

Маршрут – Верховный суд

Тверские предприниматели, осуществляющие пассажирские перевозки, пошли в суды — кто в арбитражный, кто в Верховный

Все начинается с Твери

Уже несколько месяцев маршрутки областного центра пытаются добиться повышения стоимости проезда с 15 до 18 рублей. В региональной энергетической комиссии Тверской области отмечают, что это произойдет только в том случае, если предприниматели, которые владеют 50% подвижного состава чисто городских маршрутов, предоставят полный пакет документов, в который входят обоснование расходов и договор с администрацией города на осуществление перевозок. Но точное количество единиц техники, обслуживающих город, неизвестно, мелкие перевозчики не могут договориться между собой и обосновать свои расходы, и самое главное, конкурсы проведены только на два маршрута — №14 и №55. Остальные, по сути, незаконны. Отметим, что стоимость проезда на межмуниципальных маршрутах, которые обслуживают крупные перевозчики, может быть изменена только после утверждения нового городского тарифа.

Возможно, скоро ситуация изменится. Согласно предписанию Управления государственного автодорожного надзора (УГАДН) по Тверской области, администрация Твери до конца этого года должна провести полное обследование дорожно-уличной сети, оптимизировать маршруты и заключить договоры со всеми перевозчиками. На эти цели из бюджета города выделено 4 млн рублей. Чиновники просят предпринимателей дождаться конца года, обещая, что после проведения конкурсов и городские, и областные власти сделают все от них зависящее, чтобы поднять стоимость проезда.

Перевозчики в обещания светлого будущего не верят, опасаясь, что после оптимизации предпочтение будет отдано муниципальному транспорту или требования к участию в конкурсах будут составлены так, что их сможет выиграть только крупная транспортная компания. О том, что в наш город может прийти перевозчик из Москвы или Санкт-Петербурга, слухи ходят давно.



Перевозчики в обещания светлого будущего не верят, опасаясь, что после оптимизации предпочтение будет отдано муниципальному транспорту или требования к участию в конкурсах будут составлены так, что их сможет выиграть только крупная транспортная компания. О том, что в наш город может прийти перевозчик из Москвы или Санкт-Петербурга, слухи ходят давно.

Область как пример

Сотрудники регионального министерства от проблем Твери сознательно дистанцируются, всем своим видом показывая, что они работают на порядок лучше городских коллег — мол, и конкурсы проводятся, и за перевозчиками осуществляется полный надзор, и вообще, на областном рынке перевозок царит полный порядок. Но на самом деле многие проблемы Твери напрямую касаются ведомства, а на областном уровне не выстроена четкая система работы в нем.

Долгое время работа маршрутных такси Верхневолжья регулировалась только федеральным законодательством. В нем сказано, что для осуществления перевозок требуются следующие документы: лицензия, которую выдает УГАДН, паспорт маршрута и расписание, составляемые самим перевозчиком, а также схема опасных участков, утвержденная ГИБДД. Чтобы хоть как-то регулировать рынок, департамент, а затем и его правопреемник — министерство транспорта области, заключал с перевозчиками бессрочные договоры.

С 1 января 2011 года вступил в силу региональный закон №75 «Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом». Министерство транспорта должно было обследовать маршрутную сеть

региона, составить реестр межмуниципальных и внутриобластных маршрутов и провести конкурсы на осуществление перевозок. Прошло 2,5 года, но многие вопросы до сих пор не урегулированы. Например, с некоторыми перевозчиками бессрочные договоры были расторгнуты, а с другими почему-то сохранены. Так, в региональном реестре, который можно найти на сайте минтранса, написано, что муниципальные транспортные предприятия Торжка, Кимр, Бежецка и целого ряда других районов осуществляют свою деятельность именно по бессрочным договорам.

Маршруты, которых нет

Интересная и показательная история произошла с маршрутом №226 — («Южный» — ДРСУ-2), который перевозил и льготные категории граждан. В июле 2011 года тогда еще департамент транспорта заключил с ТК «Афанасий Никитин» временный договор на его обслуживание. В октябре компания обратилась в ведомство с просьбой продлить договор или провести конкурс, на что получила ответ, что маршрут №226 в областном реестре не значится. Чиновники выяснили, что его конечные остановочные пункты находятся в черте города, а значит, договор на его обслуживание должна заключать администрация Тве-

ри. В городе от маршрута тоже отмахнулись. Спустя некоторое время сотрудники уже министерства транспорта области выписали ТК «Афанасий Никитин» солидный штраф за то, что она осуществляет перевозки без договора. Арбитражный суд встал на сторону чиновников. В итоге компания ушла с маршрута, который сейчас пустует. В реестр его по-прежнему не внесли.

По подобной схеме разворачивается история и с маршрутом №223 («Южный» — Черногоубово).

— В 2010 году мы заключили бессрочный договор на обслуживание данного маршрута, — рассказывает представитель ООО «Авторемсервис» Сергей Барабанов. — Министерство транспорта утверждает, что он со мной расторгнут, но никаких документов, подтверждающих это, я не получаю. Самое главное, что его не внесли в реестр, а зачем-то создали два новых маршрута.

В министерстве решили создать новый маршрут — Автовокзал — Черногоубово, дав ему уже знакомый №223.

— В нормативных документах написано, что при открытии нового маршрута необходимо провести комплексное обследование дорожных условий, — рассказывает исполнительный директор Тверского Автотранспортного союза Владимир Густов. — При открытии нового маршрута №223

оно не проводилось! Чиновники сослались на то, что он дублирует участки других маршрутов, а обследование носит рекомендательный характер.

Конкурс на обслуживание нового маршрута №223 весной этого года выиграл предприниматель Николай Маслов. Интересно, что он обошел конкурентов по баллам благодаря двум критериям. Во-первых, он приложил к документам справку, в которой сказано, что его водители никогда не попадали в аварии, а это очень сомнительно для любого маршрутика со стажем. Во-вторых, оказалось, что при последней плановой проверке автодорнадзор не выявил в деятельности ИП «Маслов» никаких нарушений. Но план проверок УГАДН составляется на несколько лет вперед, и другие перевозчики просто в него не попали и, как следствие, во время конкурса не получили необходимых баллов.

Тем временем сотрудники минтранса плотно взялись за непризнанный ими же старый маршрут №223.

— За 27 и 29 апреля этого года нам было выписано административных штрафов на сумму 1,5 млн рублей за то, что мы осуществляем перевозки без договора, — говорит Сергей Барабанов. — Один штраф в размере 150 тыс. нам уже удалось обжаловать. Дела по другим будут рассмотрены в арбитражном суде этой осенью.

Размер штрафов мог быть и вовсе запредельным. Протокол об административном правонарушении составлялся на каждое транспортное средство, которое было замечено чиновниками в городе. По всей видимости, ничто не мешает им повторять эту процедуру хоть каждый день.

В середине августа история получила неожиданный поворот. Министерство транспорта по весьма сомнительным основаниям расторгло договор на обслуживание нового маршрута №223.

Николай Маслов рассказал нашему изданию, что 8, 10, 12 июля чиновники минтранса без всякого предупреждения провели проверку соблюдения расписания. По рассказам очевидцев, две девушки стояли на вокзале и фиксировали время прибытия маршруток. Затем были составлены акты проверки, на основании которых с предпринимателем и был расторгнут договор.

— По закону, сотрудники минтранса должны были составить административный протокол, выписать мне штраф и дать время на устранение нарушений, — сетует перевозчик. — А я узнал о том, что что-то нарушил и со мной будет расторгнут договор, только когда мне по почте пришло письмо-уведомление. Я две недели добивался в министерстве копий актов.

Николай Маслов решил оспорить решение министерства транспорта в арбитражном суде Тверской области. Рассмотрение дела начнется в сентябре. А минтранс уже предложил другим перевозчикам заключить временное соглашение на обслуживание этого маршрута до проведения конкурса.

Рост цены неизбежен

К закону 75-30 до сих пор не разработано важнейшее дополнение — порядок возмещения расходов транспортным предприятиям, связанным с государственным регулированием тарифа. Без этого документа выпадающие доходы нельзя заложить ни в областной, ни в муниципальные бюджеты. Перевозчики считают, что, пока это положение не принято, РЭК не имеет права регулировать тариф.

Все перевозчики хотели массово поднять стоимость проезда до 18 рублей с 1 июля. Во многих маршрутках в середине июня даже появились предупреждающие объявления. Власти обещали принять меры, если маршрутки пойдут на такой шаг, но в итоге большинство предпринимателей не выполнили достигнутую друг с другом договоренность. Стоимость проезда с 1 июля повысилась только на трех маршрутах, в том числе №22.

Владимир Исаев, который его обслуживает, рассказал нашему изданию, что на изменение цены контролирующая структура долгое время не реагировала, но в конце концов составили на него протокол об административном правонарушении. Предприниматель снизил цену до 15 рублей, а штраф намерен обжаловать в Верховном суде. Он хочет доказать, что в ситуации, когда его заставляют работать по тарифу, установленному РЭК, но не компенсируют выпадающие доходы, он не может в полной мере осуществлять предпринимательскую деятельность.

Андрей САБЫНИН