

**РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ  
(РАС)**

**ОБЩЕРОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА  
(РОСПРОФТРАНСДОР)**

**Председателю Комитета  
Государственной Думы по труду,  
социальной политике и делам  
ветеранов**

**Я.Е. Нилову**

**Уважаемый Ярослав Евгеньевич!**

Российский автотранспортный союз и Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства отмечают, что внесенный Правительством Российской Федерации 16 июня 2018 года в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные акты Российской Федерации по вопросам назначения и выплаты пенсий», регистрационный номер 489161-7, основной темой которого является повышение пенсионного возраста, вызвал неоднозначную оценку в транспортном сообществе. В связи с этим поднимаются вопросы о будущем автомобильного транспорта, в котором в настоящее время трудятся более 7 млн. человек, обеспеченности профессиональными кадрами, стабильной деятельности транспортной системы и транспортного бизнеса.

РАС и ЦК профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР обеспокоены ситуацией, складывающейся в связи с повышением пенсионного возраста водителям, работающим по найму и самозанятым гражданам (индивидуальным предпринимателям), у которых получение основного дохода на существование связано с управлением транспортным средством. Это та категория водителей, которые не входят в льготную категорию.

Повышение пенсионного возраста указанной категории водителей, мужчинам до 65 лет и женщинам до 63 лет, может привести к увеличению следующих рисков и затрат:

- росту числа дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП), а также к росту числа ДТП с тяжелыми последствиями в виду увеличения риска по человеческому фактору;
- росту расходов на возмещение последствий ДТП;
- росту производственного травматизма и профзаболеваний и расходов с этим связанных;

- отсутствию мотивации руководителей АТП и отказу брать на работу водителей старше 60 лет в связи с рисками роста вероятности ДТП и финансовых затрат;
- росту затрат на определение профпригодности работников для дальнейшей работы в качестве водителей;
- росту числа возрастных водителей, находящихся «на больничном листе», и связанным с этим ростом расходов социальных фондов, а также расходов работодателей по найму работников для выполнения обязанностей временно отсутствующих работников;
- затрат на переподготовку водителей на другие специальности при условии их готовности к овладению новыми востребованными профессиями и наличии на рынке труда соответствующих вакансий.

Принятие решения о повышении пенсионного возраста по данной категории работников требует анализа и оценки компетентных органов исполнительной власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, отраслевых научных организаций.

Что касается необходимости увеличения финансирования пенсионной системы, то, по нашему мнению, требуется оценка объема отчислений (поступлений) в бюджетные фонды от малого бизнеса, повышение прозрачности их деятельности, повышение уровня заработной платы, обеспечения ее выплаты на законных основаниях.

О подобных проблемах на пассажирском транспорте сказано в итоговом докладе на заседании Президиума Госсовета о комплексном развитии пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации, которое состоялось 22 сентября 2017 года в Ульяновске.

В настоящее время ухудшает ситуацию на городских пассажирских перевозках наличие большого числа **«нелегальных перевозчиков»**, частных операторов, работающих вне правового поля. Такие операторы нередко не осуществляют необходимые платежи в бюджетные фонды, что и создает дефицит финансовых средств. Заработная плата выдается «в конвертах» или не подлежит точному учету. И, как следствие, работники остаются за рамками пенсионной системы, лишаются установленных видов социального страхования.

Все выше сказанное в части пассажирского транспорта можно отнести и к грузовым перевозкам.

Проведенное **Торгово-промышленной палатой Российской Федерации** 12 июля 2018 года совещание на тему: «Как реформировать пенсионную систему в интересах устойчивого социально-экономического развития России» подтвердило выводы о необходимости комплексного подхода к решению вопроса о реформировании пенсионной системы и необходимости решения назревших проблем в ракурсе реформирования экономической и социальной политики государства в интересах устойчивого социально-экономического развития России с учетом отраслевых особенностей, в частности водителей транспортных средств и отдельных категорий профессий работников дорожной

отрасли, где после 60 лет они не смогут эффективно выполнять свои обязанности.

РАС и Профсоюз РОСПРОФТРАНСДОР поддерживают позицию большинства экспертов, высказавшихся на совещании в ТПП РФ.

В связи с вышеизложенным, просим Вас, уважаемый Ярослав Евгеньевич, поддержать позицию Российского автотранспортного союза и Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства о нецелесообразности повышения пенсионного возраста у водителей и отдельных категорий работников дорожного хозяйства без комплексного решения имеющихся проблем, в том числе обозначенных в настоящем письме.

**Председатель Общероссийского  
профсоюза работников  
автомобильного транспорта и  
дорожного хозяйства**

**Президент Российского  
автотранспортного Союза**



**В.В. Ломакин**



**О.И. Старовойтов**

*№ 128 от 16.07.2018*

*N РАС - 1/307 - ие  
16.07.2018*