) а если остановочный пункт не соответствует этим требованиям, Минтранс России исключит его из состава всех межрегиональных маршрутов, заранее уведомив об этом перевозчиков.

2. Мы продолжаем работу по совершенствованию контрактной системы

В течение последних полутора лет с подачи Аппарата Союза было принято три значимых нормативных правовых акта.

(1) В марте прошлого года был принят федеральный закон, которым установлен особый порядок определения размеров штрафов за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, предусмотренных контрактом.

До этого на наши контракты распространялся общий порядок, установленный постановлением Правительства № 1042. Размер штрафа за одно и то же нарушение зависел от цены контракта. Т.е. мог различаться в сотни раз.

Новым порядком предусматривается штраф за невыполнение установленного объема работ. Он устанавливается в размере 1% от стоимости невыполненных работ. При этом к невыполненным не должны относиться работы, невыполнение которых обусловлено независимыми от перевозчика обстоятельствами (заторы на дорогах, ДТП по вине иных участников дорожного движения и тому подобное).

Кроме того, делается оговорка, что такие штрафы применяются только при использовании объективных средств контроля за выполнением рейсов. Т.е. при наличии автоматизированной навигационно-информационной системы.

А штраф за все прочие нарушения условий контракта установлен в размере одной тысяч рублей за каждое нарушение.

(2) В августе прошлого года постановлением Правительства утверждены Типовые условия контракта.

Оно издано вместо ранее существовавшего приказа Минтранса России «О Типовых контрактах».

В чем отличие. Типовой контракт регламентирует все условия контракта, а Типовые условия – только часть таких условий.

Кратко остановлюсь на наиболее существенных положениях.

(а) Сокращен конечный перечень требований к транспортным средствам, которые заказчики вправе устанавливать в качестве условий контракта;

(б) Сохранилось требование о том, что контракт должен исполняться подрядчиком лично, т.е. без привлечения субподрядчиков. Это требование направлено на исключение практики «перепродажи» маршрутов посредством заключения договоров субподряда;

(в) Включено условие о порядке организации сбора проездной платы. Это сделано для того, чтобы при расчете начальной цены контракта можно было учесть различия в затратах при использовании различных вариантов продажи билетов;

(г) И наконец, размеры штрафов за невыполнение или ненадлежащее выполнение условий контракта приведены в соответствие с поправками в 220-й закон, о которых я говорил выше.

(3) В октябре 2022 года постановлением Правительства установлены требования к участникам закупок работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

Данные требования применяются в отношении закупок по контрактам с начальной стоимостью свыше 20 млн рублей.

Правом участия в таких закупках наделяются транспортные компании, имеющие опыт выполнения регулярных перевозок с использованием не менее 50% транспортных средств, предусмотренных контрактом.

Или владеющие на дату оформления заявки транспортными средствами в количестве, не менее того количества, которое предусмотрено контрактом.

Зачем понадобились данные требования? Исключительно для того, чтобы снять барьеры для применения брутто-контрактов, поскольку их начальная цена, как правило, достигает нескольких миллионов, а то и нескольких миллиардов рублей.

В противном случае на данные контракты распространялось бы общее правило, согласно которому к участию в таких закупках допускались бы только те перевозчики, которые имеют опыт исполнения контрактов, стоимостью не менее 4 миллионов рублей. А таких у нас в стране пока единицы.

Кроме того, при Российском автотранспортном союзе создана Рабочая группа, которая рассматривает поступившие от перевозчиков предложения по внесению изменений в действующий порядок определения начальной цены контракта. Пакет этих предложений будет направлен в Минтранс России.

3. Значительная часть усилий Аппарата Союза была направлена на пресечение случаев занижения начальной цены контрактов

В ряде регионов после перехода на контрактную систему финансирование перевозок изменилось к лучшему. Однако в большинстве случаев существенных перемен не произошло.

По нашим оценкам, установленный Минтрансом России порядок определения начальной (максимальной) цены контракта соблюдается менее чем в 40 процентах закупок.

На прошлогодней конференции мы уже информировали вас о том, что Союз добивается признания незаконными действия органов власти, направленные на занижение начальной цены.

Еще год назад мы просили Министерство транспорта обратиться в Минфин с предложением издать совместные разъяснения по порядку корректировки условий контракта в случае, если лимита бюджетных обязательств не хватает для финансирования предусмотренных контрактом работ в полном объеме. Но Минфин от таких разъяснений отказался.

Тогда мы направили письмо в Минфин с просьбой дать соответствующие разъяснения. В ответ получили отписку, в которой цитировались все известные положения Бюджетного кодекса и закона о контрактной системе. А в конце было рекомендовано за дополнительными разъяснениями обращаться в Минтранс.

После этого мы стали мониторить закупки, при которых имели случаи явного занижения начальной цены контракта, и направлять обращения в региональные прокуратуры с просьбой дать правовую оценку соответствующих действий заказчиков.

Мнения региональных прокуратур разделились.

38% прокуроров признали эти действия незаконными. В ряде случаев по итогам наших обращений ответственные должностные лица были даже привлечены к административной ответственности.

А остальные прокуроры посчитали точно такие же действия законными. В обоснование приводятся положения Бюджетного кодекса, согласно которым начальная цена контракта не может превышать лимит бюджетных обязательств. Из этого делается вывод об обоснованности снижения начальной цены контракта, определенной в соответствии с действующим порядком, до лимита бюджетных обязательств без сокращения объема закупаемых работ. Т.е. фактически подтверждается право заказчиков в пределах доведенного до них лимита бюджетных обязательств закупать любой объем работ.

Мы сначала думали, что это происходит просто от недопонимания. Но, после совещания, проведенного с представителями прокуратуры Воронежской области, поняли, что это сознательная позиция.

Также мы предприняли попытки получить разъяснения от Генеральной прокуратуры, обратившись в нее с жалобами на ответы ряда региональных прокуратур.

Но вместо того, чтобы ответить на вопрос, являются ли законными действия заказчиков по снижению начальной цены контракта без сокращения объемов закупаемых работ, Генеральная прокуратура отписалась, что дала указание региональным прокуратурам усилить контроль за бюджетной обеспеченностью контрактов.

В результате за год нашей переписки с прокуратурами отправлено свыше 50 писем, но вопрос так и остался открытым.

В этой связи мы сейчас готовим совещание с представителями Генеральной прокуратуры, Минфина, Минтранса, Федерального казначейства и Федеральной антимонопольной службы в целях поиска решения данной проблемы. Цель совещания - добиться от этих органов власти подтверждения обязательности применения установленного Порядка определения НМЦК. В том числе обязательности сокращения объема закупаемых работ при ограниченных бюджетных ресурсах.

Только в этом случае у перевозчиков появятся шансы обжаловать документацию о закупках в части занижения НМЦК.

Однако после размещения извещения о закупках на его обжалование отводится всего несколько дней. И за это время нужно успеть провести сверку расчетов НМЦК. Поэтому в помощь перевозчикам мы разработали программу, позволяющую автоматизировать эти расчеты. Пользуясь случаем, хочу предложить данный продукт тем кто отважится «бодаться» с органами власти по поводу занижения НМЦК.

В то же время мы считаем, что помимо «кнута» заказчикам должен быть предложен «пряник» в виде субсидий из федерального бюджета на компенсацию инвестиционной составляющей контракта.

По нашему мнению, этот «пряник» должен предоставляться тем, кто заключает брутто-контракты со сроком действия, сопоставимым со сроком службы транспортных средств. И, кроме того, соблюдает установленный порядок определения НМЦК.

С этой целью мы разработали предложения по внесению соответствующих изменений в государственную программу «Развитие транспортной системы». В ближайшее время собираемся отправить их в Правительство. Удастся ли воплотить их в жизнь, выяснится, думаю, в ближайшие полгода.

4. Нам удалось существенно продвинуться в части создания правовых условий для борьбы с незаконной предпринимательской деятельностью.

На прошлой конференции мы говорили о том, что установление ответственности за осуществление такой деятельности невозможно без расширения значения этого понятия, поскольку в настоящее время к такой деятельности относится только осуществление перевозок без лицензии.

Мы также говорили о том, что гораздо проще выявить заказную перевозку, которая осуществляется с нарушением установленных требований, чем доказать, что заказная перевозка является на самом деле регулярной. А для этого нужно ужесточить требования, предъявляемые к заказным перевозкам.

Все это требовало внесения соответствующих изменений в Устав.

И сегодня я рад вам сообщить, что это удалось сделать в одном пакете с поправками в 220-федеральный закон.

Уставом введен запрет на осуществление иных видов предпринимательской деятельности, кроме

- перевозок грузов;
 - регулярных перевозок;
 - перевозки пассажиров по заказам;
- и перевозок пассажиров легковыми такси.

Также введен запрет на осуществление заказных перевозок на условиях, предоставляющих право проезда за плату неопределенному кругу лиц, а также на распространение информации о таких перевозках.

Кроме того, введен запрет на осуществление заказных перевозок, при которых каждый пассажир является одновременно фрахтователем. Т.е. запрет на продажу отдельных мест в транспортном средстве.

Все это дает основания для внесения изменений в КОАП, предусматривающих установление административной ответственности за нарушение указанных запретов.

Этим мы сейчас и занимаемся совместно с Минтрансом России.

5. За отчетный период в законодательство был внесен ряд существенных изменений, направленных на снижение обременения перевозчиков.

(1) Утвержден электронный путевой лист. А с 1 сентября 2023 года перевозчики получают право проводить предрейсовые медицинские осмотры водителей с использованием телематики.

Теперь у перевозчиков появилась возможность в процессе перевозки дистанционно вносить изменения в путевые листы в электронном виде, т.е. без заезда транспортного средства в место постоянной стоянки.

Также дистанционно в путевой лист могут вноситься результаты предрейсового контроля технического состояния транспортного средства и предрейсового медицинского осмотра водителя, заверенные подписями лиц, ответственных за их проведение.

(2) В качестве антисанкционных мер принято постановление Правительства, определившее перечень запасных частей для транспортных средств, поставка которых разрешается по процедуре параллельного импорта. С этой целью упрощены правила сертификации таких запчастей.

(2) Удалось внести в законодательство изменения, направленные на существенное сокращение потребности в специальных разрешениях на движение тяжеловесных транспортных средств. Теперь такие разрешения необходимы только в тех случаях, когда общая масса или осевые нагрузки превышают допустимые значения более чем на 10%. И штрафовать теперь будут только за такие превышения.

Огромный вклад в эту работу внес член Союза - Общество с ограниченной ответственностью «Сельта». Пользуясь случаем, хочу выразить ему благодарность от всех грузоперевозчиков.

(5) Во все положения, регламентирующие порядок выдачи специальных разрешений, внесены изменения, предусматривающие предоставление данных услуг в электронном виде и сокращение сроков выдачи в 2 раза. Помимо этого отменена обязанность перевозчиков предоставлять для получения таких разрешений документы, сведения о которых уже имеются в распоряжении соответствующих органов власти.

Кроме того, ведется работа, направленная на замену разрешительных документов сведениями, размещенными в соответствующих электронных реестрах.

(5) Утверждение электронной транспортной накладной дало нам основание инициировать внесение изменений в Правила перевозок грузов в части установления обязанности оплаты перевозки в течение 5 рабочих дней со дня указания в электронной накладной отметки грузополучателя о приеме груза.

Напомню, что согласно действующим правилам основанием для оплаты перевозки является представление перевозчиком оригинала транспортной накладной на бумажном носителе. А срок оплаты устанавливается договором. В результате перевозчик вынужден ждать оплаты выполненной перевозки 60 и более дней.

В виду особой значимости данного предложения предлагаю отразить его в Резолюции нашего Собрания.

(6) Продолжается работа по внесению в законодательство Российской Федерации изменений, направленных на освобождение перевозчиков от административной ответственности в случае некорректной работы автоматических постов весогабаритного контроля.

Эти изменения направлены на оперативное выявление таких постов и приостановление передачи сведений о нарушениях в контрольно-надзорные органы.

(7) Надеюсь, что в ближайшее время в Правила перевозки грузов и Устав автомобильного транспорта будут внесены изменения, направленные на ограничение ответственности перевозчиков при перевозке скоропортящихся пищевых продуктов. Данные изменения предусматривают освобождение перевозчика от ответственности за порчу груза, если он предоставил для перевозки транспортное средство,

соответствующее требованием СПС, и соблюдал указанный в договоре температурный режим.

12. Не затихают взаимные претензии, возникающие при реализации постановления Правительства № 2216, которым установлены требования к оснащению транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации.

Напомню, что данным постановлением предусматривается обязанность перевозчика идентифицировать аппаратуру спутниковой навигации в ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» и обеспечить передачу навигационной информации через ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» в Ространснадзор.

Как, наверное, многие из вас знают, это постановление было принято со скандалом. Рабочая группа по регуляторной гильотине отказалась согласовать соответствующий проект. И поэтому он был вынесен на рассмотрение специальной правительственной комиссии.

На правительственной комиссии было обещано, что принятие постановления не приведет к дополнительному обременению перевозчиков. А представители ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» заверили, что система ретрансляции навигационной информации в региональные навигационные системы и в Ространснадзор прошла опытную апробацию в ряде регионов и показала отличные результаты. Но по жизни все пошло по-другому.

(1) Перевозчики, прошедшие на платной основе идентификацию аппаратуры спутниковой навигации в региональных навигационных системах, должны теперь повторно оплатить ее идентификацию в ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС»;

(2) Введена ранее не существовавшая абонентская плата за ретрансляцию навигационной информации из ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» в Ространснадзор;

(3) Местные органы власти принимают нормативные акты, предусматривающие иной порядок передачи навигационной информации в региональные навигационные системы, чем это предусмотрено постановлением Правительства. И суды признают это законным. В результате, чтобы выполнить все установленные требования, перевозчики должны использовать аппаратуру спутниковой навигации, позволяющую работать двумя сим-картами (для идентификации в региональной системе навигации и в ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС»). Т.е. если на автобусе ранее была установлена АСН, работающая с одной сим-картой, она должна быть заменена или модернизирована;

(4) Тарифным планом «ЭРА-ТЕЛЕМАТИКА» предусматривается взимание платы с каждого автобуса в зависимости от заявленного месячного объема передаваемой навигационной информации. При этом за каждый мегабайт превышения данного объема взимается дополнительная плата. А вот за недоиспользование этого объема никакой компенсации

перевозчику не полагается.

На практике получается, что если даже в целом по парку заявленный объем информации не добирается, то перевозчик все равно должен оплачивать дополнительные мегабайты за те несколько автобусов, в отношении которых этот объем превышен.

Кроме того, перевозчики отмечают, что сроки идентификации аппаратуры спутниковой навигации в ГАИС "ЭРА-ГЛОНАСС" затягиваются на 1-2 месяца. А действующий порядок информационного взаимодействия с представителями «ЭРА-ГЛОНАСС» вызывает массу нареканий.

Некоторые перевозчики сталкиваются с техническими проблемами при передаче навигационной информации в Ространснадзор. В ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» автобус «виден», а в информационной системе Ространснадзора – нет. При этом к ответственности за непередачу навигационной информации в Ространснадзор привлекаются перевозчики, а не должностные лица ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС».

В целях исправления ситуации мы направили письмо Министру транспорта с просьбой приостановить проверки соблюдения установленного порядка передачи навигационной информации до полного решения оператором ГАИС-ЭРА-ГЛОНАСС» всех организационных и технических проблем. Прошло два месяца. Ответа до сих пор нет.

Поэтому нам придется действовать уже опробованным методом.

В Рабочую группу по регуляторной гильотине внесен проект поправок в постановление № 2216, которые распространяют установленный порядок передачи навигационной информации на транспортные средства коммунальных служб.

Воспользовавшись этим мы предложили внести в это постановление дополнительные изменения, предусматривающие право перевозчиков идентифицировать аппаратуру спутниковой навигации в региональной навигационной системе или в ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС». А также право перевозчиков обеспечить передачу навигационной информации в Ространснадзор чрез региональную навигационную систему или через ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС».

Т.е. по сути, мы предлагаем вернуться к той системе, которая была до принятия указанного постановления Правительства.

Слайд 11

13. И в заключении хочу остановиться на перспективах Федерального Отраслевого соглашения на 2023-2025 годы.

Срок действия предыдущего трехлетнего Соглашения закончился 1 января 2023 года. Оно принималось в относительно благополучном 2019 году, когда никто не мог предвидеть будущие пандемию и специальную военную операцию, а также то, как это катастрофически отразится на финансовом состоянии транспортных компаний.

Возможно, поэтому члены отраслевой комиссии от работодателей недооценили те риски, которое несло данное Соглашение. И, конечно, я в полной мере разделю ответственность за этот просчет.

Проблема в том, что Отраслевое соглашение 2019 года включало дополнительные социальные гарантии работникам, которые выходили за рамки трудового законодательства.

Уж в 2020 году стало понятно, что большинство транспортных компаний не в состоянии обеспечить выполнение не только этих дополнительных гарантий, но даже тех гарантий, которые предусмотрены трудовым законодательством.

Поскольку в соответствии с трудовым законодательством внесение изменений в Соглашение допускается только по соглашению сторон, мы обратились в Профсоюз с предложением об исключении из него всех дополнительных социальных гарантий, чтобы дать транспортным компаниям возможность элементарно выжить в условиях жесточайшего кризиса.

Однако Профсоюз согласился принять только часть этих предложений. И все наши аргументы по поводу необходимо учесть кардинальное ухудшение ситуации в отрасли его позицию не поколебали.

В результате ряд транспортных компаний проиграли суды с работниками, подавшими иски о компенсации недополученной заработной платы, предусмотренной Соглашением.

И мы, связанные по рукам и ногам этим Соглашением, оказались бессильны им помочь. О чем я очень сожалею.

Этот горький урок заставил нас кардинально пересмотреть свое отношение к проекту нового Соглашения на 2023-2025 годы.

Мы опять предложили Профсоюзу ограничиться только теми социальными гарантиями, которые предусмотрены трудовым законодательством. И опять Профсоюз согласился только с частью этих предложений.

Поэтому я принял решение не подписывать Отраслевое соглашение на 2023-2025 годы.

Это означает, что дополнительные социальные гарантии сверх тех, которые предусмотрены трудовым законодательством, работодатели могут устанавливать по своему усмотрению при наличии соответствующих финансовых возможностей.

Ну а подготовленный нами проект Соглашения мы опубликуем в виде памятки перевозчикам в части тех социальных гарантий, которые они

обязаны предоставлять своим работникам в соответствии с трудовым законодательством. Полагаю, это будет полезным, поскольку, как выяснилось, значительное количество перевозчиков об этих обязанностях вообще не имеют никакого представления. Таким образом, прошедший год был весьма плодотворным. Надеюсь, что изменения, о которых я вас проинформировал, дадут положительные результаты уже в ближайшее время.