

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ВОСЬМОГО СОЗЫВА

ДЕПУТАТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ



Государственная Дума ФС РФ
Дата 15.04.2026 16:44
№ 1207549-8; 1.1.

15 апреля 2026 г.

№ _____

Председателю
Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации

В. В. ВОЛОДИНУ

Уважаемый Вячеслав Викторович!

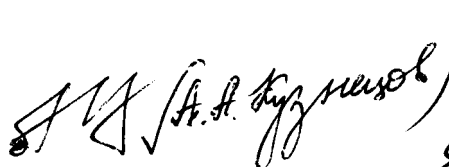
В соответствии со статьей 104 Конституции Российской Федерации направляем проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», вносимый в Государственную Думу в порядке реализации права законодательной инициативы.

Приложения:

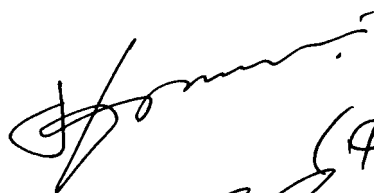
1. проект федерального закона на 16 листах;
2. пояснительная записка к проекту федерального закона на 7 листах;
3. перечень актов федерального законодательства, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению, дополнению или принятию в связи с принятием федерального закона на 2 листах;
4. финансово-экономическое обоснование к проекту федерального закона на 1 листе;

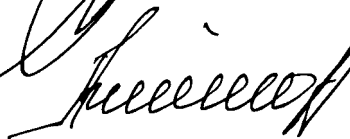
5. копия текста законопроекта и сопроводительных документов на магнитном носителе.



 (А.А. Кузнецов)  (М.Т. Денисов)

 (Д.Г. Гусев)

 (Ф.С. Тумусов)

 (Н.К. Ковалев)
 (Аксёненко А.С.)

Вносится депутатами
Государственной Думы
С.М. Мироновым
А.А. Кузнецовым
М.Г. Делягиным
Н.В. Новичковым
Д.Г. Гусевым
А.С. Аксёненко
Ф.С. Тумусовым

ПРОЕКТ № 1204549-8

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации

Статья 1

Внести в Федеральный закон от 13 июля 2015 года N 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» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, N 29, ст. 4346) следующие изменения:

1) в статье 2:

1) часть 5 исключить;

2) дополнить частью 4.4 – 4.6 следующего содержания:

«4.4. Требования к региональному стандарту транспортного обслуживания населения должны предусматривать показатели транспортной доступности социальных объектов, расположенных в населённых пунктах, и целевые значения таких показателей, а также общие требования к порядку их определения и оценке достижения. Перечень социальных объектов для целей применения настоящего Федерального закона и порядок определения показателей транспортной доступности социальных объектов устанавливаются Правительством Российской Федерации.

4.5. Региональный комплексный план транспортного обслуживания населения должен содержать:

1) перечень территорий (населённых пунктов, частей населённых пунктов), в отношении которых целевые значения показателей транспортной

доступности, установленных региональным стандартом транспортного обслуживания населения, не достигаются, включая показатели транспортной доступности социальных объектов;

2) мероприятия, направленные на достижение указанных целевых значений, с указанием сроков реализации;

3) сведения о потребности в финансовом обеспечении указанных мероприятий.

Уполномоченный исполнительный орган субъекта Российской Федерации размещает на официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" не реже одного раза в год следующие сведения:

1) о фактическом достижении целевых значений показателей регионального стандарта транспортного обслуживания населения, включая показатели транспортной доступности социальных объектов;

2) о ходе реализации мероприятий, предусмотренных региональным комплексным планом транспортного обслуживания населения.

Порядок и состав размещаемых сведений устанавливаются Правительством Российской Федерации.

4.6. В целях обеспечения транспортной доступности населения, проживающего в удалённых, труднодоступных и (или) малонаселённых населённых пунктах, к социальным объектам и (или) к административным центрам муниципальных образований, а также к иным пунктам предоставления социально значимых услуг документы планирования регулярных перевозок и региональный комплексный план транспортного обслуживания населения предусматривают социальную маршрутную сеть.

Социальная маршрутная сеть включает маршруты регулярных перевозок (направления транспортного обслуживания), обеспечивающие связь указанных населённых пунктов с центрами социальной инфраструктуры и (или) административными центрами, с установлением минимальных параметров транспортного обслуживания, включая периодичность выполнения рейсов, временные интервалы и (или) дни выполнения рейсов.

Критерии отнесения населённых пунктов к удалённым, труднодоступным и (или) малонаселённым, требования к формированию социальной маршрутной сети и минимальные параметры транспортного обслуживания по такой сети устанавливаются Правительством Российской Федерации.»

2) в статье 3:

1) часть 1 дополнить пунктом 31- 34 следующего содержания:

«31) гарантирующий перевозчик - хозяйственное общество, в уставном капитале которого доля участия субъекта Российской Федерации и (или) Российской Федерации составляет более 50 процентов, осуществляющее перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и (или) городским наземным электрическим транспортом на основании лицензии и включённое уполномоченным исполнительным органом субъекта

Российской Федерации в реестр гарантирующих перевозчиков в целях обеспечения непрерывности транспортного обслуживания населения в случаях и порядке, предусмотренных настоящим Федеральным законом;

32) регулярные перевозки в порядке гарантирования — временные регулярные перевозки пассажиров и багажа, осуществляемые гарантирующим перевозчиком по маршруту регулярных перевозок в случаях, предусмотренных настоящим законом;

33) маршрут временных регулярных перевозок - маршрут регулярных перевозок, сведения о котором включены в реестр маршрутов регулярных перевозок, по которому в соответствии со статьей 19.3 настоящего Федерального закона организованы временные регулярные перевозки в порядке гарантирования;

34) социальные объекты — объекты социальной инфраструктуры, обеспечивающие предоставление населению услуг в сферах здравоохранения, образования, социального обслуживания, культуры, физической культуры и спорта, а также иные объекты, определённые Правительством Российской Федерации для целей применения настоящего Федерального закона.»;

2) пункт 16 части 1 изложить в следующей редакции:

«16) регулярные перевозки – регулярные перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных органами государственной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления, и предоставлением всех льгот на проезд, утвержденных в установленном порядке;»;

3) пункты 17 – 19 части 1 исключить;

4) статью 11 изложить в следующей редакции:

«Статья 11. Полномочия по установлению, изменению, отмене муниципальных маршрутов регулярных перевозок, межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок

1. Муниципальные маршруты регулярных перевозок в границах одного городского округа устанавливаются, изменяются и отменяются уполномоченным органом местного самоуправления соответствующего городского округа.

2. Муниципальные маршруты регулярных перевозок, не указанные в части 1 настоящей статьи, а также межмуниципальные маршруты регулярных перевозок в границах субъекта Российской Федерации устанавливаются, изменяются и отменяются уполномоченным исполнительным органом государственной власти соответствующего субъекта Российской Федерации»;

4) в статье 12:

1) часть 1.1 и 3.1 исключить;

2) пункт 1 части 1 изложить в следующей редакции:

«1) в отношении муниципальных маршрутов регулярных перевозок - законами или иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации - городов федерального значения Москвы, Санкт-

Петербурга и Севастополя либо муниципальными нормативными правовыми актами если такой муниципальный маршрут внутри соответствующего муниципального городского округа;»;

3) в части 1 слова «(в том числе порядок рассмотрения заявлений юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, участников договора простого товарищества об установлении, изменении либо отмене данных маршрутов, а также основания для отказа в установлении либо изменении данных маршрутов, основания для отмены данных маршрутов)» исключить;

4) часть 3 изложить в следующей редакции:

«3. Если меньшие сроки не согласованы с лицом, с которым заключён государственный или муниципальный контракт, предусматривающий осуществление регулярных перевозок по муниципальному маршруту регулярных перевозок, межмуниципальному маршруту регулярных перевозок, решение об изменении либо отмене соответствующего маршрута по инициативе установивших его уполномоченного исполнительного органа субъекта Российской Федерации или уполномоченного органа местного самоуправления принимается не позднее чем за сто восемьдесят дней до дня окончания срока действия такого государственного или муниципального контракта и вступает в силу по окончании срока действия такого государственного или муниципального контракта. В течение срока действия такого государственного или муниципального контракта решение об изменении либо отмене соответствующего маршрута по инициативе указанных органов допускается только в случаях и порядке, предусмотренных законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, и государственным или муниципальным контрактом.»;

5) статью 12 дополнить частями 5-9 следующего содержания:

«5. Решения об установлении, изменении либо отмене муниципального маршрута регулярных перевозок, межмуниципального маршрута регулярных перевозок, принимаемые уполномоченным исполнительным органом субъекта Российской Федерации либо уполномоченным органом местного самоуправления городского округа, подлежат обязательному общественному обсуждению в целях учёта мнения населения, за исключением случаев, предусмотренных частью 8 настоящей статьи.

6. Общественное обсуждение проводится в отношении решений, предусматривающих: отмену маршрута; изменение трассы (протяжность) маршрута и (или) перечня остановочных пунктов; изменение расписания (интервалов движения) и (или) объёма перевозок, влекущее снижение транспортной доступности населения, в том числе транспортной доступности социальных объектов. Общественное обсуждение не проводится в отношении решений, имеющих технический характер и не влекущих ухудшения транспортной доступности населения, включая уточнение наименований остановочных пунктов и иные изменения, не влияющие на

трассу (протяжность) маршрута, перечень остановочных пунктов и объём перевозок.

7. Проект решения и обоснование его принятия подлежат размещению уполномоченным органом на официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" с указанием срока представления предложений и замечаний, который не может быть менее тридцати календарных дней со дня размещения. Обоснование принятия решения должно содержать оценку влияния предлагаемого установления, изменения либо отмены маршрута на показатели транспортной доступности, предусмотренные региональным стандартом транспортного обслуживания населения, в том числе на показатели транспортной доступности социальных объектов. По итогам общественного обсуждения уполномоченный орган размещает заключение о результатах общественного обсуждения с указанием поступивших предложений и замечаний и мотивированным обоснованием их учёта либо отклонения. Решение, указанное в части 5 настоящей статьи, принимается при наличии заключения о результатах общественного обсуждения и должно содержать ссылку на такое заключение.

8. Общественное обсуждение не проводится в случаях организации временных регулярных перевозок в порядке гарантирования в соответствии со статьей 19.3 настоящего Федерального закона, а также в случаях, когда изменение или отмена маршрута обусловлены необходимостью незамедлительного обеспечения транспортной доступности населения при чрезвычайных ситуациях и (или) введении режима повышенной готовности. В указанных случаях уполномоченный орган обеспечивает информирование населения о принятом решении и его причинах в порядке и сроки, установленные Правительством Российской Федерации.

9. Решение об отмене муниципального маршрута регулярных перевозок, межмуниципального маршрута регулярных перевозок либо решение об изменении такого маршрута, предусматривающее сокращение объёма перевозок, изменение трассы (протяжности) маршрута и (или) перечня остановочных пунктов, не допускается, если по результатам оценки, предусмотренной частью 7 настоящей статьи, указанное решение приводит к недостижению целевых значений показателей транспортной доступности, установленных региональным стандартом транспортного обслуживания населения, в том числе показателей транспортной доступности социальных объектов, если одновременно не принимается решение (совокупность решений), обеспечивающее достижение таких целевых значений. Положения настоящей части не применяются в случаях, указанных в части 8 настоящей статьи.»;

6) в статье 14:

1) часть 1 изложить в следующей редакции:

«1. В целях обеспечения доступности транспортных услуг для населения уполномоченные исполнительные органы субъектов Российской Федерации устанавливают муниципальные маршруты регулярных перевозок, межмуниципальные маршруты регулярных перевозок, смежные

межрегиональные маршруты регулярных перевозок для осуществления регулярных перевозок по регулируемым тарифам. Муниципальные маршруты регулярных перевозок в границах одного городского округа для осуществления регулярных перевозок по регулируемым тарифам устанавливаются уполномоченным органом местного самоуправления соответствующего городского округа.»;

2) дополнить частью 3.1 следующего содержания:

«3.1. Государственный или муниципальный контракт может предусматривать выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, по двум и более маршрутам регулярных перевозок. В случае, предусмотренном настоящей частью, в извещении об осуществлении закупки и документах, содержащих описание объекта закупки, подлежат указанию перечень маршрутов регулярных перевозок, включённых в объект закупки, условия выполнения работ по каждому маршруту, включая объём перевозок, расписание (интервалы движения) и показатели качества и транспортной доступности транспортного обслуживания, а также обоснование формирования перечня маршрутов, включённых в объект закупки.

Обоснование формирования перечня маршрутов как объекта закупки должно содержать:

а) указание целей включения нескольких маршрутов в один объект закупки, в том числе в целях обеспечения социальной маршрутной сети и (или) достижения показателей регионального стандарта транспортного обслуживания населения и регионального комплексного плана транспортного обслуживания населения;

б) описание транспортно-технологической связанности маршрутов (территориальная связанность, единая организация выпуска и обслуживания подвижного состава, диспетчеризация, пересадочные узлы и иные обстоятельства, влияющие на возможность выполнения работ в рамках одного контракта);

в) мотивированное подтверждение отсутствия необоснованного ограничения конкуренции в результате включения нескольких маршрутов в один объект закупки.»;

3) пункт 1 части 5 статьи 14 изложить в следующей редакции:

«1) обязанность подрядчика перечислять полученную им плату за проезд пассажиров и провоз багажа государственному или муниципальному заказчику. Государственный или муниципальный контракт может содержать требования об обязательной части платы, оставляемой в распоряжении подрядчика. При этом размер такой части не может превышать 50 процентов платы за проезд пассажиров и провоз багажа, фактически полученной подрядчиком при осуществлении регулярных перевозок по соответствующему маршруту регулярных перевозок.»;

4) часть 6 статьи 14 изложить в следующей редакции:

« 6. Если в соответствии с документацией о закупке работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, либо в

соответствии с государственным или муниципальным контрактом (в случае осуществления закупки у единственного подрядчика) плата за проезд пассажиров и провоз багажа подлежит перечислению государственному или муниципальному заказчику, начальная (максимальная) цена государственного или муниципального контракта, цена государственного или муниципального контракта, заключаемого с единственным подрядчиком, формируются без учета части указанной платы, подлежащей перечислению государственному или муниципальному заказчику.»;

5) дополнить часть 5 новым пунктом 4 -6 следующего содержания:

4) Документация о закупке работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, и государственный или муниципальный контракт должны предусматривать показатели качества и транспортной доступности транспортного обслуживания, установленные документами планирования регулярных перевозок, региональным стандартом транспортного обслуживания населения и региональным комплексным планом транспортного обслуживания населения, а также порядок контроля достижения таких показателей.

5) В целях контроля соблюдения расписания (интервалов движения) и выполнения рейсов при осуществлении регулярных перевозок по регулируемым тарифам документация о закупке работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, и государственный или муниципальный контракт должны предусматривать обязанность подрядчика обеспечивать оснащение транспортных средств средствами объективного контроля выполнения рейсов и соблюдения расписания (интервалов движения), включая навигационное оборудование, и передачу государственному или муниципальному заказчику данных о выполнении рейсов, соблюдении расписания (интервалов движения), отклонениях от расписания, а также об отменённых рейсах, а также порядок использования указанных данных государственным или муниципальным заказчиком для приёмки выполненных работ и контроля исполнения государственного или муниципального контракта, и обязанность государственного или муниципального заказчика обеспечивать размещение в информационно-телекоммуникационной сети “Интернет” обобщённых сведений о соблюдении расписания (интервалов движения) и выполнении рейсов по маршрутам регулярных перевозок, по которым заключён соответствующий государственный или муниципальный контракт.

6) условие об ответственности подрядчика за прекращение (перерыв) регулярных перевозок по маршруту регулярных перевозок по основаниям, связанным с нарушением подрядчиком условий государственного или муниципального контракта, повлекшее организацию временных регулярных перевозок в порядке гарантирования, включая обязанность подрядчика возместить государственному или муниципальному заказчику суммы, возмещённые гарантирующему перевозчику за счёт средств бюджета в соответствии с частью 7 статьи 19.3 настоящего Федерального закона, в порядке и на условиях, предусмотренных государственным или

муниципальным контрактом и гражданским законодательством Российской Федерации.”

б) часть 1 статьи 15 изложить в следующей редакции:

«1. Регулируемые тарифы на перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок устанавливаются органом государственной власти субъекта Российской Федерации. Регулируемые тарифы на перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах одного городского округа устанавливаются органом местного самоуправления соответствующего городского округа.»;

7) статью 17 признать утратившей силу;

8) статью 18 изложить в следующей редакции:

«Статья 18. Перевод регулярных перевозок на осуществление по регулируемым тарифам

1. Перевод регулярных перевозок, осуществляемых по муниципальному маршруту регулярных перевозок, межмуниципальному маршруту регулярных перевозок, смежному межрегиональному маршруту регулярных перевозок, на осуществление по регулируемым тарифам допускается при условии, если принятие соответствующего решения предусмотрено документом планирования регулярных перевозок (либо) или региональным комплексным планом транспортного обслуживания населения.

2. Решение о переводе регулярных перевозок на осуществление по регулируемым тарифам принимается уполномоченным исполнительным органом субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления, к компетенции которых отнесено установление соответствующего маршрута регулярных перевозок.

3. Решение, указанное в части 2 настоящей статьи, должно содержать дату вступления его в силу. Указанная дата устанавливается с учётом необходимости заключения государственного (муниципального) контракта в соответствии со статьей 14 настоящего Федерального закона и должна совпадать с датой начала исполнения такого контракта.

4. Принятие решений, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам с учетом положений пункта 5 настоящей статьи, а равно перевод регулярных перевозок на осуществление по нерегулируемым тарифам, не допускается.

5. Регулярные перевозки пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок и смежным межрегиональным маршрутам регулярных перевозок осуществляются по регулируемым тарифам с 1 января 2028 года. Уполномоченные исполнительные органы субъектов Российской Федерации и уполномоченные органы местного самоуправления, к компетенции которых отнесено установление соответствующих маршрутов, обязаны обеспечить принятие решений о переводе регулярных перевозок на осуществление по регулируемым тарифам и внесение сведений о таком

перевозе в реестры маршрутов регулярных перевозок таким образом, чтобы указанные решения вступили в силу не позднее 1 января 2028 года.»

9) статьи 19-24 признать утратившими силу;

10) дополнить статьями 19.1 – 19.3 следующего содержания:

«Статья 19.1. Гарантирующий перевозчик

1. Уполномоченный исполнительный орган субъекта Российской Федерации присваивает юридическому лицу статус гарантирующего перевозчика в целях обеспечения непрерывности транспортного обслуживания населения на территории субъекта Российской Федерации (либо на части территории субъекта Российской Федерации, определённой решением указанного органа) на основании результатов конкурса, проводимого в соответствии со статьей 19.2 настоящего Закона.

2. Статус гарантирующего перевозчика присваивается на срок пять лет и может быть присвоен юридическому лицу при одновременном соблюдении следующих условий:

1) доля участия субъекта Российской Федерации и (или) Российской Федерации в уставном капитале юридического лица составляет не менее 50 процентов;

2) наличие лицензии на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами в соответствии с Федеральным Законом N 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности;

3) соответствие требованиям к обеспечению готовности, материально-технической базе, подвижному составу, кадровому обеспечению и технологической готовности к осуществлению перевозок, установленным Правительством Российской Федерации;

4) отсутствие решения арбитражного суда о признании юридического лица несостоятельным (банкротом) и об открытии конкурсного производства, а также отсутствие решения о ликвидации юридического лица либо записи в едином государственном реестре юридических лиц о нахождении юридического лица в процессе ликвидации;

5) отсутствие недоимки по налогам и сборам, страховым взносам, задолженности по пеням, штрафам, процентам, подлежащим уплате в соответствии с законодательством Российской Федерации о налогах и сборах;

6) отсутствие решения о назначении административного наказания в виде административного приостановления деятельности.

3. Правительство Российской Федерации устанавливает:

1) требования, предусмотренные пунктом 3 части 2 настоящей статьи;

2) порядок подтверждения соответствия юридического лица требованиям, предусмотренным частью 2 настоящей статьи;

3) минимальные показатели обеспеченности подвижным составом (в том числе резервом), диспетчеризацией, персоналом и иными ресурсами, необходимыми для выполнения функций гарантирующего перевозчика.

4. Решение о присвоении статуса гарантирующего перевозчика принимается уполномоченным исполнительным органом субъекта Российской Федерации и подлежит опубликованию. Сведения о гарантирующем перевозчике подлежат включению в реестр гарантирующих перевозчиков.

5. Гарантирующий перевозчик обязан:

1) обеспечивать постоянную готовность к началу осуществления временных регулярных перевозок в порядке гарантирования в сроки, установленные решением уполномоченного исполнительного органа субъекта Российской Федерации;

2) приступить к осуществлению временных регулярных перевозок в порядке гарантирования при наступлении случаев, предусмотренных статьей 19.3 настоящего Федерального закона;

3) соблюдать требования к качеству и безопасности перевозок, установленным федеральными законами и нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации;

4) обеспечивать предоставление льгот на проезд отдельным категориям граждан в случаях и порядке, предусмотренных статьей 19.2 настоящего Федерального закона.

6. Статус гарантирующего перевозчика прекращается до истечения срока, установленного частью 2 настоящей статьи, в случае утраты юридическим лицом требований, предусмотренных частью 2 настоящей статьи, а также в случае неисполнения гарантирующим перевозчиком обязанности, предусмотренной частью 4 статьи 19.3 настоящего Федерального закона

Статья 19.2. Конкурсный отбор юридического лица для присвоения статуса гарантирующего перевозчика

1. Присвоение статуса гарантирующего перевозчика осуществляется по результатам конкурсного отбора, проводимого уполномоченным исполнительным органом субъекта Российской Федерации, за исключением случаев, предусмотренных частями 7 и 8 настоящей статьи.

2. Конкурсный отбор проводится в целях определения юридического лица, соответствующего требованиям части 2 статьи 19.1 настоящего Федерального закона и способного обеспечить исполнение обязанностей гарантирующего перевозчика на территории субъекта Российской Федерации либо на части территории субъекта Российской Федерации, определённой в извещении о проведении конкурсного отбора.

3. Извещение о проведении конкурсного отбора размещается на официальном сайте уполномоченного исполнительного органа субъекта Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» не позднее чем за тридцать календарных дней до дня окончания срока подачи заявок и должно содержать сведения о территории (части территории) осуществления функций гарантирующего перевозчика, сроке присвоения статуса, требованиях к участникам, перечне документов, порядке и сроках подачи заявок, критериях и порядке оценки заявок, а также

сведения о минимальных требованиях к обеспечению готовности, материально-технической базе, подвижному составу (включая резерв), кадровому обеспечению и диспетчеризации, необходимых для выполнения функций гарантирующего перевозчика, установленных Правительством Российской Федерации.

3.1. Заявки на участие в конкурсном отборе могут подаваться в электронной форме посредством официального сайта уполномоченного исполнительного органа субъекта Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет".

4. Для проведения конкурсного отбора уполномоченный исполнительный орган субъекта Российской Федерации образует комиссию. Требования к составу комиссии, правила предотвращения конфликта интересов, порядок работы комиссии и принятия решений устанавливаются Правительством Российской Федерации.

5. К участию в конкурсном отборе допускаются юридические лица, соответствующие требованиям части 2 статьи 19.1 настоящего Федерального закона. Отказ допускается по основаниям несоответствия требованиям части 2 статьи 19.1 настоящего Федерального закона.

6. Оценка заявок осуществляется по критериям, направленным на обеспечение непрерывности транспортного обслуживания населения, включая показатели обеспеченности подвижным составом (в том числе резервом), готовности к началу перевозок в установленные сроки, кадрового и диспетчерского обеспечения, материально-технической базы, показателей безопасности перевозок и финансовой устойчивости. Перечень критериев, их значения и методика оценки устанавливаются Правительством Российской Федерации.

7. В случае если по окончании срока подачи заявок подана одна заявка и она признана соответствующей требованиям части 2 статьи 19.1 настоящего Федерального закона, уполномоченный исполнительный орган субъекта Российской Федерации вправе присвоить статус гарантирующего перевозчика юридическому лицу, подавшему такую заявку, без проведения оценки по критериям, предусмотренным частью 6 настоящей статьи.

8. В случае если по окончании срока подачи заявок не подано ни одной заявки либо по результатам рассмотрения заявок все заявки признаны не соответствующими требованиям настоящего Федерального закона, уполномоченный исполнительный орган субъекта Российской Федерации принимает решение о проведении повторного конкурсного отбора. До присвоения статуса по результатам повторного конкурсного отбора уполномоченный исполнительный орган субъекта Российской Федерации вправе временно присвоить статус гарантирующего перевозчика юридическому лицу, не соответствующему требованиям части 2 статьи 19.1 настоящего Федерального закона, на срок не более чем сто восемьдесят дней при условии одновременного принятия решения о проведении повторного конкурсного отбора.

9. Решение о присвоении статуса гарантирующего перевозчика по итогам конкурсного отбора оформляется правовым актом уполномоченного исполнительного органа субъекта Российской Федерации с указанием результатов конкурсного отбора и подлежит официальному опубликованию. Сведения о гарантирующем перевозчике подлежат включению в реестр гарантирующих перевозчиков в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

10. Порядок проведения конкурсного отбора, включая требования к содержанию заявки и перечню документов, порядок допуска участников, порядок подведения итогов, основания признания конкурсного отбора несостоявшимся, а также порядок размещения информации о конкурсном отборе устанавливаются Правительством Российской Федерации.

Статья 19.3. Временные регулярные перевозки в порядке гарантирования

1. Временные регулярные перевозки в порядке гарантирования организуются уполномоченным исполнительным органом субъекта Российской Федерации (а в городском округе — уполномоченным органом местного самоуправления в пределах полномочий) при наступлении обстоятельств, повлекших либо создающих угрозу прекращения регулярных перевозок по маршруту регулярных перевозок, включая:

1) Прекращение, приостановление либо расторжение государственного (муниципального) контракта, заключённого в соответствии со статьёй 14 настоящего Федерального закона;

2) прекращение действия лицензии перевозчика, невозможность допуска перевозчика к выполнению перевозок по иным основаниям;

3) прекращение перевозок по причине чрезвычайной ситуации либо введения режима повышенной готовности, когда требуется незамедлительное обеспечение транспортного обслуживания населения;

4) иные случаи, прямо установленные законом субъекта Российской Федерации, при условии, что они связаны с риском перерыва транспортного обслуживания.

2. Решение об организации временных регулярных перевозок в порядке гарантирования должно содержать: реестровый номер маршрута регулярных перевозок (маршрутов регулярных перевозок), дату и время начала перевозок, минимальные требования к объёму перевозок (включая расписание либо временный график), срок осуществления перевозок. Уполномоченный орган обеспечивает внесение в реестр маршрутов регулярных перевозок сведений о принятом решении об организации временных регулярных перевозок в порядке гарантирования, о гарантирующем перевозчике, а также о дате и времени начала и прекращения осуществления таких перевозок.

2.1. При определении минимальных требований к объёму перевозок в решении, предусмотренном частью 2 настоящей статьи, уполномоченный орган обязан учитывать необходимость сохранения транспортной

доступности социальных объектов на уровне, обеспечивающем непрерывность транспортного обслуживания населения.

3. Временные регулярные перевозки в порядке гарантирования осуществляются гарантирующим перевозчиком до заключения государственного (муниципального) контракта в соответствии со статьей 14 настоящего Федерального закона либо до начала исполнения такого контракта, но не более 180 дней со дня начала осуществления таких перевозок. Минимальные требования к объёму перевозок, устанавливаемые указанным решением, не могут превышать объём работ (объём перевозок), предусмотренный последним действовавшим для соответствующего маршрута государственным (муниципальным) контрактом, заключённым в соответствии со статьей 14 настоящего Федерального закона, а при отсутствии такого контракта — объём, предусмотренный документом планирования регулярных перевозок или региональным комплексным планом транспортного обслуживания населения и сведениями, включёнными в реестр маршрутов регулярных перевозок

4. Гарантирующий перевозчик обязан приступить к осуществлению временных регулярных перевозок в порядке гарантирования не позднее чем через один календарный день со дня вступления в силу решения уполномоченного исполнительного органа субъекта Российской Федерации о возложении на гарантирующего перевозчика обязанности осуществлять такие перевозки по соответствующему маршруту (маршрутам) регулярных перевозок.

5. При осуществлении временных регулярных перевозок в порядке гарантирования применяется тариф, устанавливаемый гарантирующим перевозчиком, не превышающий регулируемый тариф, установленный в соответствии со статьей 15 настоящего Федерального закона для данного маршрута (или группы маршрутов), более чем на 10 процентов. Плата за проезд пассажиров и провоз багажа при осуществлении временных регулярных перевозок в порядке гарантирования остаётся в распоряжении гарантирующего перевозчика в полном объёме.

5.1. Расходы гарантирующего перевозчика на приобретение горюче-смазочных материалов, понесённые при осуществлении временных регулярных перевозок в порядке гарантирования, подлежат возмещению за счёт средств бюджета субъекта Российской Федерации (местного бюджета — для городского округа) в размере 30 процентов от подтверждённых расходов на приобретение горюче-смазочных материалов за период осуществления таких перевозок. Возмещение осуществляется в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных законом субъекта Российской Федерации о бюджете (решением о местном бюджете), в порядке, установленном законом субъекта Российской Федерации или нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации (муниципальным нормативным правовым актом — для городского округа).

5.2. Расходы гарантирующего перевозчика на оплату труда водителей, непосредственно занятых в осуществлении временных регулярных перевозок

в порядке гарантирования, в части компенсационных выплат, начисленных в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации за работу в ночное время, сверхурочную работу, работу в выходные и нерабочие праздничные дни, а также иных компенсационных выплат, предусмотренных трудовым законодательством Российской Федерации, коллективным договором, соглашениями и локальными нормативными актами гарантирующего перевозчика, действовавшими на дату вступления в силу решения, указанного в части 2 настоящей статьи, и непосредственно связанных с осуществлением временных регулярных перевозок в порядке гарантирования, подлежат возмещению за счёт средств бюджета субъекта Российской Федерации (местного бюджета — для городского округа) в размере не более 50 процентов суммы указанных компенсационных выплат за период осуществления таких перевозок. Возмещение осуществляется в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных законом субъекта Российской Федерации о бюджете (решением о местном бюджете), в порядке, установленном законом субъекта Российской Федерации или нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации (муниципальным нормативным правовым актом — для городского округа).

6. При осуществлении временных регулярных перевозок в порядке гарантирования предоставляются все льготы на проезд, установленные в отношении соответствующего маршрута (категорий маршрутов) в установленном порядке. Недополученные доходы гарантирующего перевозчика, связанные с предоставлением таких льгот, подлежат возмещению за счёт средств бюджета субъекта Российской Федерации (местного бюджета — для городского округа) в пределах бюджетных ассигнований в порядке, установленном законом субъекта Российской Федерации или нормативно-правовым актом субъекта Российской Федерации.

7. В случае если временные регулярные перевозки в порядке гарантирования организованы вследствие прекращения, приостановления либо расторжения государственного (муниципального) контракта по основаниям, связанным с нарушением подрядчиком условий такого контракта, либо вследствие прекращения действия лицензии перевозчика по основаниям, связанным с нарушением перевозчиком обязательных требований, расходы бюджета, произведённые в связи с организацией временных регулярных перевозок в порядке гарантирования, включая суммы возмещения, предусмотренные частью 5.1 и 5.2 настоящей статьи, подлежат взысканию с подрядчика (перевозчика) в порядке, установленном гражданским законодательством Российской Федерации.

Статья 2

Внести в Федеральный закон от 20 марта 2025 года № 33-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе публичной власти» следующие изменения:

1) подпункте 2 части 3 статьи 32 дополнить абзацем следующего содержания:

«Полномочия по установлению, изменению и отмене муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, а также по организации регулярных перевозок по таким маршрутам осуществляются в соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ: в границах одного городского округа — органами местного самоуправления городского округа.».

Статья 3

Внести в Федеральный закон от 21 декабря 2021 года № 414-ФЗ «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации» следующие изменения:

1) в пункте 23 части 1 статьи 44 после слов «по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом,» дополнить словами «а также организации транспортного обслуживания населения по муниципальным маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, за исключением муниципальных маршрутов регулярных перевозок в границах одного городского округа,».

Статья 4

1. Свидетельства об осуществлении перевозок по маршрутам регулярных перевозок и карты маршрута регулярных перевозок, выданные в соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ (в редакции, действовавшей до дня вступления в силу статьи 1 настоящего Федерального закона), сохраняют действие до 31 декабря 2027 года включительно.

2. Свидетельства об осуществлении перевозок по маршрутам регулярных перевозок и карты маршрута регулярных перевозок, срок действия которых по состоянию на 1 января 2028 года не истёк, прекращают действие с 1 января 2028 года независимо от срока, на который они выданы.

3. Выдача свидетельств об осуществлении перевозок по маршрутам регулярных перевозок и карт маршрута регулярных перевозок допускается до 31 декабря 2027 года включительно. При этом срок действия свидетельства и карты маршрута регулярных перевозок не может устанавливаться позднее 31 декабря 2027 года.

4. С 1 января 2028 года свидетельства об осуществлении перевозок по маршрутам регулярных перевозок и карты маршрута регулярных перевозок прекращают действие независимо от срока, на который они выданы.

5. Уполномоченные исполнительные органы субъектов Российской Федерации, а также уполномоченные органы местного самоуправления

городских округов, к компетенции которых отнесено установление соответствующих маршрутов регулярных перевозок, обеспечивают:

1) принятие правовых актов, необходимых для осуществления регулярных перевозок по всем маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам;

2) проведение закупок и заключение государственных (муниципальных) контрактов таким образом, чтобы исполнение обязательств по ним началось не позднее 1 января 2028 года.

6. В случае если по состоянию на 1 января 2028 года по соответствующему маршруту регулярных перевозок государственный (муниципальный) контракт не заключён либо исполнение обязательств по нему не начато, уполномоченный орган организует временные регулярные перевозки в порядке гарантирования до начала исполнения обязательств по соответствующему государственному (муниципальному) контракту.

Статья 5

1. Настоящий Федеральный закон вступает в силу со дня его официального опубликования, за исключением:

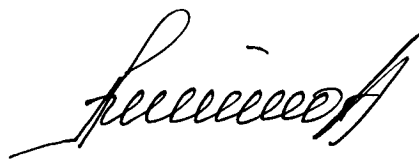
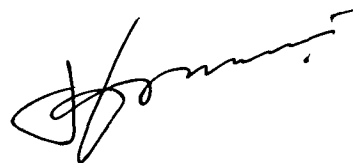
1) часть 2 и 3 пункта 2 и пункт 9 статьи 1 настоящего Федерального закона вступает в силу с 1 января 2028 года;

2) часть 1 пункта 2; пункт 6, 8 и 10 статьи 1 настоящего Федерального закона вступает в силу с 1 марта 2027 года;

3) пункт 4 статьи 1 настоящего Федерального закона вступает в силу с 1 января 2027 года.

4) статья 3 настоящего Федерального закона вступает в силу с 1 января 2027 года.

Президент
Российской Федерации



ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Проект федерального закона направлен на переход к единой модели организации регулярных перевозок, основанной на регулируемых тарифах и государственном (муниципальном) контракте. В качестве базовой конструкции предлагается отказаться от использования нерегулируемых тарифов и свидетельственной модели допуска перевозчиков как самостоятельного режима, обеспечить управляемость маршрутной сети и закрепить механизмы, исключающие перерывы в транспортном обслуживании населения.

Законопроект решает три группы задач: экономико-организационные — замена «маршрутного рынка» контрактной системой и прозрачным учётом транспортной работы; социальные — обеспечение предсказуемости тарифа, сохранение льгот и транспортной доступности, включая доступность социальных объектов; управленческие — концентрация полномочий по установлению и изменению маршрутов у субъекта Российской Федерации (при сохранении самостоятельной компетенции городского округа), введение инструмента немедленного «подхвата» маршрута при сбоях.

Предлагаемые решения развивают контрактную логику 44-ФЗ и устраняют правовые основания для параллельного функционирования нерегулируемых перевозок, что в текущей практике приводит к снижению качества обслуживания, разрыву между планированием и фактической эксплуатацией, а также к транспортным «провалам» при уходе перевозчиков с маршрутов.

Состояние действующего регулирования и выявленные проблемы

Действующая редакция 220-ФЗ допускает наличие двух режимов регулярных перевозок: по регулируемым тарифам (через контракт) и по нерегулируемым тарифам (через свидетельство и конкурсные процедуры). В правоприменении это приводит к разной степени ответственности перевозчиков, различной управляемости маршрутной сети и невозможности построения единого набора стандартов качества для населения.

Ключевые проблемы действующей модели проявляются по трём направлениям.

Во-первых, отсутствие единого обязательного стандарта качества. Наиболее чувствительным показателем является соблюдение расписания: в малых населённых пунктах и сельской местности транспорт либо отсутствует, либо не обеспечивает устойчивого графика, что воспринимается населением как системная социальная проблема. По результатам проведённого мониторинга общественного транспорта (опрос 3,6 тыс. респондентов в 87 субъектах Российской Федерации) фиксируется, что в сельских населённых пунктах 27 процентов респондентов указывают на отсутствие общественного транспорта, ещё 19 процентов — на частые нарушения расписания; в административных центрах 39,6 процента считают, что расписание часто нарушается, а 15,5 процента — что оно почти никогда не соблюдается. Одновременно высокая доля населения оценивает проблему транспорта как острую, особенно в сельских территориях.

Во-вторых, территориальное неравенство в стоимости и доступности перевозок. Мониторинг показывает устойчивую зависимость: чем меньше населённый пункт, тем выше средняя стоимость поездки; при этом в сельской местности стоимость одной поездки в среднем примерно в 1,7 раза выше, чем в административных центрах субъектов Российской Федерации (около 44 рубля в административных центрах, около 57 рублей в малых городах и около 76 рублей в сельских территориях). Это усиливает социальную напряжённость и снижает доступность базовых услуг.

В-третьих, отсутствие быстрого и юридически определённого механизма обеспечения непрерывности перевозок при провале на маршруте. При прекращении действия лицензии, расторжении контракта либо фактическом прекращении перевозок запуск новой процедуры занимает значительное время; в этот период население оказывается без транспортного сообщения, а органы власти имеют ограниченный набор оперативных инструментов.

Указанные проблемы усиливаются при ускоренном росте жилых микрорайонов и несинхронном развитии маршрутной сети, что приводит к появлению «белых пятен» транспортной доступности и к необходимости формализовать плановые решения в связке со стандартом транспортного обслуживания.

Содержание законопроекта и обоснование предлагаемых изменений

Законопроект предусматривает комплекс взаимосвязанных изменений, направленных на отказ от нерегулируемых перевозок как режима и на переход к контрактной системе по регулируемым тарифам.

1. Встраивание транспортной доступности социальных объектов и социальной маршрутной сети в систему планирования. Законопроект дополняет статью 2 положениями о том, что требования к региональному стандарту транспортного обслуживания должны содержать показатели транспортной доступности социальных объектов и целевые значения таких показателей, при этом перечень социальных объектов и порядок определения показателей устанавливаются Правительством Российской Федерации. Дополнительно закрепляется обязанность включать в региональный комплексный план транспортного обслуживания перечень территорий, по которым целевые значения не достигаются, мероприятия по достижению целей и потребность в финансовом обеспечении, а также ежегодно публиковать сведения о фактическом достижении целевых показателей и о ходе реализации мероприятий. Таким образом, формируется управленческий контур «стандарт – план – публичная отчётность».

Одновременно вводится социальная маршрутная сеть как обязательный элемент документов планирования и регионального комплексного плана для удалённых, труднодоступных и (или) малонаселённых населённых пунктов, с установлением минимальных параметров транспортного обслуживания (периодичность рейсов, интервалы и (или) дни выполнения рейсов). Детализация критериев и параметров отнесена к Правительству Российской Федерации. Указанное решение направлено на устранение территориального неравенства и обеспечение доступа к базовым услугам (работа, медицина, образование, социальная помощь).

2. Унификация правового режима регулярных перевозок. В статье 3 уточняется понятийный аппарат (включая введение категорий гарантирующего перевозчика и временных перевозок в порядке гарантирования), а также изменяется определение регулярных перевозок как перевозок, осуществляемых с применением тарифов, устанавливаемых органами государственной власти субъектов Российской Федерации либо органами местного самоуправления (в границах городского округа), с предоставлением льгот. Исключение пунктов, закреплявших нерегулируемый режим, обеспечивает нормативную однозначность.

3. Перераспределение полномочий по маршрутам в пользу субъекта Российской Федерации при сохранении компетенции городского округа. Законопроект излагает статью 11 в новой редакции: муниципальные маршруты в границах одного городского округа остаются в ведении уполномоченного органа местного самоуправления городского округа; все прочие муниципальные маршруты и межмуниципальные маршруты в границах субъекта Российской

Федерации устанавливаются, изменяются и отменяются уполномоченным исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации. Данный подход устраняет раздробленность полномочий и позволяет формировать единую региональную маршрутную сеть при наличии финансовой ответственности субъекта.

4. Изменение статьи 12: отказ от заявительной модели и введение обязательного общественного обсуждения изменений маршрутной сети. Исключается регулирование, ориентированное на рассмотрение заявлений перевозчиков, что соответствует контрактной модели. Вводится общественное обсуждение решений об установлении, изменении и отмене муниципальных и межмуниципальных маршрутов (за исключением гарантирования и случаев чрезвычайных ситуаций/повышенной готовности). Обсуждение проводится по решениям, влияющим на трассу, остановочные пункты, расписание и объём перевозок, влекущим снижение транспортной доступности, включая доступность социальных объектов. Одновременно закрепляется запрет на отмену или существенное ухудшение маршрута, если это приводит к недостижению целевых показателей транспортной доступности, при отсутствии компенсирующего решения. Конструкция обеспечивает баланс: мнение населения учитывается, но не формирует «вето»; решения принимаются на основе расчётной оценки влияния на показатели стандарта.

5. Контрактная модель (статья 14) как основной инструмент организации перевозок. Законопроект закрепляет, что маршруты устанавливаются для осуществления перевозок по регулируемым тарифам. Вводится возможность заключения одного государственного (муниципального) контракта по двум и более маршрутам (включение нескольких маршрутов в один объект закупки) при обязательном обосновании: цели объединения (в том числе обеспечение социальной маршрутной сети и достижение показателей стандарта и плана), транспортно-технологическая связанность маршрутов, а также мотивированное подтверждение отсутствия необоснованного ограничения конкуренции. Данная конструкция направлена на предотвращение «выедания» прибыльных направлений и обеспечивает устойчивость социально значимых маршрутов.

Вводится модель управляемого распределения выручки: по общему правилу плата за проезд перечисляется заказчику, при этом контракт может предусматривать обязательную часть платы, остающуюся подрядчику, но не более 50 процентов фактически полученной платы. Это позволяет сочетать дисциплину gross-контракта с рыночной мотивацией исполнителя и снижает риск срыва

перевозок по экономическим причинам. Уточняется порядок расчёта цены контракта при перечислении платы заказчику: начальная (максимальная) цена и цена контракта формируются без учёта части платы, подлежащей перечислению заказчику.

В качестве обязательных условий контракта закрепляются показатели качества и транспортной доступности (в связке с документами планирования, региональным стандартом и комплексным планом), а также порядок контроля достижения показателей. В целях контроля соблюдения расписания (интервалов движения) и выполнения рейсов предусматривается обязанность оснащения транспортных средств средствами объективного контроля и передача данных заказчику; одновременно устанавливается обязанность заказчика размещать в сети Интернет обобщённые сведения о соблюдении расписания и выполнении рейсов. Это обеспечивает прозрачность и доказуемость исполнения.

Также вводится условие об ответственности подрядчика за прекращение (перерыв) перевозок по причинам нарушения условий контракта, повлекшее организацию гарантирования, включая обязанность возместить соответствующие расходы бюджета в порядке и на условиях, предусмотренных контрактом и гражданским законодательством.

6. Полный отказ от нерегулируемых тарифов и демонтаж конкурсной модели по маршрутам. Законопроект признаёт утратившей силу статью 17 и статьи 19–24 220-ФЗ. Одновременно новая редакция статьи 18 устанавливает механизм перевода перевозок на регулируемые тарифы: решение о переводе принимается уполномоченным органом (субъект РФ или городской округ), при этом дата вступления решения в силу должна совпадать с датой начала исполнения государственного (муниципального) контракта. Запрещается принятие решений, предусматривающих перевозки по нерегулируемым тарифам, а также перевод на нерегулируемые тарифы. С 1 января 2028 года регулярные перевозки по муниципальным, межмуниципальным и смежным межрегиональным маршрутам осуществляются по регулируемым тарифам.

7. Институт гарантирующего перевозчика (статьи 19.1–19.3) как страховочный механизм. Вводится гарантирующий перевозчик — хозяйственное общество с долей участия субъекта Российской Федерации и (или) Российской Федерации не менее 50 процентов, осуществляющее перевозки на основании лицензии и включённое в реестр гарантирующих перевозчиков. Статус присваивается на пять лет по результатам конкурсного отбора; Правительство Российской Федерации устанавливает требования к готовности (резерв

подвижного состава, персонал, диспетчеризация и иные ресурсы), порядок подтверждения соответствия и минимальные показатели обеспеченности.

Временные перевозки в порядке гарантирования организуются при угрозе прекращения перевозок (расторжение/приостановление контракта, прекращение лицензии, чрезвычайные ситуации, иные случаи по закону субъекта при условии связи с риском перерыва). Решение уполномоченного органа должно содержать реестровый номер маршрута, дату и время начала, минимальные требования к объёму перевозок (расписание либо временный график) и срок. Гарантирующий перевозчик обязан приступить к перевозкам не позднее одного календарного дня. Срок временных перевозок ограничен 180 днями; объём требований не может превышать объём последнего контракта, а при отсутствии контракта — объём по документам планирования и реестровым сведениям.

Тарифная логика гарантирования: применяется тариф не выше регулируемого тарифа по соответствующему маршруту (группе маршрутов) более чем на 10 процентов; плата за проезд остаётся у гарантирующего перевозчика в полном объёме. Льготы сохраняются, а недополученные доходы компенсируются из бюджета субъекта Российской Федерации (местного бюджета — в городском округе) в пределах бюджетных ассигнований. Дополнительно предусматриваются компенсации части расходов гаранта на ГСМ и части компенсационных выплат водителям (в пределах установленных процентов и ассигнований). В случае виновного поведения подрядчика или перевозчика (нарушение контракта либо обязательных требований, повлекших гарантирование) расходы бюджета, произведённые в связи с организацией гарантирования, подлежат взысканию с виновного лица в порядке гражданского законодательства.

В совокупности указанные меры формируют юридически определённый механизм «подхвата» маршрута, исключая длительный перерывы в транспортном обслуживании населения, при сохранении бюджетной дисциплины и возможности регресса к виновному нарушителю.

Ожидаемые социально-экономические и правовые последствия принятия

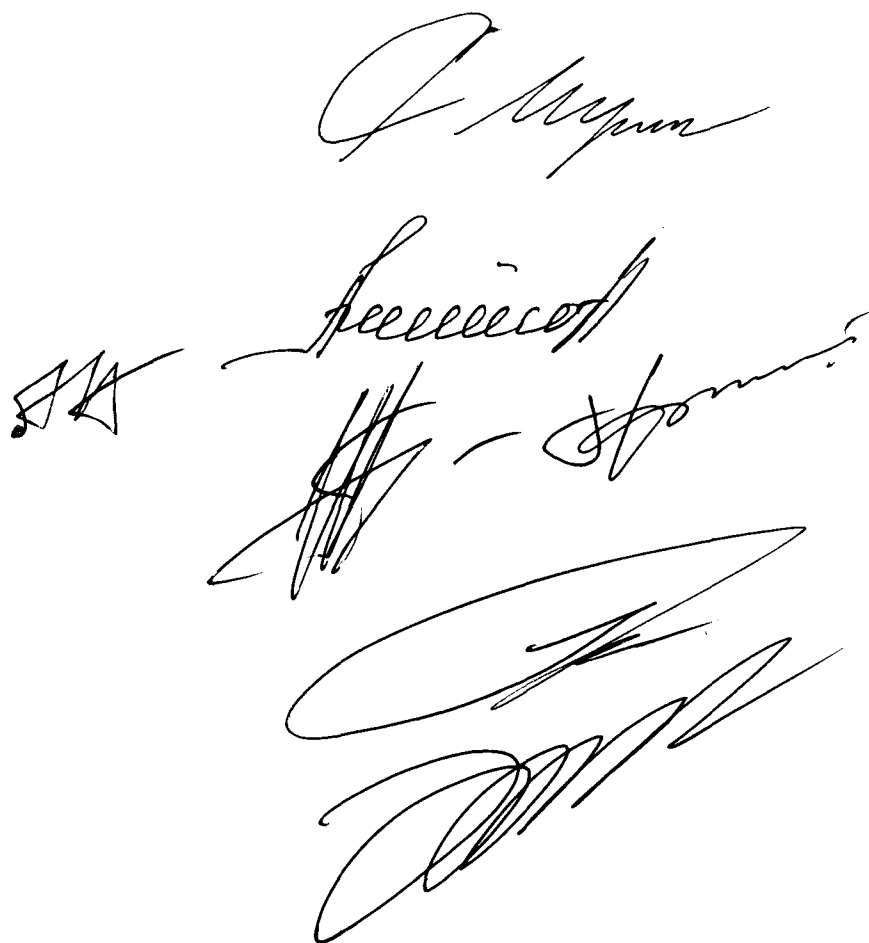
Принятие законопроекта обеспечит переход к единому стандарту регулярных перевозок и повысит управляемость транспортной системы.

Социальный эффект выражается в повышении предсказуемости тарифа, гарантированном предоставлении льгот и снижении риска прекращения перевозок. Для сельских и малых территорий существенное значение имеет закрепление социальной маршрутной сети и увязка маршрутных решений с

достижением целевых показателей транспортной доступности, в том числе доступности социальных объектов. Это создаёт юридическую рамку для выравнивания территориальной доступности.

Управленческий эффект достигается концентрацией полномочий у субъекта Российской Федерации (при сохранении компетенции городского округа), что позволяет формировать единую маршрутную сеть, перераспределять транспортную работу и пакетировать социально значимые направления в рамках единого объекта закупки, обеспечивая устойчивость перевозок.

Правовой эффект заключается в устранении конкурирующих режимов, повышении прозрачности контрактов и усилении доказуемости исполнения (объективный контроль рейсов, обязательная публикация агрегированных данных, KPI). Одновременно институт гаранта минимизирует правовой и социальный ущерб от провалов перевозчиков и повышает доверие граждан к системе публичного транспортного обслуживания.



ПЕРЕЧЕНЬ

актов федерального законодательства, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению, дополнению или принятию в связи с принятием Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Для реализации закона в полном объёме потребуются подзаконные акты Правительства Российской Федерации и нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации (и городских округов в пределах компетенции).

К подзаконному регулированию Правительства Российской Федерации целесообразно отнести:

- перечень социальных объектов для целей применения закона и порядок определения показателей транспортной доступности социальных объектов;
- требования к формированию социальной маршрутной сети и минимальные параметры транспортного обслуживания по такой сети;
- порядок и состав ежегодно размещаемых сведений о достижении показателей регионального стандарта и о ходе реализации регионального комплексного плана;
- требования к обеспечению готовности гарантирующего перевозчика (материально-техническая база, резерв подвижного состава, диспетчеризация, персонал), порядок подтверждения соответствия и минимальные показатели обеспеченности;
- порядок подачи заявок и проведения конкурсного отбора гарантирующего перевозчика, включая требования к комиссии и предотвращению конфликта интересов;
- порядок информирования населения при изменениях маршрутов без общественного обсуждения (чрезвычайные ситуации, режим повышенной готовности, гарантирование).

На уровне субъектов Российской Федерации и городских округов необходимо обеспечить:

- принятие актов, определяющих порядок установления, изменения и отмены маршрутов, включая процедуру общественного обсуждения в рамках статьи 12;— принятие актов о тарифном регулировании в границах установленной компетенции;
- формирование и актуализацию документов планирования и региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения.

Корреспондирующие изменения в иные федеральные законы обусловлены перераспределением полномочий по муниципальным маршрутам (кроме городского округа). Вносятся изменения в Федеральный закон от 20 марта 2025 года № 33-ФЗ (о местном самоуправлении в единой системе публичной власти) и в Федеральный закон от 21 декабря 2021 года № 414-ФЗ (о публичной власти в субъектах Российской Федерации) в части уточнения компетенции

муниципального уровня и закрепления полномочий субъекта Российской Федерации.

С. М. Мухоморов

А. В. Мухоморов

А. В. Мухоморов

А. В. Мухоморов

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ
к проекту федерального закона «О внесении изменений в отдельные
законодательные акты Российской Федерации»

Законопроект не устанавливает безусловно неограниченных расходных обязательств: ключевые выплаты (льготная компенсация, компенсации ГСМ и компенсационных выплат водителям) привязаны к временным перевозкам в порядке гарантирования, ограничены сроком (не более 180 дней) и осуществляются в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных законом субъекта Российской Федерации о бюджете (решением о местном бюджете — для городского округа).

Основные финансовые последствия относятся к двум группам.

Первая группа — плановые расходы, связанные с организацией перевозок по контрактной модели по регулируемым тарифам. В зависимости от выбранной модели распределения выручки (перечисление платы заказчику с возможностью оставления части платы подрядчику до 50 процентов) субъект Российской Федерации получает инструмент балансировки бюджетной нагрузки и мотивации исполнителя.

Вторая группа — расходы на временные перевозки в порядке гарантирования, включая компенсации ГСМ, компенсационные выплаты водителям и компенсации льгот. Эти расходы носят страховочный характер и по смыслу направлены на предотвращение социально значимых перерывов. Дополнительной гарантией бюджетной устойчивости служит предусмотренная законом возможность взыскания соответствующих расходов с виновного подрядчика (перевозчика) при нарушении условий контракта или обязательных требований, повлекших гарантирование.

В целом, законопроект перераспределяет фокус бюджетных расходов с реактивного устранения кризисов (после перерывов перевозок) на системное финансирование управляемой транспортной сети, в которой риски провалов минимизируются заранее через контрактные KPI, объективный контроль и институт гаранта.

