

Обобщенные предложения по совершенствованию нормативной правовой базы в сфере обеспечения транспортной безопасности на объектах автомобильного транспорта

1. Избыточность требований по обеспечению транспортной безопасности в отношении объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта 3 и 4 категорий с небольшим пассажиропотоком (малодеятельных объектов), расположенных в малых городах и сельской местности, и зачастую несоразмерность данных требований финансовым возможностям их владельцев и несоответствие возможностям инфраструктуры населенного пункта (села). Отсутствие у субъектов собственных средств и иных источников на финансирование высокочрезвычайных мероприятий по обеспечению транспортной безопасности. *Последствия — прекращение деятельности объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта.*

Установленные требования по обеспечению транспортной безопасности в отношении объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта явно избыточны и не учитывают специфику функционирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств общественного пассажирского автотранспорта с учетом его особенностей - массовости, степени доступности и социальной значимости, условий эксплуатации.

Реализация таких требований приводит только к неоправданным затратам владельцев объектов транспортной инфраструктуры автотранспорта, а несоразмерность данных требований финансовым возможностям владельцев объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств уже послужило началом массового репрофилирования таких объектов под иные виды деятельности, при этом часть рынка услуг пассажирского автотранспорта переходит в «тень», уровень качества транспортного обслуживания населения существенно снижается, что в конечном итоге негативно отражается на уровне защищенности населения на транспорте.

Необходимо также отметить, что Требования являются обязательными для исполнения всеми субъектами транспортной инфраструктуры (перевозчиками), однако при их реализации субъектам необходимо содействие органов государственной власти и органов местного самоуправления, т. к. вопросы создания объектов транспортной инфраструктуры общественного пассажирского автотранспорта, их размещения и закрепления за объектами транспортной инфраструктуры земельных участков, изменения границ указанных земельных участков,

застройки прилегающей к объектам территории относится к компетенции указанных органов, которые в силу своих полномочий иногда принимают решения в ущерб безопасности объекта.

Избыточность Требований очевидна и наиболее ярко выражена применительно к объектам в малых городах и селах с численностью персонала 2-4 человека в смену и фактическим пассажиропотоком до 50 пассажиров в час (единовременно — 5-10 чел.). Финансовое состояние таких объектов, при высокой доле льготных (бесплатно обслуживаемых) пассажиров и выживающих зачастую за счет иных (нетранспортных) видов деятельности и аренды, не позволяет реализовать высокочрезвычайные Требования даже частично. Кроме того зачастую реализация ряда требований в небольших населенных пунктах становится затруднительным в силу их несоразмерности с возможностями инфраструктуры самого населенного пункта (села), например - в части привлечения подразделений транспортной безопасности, взаимодействия с органами внутренних дел, технических проблем функционирования инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности.

Кроме того, на сегодняшний день реализация мер по обеспечению транспортной безопасности, предусмотренных утвержденными Планами обеспечения транспортной безопасности ОТИ, также не представляется возможной ввиду отсутствия ряда основополагающих нормативных документов, не позволяющих, к примеру, привлечь *подразделение транспортной безопасности*, т. к. даже нет *Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности, аккредитация аттестующих организаций для аттестации сил обеспечения транспортной безопасности*.

Все это в условиях сложного финансового состояния автовокзалов и автостанций и полного отсутствия какого-либо бюджетного финансирования или налоговых льгот ставит владельцев данных объектов перед выбором: брать кредиты для реализации Требований (без источников погашения этих кредитов) либо полностью прекращать такую деятельность, тем самым вынуждая перевозчиков работать «от столба».

2. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 231 от 21.08.2014г. утверждены требования к знаниям, умениям, навыкам по 8 категориям работников, обеспечивающим транспортную безопасность. В квалификационном справочнике должностей руководителей, специалистов и других служащих отсутствуют должности работников, ответственных за обеспечение транспортной безопасности.

3. Для привлечения подразделения транспортной безопасности в регионах отсутствует подразделения ведомственной охраны федеральных

органов исполнительной власти в области транспорта. Согласно результатам оценки уязвимости и Плана обеспечения объекта предусмотрено 3 поста. Стоимость услуг Самарского подразделения за 1 пост составляет 130 тыс. руб. в месяц. У Общества нет финансовой возможности содержания этих постов по данным расценкам.

4. В ходе плановых проверок, прокуратура выдает предписания с последующим оформлением протоколов с наложением административного штрафа за невыполнение мероприятий в части технического оснащения объекта. У Общества отсутствует возможность реализации требований по техническому оснащению ОТИ согласно утвержденных Планов по причине отсутствия порядка сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности в соответствии с требованиями п.8 ст.12.2. Федерального закона от 09.02.2007г. №16-ФЗ.

Предлагается:

1. В рамках пункта 22 Антикризисного плана Правительства Российской Федерации приостановить (установить мораторий) на 2015-2016гг. реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности, предусмотренных планами обеспечения транспортной безопасности для объектов пассажирского автомобильного транспорта 3 и 4 категории, расположенных в населенных пунктах с численностью населения менее 100000 жителей.

2. В целях минимизации затрат субъектов на мероприятия, связанные с обеспечением транспортной безопасности, с учетом экономических последствий роста этих затрат и их влияния на стоимость транспортных услуг, пересмотреть (оптимизировать) требования в области безопасности:

- в отношении автовокзалов и автостанций 4 категории, оставив только организационные мероприятия и обеспечение оперативной связи с правоохранительными органами;
- в отношении автовокзалов и автостанций 3 категории в части привлечения подразделений транспортной безопасности и оснащения объектов техническими средствами обеспечения транспортной безопасности в пределах разумной достаточности;

3. Определить источники финансирования мер по обеспечению транспортной безопасности, предусмотрев для владельцев объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств наиболее высокой социальной значимости (регулярные перевозки пассажиров) государственную поддержку в финансировании этих мероприятий либо льготы по налогообложению пропорционально фактически произведенным затратам на реализацию Федерального закона от 09.02.2007г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности».

4. В текущем году завершить принятие полного пакета подзаконных актов, принятие которых предусмотрено изменениями в Федеральный закон от 9 февраля 2007 года N 16-ФЗ, принятыми Федеральным законом от 03 февраля 2014 года N 15-ФЗ, и сформировать в регионах России инфраструктуры по подготовке и аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, соответствующих структур для возможности привлечения в качестве подразделений транспортной безопасности на объекты транспортной инфраструктуры, обеспечить *в соответствии с требованиями п.8 ст.12.2. Федерального закона от 09.02.2007г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» сертификацию технических средств обеспечения транспортной безопасности.*

5. Предусмотреть участие в реализации Федерального закона от 09.02.2007г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» органов государственной власти и органов местного самоуправления, механизм их взаимодействия при этом с владельцами объектов транспортной инфраструктуры общественного пассажирского автомобильного транспорта.

6. Приостановить действие статей 2 и 7 Федерального закона от 03 февраля 2014 года N 15-ФЗ.

7. *Упорядочить информацию на сайтах Минтранса России и Федерального дорожного агентства Минтранса России в разделах «Транспортная безопасность».*