

Утвержден

Решением Комитета «ОПОРЫ РОССИИ» по транспорту

Протокол от 11.12.2024г. № 3-2024

**Предложения в план работы Комитета по транспорту на 2026 год**

№ п/п	Наименование вопроса	Ответственные за подготовку материалов	Примечание	Срок рассмотрения вопроса
1.	О пресечении демпинга и критериях «аномально низкой цены» при закупках на выполнение инженерных изысканий и проектно-изыскательских работ по автомобильным дорогам и искусственным сооружениям согласно 44-ФЗ и 223-ФЗ.	Клочихин Иван Иванович	Рассмотреть и согласовать единый подход к выявлению и пресечению демпинга при закупках на выполнение инженерных изысканий и проектно-изыскательских работ по автомобильным дорогам и искусственным сооружениям: установить критерий (порог) “аномально низкой цены” и определить обязательный состав документов/расчётов для обоснования предложенной цены (в т.ч. структура цены, трудозатраты, ресурсное обеспечение, календарный план, состав команды и ключевых специалистов), а также порядок принятия решения о допуске/отклонении заявки.	II квартал
2.	О минимально необходимом составе исходных данных и их подтверждении до старта проектирования в рамках заключенных контрактов между исполнителем - субъектом МСП и заказчиком согласно 44-ФЗ и 223-ФЗ.	Клочихин Иван Иванович	Определить и утвердить минимально необходимый (обязательный) состав исходных данных, подлежащих предоставлению Заказчиком до начала выполнения проектных работ/выпуска ПД, с установлением формы подтверждения их достаточности (акт/протокол входного контроля), включая (не ограничиваясь): границы и правовой режим территории (полоса отвода/красные линии/ЗОУИТ), сведения по инженерным сетям и балансодержателям, исходные данные по транспортным потокам и условиям движения, минимальный объём инженерных изысканий (по	II квартал

			видам), ограничения/обременения территории и требования к переносам/защите коммуникаций.	
3.	О комплексных мерах поддержки предприятий в сегменте межмуниципальных и межрегиональных автомобильных перевозок. Льготные программы финансирования, обеспечивающие обновление подвижного состава при участии ГТЛК и ВЭБа. Лизинг, кредитование, рефинансирование. Субсидии и дотации для коммерческих предприятий в отрасли.	Рудич Андрей Анатольевич	В связи с отсутствием в РФ каких-либо мер поддержки перевозчиков обеспечивающих регулярные межрегиональные и межмуниципальные автомобильные пассажирские перевозки предлагаем:  <b>Разработать Федеральную программу</b> поддержки субъектов хозяйствования (коммерческий сектор), обеспечивающие регулярные межрегиональные и межмуниципальные пассажирские перевозки автобусами. Включая меры и механизмы субсидирования, дотаций, рефинансирования, в том числе лизинг и кредит на льготных условиях по ставке 5-7,5% годовых, с целью обновления подвижного состава. В том числе, предоставление гарантий в случае недостаточности обеспечения, Региональными Фондами развития малого и среднего предпринимательства	II квартал
4.	О введении обязательного применения электронного путевого листа с 1 сентября 2026 года.	Евсеева Анна Анатольевна	О возможности создания бесплатной платформы для учета перевозчиков. Перевозчику необходимо выбрать платформу и заключите соглашение с оператором из официального реестра Минтранса - это дополнительные расходы	II квартал
5.	Об обновлении и переоборудовании флота морских судов.	Егоров Дмитрий Анатольевич	О проблемах обновления сухогрузного и танкерного флота в международных и внутренних перевозках. О необходимости оценки и своевременности дискриминационных мер к возрастному флоту под флагом РФ.	II квартал

			<p>О проведении мониторинга ужесточения мероприятий со стороны РМРС при проведении освидетельствований флота.</p> <p>Об оценки влияния проводимых мер на конкурентоспособность флота под флагом РФ по сравнению с иностранным флагом.</p>	
6.	<p>О необходимости внесения изменений в Постановление ФЭК РФ от 19.06.2002 №35/15 «Об утверждении Правил применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте (Тарифное руководство N 3)" (с изменениями и дополнениями).</p>	<p>Ломакин Александр Николаевич</p>	<p>Между ОАО «РЖД» и субъектами МСП при заключении договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего перевозчику (РЖД), возникают преддоговорные споры, сущность которого в следующем:</p> <p>Перевозчик (РЖД) настаивает на абонентской форме оплаты услуг по подаче и уборке вагонов, т.е. осуществлять по Таблице №8 Тарифного руководства №3, которая устанавливает ставки сборов при посуточной оплате (абонентская форма), даже если услуги вообще не оказывались и по Таблице №10, которая устанавливает оплату за каждый выход локомотива (т.е. за фактически выполненную услугу).</p> <p>Решениями арбитражных судов разногласия регулируются в редакции перевозчика ОАО «РЖД» со ссылкой на редакцию пункта 2.7.2. Постановления ФЭК РФ от 19 июня 2002 г. N 35/15 "Об утверждении Правил применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте (Тарифное руководство N 3)" (с изменениями и дополнениями):</p> <p>«2.7.2. Выбор варианта оплаты для 1 и 2 группы железнодорожных подъездных путей осуществляется грузоотправителем, грузополучателем, владельцем железнодорожного подъездного пути при заключении или продлении договора, связанного с подачей и уборкой вагонов, и договора, связанного с эксплуатацией</p>	<p>III квартал</p>

			<p>железнодорожного подъездного пути (далее - договор).»</p> <p>Ежесуточное взимание платы за услуги по подаче и уборке вагонов в отсутствие его встречного фактического исполнения нормативными правовыми актами не установлено, а условие договора о необходимости внесения такой платы независимо от фактического выхода локомотива является для истца явно обременительным и существенным образом нарушает баланс интересов сторон, так как обязывает субъекты МСП оплачивать ежемесячно сотни тысяч рублей, даже если подача и уборка вагонов не производилась, т.е. услуга фактически не оказывалась.</p> <p>Предложение:  В пункте 2.7.2. Тарифного руководства №3 слова «для 1 и 2 группы» исключить, изложив данный пункт в следующей редакции:  «2.7.2. Выбор варианта оплаты для всех групп железнодорожных подъездных путей осуществляется грузоотправителем, грузополучателем, владельцем железнодорожного подъездного пути при заключении или продлении договора, связанного с подачей и уборкой вагонов, и договора, связанного с эксплуатацией железнодорожного подъездного пути (далее - договор).</p>	
7.	О правилах управления изменениями ТЗ и обязательности корректировки цены/сроков в рамках заключенных контрактов между исполнителем - субъектом МСП и заказчиком согласно 44-ФЗ и 223-ФЗ.	Клочихин Иван Иванович	Согласовать единый перечень изменений технического задания и исходных данных, которые подлежат квалификации как изменение состава работ (дополнительный объём) и влекут обязательную корректировку стоимости и сроков выполнения работ с оформлением дополнительного соглашения; определить типовой порядок (и шаблон) обоснования изменений (расчёт	III квартал

			трудоёмкости/стоимости/сроков) для применения Заказчиками и экспертными организациями.	
8.	О проблемах безопасности в транспортной отрасли и негативном воздействии нелегальных автомобильных перевозчиков на отрасль.	Рудич Андрей Анатольевич	Методы воздействия на рынок нелегальных автомобильных перевозок. Межведомственное взаимодействие и технологии.	III квартал
9.	О внесении изменений в статью 97 «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» №18-ФЗ от 10 февраля 2003 г. «за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних грузовых вагонов, контейнеров перевозчик уплачивает пени в размере шести процентов платы за перевозку грузов, порожнего грузового вагона (вагонов), контейнера (контейнеров) за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере 50 процентов платы за перевозку данных грузов, порожнего грузового вагона (вагонов), контейнера (контейнеров), если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных частью первой статьи 29 настоящего Устава обстоятельств».	Патужная Татьяна Сергеевна	Нарушение сроков доставки грузов носит системный характер, ответственность перевозчика за данное нарушение ограничена 50% платы за перевозку грузов, Помимо этого, арбитражные суды активно применяют положения статьи 333 ГК РФ и снижают и без того ограниченную законом неустойку. То есть перевозчику выгодно не урегулировать спор в досудебном порядке и принимать меры по улучшению ситуации на инфраструктуре, а идти в суд и просить снизить неустойку. При таких обстоятельствах видится разумным возвращение редакции статьи 97 УЖТ РФ, действовавшей до 2019 года и при которой ответственность перевозчика, не была ограничена тарифом провозной платы, а размер штрафа составлял 9% от стоимости перевозки в сутки, вместо нынешних 6%. Более того, действующее железнодорожное законодательство не содержит положений по ограничению финансовой ответственности грузоотправителя перед перевозчиком. Исходя из принципа презумпции равенства сторон договорных отношений по перевозке груза, нельзя предоставлять одной стороне гражданских правоотношений больше прав, чем другой. Таким образом, нормы об ограниченной ответственности должны иметь свое действие и на грузоотправителя.	III квартал
10.	О введении механизма зачёта платежей при расчёте транспортного налога.	Попова Мария Анатольевна	Законодательно закрепить возможность зачёта 100% суммы платежей, внесённых перевозчиком в систему взимания платы «Платон» в течение	III квартал

			<p>налогового периода, в счёт уплаты транспортного налога на транспортные средства массой свыше 12 тонн, зарегистрированные на территории Российской Федерации.</p> <p>Путь решения:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Установить механизм автоматического зачёта на основании данных оператора системы «Платон» и ФНС России: сумма, уплаченная по системе «Платон» за календарный год, полностью засчитывается в счёт транспортного налога за соответствующий налоговый период</li><li>— При превышении суммы платежей «Платон» над начисленным транспортным налогом — зачёт разницы в счёт будущих периодов или возврат налогоплательщику</li><li>— Внедрение межведомственного электронного документооборота между оператором системы «Платон» и ФНС России для автоматизации процедуры зачёта</li><li>— Ожидаемое снижение совокупной налоговой нагрузки на перевозчиков — 15–25%</li></ul> <p>Предлагаемые изменения в законодательстве: Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая), глава 28 «Транспортный налог»: внести дополнения в статью 362 «Порядок исчисления суммы налога и сумм авансовых платежей по налогу» — дополнить пунктом, устанавливающим право на зачёт платежей в систему «Платон» в счёт транспортного налога для транспортных средств категории, подпадающей под действие системы взимания платы.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>— Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»: внести изменения в статью 31.1 «Взимание платы в счёт возмещения вреда,</li></ul>	
--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами» — закрепить механизм взаимодействия оператора системы взимания платы с ФНС России для целей налогового зачёта	
11.	О создание федеральной программы субсидирования обучения и переподготовки водителей коммерческого автомобильного транспорта.	Попова Мария Анатольевна	<p>Предложение: Запустить федеральную программу государственного софинансирования обучения водителей категорий С, СЕ, D, DE с компенсацией до 70% стоимости курсов (но не более 100 000 рублей на одного обучающегося) для граждан Российской Федерации, проходящих первичное обучение или переподготовку; предоставить налоговые льготы (освобождение от налога на прибыль в части затрат на обучение персонала) для транспортных компаний, инвестирующих в повышение квалификации водителей.</p> <p>Путь решения: — Утвердить федеральную целевую программу «Кадры для транспортной отрасли» на период 2026–2030 годов. — Установить механизм субсидирования: гражданин оплачивает 30% стоимости обучения самостоятельно, 70% (но не более 100 000 рублей) компенсируется из федерального бюджета после успешного завершения курса и получения водительского удостоверения</p> <p>Предлагаемые изменения в законодательстве: — Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»: дополнить главу III «Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения» статьёй, закрепляющей государственную поддержку профессиональной подготовки водителей транспортных средств категорий С, СЕ, D, DE,</p>	III квартал

			<p>установить порядок предоставления субсидий гражданам на обучение</p> <p>— Постановление Правительства Российской Федерации: утвердить федеральную целевую программу «Кадры для транспортной отрасли» на 2026–2030 годы, определить порядок и условия предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение части затрат граждан на обучение профессии водителя.</p>	
12.	<p>О переходе от разрешительной сертификации эксплуатанта беспилотной авиационной системы (БАС) к уведомительной форме подачи декларации о применении БАС.</p>	<p>Мазунин Сергей Николаевич</p>	<p>Воздушный кодекс РФ предусматривает государственную регистрацию и государственный учет воздушных судов. При этом в отношении БПЛА (квадрокоптеров) значение имеет максимальная взлетная масса.</p> <p>Так, согласно ВЗК РФ от 19.03.1997 №60-ФЗ (в ред. от 28.11.2025) в статье 33. Государственная регистрация и государственный учет воздушных судов в п.1 пп. 1) Государственной регистрации подлежат беспилотные воздушные суда, за исключением беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, и пилотируемые гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, в п.3.2. Беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции 115 килограммов и менее, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, подлежат государственному учету федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской</p>	<p>III квартал</p>

			<p>авиации, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.</p> <p>Данная норма права является критическим фактором в развитии БПЛА.</p> <p>На сегодняшний день так же не проработаны и не до конца определены:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- процедура получения сертификата летной годности и акта оценки годности БПЛА для его дальнейшей эксплуатации, стоимость данных работ не поддается никакой критике;</li><li>- обучение летного (внешние пилоты, пилоты инструкторы) и технического персонала дополнительная нагрузка на эксплуатантов БПЛА, при факте неготовности учебных заведений к обучению летного персонала БПЛА свыше 30 кг.</li></ul> <p>Предложение:</p> <p>1. В ВЗК РФ от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 28.11.2025) Статья 33 Государственная регистрация и государственный учет воздушных судов внести изменения:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- п.1 изложить в следующей редакции: «1) беспилотные воздушные суда, за исключением беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 495 килограммов и менее, и пилотируемые гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее»;</li><li>- п 3.2. изложить в следующей редакции: «Беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 495 килограммов, сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции 115 килограммов и менее, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации»;</li></ul>	
--	--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			<p>Федерации, подлежат государственному учету федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.»</p> <p>2. В Программу экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Камчатском крае, Ханты-Мансийском автономном округе - Югре, Чукотском автономном округе и Ямало-Ненецком автономном округе в рамках утвержденного Постановления Правительства РФ от 24 марта 2022 г. № 462 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Камчатском крае, Ханты-Мансийском автономном округе - Югре, Чукотском автономном округе и Ямало-Ненецком автономном округе» внести изменения: - в п. 14 «IX. Положения, соблюдение которых является обязательным в соответствии с настоящей Программой, если такие положения не предусмотрены актами общего регулирования и отличаются от них» отменить требование о получении акта оценки годности беспилотной авиационной системы к эксплуатации в рамках экспериментального правового режима, при наличии страховки гражданской ответственности эксплуатанта БВС и эксплуатации БВС.</p> <p>3. Отнесение БВС максимальной взлётной массой до 495 кг в экспериментальную авиацию с выводом</p>	
--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			внешних пилотов и специалистов по ТО БАС из авиационного персонала с обучением, аналогичным операторам БАС в составе с БПЛА с МВМ 30 кг и менее. Отменой необходимости получения сертификата лётной годности для БПЛА с МВМ 495 кг и менее.	
13.	Об обучение и сертификации внешних пилотов БАС.	Мазунин Сергей Николаевич	<p>Согласно Приказа Минтруда РФ от 27.04.2023 N 358 Н утвержден профессиональный стандарт "Специалист по летной эксплуатации беспилотных авиационных систем (внешний пилот) в составе с одним или несколькими беспилотными воздушными суднами максимальной взлетной массой более 30 кг". Программы подготовки утверждены Росавиацией. Однако за 2 года не выдано ни одного удостоверения внешнего пилота для управления БВС свыше 30 кг, так как по настоящее время не определены Авиационные учебные центры и не утверждены программы подготовки специалистов для указанной категории БВС.</p> <p>В окончательной, третьей версии Федеральных авиационных правил (приказ Минтранса РФ от 10.02.2014 №32), в подписанной Министром транспорта РФ от 2 октября 2025г. и вступивший в силу, в свидетельстве внешнего пилота будут указываться квалификационные отметки не о видах БВС из перечня, а о типе воздушного судна, указанные в приложении № 4 к настоящим Правилам". В приложении №4 к ФАП-32 (в последней редакции) ни одного типа БПЛА нет.</p> <p>Предложение: Дополнить в Приложение № 4 ФАП-32 (утверждено приказ Минтранса РФ от 10.02.2014 №32 в редакции от 02.10.2025) одним обобщенным типом ВС – «БВС» III квартал</p>	III квартал

14.	<p>Об обеспечение равных условий для предприятий в Воссоединенных регионах, работающих в сегменте межмуниципальных и межрегиональных автомобильных перевозок. Увеличение уставного капитала ГТЛК на - 15 миллиардов рублей с целью внедрения программ льготного лизинга по примеру Крыма.</p>	<p>Рудич Андрей Анатольевич</p>	<p><b>1.) Разработать программы финансирования (лизинг, кредит, рефинансирование) на льготных условиях по ставке 5-7% годовых, с целью обновления подвижного состава автотранспортных предприятий, зарегистрированных на территориях воссоединённых субъектах Российской Федерации (ДНР, ЛНР, Запорожская, Херсонская обл.) обеспечивающие регулярные межрегиональные и межмуниципальные пассажирские перевозки автобусами.</b></p> <p><b>2.) Предусмотреть возможность выделения из средств федерального бюджета в размере не менее 15 миллиардов рублей на период 2026-2027 гг., с целью увеличения Уставного капитала АО «ГТЛК». Снижение порога суммы заимствований от 10 млн.руб</b></p>	<p>1. Минтранс РФ 2. Минэк РФ 3. Опора России 4. ГТЛК (Государственная транспортная лизинговая компания) 5. Корпорация МСП</p> <p>1. Минфин РФ 2. Минтранс РФ 3. ГТЛК (Государственная транспортная лизинговая компания) 4. Опора России</p>	IV квартал
-----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------

			<p><b>3.) Сформировать на территории воссоединённых субъектов не менее 1-го представительства (обособленное подразделение, филиал) АО «ГТЛК».</b></p> <p>1. Минтранс РФ 2. Минфин РФ 3. ГТЛК (Государственная транспортная лизинговая компания) 4. Опора России</p>	
15.	О расширении налоговых и амортизационных льгот по лизингу коммерческого автотранспорта.	Попова Мария Анатольевна	<p>Увеличить налоговые преференции для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, приобретающих коммерческий автотранспорт (грузовые автомобили массой свыше 3,5 тонн, спецтехнику) через лизинг: установить коэффициент ускоренной амортизации не ниже 3,0; увеличить размер налогового вычета по НДС до 100% от суммы лизинговых платежей в течение первых трёх лет действия договора лизинга.</p> <p>Путь решения:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Установить специальный повышающий коэффициент амортизации 3,0 для коммерческого автотранспорта, приобретённого по договору финансовой аренды (лизинга), что позволит ускорить списание стоимости актива и снизить налог на прибыль на 25–30%.</li> <li>— Распространить льготу на лизинг как новой, так и подержанной техники возрастом до 7 лет при условии соответствия экологическим стандартам не ниже Евро-4</li> <li>— Ожидаемое снижение стоимости владения транспортом через лизинг — 20–30%, ускорение обновления парка на 15–20% ежегодно</li> </ul> <p>Предлагаемые изменения в законодательстве:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая), глава 25 «Налог на прибыль организаций»: внести изменения в статью 259.3 «Амортизация</li> </ul>	IV квартал

			основных средств, передаваемых в лизинг» — установить специальный повышающий коэффициент амортизации 3,0 для коммерческих транспортных средств массой свыше 3,5 тонн, приобретённых по договору лизинга	
--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--