**Рекомендации**

**Общественной палаты Российской Федерации**

**по итогам общественных слушаний на тему:**

**«Развитие городского электрического транспорта в Российской Федерации: проблемы и пути их решения»**

**6 апреля 2016 г.**

**г. Москва**

**6 апреля 2016 года в Общественной палате Российской Федерации (далее – Общественная палата) по инициативе Комиссии Общественной палаты по развитию реального сектора экономики состоялись общественные слушания на тему: «Развитие городского электрического транспорта в Российской Федерации: проблемы и пути их решения» (далее – общественные слушания).**

В общественных слушаниях принимали участие члены Общественной палаты, представители органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, предприятий городского электротранспорта (далее – ГЭТ), общественных организаций, научных и экспертных сообществ.

Участники общественных слушаний **выделили ряд актуальных проблем в сфере обеспечения транспортного обслуживания населения в Российской Федерации:**

1. **Снижение качества транспортного обслуживания вызывает серьезную обеспокоенность населения и специалистов. Предприятия муниципального общественного транспорта большинства городов имеют значительно изношенный подвижной состав и инфраструктуру, перевозки осуществляются с недопустимо низкими средними скоростями сообщения (10-12 км/ч) и продолжительными интервалами движения. Частные автобусные перевозчики, оказывающие услуги по нерегулируемому тарифу, как правило, не предоставляют пассажирам гарантий качества перевозок и социальных преференций по оплате проезда.**
2. **Бюджетное финансирование в Российской Федерации осуществляется с задержками и в недостаточном объеме. Органы власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления, установившие льготы для пассажиров по оплате проезда, не всегда обеспечивают финансирование указанных услуг. Существует острая необходимость разработки урегулирования общественных отношении в данной области.** Городской общественный транспорт имеет ключевое значение для развития экономики городов, выраженное в расширении рынков труда, сбыта, экономическом росте и повышении качества жизни. В соответствии с отзывами европейских руководителей транспортной отрасли на основе международных исследований косвенный эффект на каждый 1 евро, вложенный в городской общественный транспорт, составляет около 3,8 евро. Учитывая высокую значимость общественного транспорта, его финансирование в развитых странах осуществляется на 50-60% из бюджета.
3. **Существует острая необходимость разработки системы снижения расходов. На сегодняшний день как использование производительности труда водителя, так и использование преимущества некоторых видов транспорта нуждается в должной регламентации. В недостаточной мере используется преимущество транспорта большей вместимости и электротранспорта, что приводит к повышению расходов на транспортное обслуживание. Однако применение указанных видов транспорта в пиковые часы позволит сократить расходы на 30-40% (трамвай) и на 10-20% (троллейбус) при концентрации потоков свыше 0,5-2 тысяч пассажиров в час, на маршрутах городского электротранспорта по сравнению с автобусами большой вместимости, и дополнительной экономии на 10-20% - по сравнению с автобусами малой вместимости, дублирующих маршруты. Экономия достигается за счет многократного превышения производительности труда водителя, снижения затрат на эксплуатацию и обслуживание подвижного состава на электротранспорте.**
4. **Недостаточное использование экологических и технологических преимуществ электротранспорта, а именно: отсутствие загрязнения воздуха в местах перевозок, меньший шум и вибрация в салоне, долговечность подвижного состава, плавный разгон и торможение, стабильность трассы. Энергопотери в контактной сети ГЭТ составляют только 2-4%, в то время как в аккумуляторах при автономном ходе (электробус) – 20-30%. Трамвай, кроме того, обеспечивает движение без заторов, высокую надежность, безопасность и скорость сообщения. Учитывая вышеперечисленные преимущества, за последние 30 лет трамвай восстановлен в 130 городах мира, включая крупнейшие мировые столицы.**
5. **В субъектах Российской Федерации трамвайное движение ликвидировано в 8 городах, троллейбусное – в 7 городах, ухудшились показатели по сохранившимся системам РЭТ:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатель** | **Трамвай** | **Трол-лейбус** |
| **1** | **Сокращение парка транспортных средств к 1990 году** | **40%** | **21%** |
| **2** | **Износ подвижного состава на 2016 год** | **83%** | **75%** |
| **3** | **Приобретение нового подвижного состава в 2010-2015 годах в расчёте на один город (ед.)** | **12** | **26** |
| **4** | **Покрытие потребности в новом подвижном составе закупками на 2016 год** | **9%** | **22%** |
| **5** | **Сокращение протяженности трамвайных путей на 2016 год** | **40%** |  |

1. **Полномочия администраций муниципальных образований и субъектов Российской Федерации в области организации транспортного обслуживания населения определены в недостаточной мере. Из действующего законодательства не совсем понятны их права и обязанности, в том числе в области:**
* **формирования маршрутной сети;**
* **согласования и утверждения расписаний движения различного вида транспортных средств различных перевозчиков и контроля за их выполнением;**
* **организации системы контроля правильности оплаты проезда пассажирами и принятия мер административной ответственности к нарушителям;**
* **содержания объектов технологической инфраструктуры пассажирского транспорта.**

**Отсутствует нормативная база по планированию регулярной маршрутной сети, нацеленная на повышение эффективности общественного транспорта, в том числе и электрического, и снижение себестоимости транспортного обслуживания. Отсутствуют документы, устанавливающие требования и стандарты к объёму и качеству транспортных услуг, которые должны получать жители Российской Федерации. Это делает невозможным оценку качества работы органов управления транспортом в местных администрациях.**

1. **Представляется, что новации в законодательстве, в частности, применение статьи 17 Федерального закона от 13 июля 2015 года № 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», допускающее установление местными органами власти маршрутов по нерегулируемым тарифам наряду с маршрутами по регулируемым тарифам могут инициировать рост тарифов на перевозки, а также привести к снижению качества предоставляемых населению услуг, в том числе за счет недобросовестной конкуренции перевозчиков.**

**8. Кратковременные (как правило, на один год) сроки контрактов с заказчиками на перевозку пассажиров на условиях бюджетного финансирования не способствуют инвестиционной привлекательности данной сферы деятельности, поскольку не дают перевозчикам возможности для планирования и развития материально-технической базы на продолжительный срок. При заключении средне - и тем более долгосрочных контрактов необходимо предусмотреть индексацию стоимости государственных и муниципальных контрактов для снижения инфляционных рисков.**

**9. Усугубляет ситуацию политика отраслевого финансирования по остаточному принципу, при которой местные органы исполнительной власти не имеют достаточного собственного финансового потенциала и гарантированных источников доходов для поддержания и развития общественного транспорта.**

Отмечая социальную важность и актуальность указанных проблем, Общественная палата считает необходимым рекомендовать:

**Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации**

Рассмотреть возможность:

1. Внесения в Федеральный закон от 13 июля 2015 года № 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» изменений, определяющих:

– порядок мониторинга за соблюдением стандартов транспортного обслуживания;

* полномочия органа власти субъекта Российской Федерации по утверждению порядка определения начальной (максимальной) цены контракта на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам.
1. Внесения в п. 2 ст. 6 Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (закон об ОСАГО) дополнения о возмещении предприятиям городского электрического транспорта убытков от простоя подвижного состава на линии вследствие дорожно-транспортного происшествия, с возможностью предъявления страховщиком требований к страхователю в порядке регресса.
2. Внесения изменений в Лесной кодекс Российской Федерации в части определения процедуры перевода земель городских лесов в статус земель транспорта для организации линий рельсового транспорта общего пользования при существенных потерях эффективности по каждому из альтернативных вариантов трассировки (с возвратом земель в фонд городских лесов при отказе от строительства линии рельсового транспорта или её последующем закрытии). Данные поправки обеспечат развитие экологически чистого транспорта и уменьшения воздействия индивидуального автотранспорта на окружающую среду.
3. Внесения изменений в Федеральный закон от 6 апреля 2011 года № 68-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», предусматривающих возможность расходования средств дорожных фондов на развитие и содержание инфраструктуры городского рельсового транспорта (трамвай, метрополитен, фуникулер, железнодорожный транспорт на путях, используемых только для городского пассажирского сообщения).
4. Внесения в Федеральный закон от 6 апреля 2011 года № 68-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» изменений, позволяющих использовать средства дорожных фондов на развитие и содержание инфраструктуры городского рельсового транспорта (трамвай, метрополитен, фуникулер, железнодорожный транспорт на путях, используемых только для городского пассажирского сообщения).
5. В целях повышения бюджетных полномочий местных органов институционализации оплаты парковки частного автотранспорта в качестве целевого местного налога, направленного на финансирование пассажирского транспорта.

**Правительству Российской Федерации**

Рассмотреть возможность:

* 1. Поручения Министерству транспорта Российской Федерации разработки и утверждения федеральных стандартов качества транспортного обслуживания пассажиров городским и пригородным транспортом, а также системы контроля и мониторинга соблюдения установленных стандартов.
	2. Отнесения к ведению Министерства транспорта Российской Федерации задачи методического обеспечения выполнения стандартов качества транспортного обслуживания пассажиров в городах России, формирования государственной политики в части строительства и модернизации инфраструктуры городского электротранспорта, внедрения современного подвижного состава, новых технологий энергосбережения, субсидирования пассажирских тарифов при нехватке средств бюджета субъекта Российской Федерации, долевого софинансирования проектов развития инфраструктуры городского транспорта.
	3. Внесения изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части увеличения штрафов за нарушение правил дорожного движения в области запрета движения по трамвайным путям попутного следования, что позволит исключить простои и организовать движение городского наземного электротранспорта с соблюдением расписания.
	4. Ускорения утверждения проекта постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета производителям троллейбусов и трамвайных вагонов в рамках подпрограммы «Обеспечение реализации государственной программы» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности».

**Министерству транспорта Российской Федерации**

Рассмотреть возможность:

* 1. Определения государственной политики развития городского электротранспорта.
	2. Ускорения принятия Методики разработки документов планирования перевозок пассажирских.
	3. Обновления Строительных норм и правил (СНиП 98.133330.2012) и Правил технической эксплуатации трамвая.

4. Разработки и согласования с Федеральной службой по тарифам единой методики расчета экономически обоснованных региональных ставок первоначальной цены километра пробега транспортного средства определенного типа с учетом инвестиционной составляющей. Произведение этой цены на планируемый пробег предлагается использовать в качестве начальной максимальной цены контракта при проведении конкурса на регулярную перевозку пассажиров по регулируемым тарифам (в том числе заключаемых с единственным поставщиком).

5. Внесения соответствующих изменений в Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 18 октября 2005 года № 127 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей трамвая и троллейбуса» в области использования транспорта большей вместимости и электротранспорта в пиковый период пассажиропотоков.

6. Использования зарубежного опыта с целью исключения одновременной работы маршрутов по регулируемым и нерегулируемым тарифам в качестве модели организации единого нерегулируемого тарифа (в случае отсутствия средств бюджета на организацию транспортного обслуживания по регулируемым тарифам).

7. Создания при местных администрациях органов транспортного обслуживания с единой системой сбора выручки и её распределения в зависимости от выполняемой транспортной работы (по опыту Германии), полномочия которого будут законодательно установлены на федеральном уровне.

8. Введения системы снижения пассажирских тарифов путем заблаговременного перечисления органу транспортного обслуживания суммы средств на очередной финансовый период на снижение стоимости фиксированного количества билетов для заданных льготных категорий пассажиров.

**Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Федеральной антимонопольной службой и Министерством энергетики Российской Федерации** рассмотреть возможность внесения в постановление Правительства Российской Федерации № 442 от 04.05.2012 г. «О функционировании розничных рынков электроэнергии» изменений, устанавливающих оплату за использование электрической энергии на тягу, то есть непосредственно на перевозку пассажиров, по льготным тарифам (по категории отпуска электроэнергии городскому электротранспорту по ставке «для населения»).

**Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству финансов Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации и Министерству промышленности и торговли Российской Федерации**

Рассмотреть возможность:

1. Разработки и финансирования выполнения федеральной целевой программы обновления парка городского электротранспорта, модернизации путевого хозяйства и энергосетевой системы на условиях бюджетного субсидирования и софинансирования из местных бюджетов.

2. Утверждения модели программы обновления парка трамваев и троллейбусов на основе расчетных сроков эксплуатации и капитально-восстановительных ремонтов, включающую в себя:

* определение заводом-производителем срока эксплуатации подвижного состава до обязательного капитально-восстановительного ремонта;
* определение заводом-производителем допустимого количества капитально-восстановительных ремонтов и технических требований к заменяемым узлам и агрегатам;
* установление предельных сроков эксплуатации с учетом капитально-восстановительных ремонтов парка;
* разработку программы капитально-восстановительных ремонтов и обновления подвижного состава.

Свод региональных программ в общую федеральную программу позволит оптимально распределить бюджетные средства на ремонт и обновление парка, а также равномерно разместить заказы и загрузить мощности заводов-производителей.

**Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Центральным банком Российской Федерации** рассмотреть возможность упрощения процедуры оформления электронного полиса обязательного страхования гражданской ответственности для юридических лиц, предусмотрев возможность для юридических лиц производить оплату безналичным расчетом в течение трех дней после получения полиса обязательного страхования гражданской ответственности.

**Министерству природных ресурсов Российской Федерации рассмотреть возможность в рамках реализации** Указа Президента Российской Федерации от 05.01.2016 г. № 7 «О проведении в Российской Федерации Года экологии» организации мероприятий по поддержке электротранспорта и развитию экологически чистых видов транспорта.

**Высшим должностным лицам субъектов Российской Федерации (руководителям высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации), Союзу российских городов**

Рассмотреть возможность:

1. Развития электротранспорта как экологически чистого для эксплуатации в городах и населенных пунктах, в том числе в рамках проводимых мероприятий «Года экологии», утвержденных Указом Президента Российской Федерации от 05.01.2016 г. № 7 «О проведении в Российской Федерации Года экологии», и разработки региональных программ развития городского электротранспорта с целевыми показателями по доле электротранспорта в общем объеме перевозок пассажиров общественным транспортом, по модернизации инфраструктуры, обновлению парка, повышению качества транспортного обслуживания населения.

1. Обеспечения финансирования содержания и развития инфраструктуры электротранспорта (пути и контактная сеть), в том числе из региональных дорожных фондов как средства, позволяющего снизить автомобилепользование и нагрузку на автомобильные дороги (после утверждения изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации).
2. Проведения работ по обособлению трамвайных путей от автотранспорта, организации приоритетного проезда пересечений трамваем.