**Предложения по внесению изменений и дополнений**

**в проект Федерального Закона "Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации и внесении изменений и дополнений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"**

Наиболее остро и актуально нормы данного законопроекта для Забайкалья следует рассматривать через призму проблемы стоимости пригородных пассажирских железнодорожных перевозок. Проблему пригородных перевозок в Забайкальском крае следует считать исключительно как проблему отсутствия достаточного объема финансовых средств в региональном бюджете для компенсации выпадающих доходов (потерь) у Забайкальской пассажирской пригородной компании (ЗППК). Величина тарифов, затрат и соответственно потерь у ЗППК, как утверждают специалисты РЖД, рассчитана на основании «экономически обоснованных» тарифов, в состав которых включены значительные суммы централизованных отчислений и арендной платы.

В проекте Закона заложена концепция разграничения финансовой ответственности федерального и региональных бюджетов за свои сегменты пассажирского сообщения. Таким образом, на регионы переложена ответственность за тарифные ценовые параметры стоимости пригородных перевозок без учета реальных финансовых возможностей региональных бюджетов, без учета географических и территориальных особенностей регионов, в том числе наличия иного альтернативного транспортного сообщения. Исходя из предлагаемых норм закона в регионах с дефицитными, дотационными бюджетами, при отсутствии достаточных средств на компенсацию потерь пригородных компаний, пригородное сообщение может быть ликвидировано «по Закону» и в этом будут виноваты региональные власти. Данный проект закона, его «универсальность» по сути не решает проблемы таких «нестандартных» регионов, как Забайкальский край, имеющий протяженный железнодорожный транзит более 1000 км, проходящий по территории при отсутствии вблизи иного транспортного сообщения и имеющий глубоко дотационный региональный бюджет.

В пояснительной записке к законопроекту в качестве цели разработки указывается формирование новой модели организации обслуживания насе­ления железнодорожным транспортом во всех видах сообщения. Однако ни новой модели, ни новой системы, ни нового подхода в части организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном со­общении законопроект не предлагает.

Проект федерального закона предусматривает тарифообразование в сфере пассажирского железнодорожного сообщения по пригородным маршрутам путем установления тарифов ниже экономически обоснованного уровня с компенсацией потерь из бюджетов субъектов Российской Федерации. Учитывая социальную значимость перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, необходимость установления платы за проезд на доступном для населения уровне, а также уровень бюджетной обеспеченности дотационных бюджетов субъектов РФ, считаем целесообразным вернуться к практике перекрестного субсидирования тарифов на перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении за счет тарифов на другие услуги ОАО "Российские железные дороги", что, в свою очередь, позволит более эффективно распределять ресурсы и минимизировать собственные расходы.

Основной статьей затрат пригородных компаний являются затраты на услуги, оказываемые пригородным пассажирским компаниям ОАО "РЖД", связанные с арендой, управлением и эксплуатацией, ремонтом и техническим обслуживанием подвижного состава. Государственное регулирование тарифов на указанные услуги отсутствует. Учитывая, что в разрезе субъектов Российской Федерации такие показатели, как доля условно-постоянных затрат, связанных с содержанием деповского хозяйства, вагоно-километровая работа и "населенность" вагонов, в разы отличаются, считаем целесообразным по аналогии с государственным регулированием на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования дополнить проект федерального закона положениями, предусматривающими установление единых по Российской Федерации цен (тарифов) на вышеуказанные услуги.

В связи со значительным объемом выпадающих доходов при осуществлении деятельности пригородными компаниями, а также низкую бюджетную обеспеченность бюджетов субъектов РФ, в т.ч. Забайкальского края, полная компенсация потерь только из региональных бюджетов на практике не представляется возможной. В этой связи предлагаем проект федерального закона дополнить положениями, предусматривающими финансовое обеспечение полномочий органов государственной власти субъектов РФ в области организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения по пригородным маршрутам не только за счет средств бюджетов субъектов РФ, но и за счет средств федерального бюджета.

Согласно пояснительной записке к законопроекту одной из основных задач законопроекта является контроль за надлежащим исполнением условий договора транспортного обслуживания, в том числе контроль за издержками перевозчика. Однако статья 16 законопроекта не предусматривает возможно­сти у уполномоченного органа государственной власти осуществлять кон­троль за издержками перевозчика, а напротив, запрещает вмешиваться в его деятельность. Считаем, что данная ситуация не применима в отношении тех перевозчиков, одним из учредителей которых является сам субъект Россий­ской Федерации и заключающий с данным перевозчиком договор.

Поскольку организация пассажирского железнодорожного сообщения дальнего следования не отнесена к полномочиям субъектов Российской Фе­дерации считаем целесообразным пункт 6 статьи 8 изложить в следующей редакции «Органами исполнительной власти субъектов Российской Федера­ции в установленном ими порядке осуществляется ведение реестра приго­родных маршрутов пассажирского железнодорожного сообщения.

Учитывая практику по организации конкурса на осуществление пере­возок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении и длительность процедуры проведение конкурса, а также дату вступления в силу закона о бюджете субъекта Российской Федерации возникает риск не исполнения субъектами Российской Федерации обязательств в части органи­зации пригородного железнодорожного сообщения в период с 01 января до даты определения результатов конкурса. В связи с этим пункт 3 статьи 10 считаем необходимым исключить.

Из пункта 2 статьи 11 необходимо исключить слова «размер (уровень) регулируе­мых государством тарифов, сборов и платы на железнодорожном транспор­те», т.к. исходя из практики Забайкальского края с момента размещения кон­курсной документации до даты проведения конкурса, размер (уровень) регу­лируемых государством тарифов, сборов и платы на железнодорожном транспорте может быть пересмотрен. Также считаем нецелесообразным в со­глашении указывать размеры (уровни) регулируемых государством тарифов, сборов и плат на железнодорожном транспорте за перевозки пассажиров по маршруту (группе маршрутов) пассажирского железнодорожного сообщения, целесообразней сделать ссылку на нормативный правовой документ, кото­рым данные размеры утверждены. Это позволит избежать необходимости внесения изменений в соглашение каждый раз при утверждении новых раз­меров (уровней) тарифов, сборов и плат на железнодорожном транспорте за перевозки пассажиров по маршрутам пассажирского железнодорожного со­общения. Кроме того, это позволит избежать необходимости в получении предварительного согласия органа исполнительной власти, осуществляюще­го регулирование цен (тарифов) на железнодорожном транспорте. На осно­вании изложенного считаем необходимым переработать текст статьи 14.

В ст. 3. Основные понятия и термины, используемые в настоящем Федеральном законе абзац 6 - пригородный маршрут пассажирского железнодорожного сообщения… дополнить словами: «Длина маршрута пригородного поезда не превышает 300 км в одну сторону». Предлагаем рассмотреть увеличение длины маршрута пригородного поезда до 300 км., т.к. в Забайкальском крае протяженность расстояний между населенными пунктами гораздо значительней, чем в регионах центральной части России.

Абзац 7 изложить в следующей редакции «Соглашение об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения (далее также именуется - соглашение) – контракт, заключенный с перевозчиком от имени Российской Федерации в лице уполномоченного федерального органа исполнительной власти либо от имени субъекта Российской Федерации (нескольких субъектов Российской Федерации) в лице уполномоченного органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации (уполномоченных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации), предусматривающий обязанность перевозчика организовать и обеспечивать предусмотренный соглашением уровень обслуживания населения перевозками железнодорожным транспортом установленным количеством поездов по согласованному перечню маршрутов в соответствии с действующими тарифами, сборами, платами на железнодорожном транспорте для населения, а также предусматривающий обязанность уполномоченного органа исполнительной власти Российской Федерации или субъекта Российской Федерации устанавливать тарифы, сборы, платы для населения и предусматривать средства в бюджете для компенсации перевозчику потерь возникающих от осуществления указанной деятельности».

Таким образом, Общественная палата Забайкальского края считает невозможным принятие проекта федерального закона в предложенной редакции, что не только не исправит, но и усугубит сложившуюся ситуацию. Внесение проекта федерального закона в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации возможно только в случае его концептуальной доработки с учетом вышеизложенных замечаний.