**Резолюция**

**по итогам круглого стола
«Пути развития городской транспортной системы: безопасность, доступность, комфорт»**

 28 октября 2021 года в соответствии с планом работы Союза городов Центра и Северо-Запада России в преддверии профессионального праздника Дня работника автомобильного и городского пассажирского транспорта состоялся круглый стол на тему "Пути развития городской транспортной системы: безопасность, доступность, комфорт», в котором приняли участие представители двенадцати муниципальных образований - руководители департаментов транспорта, предприятий и организаций, осуществляющих транспортное обслуживание населения муниципальных образований, являющихся членами Союза городов Центра и Северо-Запада России:

- муниципальное образование "Городской округ "Город Нарьян-Мар";

- городской округ Архангельской области “Город Коряжма”;

- городской округ Шуя;

- муниципальное образование "Город Вологда";

- городской округ Архангельской области "Северодвинск";

- городской округ город Тверь Тверской области;

- городской округ Архангельской области "Город Новодвинск";

- муниципальное образование городского округа "Сыктывкар";

- городской округ "Город Архангельск";

- муниципальное образование Тихвинский муниципальный район  Ленинградской области;

- Череповецкий муниципальный район Вологодской области;

- городской округ Иваново.

 Организаторами круглого стола выступили Администрация муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» и исполнительная дирекция Союза городов Центра и Северо-Запада России.
 Круглый стол проводился с целью представления наиболее эффективных практик (технологий) от муниципальных образований по развитию городского общественного транспорта и обмена опытом в решении вопросов, связанных с безопасностью пассажирских перевозок и повышения качества обслуживания населения.

 Участники круглого стола обсудили современные тенденции в автотранспортной отрасли, обменялись опытом в решении проблем связанных с безопасностью пассажирских перевозок, повышения качества обслуживания населения; озвучили проблемные вопросы, требующие проработки на федеральном уровне.

 При обсуждении были затронуты **следующие вопросы:**

1. Вопросы аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

Аттестация водителей – один из самых острых проблемных вопросов. Водители автобусов относятся ко второй категории работников сил обеспечения транспортной безопасности, в отношении которых проводится аттестация. По сути, это работники, назначенные в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на транспортном средстве. Аттестация должна проводиться 1 раз в 5 лет. Порядок аттестации регламентируется Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.02.2015 № 172 "О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности", в соответствии с которым:

- в некоторых регионах отсутствуют аттестующие организации, включенные в реестр федерального дорожного агентства: к примеру, в Ненецком автономном округе из-за отсутствия аттестующей организации в МУП "Нарьян-Марское АТП" за 2 последних года аттестовано только 50% водителей предприятия. Причинами медленного процесса аттестации являются - полное отсутствие на территории региона аттестующей организации, включенной в реестр федерального дорожного агентства. Ближайшие аккредитованные организации, имеющие право проводить процедуру проверки знаний, находятся в Архангельской и Вологодской областях. Приглашая аттестационную комиссию, предприятие несет огромные затраты по оплате услуг самой процедуры, а также оплате авиабилетов, суточных и проживания в гостинице (учитывая тот факт, что в данный регион можно попасть только авиатранспортом);

- сложный порядок сбора документов на аттестацию: любая незначительная неточность в анкете или справке, выданной МВД (к примеру, сокращение при написании органа, выдавшего паспорт, в указании предыдущего места работы или в указании места рождения), приводит к отказу в допуске к аттестации. Начинается этап пересылки документов с личной информацией водителей. Основной причиной отказа в допуске к аттестации является ограниченный срок проведения проверок и сложности соблюдения требований по заполнению документов;

- срок проведения проверок водителей по знаниям в области транспортной безопасности не более 10 рабочих дней со дня принятия органом аттестации решения о допуске аттестуемого лица к прохождению аттестации. Это недостаточно по времени, учитывая, что условия, в которых находятся регионы, где отсутствует аккредитованная организация по аттестации работников транспортной организации, не успевает по объективным причинам (больничный, отпуск, длительная пересылка документов почтой) направлять документы, их приходится подавать заново;

- проблемы, возникающие при проведении самой процедуры проверки знаний - большой объем информации для подготовки к аттестации. Водителям приходится заучивать положения из приказов, постановлений Правительства и федеральных законов, чтобы на тестировании не допустить ошибок. В связи с этим, большое количество водителей не проходит проверку знаний.

1. Вопросы выполнения требований Федерального закона от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 11.06.2021) "О транспортной безопасности" в части подготовки и утверждения паспортов транспортной безопасности и оборудования автобусов техническими средствами:

- отсутствие методических материалов по проведению обследования автобусов, заполнения паспортов транспортной безопасности;

- высокая стоимость услуг аккредитованных федеральным дорожным агентством организаций по их разработке таких паспортов: в случае, если предприятие использует в хозяйственном ведении автобусы отличные друг от друга марками и моделями, затраты на разработку паспортов становятся колоссальными - средняя стоимость паспорта составляет 20-30 тысяч рублей.

 В соответствии с Федеральным законом от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 11.06.2021) "О транспортной безопасности" до 1 января 2022 года технические средства обеспечения транспортной безопасности, используемые перевозчиками на транспортных средствах, подлежат сертификации, согласно Постановлению Правительства № 969 от 26.09. 2016 "О сертификации технических транспортных средств." Это значит, что сейчас автотранспортные предприятия должны одномоментно потратиться на переоснащение ранее эксплуатируемых автобусов. В сложных экономических условиях, в которых находятся предприятия, сделать это проблематично. К примеру, в 2021 году МУП "Нарьян-Марское АТП" потратило на сертифицированную систему наблюдения в автобусах 1,3 млн. рублей.

3. Отсутствие прописанных на федеральном уровне мер административного воздействия на пассажиров, отказывающихся оплачивать проезд или подтверждать документами право льготного проезда: 16 июня 2021 года Госдума РФ приняла в третьем чтении законопроект об исключении из Кодекса РФ об административных правонарушениях статьи, предусматривающей [ответственность за безбилетный проезд.](https://iz.ru/1179361/2021-06-16/gosduma-otmenila-federalnyi-shtraf-za-bezbiletnyi-proezd) При возникновении конфликтной ситуации на маршруте в 99% случаев - это вопрос оплаты проезда и провоза багажа. Экипаж, следуя должностным инструкциям, требует выполнения пассажиром своих обязанностей в части оплаты проезда, при этом являясь фактически незащищенным с юридической точки зрения. В случаях проявления пассажиром крайней агрессии, автобус сходит с линии, делается вызов сотрудников полиции, при этом предприятие теряет деньги, а для добропорядочных пассажиров создаются дискомфортные условия. Если бы нарушитель четко знал, что он неотвратимо понесет административное наказание, то подобных ситуаций возникало намного меньше.

**Участники круглого стола предлагают:**

1. Создать электронный документооборот по защищенным каналам связи с Федеральным дорожным агентством для оперативного решения вопросов, связанных с подачей документов на аттестацию;
2. Увеличить срок проведения проверок для географически отдаленных предприятий до 30 дней после принятия решения о допуске к аттестации. В этот период возможно решение всех организационных вопросов.
3. Разработать упрощенный порядок прохождения аттестации для водителей пассажирских автобусов, включающий только необходимые для работы положения, требования и инструкции, пересмотреть тестовые вопросы, исключив излишнюю теоретическую и законодательную информацию, не влияющую на принятие решения водителем в условиях опасности.
4. Вменить в обязанности заводам-изготовителям - оснащать автобусы техническими средствами обеспечения транспортной безопасности с оформлением соответствующего паспорта безопасности; готовить с основной документацией и техническую часть паспортов для автобусов.
5. Всю процедуру подготовки паспортов транспортной безопасности проводить в электронном виде (учитывая эпидемиологическую обстановку в стране и в мире, вызванной новой коронавирусной инфекцией).
6. Пересмотреть требования по оснащению новых автобусов техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, увеличив сроки их реализации до 2-х лет: техническое дооснащение автобусов включает в себя установку систем видеонаблюдения и требуют значительных затрат.
7. Вернуться к вопросу разработки мер административного воздействия на пассажиров, отказывающихся оплачивать проезд или подтверждать документами право льготного проезда на федеральном и региональном уровнях.

28 октября 2021 год