

ЗАКОН, ПРОДИКТОВАННЫЙ НЕОБХОДИМОСТЬЮ



Мы приняли важнейший законопроект, который, без преувеличения, Россия ждала последние 27 лет: это Закон о внеуличном пассажирском транспорте. Его официальное название — «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Евгений Москвичев, председатель Комитета по транспорту и строительству Госдумы РФ



At the end of last year, a law on off-street passenger transport has been passed in Russia, which includes metro, monorail, cable car and cable railway. The document should become an effective mechanism for solving transport problems of megapolises. First of all, the bottom line is that the problems of metro construction regulation were not solved after the collapse of the USSR. The new law will fill a legal gap.

Подготовил
Сергей ФИЛИМОНОВ

Как известно, в конце прошлого года был принят Закон о внеуличном пассажирском транспорте, который объединил такие виды транспорта, как метрополитен, монорельсовый транспорт, подвесная канатная дорога и фуникулер. Этот документ должен стать эффективным механизмом для решения транспортных проблем мегаполисов и улучшения их экологической обстановки.

Во времена СССР метрополитен относился к сфере правового регулирования железнодорожного транспорта. Однако с формированием законодательства он был исключен из сферы действия соответствующих документов. Как отмечают в Минтрансе, новый закон, принятый для этого вида транспорта, позволит восполнить существующий правовой пробел.

О предпосылках...

По отношению к метро по целому ряду причин законодательство о железнодорожном транспорте неприменимо. Так, в отличие от городской подземки, железнодорожный транспорт является единым технологическим комплексом, охватывающим всю сеть железных дорог. Это обстоятельство влечет за собой различия в субъектном составе, технологическом и организационно-правовом механизме функционирования. Более того, если вписать метро в законодательство о железных дорогах, то к подземке нужно будет применять требования о конкуренции в сфере перевозок пассажиров, и положения,

определяющие порядок взаимодействия перевозчиков и владельцев инфраструктуры. Это, как считают эксперты, не будет отвечать целям реализуемой Программы структурной реформы железнодорожного транспорта и создаст для метрополитенов трудности в выполнении их основных задач.

... и причинах

Как известно, с 2001 года строительство метрополитенов в субъектах Федерации финансируется из федерального бюджета только на 20%, остальные же средства региональные власти должны изыскивать самостоятельно. По этой причине в Челябинске, Красноярске и Омске



строительство новых линий отложено на неопределенный срок. Так, в Новосибирске протяженность подземки составляет всего 15,9 км, хотя генеральная схема, разработанная еще в 1981 году, предполагала 90,4 км. В настоящее время полностью прекращено строительство новых станций новосибирского метро (последняя станция была открыта в 2013 году). На сегодняшний день единственная линия метрополитена такого крупного города, как Екатеринбург, протяженностью 12,7 км, насчитывает всего девять станций, строительство же новой ветки остается пока на уровне концепции. За последние 25 лет метрополитен, как новый вид транспорта, появился только в одном (!) городе России — в Казани.

В такой ситуации принятие Закона о внеуличном пассажирском транспорте, предполагающем увеличение финансирования региональных проектов в сфере метростроения за счет федерального бюджета, крайне необходимо. Ожидается, что новый закон будет способствовать привлечению долгосрочных инвестиций, в том числе, и на основе ГЧП. Кроме этого, предполагается, что и само государство будет играть более заметную роль, как в финансировании метростроения, так и в обеспечении безопасности пассажиров.

Важно объединить транспортные возможности

Вот как комментирует новый закон председатель Комитета по транспорту и строительству Госдумы РФ Евгений Москвичев:

— Автором инициативы выступил Минтранс России. Закон устанавливает права ПОДЗЕМНЫЕ ГОРИЗОНТЫ №16. Март/2018

и обязанности перевозчиков и пассажиров, ответственность перевозчиков, особенности обслуживания пассажиров из числа инвалидов, особенности регулирования труда отдельных категорий работников внеуличного транспорта, в том числе, режима рабочего времени, времени отдыха, проведения медицинских осмотров.

Документ предусматривает нормативно-правовую базу для реализации перспективных проектов по интеграции транспортных возможностей внеуличного, железнодорожного и других видов пассажирского транспорта общего пользования и вводит требование о разработке на федеральном уровне типовых правил технической эксплуатации и типовых правил пользования для каждого вида внеуличного транспорта.

В соответствии с законом, изменения предполагается внести в Гражданский кодекс Российской Федерации и в законы об общих принципах организации законодательных и исполнительных органов субъектов Федерации, а также в Закон о полиции. Важно объединить транспортные возможности метрополитена и других видов внеуличного транспорта. Помимо решения транспортных проблем, развитие внеуличных видов транспорта улучшит экологическую ситуацию, повысит транспортную доступность населения.

До принятия этого документа в российском законодательстве отсутствовало четкое определение понятия «метрополитен», несмотря на то, что этот термин употребляется в других законодательных актах. Урегулированы были лишь вопросы разграничения собственности на имуще-

ство метрополитена, а также отдельные вопросы, связанные с организацией деятельности данного вида транспорта. Можно сказать, что регулирование деятельности метрополитенов осуществлялось фрагментарно, что создавало проблемы при обеспечении прав хозяйствующих субъектов, пассажиров.

Согласно принятому закону, общий объем субвенций из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ для осуществления переданных субъектам РФ полномочий по контролю за соблюдением правил технической эксплуатации внеуличного транспорта и правил пользования им определяется на основании методики, утвержденной Правительством РФ. При этом правительство должно исходить из годовых объемов перевозки пассажиров внеуличным транспортом, а также эксплуатационной длины его линий в однопутном исчислении.

Закон о внеуличном пассажирском транспорте направлен, в первую очередь, на улучшение качества работы метро, которым пользуется 3,3 млрд пассажиров в семи городах России — Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Екатеринбурге, Самаре и Казани. Мы считаем, что в городах-миллионниках должен развиваться также скоростной трамвай, который будет возить пассажиров со скоростью 60–80 км/час. Метро строить дорого, поэтому в сложных экономических условиях скоростной трамвай — решение оптимальное. В 2018 году на строительство соответствующей инфраструктуры будут выделяться деньги. ■