

**Предложения по внесению изменений в закон 220 ФЗ  
от ОООР ГЭТ и МАП ГЭТ.**

С целью полной оплаты транспортной работы мы предлагаем узаконить применение Методики по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, которая должна учитывать, в том числе и обязательные социальные расходы предприятий.

1. На маршрутных перевозках должны работать операторы, обеспечивающие гарантии по условиям оплаты труда, должный контроль за режимом труда и отдыха, проведение медицинских осмотров водителей. Было бы правильно, если к маршрутным перевозкам привлекались только социально ориентированные перевозчики: участвующие в системе социального партнерства, выполняющие нормы отраслевых соглашений, входящие в отраслевое объединение работодателей и имеющие представительные органы работников. Как показывает практика, внутренний контроль за соблюдением норм трудового законодательства транспортных предприятиях просто необходим.

2. Предприятия горэлектротранспорта должны находиться в собственности муниципальных образований и обеспечиваться заказами на транспортное обслуживание населения безусловно - без проведения конкурсов и торгов. Деятельность городского электрического транспорта должна быть организована в соответствии с принятым в субъекте Российской Федерации или органом местного самоуправления нормативным актом. **Базовые положения о формировании маршрутов трамвая и троллейбуса, как основных маршрутов городской транспортной сети – транспортного каркаса аналогично линиям метрополитена, должны быть сформулированы и прописаны в федеральном законе.** При этом в законе опять же не отражены правила их организации соотношения между друг другом. В федеральном законе достаточно подробно описан порядок распределения маршрутов между перевозчиками: маршруты по регулируемым тарифам через контрактную систему закупок (44-ФЗ), маршруты по нерегулируемым тарифам через открытый конкурс. Однако данный порядок не подразделяет маршруты по видам транспорта, то есть получается, что трамвайные и троллейбусные маршруты также должны распределяться через торги. Считаю данное положение нецелесообразным, поскольку маршруты электротранспорта представляют собой единый неделимый комплекс инфраструктуры, обслуживание, например, трамвайных маршрутов разными перевозчиками представляется маловероятным,

особенно учитывая состояние электротранспорта в регионах. Договор на обслуживание маршрутов городского электрического транспорта должен заключаться напрямую с предприятием без лишних бюрократических процедур. Это также предлагается отразить в федеральном законе.

**3.** Кроме того, согласно 44-ФЗ одним из основных критериев отбора является сниженная цена контракта. В свою очередь, в городе Перми при проведении конкурсных процедур цена контракта является фиксированной величиной, и перевозчики соревнуются только качественными характеристиками подвижного состава. В случае если основным критерием будет цена контракта, возникнет риск ее чрезмерного занижения со стороны недобросовестных перевозчиков. Это приведет к ухудшению качества обслуживания, а также снижению безопасности перевозки пассажиров. В связи с этим, считаем целесообразным внести поправки в закон, где будет предусмотрена возможность при объявлении конкурса (согласно 44-ФЗ) выставлять требования к качеству услуг. А именно, требования к подвижному составу: экологичность, возраст, низкопольность и т.д.

**4.** Также необходимо внести изменения в части установления более высоких сумм штрафа за безбилетный проезд в общественном транспорте и наделения полномочиями по взиманию штрафа с безбилетных пассажиров представителей предприятий перевозчиков, а в случае покупки разового билета в подвижном составе добавлять к стоимости билета стоимость услуги по его продаже аналогично тому как это организовано РЖД в пригородных поездах.

**Предложения по внесению изменений в закон 220 ФЗ  
от ОООР «ГЭТ» и МАП ГЭТ**

По внесению изменений в № 220-ФЗ от 13.07.2015 г. «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ», в № 44-ФЗ от 05.04.2013 г. «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», в № 259-ФЗ от 08.11.2007 г. «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», в № 195-ФЗ от 30.12.2001 г. «КоАП РФ»

<b>Изменения</b>	<b>Пояснения</b>
Подп. 7 п. 1 ст. 3 № 220-ФЗ изложить в следующей редакции: «муниципальный маршрут регулярных перевозок – маршрут регулярных перевозок в границах поселения, субъекта Российской Федерации – города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя либо двух и более поселений в границах одного муниципального района в соответствии с утвержденным реестром муниципальных маршрутов»	В соответствии с положениями ст. 25 № 220-ФЗ уполномоченные органы местного самоуправления/органы исполнительной власти городов федерального значения, установившие муниципальные маршруты регулярных перевозок, обязаны вести реестр данных маршрутов. Таким образом, понятие «муниципального маршрута регулярных перевозок», содержащееся в пп. 7 п. 1 ст. 3 № 220-ФЗ, требует указания на то, что данный маршрут существует не сам по себе, а утвержден уполномоченными органами и внесен в соответствующий реестр.
Подпункт 13 п. 1 ст. 3 № 220-ФЗ изложить в следующей редакции: «вид транспортного средства – автобус, трамвай, троллейбус, скоростной трамвай, городская электричка, электробус, фуникулер»	Автомобильный и городской наземный электрический транспорт не исчерпывается такими видами как автобус, троллейбус, трамвай. Представляется необходимым расширить перечень, изложенный в пп. 13 п. 1 ст. 3 № 220-ФЗ, путём включения в понятие «вид транспортного средства» скоростного трамвая, городской электрички, электробуса, фуникулёра.

<p>П. 1 ст. 3 № 220-ФЗ дополнить подпунктом 28 следующего содержания: «28) городской наземный электрический транспорт – трамвай, троллейбус, скоростной трамвай, электробус»</p>	<p>Несмотря на то, что № 220-ФЗ посвящён вопросу организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, статья 3 не даёт определения городскому наземному электрическому транспорту. В связи с этим МАП ГЭТ предлагает дополнить статью 3 подпунктом 28, который давал бы такое определение.</p>
<p>П. 1 ст. 3 № 220-ФЗ дополнить подпунктом 29 следующего содержания: «29) начальная (максимальная) цена контракта – предельное значение цены, которое указывается в извещении о проведении конкурса на право выполнения работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»</p>	<p>Статья 14 № 220-ФЗ, определяющая порядок организации регулярных перевозок по регулируемым тарифам, упоминает о начальной (максимальной) цене государственного или муниципального контракта, заключаемого с единственным подрядчиком. Вместе с тем в статье 3, посвященной определению понятий, используемых в № 220-ФЗ, отсутствует понятие начальной (максимальной) цены контракта. Представляется необходимым восполнить данный пробел.</p>
<p>Пункт 5 статьи 14 № 220-ФЗ дополнить подпунктом 4 следующего содержания: «4) условия выполнения работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, для подрядчиков, выполняющих перевозку пассажиров городским наземным электрическим транспортом по всем маршрутам регулярных перевозок»</p>	<p>П. 5 ст. 14 № 220-ФЗ, предусматривающий, что может устанавливаться документацией о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, не учитывает специфики осуществления перевозок городским наземным электрическим транспортом. В связи с этим необходимо п. 5 ст. 14 дополнить подпунктом 4, которым предусматривалась бы возможность установления документацией о закупках условий выполнения работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, для подрядчиков, выполняющих перевозку пассажиров городским наземным электрическим транспортом по всем маршрутам регулярных перевозок.</p>

<p>В подпункте 3 пункта 3 статьи 24 № 220-ФЗ слова «и иные характеристики» заменить словами «уровень экологичности транспортных средств и иные характеристики»</p>	<p>В связи с неблагоприятной экологической обстановкой, сложившейся в крупных городах, одним из важнейших показателей, которым должен отвечать городской транспорт, является его экологичность. В связи с этим необходимо включение в перечень характеристик транспортных средств, на основе которых проводится оценка и сопоставление заявок на участие в открытом конкурсе, уровня экологичности транспортных средств, предлагаемых участником конкурса для осуществления регулярных перевозок. Этим обусловлены предложения по внесению изменений в п. 3 ст. 24 № 220-ФЗ.</p>
<p>В статье 42 № 220-ФЗ:</p> <p>а) пункт 1 изложить в следующей редакции: «Настоящий Федеральный закон вступает в силу по истечении одного года со дня его официального опубликования, за исключением положений, для которых настоящей статьей установлены иные сроки вступления их в силу»;</p> <p>б) пункт 2 изложить в следующей редакции: «Статьи 4 – 32, 36 – 38 настоящего Федерального закона вступают в силу по истечении ста восьмидесяти дней с момента вступления в силу настоящего Федерального закона в соответствии с п. 1 настоящей статьи»;</p> <p>в) пункт 3 изложить в следующей редакции: «Статьи 33 – 35, 40 настоящего Федерального закона вступают в силу по истечении одного года с момента вступления в силу настоящего Федерального закона в соответствии с п. 1 настоящей статьи».</p>	<p>Предложения по внесению изменений в статью 42 № 220-ФЗ, определяющую порядок вступления в силу № 220-ФЗ, связаны с необходимостью доработки названного закона, внесения уточняющих изменений в ряд статей.</p>