

В центре внимания – практика правоприменения Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ

В. Кузьмина



В Москве 15 сентября 2017 г. заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул провел заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта. В мероприятии приняли участие представители Минтранса России и подведомственных ему организаций, федеральных и региональных органов исполнительной власти, отраслевых предприятий профсоюзов и общественных объединений.

Во вступительном слове Н. Асаул отметил, что в целях обеспечения эффективного взаимодействия министерства с представителями ор-

ганизаций внеуличного транспорта в настоящее время проводится работа по преобразованию Координационного совета в Коорди-

национный совет представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта при Министерстве транспорта РФ. Нынешнее



На заседании Координационного совета

заседание уже было проведено с участием представителей организаций метрополитена.

Одной из главных тем стало обсуждение практики правоприменения Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Участники мероприятия заслушали доклады как со стороны органов исполнительной власти, так и предпринимательского сообщества. В выступлениях говорилось о внедрении автоматизированных систем безналичной оплаты проезда на транспорте и встречных проблемах при реализации проекта. Была отмечена необходимость формирования в регионах и муниципалитетах кадровой политики уполномоченных органов исполнительной власти.

Одним из важных моментов реализации Федерального закона, по мнению собравшихся, стало установление порядка определения начальной (максимальной) цены государственного или муниципального контракта, заключаемого с единственным подрядчиком, при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

«Соответствующий проект приказа подготовлен и прошел обсужде-



Заместитель Министра транспорта России, председатель корсчета Николай Асаул и генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных

ние с участием представителей регионов и бизнес-сообщества на рабочих совещаниях в министерстве. В ближайшее время планируется направить проект приказа в Минэкономразвития России для оценки регулирующего воздействия», – проинформировал присутствующих заместитель министра.

Также Н. Асаул сообщил, что в рамках исполнения поручений Президента РФ Минтрансом России в Правительство РФ внесен проект федерального закона, предусматривающий для внедрения риск-ориентированного подхода при лицензионном контроле установление равных требований к перевозчикам в виде лицензирования их деятельности по всем видам перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек. Он направлен на повышение безопасности перевозок пассажиров, создание равных условий допуска к их осуществ-

лению. 5 сентября 2017 г. решением Правительства РФ законопроект внесен в Государственную Думу.

Участники заседания также обсудили ряд вопросов по совершенствованию правового регулирования в области внеуличного транспорта.

Основными докладчиками по актуальной на сегодняшний день теме в сфере пассажирских перевозок – о практике правоприменения Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» – стали генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных, заместитель начальника Управления дорог и транспорта Липецкой области Александр Лыткин и директор Сою-



Участники Координационного совета

за автотранспортных предпринимателей Свердловской области Лилия Саранчук.

Общие задачи и основные проблемы

В своем докладе генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных отметил, что в соответствии с распоряжением Минтранса России «Об осуществлении функций по организации регулярных перевозок по межрегиональным автобусным маршрутам» ФБУ «Росавтотранс» осуществляет прием заявлений об установлении или изменении межрегиональных автобусных маршрутов, а также заявлений о регистрации остановочных пунктов в реестре.

В настоящее время в реестре межрегиональных маршрутов регулярных перевозок зарегистрировано 3428 маршрутов, в том числе 308 установлены после вступления в силу Федерального закона № 220-ФЗ.

На данный момент в реестр остановочных пунктов внесено 1952 остановочных пункта, из которых 1023 относятся к автовокзалам, автостанциям и иным остановочным пунктам, а 929 – расположены на автодорогах общего пользования. Ведется работа по рассмотрению поданных 89 заявлений на включение в реестр остановочных пунктов, из

которых 38 расположены на федеральных и региональных трассах.

Ежедневно в ФБУ «Росавтотранс» поступает от 20 до 50 заявлений на установление новых или изменение действующих маршрутов, около 10 заявлений на регистрацию остановочных пунктов.

Основная проблема, с которой сталкиваются перевозчики, эксплуатирующие межрегиональные маршруты, при реализации ФЗ-220 – это невозможность получения карт и свидетельств по регулярным межрегиональным маршрутам в связи с отсутствием остановочных пунктов в реестре.

Остановочный пункт по межрегиональному маршруту регулярных перевозок, в том числе расположенный на территории автовокзала или автостанции, должен быть зарегистрирован в реестре.

При этом в связи с отсутствием в реестре автостанций, автовокзалов и иных остановочных пунктов, расположенных, например, в Республике Крым и в Ленинградской области, ни на один из 236 межрегиональных маршрутов, пролегающих по территориям указанных субъектов Российской Федерации, не могут быть оформлены карты и свидетельства. К сожалению, Федеральным законом не предусмотрены санкции к вла-

дельцам транспортной инфраструктуры за непредоставление сведений для внесения остановочного пункта в реестр.

В настоящее время Минтрансом России и ФБУ «Росавтотранс» проводится работа по формированию реестра остановочных пунктов, в том числе рассматриваются заявки на регистрацию остановок в небольших населенных пунктах на автодорогах, владельцами которых являются Федеральное дорожное агентство и субъекты Российской Федерации. При этом, исходя из требований Закона, зачастую складывается ситуация, требующая от перевозчика изменения маршрута. В настоящее время 248 таких заявлений находятся на рассмотрении в ФБУ «Росавтотранс». А. Двойных выразил надежду, что по многим из них будут получены положительные решения и выданы свидетельства и карты маршрутов.

В связи с внесением в реестр иных остановочных пунктов, расположенных на автомобильных дорогах, но в границах населенных пунктов, у многих регионов возникла потребность принимать нормативные акты в соответствии с 220-ФЗ.

Данное положение Закона дает право региону определять на своей территории перечень остановочных пунктов, которые разрешается использовать в качестве начальных и (или) конечных остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок в зависимости от направления регулярных перевозок и пути подъезда к данным остановочным пунктам. В случае, если регионом не принят соответствующий нормативный акт, перевозчик имеет возможность устанавливать маршрут от любого остановочного пункта, расположенного на дороге общего пользования в границах населенного пункта и внесенного в реестр остановочных пунктов.

В свою очередь, это влияет на исполнение требований Федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», так как перевозчики в целях экономии стремятся выпол-



В настоящее время в реестре межрегиональных маршрутов регулярных перевозок зарегистрировано 3428 маршрутов



На данный момент в реестр остановочных пунктов внесено 1952 остановочных пункта, из которых 1023 относятся к автовокзалам, автостанциям и иным остановочным пунктам



По состоянию на 15.09.2017 г. на автодорогах общего пользования расположены 929 остановочных пунктов, внесенных в реестр остановочных пунктов

нять межрегиональные перевозки от объектов, не прошедших категорирование, и не представлять персональные данные о пассажирах в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств.

На сегодня Минтранс России получил уведомление от 18 регионов, в которых приняты такие нормативные акты.

А. Двойных обратил внимание на принятие регионами нормативного акта в соответствии со статьей 38 Федерального закона № 220-ФЗ. В связи с тем, что нормы статьи касаются порядка согласования остановочных пунктов для выполнения перевозок пассажиров по заказу только в межрегиональном сообщении, то во многих регионах недобросовестные предприниматели и юридические лица выполняют регулярные межрегиональные перевозки под видом заказных в межмуниципальном и муниципальном сообщениях. Для исключения подобных случаев необходимо внести поправки в Федеральный закон 220-ФЗ, дающие право региональным муниципальным властям определять на территориях субъектов и муниципальных образований места посадки и высадки пассажиров на заказных перевозках как в межрегиональном, так и в межмуниципальном сообщениях.

Еще одна проблема, с которой столкнулось ФБУ «Росавтотранс» при практическом применении норм Фе-

дерального закона – это смена часовых поясов в регионах, произошедшая уже после вступления в силу закона. Согласно Правилам перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в расписании указывается местное время. При этом для изменения маршрута в реестре, в том числе изменения расписания с учетом смены часового пояса, перевозчику в соответствии с требованиями № 220-ФЗ требуется подать заявление. Данное заявление рассматривается от 45 до 60 дней и требует получения положительных заключений от уполномоченных органов исполнительной власти регионов, по которым проходит маршрут. В связи с этим предлагается внести поправки в Федеральный закон № 220-ФЗ и упростить процедуру изменения расписания в таких случаях.

С целью защиты интересов пассажиров и добросовестных перевозчиков Федеральным законом 220-ФЗ введены регулятивные меры. Уполномоченный федеральный орган исполнительной власти обращается в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок при наступлении следующих обстоятельств:

- невыполнение более 5 рейсов подряд в отсутствие чрезвычайной ситуации;
- неоднократное в течение одного года привлечение перевозчика, которому выдано данное свидетельство, к административной ответственности за совершение административных правонарушений.

Для ограничения деятельности недобросовестных перевозчиков законом внесены поправки в КоАП. В



Необходимо внести поправки в Федеральный закон 220-ФЗ, дающие право региональным муниципальным властям определять на территориях субъектов и муниципальных образований места посадки и высадки пассажиров на заказных перевозках как в межрегиональном, так и в межмуниципальном сообщениях

частности, посадка или высадка пассажиров из транспортного средства в неустановленных местах влечет наложение административного штрафа на водителя в размере 3 тыс. руб., повторное нарушение – 5 тыс. руб. При стоянке транспортного средства в неустановленном месте в ночное время водителю грозит штраф в размере 5 тыс. рублей, должностному лицу – 10 тыс. руб., юридическому – 20 тыс. руб. Штраф за использование для межрегиональных регулярных перевозок пассажиров транспортных средств без карт маршрутов составляет 5 тыс. руб. для водителей, 30 тыс. рублей для должностных лиц и 300 тыс. руб. для юридических лиц.

При этом Законом не регламентирован срок начала эксплуатации маршрута. Перевозчик, получив свидетельство и карты на новый маршрут, может длительное время не эксплуатировать его, так как в данном случае нормативно не определен момент наступления ответственности за срыв пяти рейсов подряд.

Несмотря на все указанные выше проблемы, реализация положений Федерального закона 220-ФЗ постепенно приближает страну к формированию цивилизованного рынка межрегиональных пассажирских перевозок:

1. Включение действующих на момент принятия закона маршрутов в реестр межрегиональных маршрутов регулярных перевозок проводится с проверкой всех сведений, подаваемых перевозчиком, с учетом имеющейся информации в ранее действовавшем реестре Минтранса России, и данными органов исполнительной власти субъектов РФ, по которым проходит маршрут. На сегодняшний день перевозчики 686 маршрутов из 65 регионов получили свидетельства и карты маршрутов.

2. В состав регулярной маршрутной сети с учетом требований 220-ФЗ вводятся маршруты, которые ранее не были зарегистрированы (но при этом по ним осуществлялись перевозки). А значит, уменьшается доля нелегальных и псевдозаказных



В Липецкой области внедрена автоматизированная система безналичной оплаты проезда

перевозок на рынке, появляются новые перевозчики с обновленным автопарком и высоким качеством услуг. На данный момент удалось зарегистрировать уже 308 новых маршрутов.

3. Требования к остановочным пунктам подталкивают владельцев инвестировать в транспортную инфраструктуру, повышают дисциплину участников пассажирских перевозок в части обеспечения их безопасности.

Подытожил такими выводами свое выступление А. Двойных.

Заместитель начальника Управления дорог и транспорта Липецкой области Александр Лыткин обратил внимание в своем выступлении на отдельные рабочие моменты, с которыми приходится сталкиваться в процессе реализации 220-ФЗ.

Один из них связан с реализацией положений ст. 14 Федерального закона № 220-ФЗ. На сегодняшний день в Липецкой области подавляющая доля – 95% регулярных перевозок осуществляется по маршрутам с регулируемым тарифом. Органы власти Липецкой области на региональном и муниципальном уровнях с июля 2017 года приступили к реализации подготовительных мероприятий по переходу в 2020 году на контрактную систему закупок работ, связанных с осуществлением

регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам.

В целях обеспечения прозрачности доходной части перевозочного процесса и учета пассажиропотока, включая льготные категории населения, в регионе внедрена автоматизированная система безналичной оплаты проезда (АСОП) на транспорте. Размер субсидий перевозчикам определяется уже по данным АСОП.

Однако реализация положений закона в этой части сдерживается:

- отсутствием порядка определения начальной (максимальной) цены государственного или муниципального контракта, цены государственного или муниципального контракта, заключаемого с единственным подрядчиком, при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;

- отсутствием ясности по способу определения подрядчика в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (открытый конкурс или аукцион);

- недостаточным перечнем критериев оценки заявок на участие в открытом конкурсе, определенным ст. 24 Федерального закона № 220-ФЗ.

В целях исключения ситуаций, способствующих снижению безопасности перевозок пассажиров на межрегиональных маршрутах регулярных перевозок, предлагается внести дополнения в п.1 приложения к Приказу Министерства транспорта РФ от 16.12.2015 г. № 368 «Об установлении значений разницы в расписаниях между временем отправления транспортных средств, предусмотренных частью 1 статьи 7 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ».

Кроме этого, А. Лыткин отметил, что отсутствие у органов исполнительной власти субъектов РФ пол-

номочий по осуществлению контрольных проверок на соответствие используемых перевозчиками парковок требованиям, установленным Приказом Минтранса России от 19.04.2016 № 108, а также полномочий по установлению порядка формирования реестра парковок, вызывает затруднения в исполнении положений ч.3 ст.33 Федерального закона № 220-ФЗ.

Лилия Саранчук, директор Союза автотранспортных предпринимателей в Свердловской области, рассказала о состоянии реализации 220-ФЗ в Уральском регионе. Она проинформировала об итогах проверок Уральским межрегиональным управлением Госавтодорнадзора исполнения 220-ФЗ в муниципальных образованиях в 2016–2017 гг.

В Свердловской области находится 58 муниципальных образований, организующих регулярные маршруты, в Курганской области – 21, в Челябинской области – 43. При этом проверено в Свердловской области 6 муниципальных образований (10,3% от общего количества), в Курганской области – 10 (48%) и Челябинской области – 8 (18,6%). Во время проверок выявлены следующие характерные виды нарушений 220-ФЗ: отсутствие реестра (не размещен в сети Интернет, не правильно заполнен), не выданы карты (заполнены не верно), не выданы свидетельства (выданы с нарушением), отсутствие документа планирования, не проведение конкурса на заключение контракта (нарушения в расчете начальной минимальной цены контракта – НМЦК), отсутствие контроля за исполнением перевозок. Всего у 8 проверенных субъектов было выявлено 64 нарушения.

Основные причины нарушений 220-ФЗ

Л. Саранчук привела данные анализа причин выявленных нарушений 220-ФЗ.

Так, нарушения, связанные с неправильным оформлением реестра (не размещение на сайте муниципального



Расписание по остановочным пунктам отсутствует массово

образования, внесение неверных сведений), а также нарушения, связанные с картами маршрутов (не выдача карт маршрутов перевозчикам, не своевременное оформление карт, не правильное оформление карт), объясняются следующими причинами:

1. Некомпетентность кадров уполномоченных органов в сфере транспорта.

2. Не совершенствование федерального законодательства в сфере транспорта.

3. Отсутствие внятных методических рекомендаций по исполнению требований 220-ФЗ в части заполнения реестра и карт маршрутов.

4. Отсутствие контроля, мониторинга со стороны региональных властей, своевременного разъяснения правильности действий сотрудников муниципального образования (при выборочном контроле управлением государственного автодорожного надзора).

Нарушения, связанные с документом планирования (отсутствие, формальное принятие и не выполнение), объясняются:

– отсутствием «планового» сознания у руководства уполномоченных органов (необходимо не только стратегическое планирование, но и текущее);

– отсутствием ответственности за принятие и невыполнение документа планирования;

– отсутствием методических рекомендаций по текущему планированию.

Причины нарушений, связанных с конкурсными процедурами (их отсутствие, нарушения в расчете НМЦК), следующие:

1. Нежелание органов власти переходить на нерегулируемые тарифы; отрицательный опыт исполнения условий свидетельств на муниципальном (городское и пригородное сообщение) и региональном уровне в пригородном сообщении.

2. Отсутствие порядка установления НМЦК на федеральном уровне; отсутствие средств в муниципальных бюджетах для проведения конкурса на заключение контрактов; не изменение межбюджетных отношений между региональными и муниципальными бюджетами; в регионах не найден источник финансирования выплат НМЦК по контрактам.

Нарушения, связанные с выполнением условий перевозки (включая движение по маршруту, остановки ТС вне включенных в состав маршрута остановочных пунктов, исполнение расписания), объясняются следующими причинами:

1. Не обслуживаются регулярные маршруты – менее 1%.

2. Остановка вне установленного остановочного пункта – 2–3% на межмуниципальных маршрутах.

3. Исполнение расписания на межмуниципальных маршрутах – от 65%

до 95%, на муниципальных маршрутах в городском сообщении – 65–85% (МУП Екатеринбурга – более 95%).

При этом расписание по оставшимся пунктам отсутствует массово.

Причины нарушения 220-ФЗ, связанные с отсутствием нормативного обеспечения контроля исполнения условий свидетельств и контрактов, следующие:

1. Отсутствие региональных, муниципальных нормативных актов в сфере контроля. Нормы законов и муниципальных положений о транспорте обслуживании об осуществлении контроля не реализованы в подзаконных нормативных актах.

2. Муниципальный контроль осуществляется в основном на основе обращений граждан, нерегулярных проверок силами сотрудников администраций.

3. Нет «модели контроля» контрактов, с первого дня после их заключения.

Причины отсутствия контроля с использованием данных ежеквартальных отчетов:

1. Это «мертвая норма». Уполномоченными органами власти не организовано получение и использование в целях контроля данных ежеквартальных отчетов.

2. Отсутствие региональных и муниципальных социальных стандартов транспортного обслуживания населения. Принятие Минтрансом Рос-

сии распоряжения от 31.01.2017 г. № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» не привело к принятию рекомендуемых стандартов. При отсутствии региональных и муниципальных стандартов у уполномоченных органов власти не возникает необходимость фиксировать нарушение установленных параметров перевозки путем сбора, анализа и применения данных ежеквартальных отчетов.

Причины отсутствия контроля с использованием средств технического контроля системы ГЛОНАСС:

1. При наличии региональных навигационно-информационных систем (центров), оборудовании аппаратурой ГЛОНАСС транспортных средств контроль за исполнением регулярных перевозок отсутствует: по межмуниципальным маршрутам осуществляется автовокзалами (план-факт рейсов) и используется в рамках деятельности по оказанию автовокзальных услуг. (Реальный контроль осуществляется лишь в Екатеринбурге, поскольку там будет проводиться Чемпионат мира по футболу, да в Каменск-Уральском, где контроль организован еще 6 лет назад, т.е. до принятия 220-ФЗ).

2. Нет федеральных нормативных актов, предписывающих обязательное функционирование региональных и муниципальных навигационно-информационных систем и осуществление технического контроля исполнения условий исполнения свидетельств и контрактов.

Создание условий для реализации 220-ФЗ

Л. Саранчук, от имени Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области, озвучила следующие предложения для продолжения создания условий по реализации 220-ФЗ.

I. Для совершенствования существующего федерального и регионального законодательства в сфере регулярных перевозок необходимо:

1. Внесение изменений в 220-ФЗ, разработка и принятие подзаконных актов для реализации 220-ФЗ: порядка расчета НМЦК, социальных стандартов транспортного обслуживания населения. Нужны методические рекомендации к Документу планирования.

2. Принятие федеральных нормативных актов будет стимулировать совершенствование регионального и муниципального законодательства в сфере транспорта.

3. Гармонизация (синхронизация) транспортного и гражданского законодательства, на примере 44-ФЗ.

II. Развитие транспортного и гражданского законодательства,



Необходима поддержка перевозчиков, способных работать в соответствии с требованиями организации регулярных перевозок по 220-ФЗ

регулирующего отдельные положения регулярных перевозок путем принятия новых нормативных актов в сфере контроля за осуществлением регулярных перевозок, а также обеспечение внедрения системы безналичных платежей в салонах транспортных средств.

III. Формирование в регионах и муниципалитетах кадровой политики уполномоченных органов исполнительной власти, включая:

1. Подготовку кадров, обучение в ВУЗах и СУЗах, переобучение, повышение квалификации; разработку квалификационных требований к сотрудникам уполномоченных органов власти в сфере организации регулярных перевозок; создание региональных центров методического обеспечения.

IV. Создание условий и поддержка хозяйствующих субъектов (перевозчиков), способных исполнять условия контракта, свидетельства, а также работать в соответствии с требованиями к организации регулярных перевозок по 220-ФЗ. Для этого необходимо:

1. Провести мониторинг отнесения перевозчиков к субъектам малого, среднего и крупного бизнеса. Выявить влияние размера транспортной организации на возможность исполнения требований к обеспечению безопасности организации пассажирских перевозок и выполнению условий контрактов (свидетельств).

2. Провести меры по обеспечению эффективного участия малого бизне-

са в осуществлении регулярных перевозок.

3. Определить, что такое «финансовая стабильность» перевозчиков. Определить, какие меры могут повлиять на изменение структуры рынка регулярных перевозок и увеличение доли «финансово-стабильных» перевозчиков.

Субъекты хозяйственной деятельности

Л. Саранчук в своем выступлении постаралась развеять миф, о том, что субъекты хозяйственной деятельности не способны и не хотят работать в соответствии с требованиями организации регулярных перевозок по 220-ФЗ. Она подчеркнула, что, наоборот, они хотят и способны это делать. Однако при этом необходима поддержка перевозчиков, способных исполнять условия контракта, свидетельства, а также проведение мероприятий по следующим направлениям.

I. Определение структуры перевозчиков и определение влияния размера транспортного бизнеса на возможность исполнения требований к обеспечению безопасности организации пассажирских перевозок и выполнению условий контрактов (свидетельств).

На сегодняшний день структура бизнеса регулярных перевозок такова: малый бизнес (до 20 транспортных средств) – не менее 65%, средний бизнес (от 20 до 40 ТС) – 30%, крупный и особо крупный бизнес – 5%.

Для реализации первого направления необходимо:

1. Определение критериев для отнесения транспортной организации к субъектам малого (среднего, крупного) бизнеса (возможно, через количество ТС).

2. Мониторинг количественных показателей перевозчиков не только через сбор статистических данных, но и по муниципалитетам, регионам на основе данных, внесенных в реестры.

II. Проведение мер по обеспечению эффективного участия малого бизнеса в осуществлении регулярных перевозок.

В связи с этим необходима реализация 44-ФЗ в части допуска на рынок малого бизнеса, субподряд при заключении государственного и муниципального контракта

III. Требования финансовой стабильности перевозчиков и изменение структуры рынка регулярных перевозок.

1. Необходима разработка «модели» финансово-устойчивого транспортного предприятия. В настоящее время финансовая нестабильность распространилась на перевозчиков, работающих, в том числе, на межгородском и межрегиональном сообщениях с применением нерегулируемых тарифов.

2. Нужна налоговая амнистия – 30% перевозчиков никогда не смогут уплатить все задолженности по налогам, 30% находятся в зоне риска.



В Свердловской области на регулярных пассажирских перевозках задействовано более 5000 автобусов

3. Необходимо равенство по уплате налогов независимо от организационно-правовой формы и отнесения транспортной организации к субъектам малого предпринимательства.

Автопарк Свердловской области

В своей презентации Л. Саранчук привела данные по состоянию транспортных средств в Свердловской области, необходимости их замены и инвестиционной привлекательности регулярных перевозок.

В Свердловской области на регулярных пассажирских перевозках используются более 5000 автобусов, при этом 1700 автобусов обслуживают межмуниципальные маршруты, а 3500 автобусов используются на муниципальных маршрутах.

По данным мониторинга транспортных средств, выборочно проведенном Союзом автотранспортных предпринимателей Свердловской области в 2015 году, 17% составляют автобусы, произведенные до 2000 года (возраст более 17–20 лет); 30% – автобусы, выпущенные в период 2000–2005 гг. (возраст – 17–12 лет); 40% – автобусы, произведенные в 2006–2009 гг. (возраст – 8–10 лет); 13% – автобусы выпуска 2010–2012 гг. (возраст – 7–5 лет).

В проекте Концепции развития транспортной отрасли Свердловской области записано (данные 2015–2016 гг.), что «Высокий износ автобусов (в особенности малого класса) не позволяет наиболее эффективно, с точки зрения экономики предприятия и безопасности перевозки пассажиров, эксплуатировать данный подвижной состав:

- в городском сообщении: 72% автобусов малого класса старше 5 лет; 39% автобусов среднего класса старше 8 лет; 21% автобусов большого и особо большого класса старше 12 лет;
- в пригородном сообщении: 69% автобусов малого класса старше 5 лет; 72% автобусов среднего класса старше 8 лет; 58% автобусов большого и особо большого класса старше 12 лет;
- в междугородном сообщении (в целом по области): 50% автобусов малого класса старше 5 лет; 25% ав-

тобусов среднего класса старше 8 лет; 17% автобусов большого и особо большого класса старше 12 лет».

По данным проведенного мониторинга, требуется замена:

- автобусов средней вместимости от 40% до 70%;
- автобусов большой вместимости – более 20%.

По данным дилеров, продажа автобусов транспортным организациям, осуществляющим регулярные перевозки в Свердловской области в 2017 году составила около 350 автобусов, то есть 7% от числа автобусов, работающих на регулярных перевозках. При этом максимальные продажи автобусов на регулярные перевозки за последние 5 лет были в 2015 году. В 2016 году произошло снижение продаж на 20–25%. Таким образом, состояние автопарка не улучшилось, нарастает его старение, а инвестиционная привлекательность регулярных перевозок с привлечением 220-ФЗ не возникла.

Развитие городского пассажирского транспорта в Нижегородской области

Специальный вопрос, который стоял в повестке Координационного совета, – «Развитие городского пассажирского транспорта в Нижегородской области». Об этом подробно рассказал директор Департамента транспорта и связи администрации

города Нижнего Новгорода Александр Голофастов.

Площадь территории Нижегородской области составляет 77 тыс. м², численность населения области – 3248 тыс. человек. Город Нижний Новгород, пятый по численности населения город России, насчитывает 1275,5 жителей.

Нижний Новгород – один из крупнейших центров промышленности нашей страны – производит транспортные средства (42%), пищевые продукты (15%), электрооборудование (12%), а также имеет металлургическое производство (8%).

Ключевыми предприятиями города являются: ПАО «ГАЗ», ПАО «Завод «Красное Сормово», АО «ОКБМ Африкантов», ПАО «Нижегородский машиностроительный завод», АО «Нижегородский масложировой комбинат», МАЗ «Сокол», АО «ЦНИИ «Буревестник», АО «Нижфарм» и НОАО «Гидромаш».

На территории Нижегородской области имеются другие крупнейшие населенные пункты: город Дзержинск – 232 тыс. жителей, город Арзамас – 104,5 тыс. жителей, город Саров – 95 тыс. жителей.

Нижний Новгород является крупным транспортным узлом, через него проходят автомобильные дороги федерального и межрегионального значения: М-7 «Волга» «Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань



В 2017 г. Ликийский автобусный завод поставил в Нижний Новгород 100 городских низкопольных автобусов большого класса ЛиАЗ-5292

– Уфа», Р-158 «Нижегород – Арзамас – Саранск – Исса – Пенза – Саратов», Р-125 «Рязск – Касимов – Муром – Нижний Новгород», Р-152 «Шошпа – Иваново – Нижний Новгород» и Р-159 «Нижегород – Шахунья – Киров».

В городе расположены железнодорожный вокзал, аэропорт, автовокзал и две автостанции, метрополитен, станция канатной дороги, речной вокзал, грузовой порт, причалы для перевалки грузов, а также более 20 логистических центров.

На территории Нижегородской области организовано свыше 870 маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным пассажирским транспортом: 170 городских, 570 пригородных и более 120 междугородных. При этом задействовано 3300 автобусов, 301 трамвай, 257 троллейбусов и 107 вагонов метрополитена (25 составов).

Пассажирские перевозки выполняют 38 муниципальных предприятий, 29 хозяйственных обществ и 59 индивидуальных предпринимателей.

Около 1500 автобусов (44% общего парка автобусов) используют газомоторное топливо, из них 370 работают на метане.

В Нижнем Новгороде действуют 162 городских маршрута наземного транспорта общего пользования, в том числе 92 маршрута с перевозками по регулируемым тарифам, включая 59 автобусных, 15 трамвайных, 18 троллейбусных, а также 70 автобусных маршрутов с перевозками по нерегулируемым тарифам.

Говоря об обновлении подвижного состава, замене на экологически чистый транспорт, А. Голофастов проинформировал, что в 2015 году закуплено 220 газомоторных автобусов, в 2017 году – 100 газомоторных автобусов, 50 дизельных и 50 бензиновых автобусов. За период с 2015 по 2017 гг. из областного бюджета выделено на обновление автобусного парка 467 млн рублей.

В своем выступлении глава Департамента транспорта и связи администрации города Нижнего Новгорода

отметил, что в законе Нижегородской области от 28.11.2002 г. № 71-З «О транспортном налоге» для организаций и индивидуальных предпринимателей в части автомобилей, оборудованных для использования газомоторного топлива, ставка налога на одну лошадиную силу снижается на 50%. Данная льгота предоставляется по заявлению налогоплательщика на основании документа, подтверждающего, что автомобиль оборудован для использования газомоторного топлива. Налоговая льгота предоставляется при условии отсутствия у налогоплательщика недоимки по платежам в консолидированный бюджет Нижегородской области на 1 января текущего налогового периода. Порядок оформления и типовая форма документа, подтверждающего, что автомобиль оборудован для использования газомоторного топлива, устанавливается Правительством Нижегородской области.

В рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 года проводятся мероприятия по развитию дорожной инфраструктуры, включая строительство и реконструкцию улично-дорожной сети, модернизацию 350 остановочных пунктов. Остановочные павильоны общественного транспорта будут оснащены электронными табло с информацией о маршрутах наземного транспорта и времени их прибытия.

На территории Нижнего Новгорода функционирует автоматизированная система оплаты проезда в транспорте общего пользования. В 2017 году в ее рамках внедрены современные информационные технологии, такие как оплата бесконтактными банковскими картами Visa, MasterCard и Мир, оплата с помощью мобильных телефонов и других носителей. В настоящее время прорабатывается вопрос о внедрении системы безналичной оплаты проезда на всей территории области.

В рамках государственной программы Нижегородской области «Информационное общество» создана и в настоящее время внедряется

подсистема мониторинга и управления пассажирскими перевозками региональной навигационно-информационной системы на базе технологий ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

В завершение своего выступления А. Голофастов выделил основные проблемы развития транспортного комплекса Нижегородской области:

- убыточность регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в муниципальном сообщении;
- недостаточность средств регионального и местных бюджетов для организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по регулируемым тарифам по убыточным маршрутам;
- уменьшение доходов транспортных предприятий и организаций в связи со снижением пассажиропотока;
- рост эксплуатационных расходов транспортных предприятий и организаций, в том числе по причине износа подвижного состава и инфраструктуры, роста стоимости энергоносителей и другим причинам;
- недостаточность средств у транспортных организаций на обновление транспортного парка;
- незаконная деятельность нелегальных перевозчиков, низкая конкурентоспособность легальных перевозок;
- дефицит квалифицированных кадров.

Участники Координационного совета отметили, что вышеназванные проблемы в сфере пассажирского транспорта характерны не только для Нижегородской области, но и для многих российских регионов. И их необходимо решать, в том числе с помощью внесения необходимых поправок в Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».