



ПРАВИТЕЛЬСТВО НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ  
МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ  
НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

«29» окт 2019 г.

№ 3-э

**об экспертизе приказа министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.06.2013 № 95 «Об утверждении Порядка проведения регулярного сезонного обследования пассажиропотоков на маршрутах муниципального, пригородного и межмуниципального сообщения на территории Новосибирской области перевозчиками, заключившими договоры на перевозку пассажиров по специальному проездному билету (ЕСПБ, МПК «Социальная карта»)»**

В соответствии с пунктом 14 Порядка проведения экспертизы нормативных правовых актов Новосибирской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, в целях выявления положений, необоснованно затрудняющих осуществление предпринимательской и инвестиционной деятельности, утвержденного постановлением Правительства Новосибирской области от 15.07.2014 № 275-п (далее – Порядок проведения экспертизы), а также в соответствии с планом экспертизы нормативных правовых актов Новосибирской области на второе полугодие 2019 года, министерством экономического развития Новосибирской области (далее – Министерство) проведена экспертиза приказа министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.06.2013 № 95 «Об утверждении Порядка проведения регулярного сезонного обследования пассажиропотоков на маршрутах муниципального, пригородного и межмуниципального сообщения на территории Новосибирской области перевозчиками, заключившими договоры на перевозку пассажиров по специальному проездному билету (ЕСПБ, МПК «Социальная карта»)» (далее – Приказ № 95, Порядок). Приказ № 95 разработан министерством транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области (далее – разработчик, Минтранс НСО).

**1. Общее описание рассматриваемого регулирования**

Приказом № 95 утвержден Порядок проведения регулярного сезонного обследования пассажиропотоков на маршрутах муниципального, пригородного

и межмуниципального сообщения на территории Новосибирской области перевозчиками, заключившими договоры на перевозку пассажиров по специальному социальному проездному билету.

В соответствии с постановлением Губернатора Новосибирской области от 18.01.2005 №10 «О специальных месячных проездных билетах» к специальным месячным проездным билетами относятся:

- единый социальный проездной билет (далее – ЕСПБ);
- микропроцессорная пластиковая карта «Социальная карта» (далее - МПК «Социальная карта»).

Положение о ЕСПБ утверждено постановлением Губернатора Новосибирской области от 31.01.2005 № 32. Положение о МПК «Социальная карта» утверждено постановлением Губернатора Новосибирской области от 29.10.2007 № 422.

В соответствии с Приказом № 95 сезонные обследования пассажиропотоков на маршрутах муниципального, пригородного и межмуниципального сообщения проводятся не менее двух раз в год в период: с 1 апреля по 30 сентября и с 1 октября по 31 марта. Руководители перевозчиков, по согласованию с муниципальными образованиями, на территории которых проводится обследование пассажиропотоков на маршрутах муниципального городского, внутрипоселкового и внутрирайонного сообщения, утверждают график проведения обследования, назначают руководителей обследования маршрутов и создают рабочую группу по проведению обследования пассажиропотоков. Руководители перевозчиков на маршрутах пригородного и межмуниципального сообщения согласовывают и утверждают график проведения обследования с управлением организации пассажирских перевозок Минтранса Новосибирской области.

В рабочую группу по натурному обследованию пассажиропотоков входят учетчики, которыми могут быть работники муниципальных образований, перевозчиков, а также иные лица, привлекаемые для обследования пассажиропотока. Количество членов рабочей группы зависит от режима и сменности работы учетчиков, требующихся для проведения обследования, контроля и обработки материалов обследования. Количество учетчиков должно обеспечить полный охват подвижного состава (автобусов), работающего в день обследования на маршруте.

Обследование пассажиропотоков на маршрутах муниципального (городского или внутрипоселкового) и пригородного (внутрирайонного) сообщения пассажирского транспорта общего пользования рекомендуется проводить с использованием учетно-табличного метода натурального обследования пассажиропотоков. Натурное обследование пассажиропотока осуществляется учетчиками, находящимися непосредственно в салоне транспортного средства в процессе движения автобуса по маршруту. По итогам обследования заполняются учетные таблицы.

По мере необходимости при обследовании можно использовать талонный или анкетный методы.

Изучение пассажиропотоков на маршрутах межмуниципального (междугородного) сообщения пассажирского транспорта общего пользования целесообразно проводить с использованием отчетно-статистического метода.

Отчетно-статистический метод основывается на данных о реализации проездных билетов через кассы автовокзалов и пассажирских автостанций, а также данных билетно-учетных листов при продаже кондукторами (водителями) автобусов билетов пассажирам в процессе движения на промежуточных остановочных пунктах маршрута.

На основании данных, полученных по результатам публичных консультаций, можно сделать вывод о том, что наиболее распространенным в применении является учетно-табличный метод натурного обследования (например, его применяет МУП «Кочковское АТП», МУП «Болотнинское АТП», АО «Красноозерскавтотранс – 1», МУП «Мошковское АТП», ООО «Татарское АТП», МКП ИР «ПАТП» и др.)

Подготовленные перевозчиками учетные таблицы по маршрутам муниципального (городского, внутрипоселкового) и пригородного (внутрирайонного) сообщения формируются в сводной таблице обследования пассажиропотоков в целом по муниципальному образованию (городскому округу, поселку или району) и утверждаются руководителем уполномоченного органа муниципального образования.

Данные помаршрутного обследования пассажиропотоков межмуниципального сообщения формируются перевозчиками в сводной таблице обследования пассажиропотоков и утверждаются Минтрансом НСО.

## **2. Информация о проведенных публичных консультациях**

Публичные консультации по Приказу № 95 проводились в период с 02.08.2019 по 02.09.2019.

Уведомление о проведении экспертизы, опросный лист, Приказ № 95 были размещены в ГИС НСО «Электронная демократия Новосибирской области» по следующей гиперссылке: <https://dem.nso.ru/lawandnpa/3db4bd8a-18cf-4cde-8d12-151cbca32e68>.

В рамках проведения публичных консультаций Министерство направило соответствующие уведомления (письма) следующим органам и лицам:

1. Уполномоченному по защите прав предпринимателей в Новосибирской области;
2. Мэрии города Новосибирска;
3. Администрации города Оби;
4. Администрации города Бердска;
5. Администрации рабочего поселка Кольцово;
6. Администрации города Искитима;
7. Администрации Баганского района;
8. Администрации Барабинского района;
9. Администрации Болотнинского района;
10. Администрации Венгеровского района;

11. Администрации Доволенского района;
12. Администрации Здвинского района;
13. Администрации Искитимского района;
14. Администрации Карасукского района;
15. Администрации Каргатского района;
16. Администрации Колыванского района;
17. Администрации Коченевского района;
18. Администрации Кочковского района;
19. Администрации Краснозёрского района;
20. Администрации Куйбышевского района;
21. Администрации Купинского района;
22. Администрации Кыштовского района;
23. Администрации Маслянинского района;
24. Администрации Мошковского района;
25. Администрации Новосибирского района;
26. Администрации Ордынского района;
27. Администрации Северного района;
28. Администрации Сузунского района;
29. Администрации Татарского района;
30. Администрации Тогучинского района;
31. Администрации Убинского района;
32. Администрации Усть-Таркского района;
33. Администрации Чановского района;
34. Администрации Черепановского района;
35. Администрации Чистоозерного района;
36. Администрации Чулымского района;
37. МУП «Коченевское АТП»
38. МУП «Северное АТП»
39. Новосибирскому региональному отделению общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ»;
40. Новосибирскому областному отделению Общероссийской общественной организации «Деловая Россия»;
41. МУП «Баганское АТП»;
42. ООО «Сибтрансавто»;
43. ООО «Лига – Т»;
44. ООО «БЕЛМАРС-2005»;
45. МУП «Убинскавтотранс»;
46. ООО «Автотранс»;
47. МУП «Благоустройство и санитарная очистка» администрации г. Обь Новосибирской области;
48. МУП «Бердское АТП»;
49. МУП «Чистоозерное АТП»;
50. МУП «Черепановское ПАТП»;
51. ООО «Чановское АТП»;
52. ООО «Усть-Тарское АТП»;

53. МУП «Тогучинское АТП»;
54. ООО «Татарское АТП»;
55. МУП «ПАТП-Сузун»;
56. МУ «Ордынское АТП»;
57. МУП «Мошковское АТП»;
58. МУП «Маслянинскавтотранс»;
59. МУ «Купинское АТП»;
60. ОАО «Каинсктранс»;
61. АО «Краснозерскавтотранс-1»;
62. ООО «Кочковское АТП»;
63. МУП «Каргатское АТП»;
64. МУП «КомАВТО»;
65. МКП Искитимского района «ПАТП»;
66. МУП «ЦПАТП» г. Искитим;
67. ООО «ДорАвтоТранс»;
68. МУП «Доволенское АТП»;
69. ОАО «Венгеровское АТП»;
70. МУП «Болотнинское АТП»;
71. МУП «Барабинсктранс»;
72. Минтранс НСО.

В Министерство поступило 42 отзыва от участников публичных консультаций, в том числе об отсутствии замечаний и предложений - 28:

1. Администрация Ордынского района;
2. Администрация Болотнинского района;
3. Администрация города Искитима;
4. Администрация Кольванского района;
5. Администрация Барабинского района;
6. Администрация Маслянинского района;
7. Администрация Федосихинского сельсовета;
8. Администрация Убинского района;
9. Администрация Тогучинского района;
10. Администрация Карасукского района;
11. Администрация Кыштовского района;
12. Администрация Купинского района;
13. Администрация Венгеровского района;
14. Администрация Коченевского района;
15. Администрация Прокудского сельсовета Коченевского района;
16. Администрация Шагаловского сельсовета Коченевского района;
17. Администрация Новомихайловского сельсовета Коченевского района;
18. Администрация рабочего поселка Чик Коченевского района;
19. Администрация города Бердска (отдел транспорта и дорожного хозяйства);
20. Администрация Искитимского района;
21. Администрация Черепановского района;
22. администрация Чановского района;

23. СРО «Транспортный Союз Сибири»;  
 24. МУП «Болотнинское АТП»;  
 25. ОАО «Венгеровское АТП»;  
 26. ООО «Кочковское АТП»;  
 27. МУП Кольванского района «Автосервис»;  
 28. ИП Госман Наталья Николаевна.

Свод замечаний и предложений участников публичных консультаций представлен в таблице 1.

Замечания и предложения, поступившие в ходе проведения публичных консультаций

Таблица 1

Замечания	Предложения
1	2
<b>1. Муниципальное казенное предприятие Искитимского района «Пассажирские автотранспортные перевозки» (МКП ИР «ПАТП»)</b>	
	<p>1. Принимая во внимание построение маршрутной сети пригородного (внутрирайонного) сообщения, которую обсуждает МКП ИР «ПАТП», при расчете возможного пассажирооборота целесообразнее применять к расчету не общую протяженность (длину) маршрута, а среднюю длину поездки одного пассажира по проведенному обследованию, т.к. на конечных станциях маршрута расположены не крупные поселения, а мелкие села и деревни с низкой численностью, в которых отсутствует пассажиропоток, соответствующий полной номинальной вместимости автобуса. Использование при расчете полной протяженности маршрута существенно понижает коэффициент использования вместимости подвижного состава (динамический) и дает не совсем корректные показатели для оптимального использования на маршруте автобусов той или иной вместимости.</p>
<b>2. МУП «ПАТП-Сузун»</b>	
<p>1. На пассажиропоток влияет много факторов: время года, погода, выдача зарплат и пенсий, каникулы, начало и конец учебного года и т.д. Поэтому результаты обследования за любой период не отражают реальные цифры пассажиропотока.</p> <p>2. Обследование пассажиропотока является трудоемким и затратным</p>	

<p>мероприятием. Кроме того, оно не может быть основой для расчетов по выплате субсидий при перевозках по регулируемым тарифам. Обследование пассажиропотока не должно проводиться и организовываться перевозчиком. Это задача уполномоченных органов и муниципальных образований, на территории которого осуществляются пассажирские перевозки. Основная задача обследований – обеспечить нахождение оптимального количества автобусов на маршрутах, обеспечить транспортную доступность населения. Для предприятий основным фактором при возмещении затрат должен являться факт исполнения работы.</p> <p>3. Фактически количество перевезенных пассажиров и пассажирооборот подсчитываются ежемесячно и отражаются в отчетах. Введены онлайн – кассы, отчеты формирует МУП «Пассажиртрансснаб». Ежемесячно определяется фактический уровень поездок граждан, для которых действующим законодательством установлены меры социальной поддержки. В каждом автобусе установлены терминалы для считывания поездок с микропроцессорных карт. Для расчета реальных технико-эксплуатационных показателей транспортного обслуживания пассажиров используются ежемесячные данные из отчетов. Приказ себя исчерпал. Поставленные им цели исполняются.</p>	
<b>3. ИП Куликов П.Ф.</b>	
<p>1. Установленная в приказе периодичность проведения обследования пассажиропотока не является оптимальной. Пассажиропоток зависит от многих факторов (каникулы, погодные условия и т.д.). Поэтому результаты обследования могут не соответствовать количеству перевезенных пассажиров при ежемесячных отчетах.</p> <p>2. Для обследования пассажиропотока требуется привлечение дополнительных работников, на что требуются денежные средства. Обследование проводится в течение нескольких дней.</p>	<p>1. Органы местного самоуправления муниципальных образований являются заказчиками и контролирующими органами, поэтому они должны проводить обследование пассажиропотока.</p>
<b>4. МУП «Баганский АТП»</b>	
<p>1. Для проведения обследования пассажиропотока требуются большие</p>	

<p>денежные, временные затраты.</p> <p>2. Установленная периодичность проведения пассажиропотока не является оптимальной.</p> <p>3. Отсутствует возможность содержать отдельных работников для обследования пассажиропотока.</p>	
<p><b>5. Департамент транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска</b></p>	
<p>1. В приказе речь идет только об автобусах, как виде транспорта, тогда как в городе Новосибирске есть также и троллейбусы, трамваи.</p> <p>2. Порядок не будет применяться к муниципальным маршрутам городского сообщения, поскольку в городе Новосибирске в 2006 года введена система автоматизированной оплаты проезда «Электронный проездной – Новосибирск», в рамках которой осуществляется постоянный мониторинг пассажиропотока, в том числе в разрезе перевозки льготных категорий граждан. По ежедневным отчетам в указанной системе можно определить пассажиропоток в разрезе предприятий транспорта, маршрутов, по периодам/дням, часам. Данные мероприятия полностью соответствуют целям, для которых разработан и утвержден приказ.</p> <p>Кроме того, в рамках выполнения Федерального закона от 22.05.2003 №54-ФЗ «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов в Российской Федерации» для обеспечения установленного порядка осуществления расчетов, полноты учета выручки в организациях и у индивидуальных предпринимателей, в том числе в целях налогообложения и обеспечения установленного порядка оборота товаров, на маршрутах городского сообщения муниципальной маршрутной сети города Новосибирска с 2020 года будет внедрена контрольно-кассовая техника, тем самым будет обеспечено получение полной информации по пассажиропотоку.</p>	
<p><b>6. ООО «Татарское АТП»</b></p>	
<p>1. Недостаточно штатных учетчиков, требуется привлекать сторонние лица за денежное вознаграждение.</p>	
<p><b>7. Администрация Мошковского района</b></p>	
<p>1. Установленный порядок обследования</p>	



пассажиropотока трудоёмкий.	
<b>8. МУП «Мошковское АТП»</b>	
<p>1. Процесс проведения обследования пассажиропотока является трудоемким, поскольку маршрутная сеть МУП «Мошковского АТП» очень обширная. Согласно пункта 8 Порядка количество учетчиков должно обеспечивать полный охват подвижного состава (автобусов), работающего в день обследования на маршруте. Невозможно в один день охватить всю маршрутную сеть, т.к. обследования проводятся сотрудниками перевозчика.</p>	<p>1. Внести изменение в пункт 8 Порядка, предоставив возможность перевозчикам проводить обследования пассажиропотока без учета охвата всей маршрутной сети и подвижного состава перевозчика.</p>
<b>9. Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Новосибирской области</b>	
<p>1. В соответствии с подпунктом 2 пункта 5 Порядка предоставления субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов перевозчиков, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки (приложение №4 к постановлению Правительства Новосибирской области от 24.02.2014 № 83-п), перевозчики, претендующие на получение субсидий, при заключении договора о предоставлении субсидий в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки, должны отвечать в том числе следующему критерию: наличие и использование перевозчиком автоматизированной системы персонифицированного учета поездок граждан или материалов регулярного сезонного обследования пассажиропотоков не менее двух раз в год: в период с 1 апреля по 30 сентября и с 1 октября по 31 марта по методике, разработанной Минтрансом НСО.</p> <p>При этом в пункте 1 Порядка не содержится указание на то, что он применяется в отношении перевозчиков, у которых отсутствует автоматизированная система персонифицированного учета поездок граждан.</p> <p>2. Порядок содержит пробел в правовом регулировании в части финансирования организационных мероприятий по</p>	<p>1. В преамбулу Приказа №95 внести следующие изменения:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Закон Новосибирской области от 07.06.2007 №112-ОЗ «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Новосибирской области», признанный утратившим силу, необходимо заменить Законом Новосибирской области от 05.05.2016 №55-ОЗ «Об отдельных вопросах организации транспортного обслуживания населения на территории Новосибирской области»;</li> <li>- дополнить указанием на постановление Правительства Новосибирской области от 24.02.2014 № 83-п «Об утверждении государственной программы Новосибирской области "Обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта, в том числе Новосибирского метрополитена, для населения Новосибирской области на 2014 - 2021 годы».</li> </ul>

<p>обследованию пассажиропотоков, в том числе в вопросе оплаты работы учетчиков, которыми могут быть, помимо работников муниципальных образований, перевозчиков, и иные лица, привлекаемые для обследования пассажиропотока.</p>	
<p><b>10. МУП «КомАВТО» Карасукского района</b></p>	
<p>1. Для проведения обследования пассажиропотока требуется большое количество учетчиков. Приходилось снимать с работы работников (административный персонал), и даже их не хватало.</p> <p>2. Обследование пассажиропотока – трудоемкая процедура, без которой можно обходиться. На маршруте работают постоянно два контролера пассажирского транспорта, которые круглогодично поочередно обследуют маршруты, что помогает правильно установить план по сдаче денежной выручки.</p> <p>Нет необходимости учитывать, сколько пассажиров вошло и вышло на каждой остановке, это трудоемко, особенно на городских маршрутах. Автобусы должны останавливаться на всех остановках, не зависимо от пассажиропотока. Пассажиропоток можно определить расчетным методом, найдя среднее расстояние проезда одного пассажира по маршруту.</p> <p>МУП «КомАВТО» является единственным перевозчиком по городским и пригородным маршрутам в Карасукском районе.</p>	
<p><b>11. Администрация Поваренского сельсовета Коченевского района</b></p>	
<p>Процедура обследования пассажиропотока является трудоемкой и затратной. При ее проведении задействовано большое количество лиц.</p>	
<p><b>12. АО «Краснозерскавтобус – 1»</b></p>	
<p>1. Сложность при проведении обследования пассажиропотока заключается в том, что по штату инженерно-технических работников – 5, кондукторов – 2, а маршрутов, обслуживаемых по дням недели, минимум 10, максимум 13. Поэтому приходится отзывать водителей из отпуска, привлекать для работы в выходные дни, с дополнительной доплатой.</p>	<p>1. Установленная в Приказе №95 периодичность проведения обследования не является оптимальной, достаточно проводить обследование 1 раз в год. На период обследования практически парализуется работа предприятия.</p>
<p><b>13. Администрация Барабинского района</b></p>	
<p>Установленный порядок проведения</p>	

<p>обследования пассажиропотока является трудоемким и затратным, поскольку количество сотрудников автотранспортного предприятия ограничено.</p>	
<p><b>14. МУП «Доволенское АТП»</b></p>	
<p>1. Установленный порядок проведения обследования пассажиропотока является трудоемким, работники отвлекаются от основной работы. За месяц проверки на внутрирайонных маршрутах необходимо не менее 6 человек. Проверка должна также осуществляться в выходные дни, соответственно, людям надо оплачивать данные дни либо предоставлять выходной день.</p>	<p>1. Проводить обследование только в тех случаях, когда требуется привлечь дополнительный транспорт или изменить расписание движения на каком-либо маршруте. Движение пассажиров видно по наполняемости и продаже билетов кассой автовокзала и водителями автобусов (при условии регулярного контроля).</p> <p>2. Необходимо отметить, что при настоящем состоянии дорог в любое время резко снижается пассажиропоток по причине бездорожья.</p> <p>3. В сельской местности маршруты, как правило, формируются до центральных усадеб (сельсоветов), затем ответвление по дальним малонаселенным поселкам. Поэтому даже в село, где проживает 40 человек необходимо регулярное автобусное сообщение. По Доволенскому району маршруты организованы по дням недели по короткому маршруту и по дальним поселкам.</p> <p>По продажам билетов через кассы видно, сколько и из каких населенных пунктов перевезено льготных и нельготных пассажиров. Этим мы руководствуемся при составлении отчетов в Минтранс НСО.</p>

### 3. Выводы по результатам экспертизы

Как уже было отмечено ранее в настоящем заключении, Приказом № 95 утвержден Порядок проведения регулярного сезонного обследования пассажиропотоков на маршрутах муниципального, пригородного и межмуниципального сообщения на территории Новосибирской области перевозчиками, заключившими договоры на перевозку пассажиров по специальному проездному билету (ЕСПБ, МПК «Социальная карта»).

Порядок распространяется на руководителей автотранспортных предприятий и организаций перевозчиков, заключивших *договоры на перевозку пассажиров по специальному проездному билету на территории Новосибирской области.*

Согласно пункту 4 Порядка материалы сезонного обследования (изучения) пассажиропотоков позволяют уточнить степень расхождения фактических данных обследования и плановых показателей перевозчиков, а также производить корректировку предоставления субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов

перевозчиков, возникающих при перевозке пассажиров, для которых действующим законодательством установлены меры социальной поддержки граждан при проезде на транспорте.

Из анализа указанных положений, а также в общем из положений Приказа № 95 следует, что данный документ регулирует отношения по проведению обследования пассажиропотока *в целях возмещения недополученных доходов перевозчиков, возникающих при перевозке пассажиров, для которых действующим законодательством установлены меры социальной поддержки граждан при проезде на транспорте.*

Порядок предоставления субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов перевозчиков, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки, установлен постановлением Правительства Новосибирской области от 24.02.2014 № 83-п «Об утверждении государственной программы Новосибирской области «Обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта, в том числе Новосибирского метрополитена, для населения Новосибирской области» (далее – Порядок предоставления субсидии, постановление Правительства НСО № 83-п).

Согласно пункту 5 Порядка предоставления субсидий перевозчики при заключении договора о предоставлении субсидий в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки, должны отвечать следующим критериям:

1) осуществление перевозчиком на законных основаниях регулярных пассажирских перевозок по маршрутам, сформированным Минтранс НСО либо органами местного самоуправления муниципальных образований Новосибирской области в соответствии с законодательством, - наличие договора, муниципального или государственного контракта на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам по маршрутам регулярных перевозок;

2) наличие и использование перевозчиком автоматизированной системы персонифицированного учета поездок граждан или материалов регулярного сезонного обследования пассажиропотоков не менее двух раз в год: в период с 1 апреля по 30 сентября и с 1 октября по 31 марта по методике, разработанной Минтранс НСО.

По информации, представленной разработчиком, на автоматизированную систему персонифицированного учета поездок граждан в Новосибирской области из 35 муниципальных образований перешло 31, за исключением следующих:

1. Ордынский район;
2. Болотинский район;
3. Венгеровский район;
4. Кыштовский район.

Автоматизированная система персонифицированного учета поездок граждан позволяет, в частности, производить учет поездок льготной категории пассажиров.

Департамент транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска в ходе публичных консультаций сообщил, что Приказ № 95 не распространяется на перевозчиков города Новосибирска, поскольку в городе Новосибирске в 2006 году (приказ мэрии города Новосибирска от 26.06.2006 №716) введена система автоматизированной оплаты проезда «Электронный проездной – Новосибирск», в рамках которой осуществляется постоянный мониторинг пассажиропотока, в том числе в разрезе перевозки льготных категорий граждан. По ежедневным отчетам в указанной системе можно определить пассажиропоток в разрезе предприятий транспорта, маршрутов, по периодам/дням, часам.

Таким образом, Приказ № 95 распространяется в настоящее время лишь на перевозчиков четырех вышеназванных районов, остальные районы могут получить информацию о льготных пассажирах от МУП «Пассажиртрансснаб» (оператор транспортной платежной автоматизированной системы персонифицированного учета поездок).

Кроме того, необходимо отметить, что приказом Минтранса НСО от 18.04.2018 № 61 также утвержден порядок, которым регламентируется процедура проведения обследования пассажиропотока на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок на территории Новосибирской области (далее – Приказ №61). Приказ № 61 проходил процедуру оценки регулирующего воздействия. В соответствии с пунктом 1 данного Порядка обследование пассажиропотока проводится в целях установления, изменения или отмены маршрутов регулярных *перевозок пассажирского транспорта* на территории Новосибирской области в соответствии с положениями Федерального закона от 13.07.2015 № 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».

Установленный Приказом № 61 порядок проведения обследования пассажиропотока существенно отличается от Порядка, утвержденного Приказом № 95. Основные отличия приведены в таблице 2.

Таблица 2

	Приказ № 95	Приказ № 61
Инициатор проведения	перевозчик	- Минтранс НСО; - органы местного самоуправления муниципальных образований Новосибирской области; - перевозчик
Методы проведения обследования	- учетно-табличный метод натурного обследования пассажиропотоков;	- счетно-табличный метод; - визуальный метод;

	- отчетно-статистический метод; - талонный метод; - анкетный метод.	- анкетный метод; - опросный метод; - метод прогнозирования; - метод ориентировочного расчета.
Транспортные средства, в отношении которых проводятся обследования	автобусы	- автобусы; - троллейбусы; - трамваи.
Маршруты, в отношении которых проводится обследование	маршруты муниципального, пригородного и межмуниципального сообщения	межмуниципальные маршруты
Методы расчета основных технико-эксплуатационных показателей обследования пассажиропотока	частично отличаются	
Формы обследования, итоговые формы	частично отличаются	

Как видно из представленной таблицы, приказы отличаются в части инициаторов проведения обследования, маршрутов, в отношении которых проводится обследование, методов и т.д. При этом, если рассматривать результат обследования пассажиропотока в целом, то в обоих приказах он совпадает и включает следующие данные: количество перевезенных пассажиров, из них граждан льготных категорий; пассажирооборот за сутки; среднюю длину поездки пассажиров; коэффициент использования вместимости подвижного состава и др. В связи с чем возникает вопрос о целесообразности установления двух разных порядков проведения обследования пассажиропотока в отношении маршрутов регулярных перевозок.

По мнению Министерства, возможно установление единого порядка проведения обследования пассажиропотоков для разных целей. Наличие двух порядков проведения одной и той же процедуры может ввести в заблуждение субъектов предпринимательской деятельности, а также привести к возникновению необоснованных расходов. Так, из буквально прочтения двух нормативных актов следует, что для получения субсидии в связи с перевозкой льготных пассажиров требуется провести обследование в соответствии с Приказом № 95, а если перевозчику необходимо решить вопрос по изменению, отмене маршрута, то он будет проводить новое обследование пассажиропотока, но уже по Приказу № 61. А это дополнительные затраты для бизнеса.

**Принимая во внимание вышеизложенное, Министерство предлагает разработчику рассмотреть возможность установления единого порядка проведения обследования пассажиропотока на маршрутах.** С учетом данного предложения, а также того, что в настоящее время Приказ № 95

фактически распространяется на перевозчиков только 4 из 35 муниципальных образований, проведение анализа положений Приказа № 95 в части применяемых методов, инициаторов проведения обследования, формул расчета, форм обследования и процедур представляется нецелесообразным.

При этом Министерство считает возможным рекомендовать разработчику при разработке единого порядка проведения обследования пассажиропотока рассмотреть предложения и замечания участников публичных консультаций.

Участники публичных консультаций (МКП Искитимского района «ПАТП», МУП «ПАТП – Сузун», ИП Куликов П.Ф., МУП «Баганский АТП», администрация Мошковского района, МУП «Мошковское АТП», МУП «КомАВТО» Карасукского района, администрация Поваренского сельсовета Коченевского района, АО «Краснозерскавтотранс – 1», администрация Барабинского района, МУП «Доволенское АТП») отметили трудоемкость и затратность проведения обследования пассажиропотока.

По данным МУП «Болотнинское АТП», примерные затраты на проведение обследования пассажиропотока по одному маршруту один раз в год составляют около 4100 рублей. У МУП «Болотнинское АТП» 18 маршрутов, соответственно, затраты возрастают в среднем до 73800 рублей. Для проведения обследования дважды в год (как это установлено в Приказ № 95) потребуется около 147000 рублей.

По данным МУП «Доволенское АТП», примерные затраты на проведение пассажиропотока по одному маршруту один раз в год составляют около 7500 рублей. У МУП «Доволенское АТП» 13 маршрутов (11 муниципальных и 2 межмуниципальных). Таким образом, затраты на проведения обследования пассажиропотока два раза в год по всем маршрутам составят около 195000 рублей.

Участники публичных консультаций указали на то, что основная часть затрат приходится на оплату труда учетчиков. МУП «ПАТП - Сузун», ИП Куликов П.Ф. предложили возложить обязанность по проведению обследования пассажиропотока на органы местного самоуправления. АО «Краснозерскавтотранс-1» в целях сокращения расходов перевозчиков предложило проводить обследование пассажиропотока один раз в год.

Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Новосибирской области также отметил, что в Приказе № 95 не урегулирован вопрос финансирования организационных мероприятий по обследованию пассажиропотока, в том числе оплаты работы учетчиков.

По мнению Министерства, частота проведения обследования пассажиропотока должна соответствовать цели, для которой данное обследование проводится. Например, согласно пункту 4 Методологических рекомендаций по проведению обследования по определению степени использования общественного транспорта различными категориями граждан (транспортной подвижности граждан), утвержденных Госкомстатом России 19.12.2001, в целях учета изменений в объемах и структуре поездок различных категорий пассажиров статистические обследования пассажиропотоков на городском и пригородном транспорте целесообразно проводить не реже одного раза в 5 лет по всем городам и поселкам городского типа, имеющим

внутригородские (внутрипоселковые) и пригородные маршруты движения общественного пассажирского транспорта.

МКП ИР «ПАТП» предложило при расчете возможного пассажирооборота применять к расчету не общую протяженность (длину) маршрута, а среднюю длину поездки одного пассажира по проведенному обследованию, т.к. на конечных станциях маршрута расположены не крупные поселения, а мелкие села и деревни с низкой численностью, в которых отсутствует пассажиропоток, соответствующий полной номинальной вместимости автобуса. Использование при расчете полной протяженности маршрута существенно понижает коэффициент использования вместимости подвижного состава (динамический) и дает не совсем корректные показатели для оптимального использования на маршруте автобусов той или иной вместимости.

Действительно, в пункте 33 Порядка, утвержденного Приказом №95, при расчете возможного пассажирооборота используется общая продолжительность (длина) маршрута.

$$P_{\text{возм.}} = \sum (q_{\text{вм.}} \times L_{\text{марш.}}),$$

где:

$q_{\text{вм.}}$  - общая (номинальная) вместимость автобуса, пасс.;

$L_{\text{марш.}}$  - общая протяженность (длина) маршрута, км.

Возможный пассажирооборот влияет на коэффициент использование вместимости:

$$K_{\text{вм. дин.}} = (P_{\text{факт.}} / P_{\text{возм.}}),$$

где:

- коэффициент использования вместимости динамический;
- фактический пассажирооборот по данным обследования, пасс.-км;
- возможный пассажирооборот, пасс.-км.

**Министерство рекомендует разработчику рассмотреть предложение участника публичных консультаций.**

Департамент транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска в ходе публичных консультаций отметил, что в Приказе № 95 речь идет только об автобусах, при этом в городе Новосибирске имеются также троллейбусы, трамвай.

Действительно, в соответствии с Положением о ЕСПБ и Положением о МПК «Социальная карта» билет и карта действуют на всей территории Новосибирской области при проезде на пассажирском электрическом (трамвай,



троллейбус, метрополитен) и автомобильном (кроме такси) транспорте перевозчиков, заключивших договоры на перевозку пассажиров по ЕСПБ и МПК «Социальная карта». В Приказе № 95 речь идет только об автобусах.

МУП «Мошковское АТП» в ходе публичных консультаций указало на то, что согласно пункту 8 Порядка, количество учетчиков должно обеспечивать полный охват подвижного состава (автобусов), работающего в день обследования на маршруте. При этом участник публичных консультаций отметил, что в один день охватить всю маршрутную сеть невозможно, поскольку обследование проводят сотрудники перевозчика, и предложил внести изменения в пункт 8 Порядка, согласно которым перевозчики могли бы проводить обследования пассажиропотока без учета охвата всей маршрутной сети и подвижного состава перевозчика.

Министерство не может поддержать предложение МУП «Мошковское АТП», поскольку проведение обследования всех автобусов, работающих на одном маршруте в день обследования, позволяет получить данные о том, сколько в указанный день проехало пассажиров. Указанное положение соответствует Методологическим рекомендациям по проведению обследования по определению степени использования общественного транспорта различными категориями граждан (транспортной подвижности граждан), утвержденным Госкомстатом России 19.12.2001.

Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Новосибирской области отметил, что в преамбуле Приказа № 95 необходимо указать верные ссылки на нормативные правовые акты. Закон Новосибирской области от 07.06.2007 № 112-ОЗ «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Новосибирской области» утратил силу, изменилось наименование постановления Правительства Новосибирской области от 20.12.2012 № 578-п «Об установлении стоимости единого социального проездного билета, стоимости активации микропроцессорной пластиковой карты «Социальная карта» и утверждении Порядка предоставления субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов перевозчиков, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки». Также утратил силу Порядок предоставления субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов перевозчиков, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки, утвержденный постановлением Правительства Новосибирской области от 20.12.2012 № 578-п (новый порядок предоставления субсидий утвержден постановлением Правительства НСО № 83-п (приложение №4)).

Министерство поддерживает замечание Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Новосибирской области.

По мнению участников публичных консультаций (МУП «ПАТП-Сузун», ИП Куликов П.Ф., МУП «КомАВТО» Карасукского района, МУП «Доволенское АТП»), проведение обследования пассажиропотока не дает достоверных данных об объеме перевозок пассажиров (как «платных», так и льготных). На наполняемость автобусов влияют такие факторы как погода, школьные

каникулы и др.

Министерство считает возможным согласиться с тем, что действующую систему учета объема перевозок пассажиров необходимо совершенствовать на региональном уровне. На федеральном уровне в данном направлении также проводится работа: приняты рекомендации, программы по проведению обследования пассажиропотока (например, распоряжение Минтранса России от 28.12.2016 № НА-197-р «Об утверждении Примерной программы регулярных транспортных и транспортно-социологических обследований функционирования транспортной инфраструктуры поселений, городских округов в Российской Федерации», приказ Росстата от 29.12.2017 № 887 «Об утверждении методологических положений по статистике транспорта" и др.). Натурные обследования пассажиропотоков должны проводиться в тех случаях, когда иным образом достоверную информацию получить не представляется возможным.

**4. Сведения о выявленных положениях нормативного правового акта, которые создают необоснованные затруднения осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, способствуют возникновению необоснованных расходов бюджета Новосибирской области**

По итогам анализа в соответствии с Порядком проведения экспертизы сделан вывод об наличии в исследуемом нормативном акте следующих положений, затрудняющих осуществление предпринимательской деятельности:

№ п/п	Критерии	Наличие или отсутствие выявленных положений, которые создают необоснованные затруднения осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, а также способствуют возникновению необоснованных расходов бюджета Новосибирской области
1	Наличие в нормативном правовом акте избыточных требований по подготовке и (или) представлению документов, сведений, информации	В настоящее время действует два приказа Минтранса НСО, которыми регламентируется порядок проведения обследования пассажиропотока. Порядки отличаются по методам, инициаторам, формам и процедурам проведения и т.п., при этом если рассматривать результат обследования пассажиропотока в целом, то в обоих порядках он совпадает и включает следующие данные: количество перевезенных пассажиров, из них граждан льготных категорий; пассажирооборот за сутки; среднюю длину поездки пассажиров; коэффициент использования вместимости подвижного состава и др. Наличие двух разных порядков, регламентирующих одну и ту же

		процедуру, может привести к возникновению необоснованных расходов перевозчиков. При этом перевозчики и так отмечают высокую затратность обследования.
2	Наличие в нормативном правовом акте требований, связанных с необходимостью создания, приобретения, содержания, реализации каких-либо активов, возникновения, наличия или прекращения договорных обязательств, наличия персонала, осуществления не связанных с представлением информации или подготовкой документов работ, услуг в связи с организацией, осуществлением или прекращением определенного вида деятельности, которые, по мнению субъекта предпринимательской и инвестиционной деятельности, необоснованно усложняют ведение деятельности либо приводят к существенным издержкам или невозможности осуществления предпринимательской или инвестиционной деятельности	отсутствуют
3	Отсутствие, неточность или избыточность полномочий лиц, наделенных правом проведения проверок, участия в комиссиях, выдачи или осуществления согласований, определения условий и выполнения иных установленных законодательством Новосибирской области обязательных процедур	отсутствуют
4	Наличие положений, способствующих возникновению необоснованных расходов бюджета Новосибирской области	отсутствуют
5	Отсутствие необходимых организационных или технических условий, приводящее к невозможности реализации исполнительными органами государственной власти Новосибирской области установленных функций в отношении субъектов предпринимательской или инвестиционной деятельности	отсутствуют

**5. Предложения о способах устранения положений нормативного правового акта, которые создают необоснованные затруднения осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности,**

## **способствуют возникновению необоснованных расходов бюджета Новосибирской области**

Министерство предлагает разработчику рассмотреть возможность установления единого порядка проведения обследования пассажиропотока на маршрутах и признать утратившим силу приказ Минтранса НСО от 20.06.2013 № 95 «Об утверждении Порядка проведения регулярного сезонного обследования пассажиропотоков на маршрутах муниципального, пригородного и межмуниципального сообщения на территории Новосибирской области перевозчиками, заключившими договоры на перевозку пассажиров по специальному проездному билету (ЕСПБ, МПК «Социальная карта»)).

## **6. Предложения и замечания органов государственной власти Новосибирской области и представителей предпринимательского сообщества, независимых экспертов, участвовавших в экспертизе на проект заключения.**

В соответствии с пунктом 15 Порядка проведения экспертизы проект заключения об экспертизе Приказа № 95 для рассмотрения был направлен следующим органам и лицам:

- МКП ИР «ПАТП»;
- МУП «ПАТП – Сузун»;
- ИП Куликов П.Ф.;
- МУП «Баганский АТП»;
- мэрии города Новосибирска;
- ООО «Татарское АТП»;
- администрации Мошковского района;
- МУП «Мошковское АТП»;
- Уполномоченному по защите прав предпринимателей в Новосибирской области;
- МУП «КомАВТО» Карасукского района;
- администрации Коченевского района;
- АО «Краснозерскавтотранс-1»;
- администрации Барабинского района;
- МУП «Доволенское АТП»;
- разработчику.

По результатам рассмотрения проекта заключения об экспертизе поступило 5 отзывов об отсутствии замечаний и предложений (от МКП ИР «ПАТП», Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Новосибирской области, администрации Мошковского района, администрации Барабинского района).

Разработчик по результатам изучения проекта заключения об экспертизе поддержал предложение Министерства о разработке единого порядка проведения обследования пассажиропотока на маршрутах. Минтранс НСО указал на то, что необходимые изменения будут внесены в Приказ № 61, после чего Приказ № 95 будет признан утратившим силу. Также Минтранс НСО представил свои пояснения по замечаниям участников публичных

консультаций, изложенным в настоящем заключении. Так, он указал на то, что считает возможным проведение обследования пассажиропотоков на маршрутах регулярных перевозок не реже одного раза в три года. При этом, в целях экономии затрат проведение исследования пассажиропотоков можно осуществлять с привлечением работников автотранспортных предприятий (организаций), сотрудников муниципальных образований и школьников старших классов по согласованию.

Минтранс НСО не поддержал предложение МКП ИР «ПАТП» по использованию при расчете возможного пассажирооборота средней длины поездки одного пассажира. По мнению разработчика, в таком случае не будет учитываться сменяемость пассажиров на маршруте. Минтранс НСО отметил, что возможно применение статического коэффициента использования вместимости, но при этом необходимо дополнительно вводить коэффициент сменности пассажиров на маршруте за рейс.

Исполняющий обязанности  
министра экономического развития  
Новосибирской области



В.Б. Шовтак