**Автобусы и грузовики: запретить частную собственность?**

Запретить регистрацию автобусов и грузовиков на физические лица предложили в Доме Правительства. 9 октября здесь состоялось общественное обсуждение плана мероприятий, направленных на снижение смертности населения в результате ДТП.

«Мы видим, что доля ДТП, которая приходится на грузовой транспорт, находящийся в собственности физлиц, составляет 70% всех аварий из-за нарушения ПДД водителями грузовиков, - отметила в ходе выступления Наталья Агре, президент экспертного центра «Движение без опасности». – При этом доля транспорта, которым владеют физлица, все время увеличивается: за последние пять лет число грузовых автомобилей выросло только за счет «частников» более чем на 800 тысяч, и практически ни один грузовой автомобиль не был зарегистрирован на юрлицо. Это делается для того, чтобы избежать налогов, штрафов и другой нагрузки».

При этом если смотреть на те же штрафы, которые предъявляются к физлицам и коммерческим организациям, то видно, что они несоизмеримы. Например, юридическое лицо, выпустившее на дорогу транспорт, не прошедший технического осмотра, заплатит 50 тысяч рублей, а физическое лицо понесет ответственность, только если удастся доказать, что перевозка была коммерческой.

«Необходимо отменить возможность регистрации грузопассажирского транспорта на физических лиц и переоформить уже зарегистрированные транспортные средства на юридические лица и ИП, - подытожила инициативу Наталья Агре, - в противном случае легальные перевозчики и теневые находятся в заведомо неконкурентных условиях, и, в первую очередь, страдает малый и средний бизнес».

В поддержку ужесточения законодательства в отношении физлиц высказались и другие участники совещания. Член Комитета Совета Федерации по регламенту и организации парламентской работы Владимир Федоров отметил, что из 900 тысяч автобусов, которые осуществляют пассажирские перевозки, 440 тысяч принадлежит частным лицам, и только 20 тысяч имеют статус индивидуального предпринимателя. «Надеюсь, что Дума примет соответствующие поправки в этой области законодательства, потому что дальше ехать некуда», - подчеркнул он.

О том, что ведется в этой области, рассказал Владимир Луговенко, заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России. В настоящее время подготовлен проект Федерального Закона, которым установлены дополнительные требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, использующим грузовые автомобили и автобусы для собственных нужд, и к физическим лицам, осуществляющим эксплуатацию тех же транспортных средств. Последних, в частности, предлагается обязать осуществлять стоянку грузовиков и автобусов на время простоя продолжительностью более 8 часов на специализированных парковках, обеспечивать техническую исправность транспортных средств в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения, оснащать автомобили тахографами и соблюдать нормы труда и отдыха.

«Картина аварийности массовых перевозок неутешительна, к физическим лицам отсутствуют требования, они даже не обязаны проходить предрейсовый контроль, а, вместе с тем, их 47% в доле всего рынка перевозчиков, - отметил в своем докладе Владимир Луговенко. – Последствия печальны – например, трагедия в Чеченской Республике 21 июля, в которой водитель частного микроавтобуса не справился с управлением и допустил падение в пропасть, тогда погибло 10 и ранено 8 человек».

Кроме того, представителем Минтранса России предлагается ряд изменений в Статью 20 Закона «О безопасности дорожного движения». Стоит отметить, что предложений изменить Статью в ходе обсуждения поступило немало, в связи с этим Михаил Абызов, председатель общественных слушаний, согласился, что законодательство, касающееся транспорта, нуждается в модернизации, и попросил Минтранс России подготовить предложение по комплексной переработке 20 Статьи, выпустить ее в новой редакции, без пробелов и в грамотной стыковке с КоАП.

Армен Хачатрян, заместитель генерального директора Федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта» рассказал о том, как происходит контроль, касающийся другой категории перевозчиков – юридических лиц: «На данный момент более 320 тысяч единиц транспортных средств оснащены таким прибором, как тахограф, который позволяет контролировать режим труда и отдыха водителя, скорость, с которой он ехал, маршрут, который совершал. 320 тысяч – это 10% от всего транспорта, который должен быть оснащен тахографом, всего под оснащение попадает более 3,5 миллионов единиц».

Причина такого малого количества оснащенных контрольным устройством автобусов и грузовиков кроется, во-первых, в огромном числе физических лиц – владельцев грузопассажирского транспорта (они могут не устанавливать тахографы, только если не будет доказано, что машины используются для коммерческих нужд). Во-вторых, из-за льгот, предоставленных перевозчикам (до 1 января 2018 года они могут использовать установленное ранее оборудование, так называемые, аналоговые тахографы) в страну ввозятся нелегитимные устройства, которые задним числом устанавливаются на автобусы и грузовики.

По данным Александра Борисова, начальника управления надзорной деятельности Госавтоинспекции МВД России, с начала года по статье 11.23 КоАП за отсутствие тахографа было выписано свыше 230 тысяч протоколов, из них на должностных лиц – 2,5 тысячи.

В заключение совещания Михаил Абызов отметил, что теневой рынок в области транспорта, безусловно, создает небезопасную ситуацию на дорогах. В настоящий момент необходимо думать над тем, как предложить нелегальным перевозчикам эффективный инструмент вовлечения в «белую плоскость» и сделать их деятельность и экономические условия прозрачными. Эти и другие вопросы Михаил Абызов предложил рассмотреть на следующем заседании, посвященном безопасности перевозок, в рамках которого планируется участие как представителей Минтранса России и МВД, так и Минобра России, Минюста, Минэка, профильных ведомств и общественных организаций.