

**Замечания и предложения по научно-исследовательской работе,
выполненной НИИАТ на тему «Разработка методических рекомендаций
по разработке документа планирования регулярных перевозок
пассажиры и багажа автомобильным транспортом и городским
наземным электрическим транспортом»**

1. Разработка методических рекомендаций по разработке документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

Изучив представленные материалы в части описания подходов к разработке документов планирования регулярных перевозок, хотелось бы отметить, что в представленном проекте методических рекомендаций описаны этапы и процедуры разработки и согласования документа планирования как нормативного правового акта. Учитывая то, что документ планирования утверждается постановлением высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации или исполнительно-распорядительного органа муниципального образования, то он проходит все необходимые процедуры согласования, которые установлены в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании. В связи с чем, эти разделы документа выглядят лишними.

Наиболее интересной и важной задачей на этапе разработки методических рекомендаций была бы задача описания и предложения рекомендуемой авторами структуры документа планирования, которая представляла бы для будущих разработчиков систему универсальных подходов к разработке документов планирования на всей территории Российской Федерации, а также представление примерной формы документа планирования.

Одной из важных составляющих документа планирования регулярных перевозок является описание механизмов по внесению изменений в действующий документ планирования. В представленных методических рекомендациях этот момент совсем не раскрыт. Требуется детальное и конкретное описание механизмов по внесению изменений в действующий документ планирования. В этой части методические рекомендации следовало бы дополнить следующими положениями:

- сроки внесения изменений;
- порядок внесения изменений;
- основания для внесения изменений в документ планирования.

Избыточным видится описание проведения этапа открытого публичного обсуждения проекта документа планирования. Следует отметить, что документ планирования разрабатывается в увязке с документами государственного и муниципального стратегического планирования и программирования, а также с документами территориального планирования,

которые уже проходят публичное обсуждение. В связи с этим, при реализации предлагаемой проектом методических рекомендаций процедуре будет проходить дублирование процессов публичного обсуждения, которое в итоге будет приводить к значительному увеличению сроков разработки и утверждения документов планирования. Вместе с тем, не следует забывать, что на этапе рассмотрения и утверждения документа планирования проводятся процедуры оценки регулирующего воздействия, в рамках которых наиболее уместно работать с поступающими предложениями от всех заинтересованных групп населения.

Хотелось также обратить внимание разработчиков на описание механизмов изменения вида регулярных перевозок. Согласно статье 18 Федерального закона № 220-ФЗ Изменение вида регулярных перевозок, осуществляемых по муниципальному маршруту регулярных перевозок, межмуниципальному маршруту регулярных перевозок или смежному межрегиональному маршруту регулярных перевозок, допускается при условии, если данное решение предусмотрено документом планирования регулярных перевозок. На наш взгляд, эта норма нуждается в дальнейшей проработке. Существующие в законе положения недостаточно раскрывают процедуры правоотношений, при которых в документе планирования уполномоченный орган должен предусматривать изменение вида перевозок. Поэтому в методических рекомендациях было бы уместно отразить и подробно описать механизмы и условия, при которых уполномоченный орган должен предусматривать изменение вида перевозок, а также форму, в которой это должно быть отражено в документе планирования.

В методических рекомендациях предложен формат документа планирования. В частности, предполагается, что документ планирования следует оформлять в виде двух томов на листах формата А4. В составе томов допускается переплетение вкладок формата А3. Однако, учитывая, что документ планирования - это нормативный правовой акт, который утверждается постановлением высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации или исполнительно-распорядительного органа муниципального образования, то субъект нормотворчества обязан его публиковать в официальных печатных изданиях или официальном сайте в информационной сети Интернет в цифровом виде. В этом случае, ведение каких-либо дополнительных томов выглядит избыточным и трудновыполнимым для субъекта нормотворчества. Таким образом, предложения по формату представления документа планирования предлагается исключить, как избыточные.

В Федеральном законе № 220-ФЗ имеется указание на график, согласно которого должны быть заключены государственные или муниципальные контракты на маршруты. Такой график должен быть разработан в составе документа планирования регулярных перевозок. В проекте методических рекомендаций о таком графике не упоминается. Также график заключения

контрактов отсутствует в предложенных формах документа планирования. Этому важному моменту стоило бы уделить в методических рекомендациях больше внимания, особенно в части представления информации о рекомендуемых сроках заключения таких контрактов.

2. Разработка и утверждение учетной ведомости маршрута регулярных перевозок пассажиров

В представленных рекомендациях вводится понятие учетной ведомости маршрута, хотя все описания учетной ведомости маршрута соответствуют ранее действующей нормативной правовой базе, относящейся к паспортам маршрутов. Вместе с тем, следует отметить, что Федеральным законом № 220-ФЗ также не содержит в себе определений учетной ведомости маршрута, а определение паспорта маршрута представлено в нем. На наш взгляд, представленная форма учетной ведомости маршрута представляется излишне перегруженной информацией. Разработчик рекомендаций во многом скопировал эту форму с ранее действующей нормативной правовой базы о паспортах маршрутах. Однако, было бы уместно провести инвентаризацию параметров, которые раньше содержали паспорта маршрутов, и обосновано включить те параметры, которые, действительно, необходимы и достаточны организатору регулярных перевозок. В этой части предлагается дополнить методические рекомендации обоснованиями каждого раздела предложенной формы учетной ведомости маршрута.

3. Порядок установления, изменения и отмены маршрутов регулярных перевозок

На наш взгляд, наиболее значимым во всей иерархии документов является Порядок установления, изменения и отмены маршрутов регулярных перевозок. Однако, рекомендации по его разработке написаны очень поверхностно.

Рекомендации по данному документу должны быть представлены более подробно и отвечать на следующие вопросы, которые возникают у организаторов регулярных перевозок:

1. Каковы механизмы оценки транспортного спроса на передвижения населения при установлении и изменении маршрутов?
2. Возможно ли использование заявительного характера при установлении и изменении маршрутов?
3. При каких основаниях организатор регулярных перевозок отменяет маршрут? Какой порядок действий в этом случае стоит соблюдать?
4. Каковы возможные принципы изменения маршрута, перевозки по которому осуществляются на основании государственного или муниципального контракта (без расторжения)?

В рекомендациях указано, что изменение маршрута также должно осуществляться в соответствии с «Планом-графиком изменений маршрутной

сети и введения организационно-технологических мероприятий», установленным документом регулярных планирования перевозок. В то же время не совсем ясно, как этот план должен формироваться. Либо он является самостоятельным, либо его положения должны быть следствием процедур порядка установления, изменения и отмены маршрутов регулярных перевозок.

Кроме этого, считаем уместным в рекомендациях отразить примерные сроки процедур установления, изменения и отмены маршрутов регулярных перевозок, которыми должны руководствоваться его исполнители.

Директор Института
транспортного планирования
Общероссийской
общественной организации
«Российская академия
транспорта», доктор
технических наук



Якимов М.Р.