

ПРАКТИКА  
**МУНИЦИПАЛЬНОГО  
УПРАВЛЕНИЯ**

**1**  
январь 2017



**Спецвыпуск:  
Дороги  
и общественный  
транспорт**

**Юрий Кузин:  
Череповец  
реализует проекты  
транспортной  
мобильности → 6**

Федеральный бюджет  
на 2017–2019 годы  
и изменения  
в налоговом  
законодательстве → **20**

Контракты жизненного  
цикла позволяют  
строить дороги  
в условиях бюджетного  
дефицита → **28**

# Гарантированный ответ на любой бухгалтерский вопрос

В системе Госфинансы разъяснения из первых уст – от специалистов Минфина, Казначейства, Минтруда, ПФР, Минздрава, ФСС и других профильных ведомств. В частности, от **Сергея Романова**, директора департамента бюджетной методологии и финансовой отчетности в государственном секторе Минфина России, **Татьяны Саакян**, директора департамента правового регулирования бюджетных отношений Минфина России, **Юлии Камардиной**, советника руководителя Федерального казначейства, и других специалистов.



Их консультации можно без опаски  
применять на практике

**Попробуйте бесплатно**  
**gosfinansy.ru**

# В этом номере

**ИЗМЕНЕНИЯ В РАБОТЕ ..... 3**

**ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА ..... 6**

Череповец — типичный моногород. В нем чуть больше 300 тыс. жителей, из них 24 тыс. работают на втором по величине сталелитейном заводе России. Для устойчивого развития моногороду нужна развитая инфраструктура, в том числе разветвленная транспортная сеть. Что предпринимают городские власти? Рассказывает глава города Череповца Юрий Кузин.

## **РАЗВИТИЕ ДОХОДНОЙ БАЗЫ МЕСТНЫХ БЮДЖЕТОВ**

**Как муниципалитеты формируют дорожные фонды..... 10**

Обязательный источник пополнения муниципального фонда — акцизы. Перечень дополнительных источников утверждает представительный орган муниципального образования. Это могут быть, например, доходы от использования имущества и сдачи земельных участков в аренду.

## **ФИНАНСЫ И МЕЖБЮДЖЕТНЫЕ ОТНОШЕНИЯ**

**Федеральный бюджет на 2017–2019 годы и изменения в налоговом законодательстве..... 20**

Вырастет объем межбюджетных трансфертов на развитие дорог. Увеличатся объемы бюджетных кредитов и дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности. Могут вырасти поступления от единого сельскохозяйственного налога и ЕНВД.

## **МЕТОДИКА МУНИЦИПАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ**

**Контракты жизненного цикла позволяют строить дороги в условиях бюджетного дефицита ... 28**

Заказчик проводит первые платежи только после ввода объекта в эксплуатацию. Все работы выполняет один частный партнер. Это снижает расходы и дает лучшее качество.

**Альтернативные виды транспорта улучшают экологию ..... 36**

Во многих российских городах начали развивать инфраструктуру для велосипедистов. А власти

некоторых мегаполисов присмотрелись к модной новинке — каршерингу.

## **ПОЛНОМОЧИЯ И МУНИЦИПАЛЬНЫЕ УСЛУГИ**

**Проведите эффективный аудит безопасности дорожного движения ..... 40**

Аудит позволит выявить аварийно-опасные участки дорог местного значения и разработать комплекс мер. Один из экспериментов показал, что число аварий, погибших и раненых можно снизить в пять раз.

## **МУНИЦИПАЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО**

**Новации в сфере пассажирских перевозок общественным транспортом ..... 46**

Планируете выделить полосы для общественного транспорта? Почитайте об опыте коллег в Тюмени! А еще узнайте, как в Екатеринбурге контролируют работу водителей через систему спутниковой навигации.

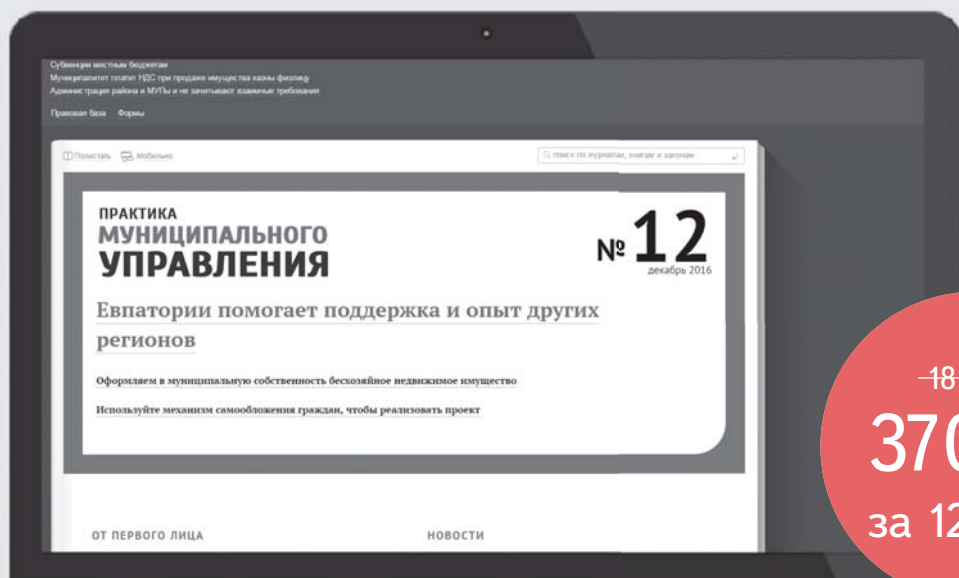
## **СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА**

**Ответственность за ущерб в результате ненадлежащего содержания местных дорог ..... 54**

Владельцы автомобилей все чаще требуют возмещения ущерба от муниципалитетов. Есть законные способы избежать ответственности. О них рассказал наш эксперт.

## **ВОПРОС-ОТВЕТ**

**О закупках ..... 62**



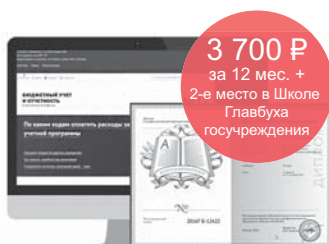
## Для вас суперскидка 70% на электронный журнал «Практика муниципального управления»!

Оцените преимущества журнала «Практика муниципального управления» в электронном формате

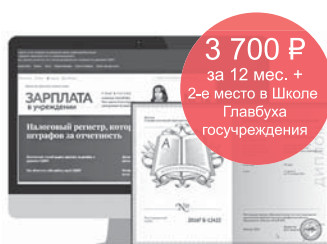
- Доставка без задержек. Вы получите свежий номер на две недели раньше печатного.
- Архив номеров. Все номера журнала всегда у вас под рукой.
- Удобный поиск. Вы быстро найдете нужную статью или документ.
- Из статей электронного журнала можно сразу перейти на нормативные документы.

Электронный журнал вы не потеряете и не забудете дома. Можно читать везде, где есть интернет!

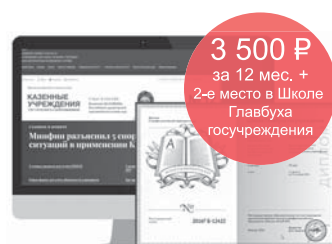
Если у вас есть подписка на другие издания медиагруппы «Акцион-МЦФЭР» для специалистов госучреждений, вы можете докупить их электронные версии. Среди них:



Журнал «Бюджетный учет и отчетность в вопросах и ответах»



Журнал «Зарплата в учреждении»



Журнал «Казенные учреждения: учет, отчетность, налогообложение»

**Быстрая подписка:**  
**8 (800) 555-66-00 (звонок бесплатный), 8 (495) 785-01-13**  
**Все способы подписки** 63

\* Предложение действительно для всех, у кого есть подписка на печатную версию до конца года.

# Новое в поддержке социально ориентированных НКО



**Что изменилось:** с 1 января 2017 года социально ориентированным некоммерческим организациям можно оказывать информационную и образовательную поддержку. Если НКО – исполнитель общественно полезных услуг, средства в форме субсидии и имущество выделяйте не менее чем на два года.

Законодатель расширил и уточнил меры поддержки социально ориентированных НКО (ст. 31.1 Федерального закона от 12 января 1996 г. № 7-ФЗ).

1. В законе появилась норма об информационной поддержке. Муниципальные телекомпании и радиостанции могут предоставлять социально ориентированным НКО бесплатный эфир, а редакции и муниципальных печатных СМИ – бесплатную печатную площадь. Также помощь НКО может включать размещение информационных материалов интернете.

2. НКО могут получать поддержку в области подготовки, дополнительного профессионального образования работников и добровольцев. Орган местного самоуправления имеет право по запросу НКО организовать подготовку, профессиональную переподготовку и повышение квалификации работников и добровольцев. Также вы можете проводить для них обучающие, научные и практические мероприятия.

3. Статья 31.1 Закона № 7-ФЗ содержит нормы, которые позволяют предоставлять

социально ориентированным НКО финансовую поддержку в форме субсидий, а также выделять имущество. Законодатель уточнил, что, если НКО – исполнитель общественно полезных услуг, субсидии и имущество нужно предоставлять сроком не менее чем на два года.

Напомним, что перечень общественно полезных услуг Правительство РФ утвердило постановлением от 27 октября 2016 г. № 1096. В число таких услуг входят, например:

- социальное обслуживание;
- помощь в трудоустройстве молодежи, инвалидам, пожилым людям, матерям с детьми, бывшим заключенным;
- различные виды реабилитации и адаптации инвалидов;
- помощь лицам в трудной жизненной ситуации, малоимущим;
- помощь в устройстве детей-сирот в приемные семьи.

**Источник:** Федеральный закон от 19 декабря 2016 г. № 449-ФЗ

[e.munuprav.ru](http://e.munuprav.ru)

## ИЗМЕНЕНИЯ В РАБОТЕ

### Уточнен перечень документов для предоставления муниципальных услуг



Законодатель уточнил перечень документов личного хранения, которые органы, предоставляющие государственные (муниципальные) услуги, имеют право требовать от заявителя. В списке больше нет свидетельства о государственной регистрации актов гражданского состояния. Но по-прежнему разрешается требовать свидетельство из органа иностранного государства с нотариально удостоверенным переводом на русский язык.

Заявители обязаны представлять:

- свидетельства об усыновлении, выданные органами ЗАГС или консульскими учреждениями России;

- документы об образовании и (или) о квалификации, об ученых степенях и ученых званиях, выданные военными профессиональными образовательными организациями, а также военными вузами;
- аналогичные документы, выданные в период с 1992 по 1995 год организациями, которые осуществляют образовательную деятельность на территории России.

**Источник:** Федеральный закон от 19 декабря 2016 г. № 433-ФЗ

[e.munuprav.ru](http://e.munuprav.ru)

### В России появится интернет-ресурс по безопасности и качеству дорог



О ситуации на дорогах водители смогут узнать на сайте, который будет вести Минкомсвязь.

Создатели сайта разместят на нем программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций, участников национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Каждый желающий сможет ознакомиться с программой своего региона и оставить комментарий или замечание по дорожной обстановке в своем регионе.

На сайте также будут указаны места концентрации ДТП и данные о ремонтных работах на автодорогах федерального, регионального и межмуниципального значения. Также пользователь сможет узнать, где находятся ближайшее медучреждение, пожарно-спасательное подразделение и другие объекты.

**Источник:** постановление Правительства РФ от 9 сентября 2016 г. № 893

[e.munuprav.ru](http://e.munuprav.ru)

## Выдавайте разрешение на строительство за семь рабочих дней



Орган местного самоуправления обязан рассмотреть заявление о выдаче разрешения на строительство в течение семи рабочих дней со дня получения. Раньше срок был другой – 10 календарных дней. Новое правило нужно соблюдать и при выдаче разрешения на ввод объекта в эксплуатацию.

Поправка вступила в силу 31 декабря 2016 года. По заявлениям, которые вы получили раньше этой даты, решения нужно было принять в прежний срок.

**Источник:** Федеральный закон от 19 декабря 2016 г. № 445-ФЗ

[e.munuprav.ru](http://e.munuprav.ru)

## КАЗЕННЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ

УЧЕТ • ОТЧЕТНОСТЬ • НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ

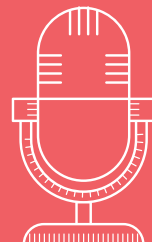
## Все о налогах и учете бухгалтеру **казенного** учреждения

**Подписка:** 8 800 555-66-00 (звонок бесплатный),  
8 495 785-01-13

[kazenychet.ru](http://kazenychet.ru) 



реклама



## Череповец реализует проекты транспортной мобильности

Череповец — типичный моногород. В нем чуть больше 300 тыс. жителей, а на сталелитейном заводе «Северстали» — одном из крупнейших в России — работают 24 тыс. череповчан. Для устойчивого развития моногороду нужна развитая инфраструктура, в том числе разветвленная транспортная сеть. Что предпринимают городские власти? С этим вопросом мы обратились к главе города Череповца Юрию Кузину.



**Ю.А. КУЗИН,**

глава города Череповца

– Юрий Александрович, каков ваш подход к решению проблем, которые характерны для моногородов?

– Вопрос сохранения и устойчивого развития моногородов сегодня перерос в проблему государственного масштаба. В первую очередь из-за того, что их общее количество в нашей стране велико, более 300. Конъюнктурные изменения на отраслевых рынках приводят к регулярному обострению социально-экономической обстановки в городах, где жизнь тесно связана с градообразующим предприятием.

Череповец всегда занимал особое место среди моногородов. Нам удалось выстроить эффективное взаимодействие с градообразующими предприятиями, запустить эффективные механизмы кооперации. Вместе с «Северсталью» мэрия развивает социальную и инженерную инфраструктуру города. Компания взаимодействует с региональными предприятиями малого и среднего бизнеса.

Зависимость от одной корпорации – это большой риск. Череповец должен развиваться не только за счет «Северстали». Для этого мы приняли основные стратегические



документы: стратегию устойчивого развития города и стратегический план.

**– Прежде чем разработать стратегию развития города, нужно проанализировать то, что есть на сегодняшний момент. Какие сильные позиции города вы выделили?**

– Из сильных сторон можно назвать присутствие конкурентных успешно развивающихся компаний. В экономике представлен бизнес разных масштабов: от крупных компаний до микропредприятий. Есть сложившаяся культурная традиция индустриального города, сохранилась система профессионально-технического образования, подготовки и переподготовки кадров. Плюс выгодное географическое положение, наличие транспортных коридоров, порта, аэропорта. На этой основе можно выстраивать стратегию устойчивого развития.

**– А опыт стратегического планирования у вас уже был?**

– Да. Первая Концепция стратегического планирования была разработана на 10 лет и утверждена еще в 1999 году. Затем в 2003 году ее скорректировали и приняли Концепцию развития города до 2012 года «Череповец – город лидеров». В 2009 году был разработан комплексный инвестиционный план модернизации Череповца. И наконец, в 2012 году разработана стратегия развития города до 2020 года.

**– Для реализации стратегических документов нужна профессиональная управленческая команда...**

– Да, в городе есть такая команда. Руководители и специалисты мэрии прошли обучение в Сколково по программе «Управление проектами развития моногородов». Организатором выступил Фонд развития моногородов.

**– Какова же главная цель вашего стратегического плана?**

– Я бы сформулировал генеральную цель следующим образом: осуществить переход от моногорода «сжимающегося» к городу растущему, не попадающему даже по формальному признаку в категорию моногородов.

Мы предложили концепцию современного индустриального города, в котором растет доля проактивных горожан, то есть людей, которые способны создавать бизнес. Главную ставку делаем на экономически активное население, занятое в секторе МСП, предпринимателей и инвесторов.

Город предлагает бизнесу:

- налоговые льготы;
- обеспеченные инженерной инфраструктурой площадки;
- уникальную программу финансовой поддержки в рамках федеральных и городских программ;
- сквозное сопровождение бизнеса городскими институтами поддержки МСП и инвестиций.

## ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Мы планируем не только удержать население, но и привлечь жителей из других регионов, сформировать новое поколение горожан. В их число будут входить и работники крупных промышленных предприятий, организаций, и молодые пенсионеры – потенциальные предприниматели.

Проекты включенности проактивных горожан в городское сообщество связаны и с преобразованием среды. Мы собираемся трансформировать городские пространства.

### – Что вы имеете в виду?

– Часть территорий города должна стать не только местом досуга горожанина, но и точкой развития новых бизнесов в различных сферах. В основу мы заложили идею пяти шагов.

1. Модернизация и благоустройство городских общественных пространств – рекреационной зоны усадьбы Гальских, центральной городской набережной, включая Воскресенский проспект, парков и скверов, городских площадей у дворцов культуры.

2. Создание центров притяжения для молодежи на территориях спортивного комплекса «Юбилейный», в скверах у жилого комплекса «Изумруд» и ТЦ «О`Кей», на стадионе ЧФМК и площади у ДК Химиков.

3. Реновация и модернизация старопромышленных территорий завода «Красная звезда», деревообрабатывающего

комплекса, территории на берегу реки Шексны вблизи усадьбы Гальских.

4. Реновация социальных объектов, таких, как межрегиональный научно-образовательный округ на базе Череповецкого государственного университета, отраслевые профессиональные полигоны колледжей. В Музее металлургической промышленности планируем перевести услуги в инновационные формы.

5. Транспортная мобильность. Строительство моста через Шексну позволит закольцевать транспортную систему. Наряду с модернизацией общественного транспорта это поможет снизить нормативное время ожидания до 1,5 мин., перемещения в любую точку города до 20 мин. Мы также занимаемся организацией парковочного пространства и улучшаем условия для развития альтернативного транспорта.

### – Расскажите подробнее о реализации проекта транспортной мобильности.

– В восточной части города в створе улицы Архангельской планируется строительство нового автомобильного моста через Шексну. Это снимет транспортную нагрузку на Октябрьский мост и прилегающие улицы. Наша задача – обеспечить сбалансированное развитие дорожной сети города с закольцовкой транспортных магистралей. Мы свяжем федеральную трассу, проходящую через Ярославль, с дорогой федерального значения Вологда – Новая Ладога и тем самым создадим условия

для транзитного потока без загрузки городских магистралей. Дополнительным результатом реализации проекта станет бесперебойное сообщение северной и южной планировочных зон города.

**– Как вы собираетесь организовать единое парковочное пространство?**

– Жители Череповца паркуют автомобили на открытых стоянках, в одноэтажных боксовых и металлических гаражах. Но из-за нехватки организованных парковочных мест большинство автовладельцев оставляют машины на внутриквартальных проездах, как правило, на примыкающей к тротуару полосе либо на газонах.

Особенно остро стоит проблема в индустриальной части города. Неправильно припаркованные автомобили создают помехи для движения транспорта, в том числе общественного.

Сейчас мы рассматриваем вопрос о создании платного парковочного пространства в индустриальном районе. Основная цель проекта – разгрузить центр города и решить проблему беспорядочных парковок.

Проблему нехватки парковочного пространства мы планируем решать комплексно:

1) обустроим парковочные территории во дворах (за счет собственников помещений многоквартирных домов там, где это возможно);

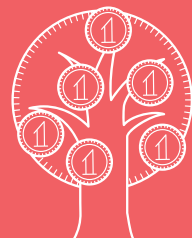
2) построим многоуровневые частные паркинги;

3) создадим на территориях вокруг торговых и развлекательных центров новые парковки, в том числе платные.

**– Вы упомянули альтернативные виды транспорта. Почему в них возникла необходимость?**

– Автомобилизация в городе существенно выросла. В период с 2001 по 2015 год общее количество зарегистрированного автотранспорта выросло более чем на 20 процентов. В результате увеличилась и нагрузка на окружающую среду. Один из способов снизить остроту проблемы – обустройство реконструируемых участков улично-дорожной сети пешеходными и велопешеходными дорожками. Они также проектируются в специальных зонах отдыха и спорта. Для передвижения по городу жители Череповца используют две велосипедные дорожки: от Октябрьского моста до ТЦ «Аксон» и по улице Раахе от Октябрьского проспекта до улицы Батюшкова.

Мы проанализировали потребности горожан и пришли к выводу, что езда на велосипеде – не только вид активного отдыха, но и наиболее бюджетный и доступный способ передвижения. Его использование улучшит экологическую обстановку в городе. Поэтому мы планируем и дальше создавать площадки для экстремальных направлений велоспорта, развивать прогулочные маршруты, улучшать велотранспортную инфраструктуру: открывать пункты проката и сервисные центры, обустраивать парковки.



## Как муниципалитеты формируют дорожные фонды

### ГЛАВНОЕ В СТАТЬЕ

- 1** Средства муниципального дорожного фонда имеют специальное назначение. Их нельзя расходовать на нужды, не связанные с содержанием и развитием местных дорог.
- 2** Доходы муниципального дорожного фонда формируются за счет обязательных и дополнительных источников. Перечень дополнительных источников утверждает представительный орган муниципального образования.
- 3** Муниципальные дорожные фонды зависят от поступлений из бюджетов субъектов РФ. Регионы направляют на муниципальный уровень не менее 10 процентов от акцизов на все нефтепродукты и не менее 5 процентов средств из своих дорожных фондов.



#### **В.В. ЛЕВИНА,**

доцент кафедры «Финансы и менеджмент» Тульского государственного университета, член Европейского клуба экспертов местного самоуправления, к.э.н.

### Кто создает дорожные фонды

Дорожный фонд – часть средств бюджета для финансового обеспечения дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования, капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов (ст. 179.4 Бюджетного кодекса РФ).

К дорожным фондам относятся Федеральный дорожный фонд, дорожные фонды субъектов РФ и муниципальные дорожные фонды. С 2012 года строительство, капитальный ремонт и содержание региональных и межмуниципальных

автомобильных дорог финансируется из региональных дорожных фондов. С 2014 года муниципалитеты выделяют на местные дороги средства из собственных дорожных фондов.

Органы государственной власти и местного самоуправления создали дорожные фонды, чтобы решить проблему нехватки финансирования. Дорожная сеть общего пользования в России имеет протяженность 1,4 тыс. км, из которых 503 тыс. км – дороги регионального и 842 тыс. км – местного значения. У 29 процентов региональных и местных дорог нет твердого покрытия. Не отвечают нормативным требованиям 53 процента федеральных и 63 процента региональных дорог. В еще худшем состоянии муниципальная дорожная сеть: 69 процентов местных дорог требуют ремонта.

Регионы обязаны создавать собственные дорожные фонды. Для органов местного самоуправления это право, а не обязанность. Решение принимает представительный орган муниципального образования. Он же утверждает объем бюджетных ассигнований и определяет порядок их формирования и использования.

Сельские поселения тоже могут создавать муниципальные дорожные фонды. Но это происходит, только если регион закрепил за сельскими поселениями полномочия по дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения. В противном случае эти полномочия реализуют органы местного самоуправления муниципальных районов. Они выделяют средства из собственных дорожных фондов.

Муниципалитеты пополняют дорожные фонды из налоговых и неналоговых источников, а также за счет межбюджетных трансфертов.

## Обязательные источники

Существует два обязательных источника формирования муниципальных дорожных фондов.

1. Муниципалитеты направляют в дорожный фонд доходы в виде акцизов на автомобильный и прямогонный бензин,

# 69

**процентов**

дорог местного  
значения требуют  
ремонта

## РАЗВИТИЕ ДОХОДНОЙ БАЗЫ МЕСТНЫХ БЮДЖЕТОВ

**Таблица. Регионы, где нормативы отчислений в местные бюджеты выше минимальных**

Регион	Доля доходов консолидированного бюджета региона от акцизов на нефтепродукты	Сумма отчислений в 2015 году, млн руб.
Тульская область	20	577,5
Сахалинская область	20	172,4
Забайкальский край	20	589,5
Липецкая область	17	417,0
Республика Саха (Якутия)	15	403,6

дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных двигателей российского производства (ст. 179.4 Бюджетного кодекса РФ).

2. Регионы направляют на муниципальный уровень часть акцизов на все нефтепродукты (ст. 58 Бюджетного кодекса РФ). По закону минимальная доля – 10 процентов налоговых доходов консолидированного бюджета субъекта РФ от этих акцизов. Некоторые регионы установили больший объем финансирования (см. таблицу).

По данным Минфина об исполнении бюджетов за 2015 год, общий объем поступлений от уплаты акцизов на нефтепродукты по дифференцированным нормативам, установленным субъектами РФ, составил 27,8 млрд руб. Среди регионов лидерами по объему перечисленных акцизов на нефтепродукты в местные бюджеты стали Московская и Свердловская области, а также Краснодарский край. Пять регионов установили нормативы отчислений в местные бюджеты выше 10 процентов (см. таблицу).

Таким образом, у региональных властей есть действенный инструмент развития муниципальной дорожной сети. Отметим, что возможности субъектов пополнять свои дорожные фонды гораздо выше. Для региональных фондов предусмотрено два обязательных источника – акцизы на ГСМ и транспортный налог. С 2015 года в дорожные фонды субъектов РФ поступает 100 процентов топливных акцизов.

Кроме того, региональные власти имеют право выделять для пополнения дорожных фондов средства из дополнительных источников. Их более 30.

## Дополнительные источники

Дополнительные источники доходов варьируются в различных муниципальных образованиях. Перечень таких источников открыт. Чаще всего муниципалитеты направляют в дорожные фонды доходы от аренды земель в полосах отвода, платных парковок, объектов дорожного сервиса, безвозмездные поступления от юридических и физических лиц. У крупных городов дополнительных источников больше.



### Документ

Городская дума Нижнего Новгорода утвердила Порядок формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда решением от 20 ноября 2013 г. № 149

**Пример 1.** В дорожный фонд Нижнего Новгорода поступают:

- госпошлина за выдачу органом местного самоуправления разрешения на установку рекламных конструкций в полосе отвода автомобильных дорог местного значения и движение по автомобильным дорогам местного значения транспортных средств, перевозящих опасные, тяжеловесные и (или) крупногабаритные грузы;
- суммы возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам местного значения транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
- денежные взыскания (штрафы) за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам местного значения;
- доходы от утилизации брошенных и разукomплектованных транспортных средств;
- плата за перемещение и хранение задержанных транспортных средств на спецстоянке, эвакуацию и хранение брошенных и разукomплектованных транспортных средств, транспортировку незаконно размещенных нестационарных торговых объектов, оказание услуг по присоединению объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам местного значения;
- субсидии из областного бюджета;
- бюджетные кредиты из дорожного фонда области;

## РАЗВИТИЕ ДОХОДНОЙ БАЗЫ МЕСТНЫХ БЮДЖЕТОВ



### Типичная проблема

В сельских поселениях перечень дополнительных источников доходов муниципальных дорожных фондов существенно меньше

- безвозмездные поступления от физических и юридических лиц, в том числе добровольные пожертвования;
- неустойки (штрафы, пени), суммы возмещения убытков муниципального заказчика, взысканных в установленном порядке в связи с нарушением исполнителем (подрядчиком) условий муниципального контракта или иных договоров, финансируемых за счет средств дорожного фонда города;
- денежные средства, которые участники конкурсов и аукционов вносят в качестве обеспечения заявки по муниципальным контрактам, финансируемым за счет средств дорожного фонда города. Если участник уклоняется от заключения контракта, заказчик удерживает сумму обеспечения;
- плата по соглашениям об установлении публичных сервитутов в отношении земельных участков в границах полос отвода автомобильных дорог местного значения (в том числе дорог общего пользования), находящихся в собственности города;
- доходы от предоставления на платной основе парковок (парковочных мест), которые расположены на автомобильных дорогах местного значения.

### Межбюджетные трансферты

В качестве дополнительных источников муниципальных дорожных фондов могут быть использованы межбюджетные трансферты из федерального и регионального бюджетов.

Порядок формирования и использования бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта РФ должен предусматривать выделение субсидии местным бюджетам на проектирование и строительство, реконструкцию автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования. Минимальный объем субсидий – 5 процентов от бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта РФ (п. 4.1 ст. 179.4 Бюджетного кодекса РФ). Например, в 2015 году из региональных дорожных фондов на муниципальные дороги было выделено 62,5 млрд руб.



Некоторые муниципальные образования включают субсидии из регионального бюджета и регионального дорожного фонда в перечень дополнительных источников формирования муниципальных дорожных фондов.

**Пример 2.** Поселение Зареченск Кандалакшского района получает из областного бюджета:

- субсидии на проектирование, строительство, реконструкцию, модернизацию, ремонт и содержание автомобильных дорог;
- межбюджетные трансферты из дорожного фонда Мурманской области.



#### **Документ**

Решение Совета депутатов сельского поселения Зареченск Кандалакшского района от 31 октября 2013 г. № 53

## **Кредиты из региональных бюджетов**

Субъект РФ может выделить муниципалитетам бюджетные кредиты из своего дорожного фонда (Федеральный закон от 30 ноября 2011 г. № 361-ФЗ):

- на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- формирование муниципальных дорожных фондов.

**Пример 3.** Городская дума Нижнего Новгорода предусмотрела бюджетные кредиты как дополнительный источник доходов муниципального дорожного фонда. Порядок его формирования и использования Городская дума утвердила решением Нижнего Новгорода от 20 ноября 2013 года № 149.

## **Структура доходов муниципальных дорожных фондов**

Трансферты – важный источник доходов муниципальных дорожных фондов городских поселений.

**Пример 4.** Дополнительный источник доходов муниципального дорожного фонда Старой Руссы – НДС. 42,8 процента поступлений в виде этого налога город направляет в дорожный фонд. Несмотря на это, две трети его доходов в 2015 году приходились на трансферты.

## РАЗВИТИЕ ДОХОДНОЙ БАЗЫ МЕСТНЫХ БЮДЖЕТОВ

Структура доходов муниципального дорожного фонда Старой Руссы выглядит так:

Источник доходов дорожного фонда	Сумма, млн руб.
НДФЛ	19
Акцизы по подакцизным товарам (продукции), производимым на территории Российской Федерации	3,5
Государственная пошлина за выдачу специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов	0,002
Субсидии бюджетам городских поселений	68,5
<b>Итого</b>	<b>91,002</b>

Для структуры доходов дорожных фондов, созданных на уровне муниципальных районов, характерно другое распределение доходных источников.

**Пример 5.** Согласно отчету об исполнении муниципального дорожного фонда Крестецкого муниципального района за 2015 год, субсидии составили около трети всех доходов. Основная их часть пришлась на акцизы.

Анализ структуры доходов муниципальных дорожных фондов показывает, что сегодня высока зависимость муниципальных дорожных фондов от трансфертов из вышестоящих бюджетов. Получение этих средств не зависит от органов местного самоуправления. Лишь немногие финансово благополучные муниципальные образования – региональные столицы – имеют возможность перенаправлять собственные доходы на финансирование муниципальных дорожных фондов.

### Направления расходов из дорожных фондов

Дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения и обеспечение безопасности дорожного движения на них – это вопрос местного значения для

городских поселений, муниципальных районов и городских округов (ст. 14, 15, 16 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ).

Перечень полномочий органов местного самоуправления в области дорожной деятельности конкретизирован в статье 13 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ.

Бюджетные ассигнования муниципального дорожного фонда можно использовать:

- на проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт (включая капитальный), содержание автомобильных дорог общего пользования муниципального значения и искусственных сооружений на них;
- обустройство автомобильных дорог общего пользования муниципального значения для повышения безопасности дорожного движения;
- капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенного пункта;
- инвентаризацию, паспортизацию, проведение кадастровых работ, регистрацию прав в отношении земельных участков, занимаемых автодорогами местного значения;
- оформление прав собственности на автомобильные дороги общего пользования муниципального значения;
- погашение задолженности по бюджетным кредитам на строительство, ремонт и содержание дорог;
- уплату налога на имущество в отношении автомобильных дорог общего пользования муниципального значения;
- исполнение судебных актов РФ и мировых соглашений по возмещению вреда, причиненного в результате незаконных действий (бездействия) органов местного самоуправления в части обеспечения дорожной деятельности.

Неиспользованные в текущем финансовом году средства муниципального дорожного фонда можно потратить в очередном финансовом году (п. 5 ст. 179.4 Бюджетного кодекса РФ). Такой подход упрощает процедуру управления средствами фонда и снижает риски, связанные с несвоевременным поступлением денег.

Только  
у региональных  
столиц есть  
возможность  
перенаправлять  
собственные  
доходы  
в муниципаль-  
ные дорожные  
фонды

# РАЗВИТИЕ ДОХОДНОЙ БАЗЫ МЕСТНЫХ БЮДЖЕТОВ



## Внимание

Минфин России считает, что расширять направления расходования средств из дорожных фондов нежелательно и неправомерно (письма от 2 июля 2012 г. № 02-03-10/2481, от 29 августа 2014 г. № 02-03-11/43286)

Средства дорожных фондов имеют специальное назначение. Их нельзя расходовать на нужды, не связанные с содержанием или развитием автомобильных дорог общего пользования.

## Отчетность о расходах из дорожного фонда

Местная администрация обязана ежегодно составлять отчет об использовании средств муниципального дорожного фонда и направлять его в представительный орган муниципального образования. Отчет представляется одновременно с отчетом об исполнении местного бюджета и подлежит опубликованию.

Также нужно отчитываться по форме № 1-ФД, утвержденной приказом Росстата от 15 июня 2012 г. № 346. Орган местного самоуправления представляет данные об использовании средств дорожного фонда органу управления дорожным хозяйством субъекта РФ на 15-й день после отчетного периода, а за год – на 20-й день после отчетного периода.

Сведения об использовании средств муниципального фонда включают данные об объемах поступления средств в фонд и их расходовании, протяженности строящихся, реконструируемых, введенных в эксплуатацию, отремонтированных дорог местного значения.

Разделы формы заполняются на основании данных проектно-сметной документации, актов приемки выполненных работ, актов ввода объектов в эксплуатацию, фактических объемов финансирования и освоения средств.

## Как решить проблему наполняемости дорожных фондов

Доходный потенциал муниципальных дорожных фондов прямо зависит от состояния местных бюджетов. Решать проблемы наполняемости этих фондов нельзя изолированно

от проблем финансового обеспечения муниципальных образований.

Уделяйте больше внимания изысканию дополнительных источников доходов. Это могут быть, например:

- доходы от использования имущества в составе автомобильных дорог местного значения;
- доходы от передачи в аренду земельных участков, расположенных в полосе отвода автомобильных дорог местного значения;
- плата в счет возмещения вреда, который дорогам наносят транспортные средства массой свыше 12 тонн;
- отчисления от земельного налога, поступающего в местный бюджет.

Наиболее значимый источник доходов муниципальных дорожных фондов сегодня – дополнительные поступления из региональных бюджетов. Поэтому, чтобы муниципальные дорожные фонды выполняли свою функцию, желательна поддержка региональных властей. Они имеют право увеличить нормативы по акцизам на нефтепродукты и передавать другие трансферты в местные бюджеты. Это позволит наполнить муниципальные дорожные фонды, а затем и улучшить состояние дорог в муниципальном образовании.

Учтите, что при недостаточности средств в местных бюджетах проблему низкого качества местных дорог нельзя решить только за счет муниципального дорожного фонда. Используйте и другие возможные механизмы финансирования дорожной деятельности в рамках соглашений муниципально-частного партнерства, контрактов жизненного цикла, концессионных соглашений.



## Федеральный бюджет на 2017–2019 годы и изменения в налоговом законодательстве

### ГЛАВНОЕ В СТАТЬЕ

- 1** В 2017 году из федерального бюджета будут выделены средства на реализацию 11 приоритетных проектов, в том числе по развитию инфраструктуры муниципалитетов.
- 2** Вырастет объем межбюджетных трансфертов на развитие автомобильных дорог регионального и местного значения. Увеличатся объемы дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности и бюджетных кредитов.
- 3** В 2017 году ожидается увеличение поступлений от единого сельскохозяйственного налога и ЕНВД, которые зачисляются в местные бюджеты.



**Л.И. ПРОНИНА,**

государственный советник РФ  
2-го класса, профессор ИГСУ  
РАНХиГС при Президенте РФ,  
д.э.н.

### Параметры федерального бюджета

Федеральный бюджет принят на три года (Федеральный закон от 19 декабря 2016 г. № 415-ФЗ). В него заложен дефицит в размере 2,74 трлн руб. в 2017-м, 1,9 трлн руб. – в 2018 году и 1,1 трлн руб. – в 2019 году.

### Доходы

Общий объем доходов федерального бюджета в 2017 году запланирован на уровне 13,4 трлн руб. Минэкономразвития

ожидает прирост запасов материальных оборотных средств и конечного потребления домашних хозяйств. По итогам 2018 года вырастут инвестиции в основной капитал. В среднем их прирост в 2017–2019 годах составит 0,7 процента в год. Наращивание частных инвестиций ожидается на фоне сокращения государственных. Финансовым ресурсом восстановления инвестиционной активности государства послужит рост прибыли организаций в условиях стабилизации оттока капитала. В итоге вырастут поступления в региональные и местные бюджеты, расширятся возможности финансовой помощи из федерального бюджета регионам и муниципалитетам.



### Внимание

По оценке Минфина, за 2016 год ВВП снизился на 0,6 процента. В 2017 году ВВП вырастет на 0,2 процента и составит 86,8 трлн руб. Инфляция не превысит 4 процентов

## Расходы

Плановые расходы федерального бюджета в 2017 году – 16,2 трлн руб.

Россия планирует потратить 150 млрд руб. на реализацию 11 приоритетных проектов, в том числе по развитию инфраструктуры муниципалитетов. Так, на строительство школ в 2017 году предполагается выделить 25 млрд руб., на развитие малого бизнеса – 13,1 млрд руб.

В 2017 году планируется стимулировать развитие жилищного строительства в регионах и муниципалитетах. Так, бюджетные ассигнования в объеме 20 млрд руб. будут направлены на предоставление субсидий на поддержку региональных и муниципальных программ формирования современной городской среды. На эти средства будут благоустроены территории в городах России, в том числе в моногородах. Субсидии будут распределены адресно между 72 субъектами РФ, за исключением регионов-доноров.

В 2017 году будут выделены средства на комплексное развитие, в том числе обустройство мест массового отдыха населения. Моногорода получают на эти цели 6,5 млрд руб., города численностью жителей до 300 тыс. – 0,5 млрд руб.

На укрепление материально-технической базы муниципальных домов культуры предусмотрено 1,4 млрд руб.

# 50

млрд руб. –

объем межбюджетных  
трансфертов на дороги  
в 2017 году

На поддержку творческой деятельности муниципальных театров – 670 млн руб. Ежегодно с 2017 до 2019 года сельские общеобразовательные школы будут получать на создание условий для занятий физической культурой и спортом 1,5 млрд руб.

Объем межбюджетных трансфертов на развитие автомобильных дорог регионального и местного значения увеличен на 10 млрд руб. В результате общий объем трансфертов в 2017 году на эти цели составит 50 млрд руб. Кроме того, в 2017 году будет продолжена реализация федеральной программы «Безопасные и качественные дороги».

### **Дотации и бюджетные кредиты**

Объем дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности в 2017 году увеличится по сравнению с 2016 годом на 100 млрд руб. до 614,6 млрд руб. Это стало возможным за счет перераспределения в пользу федерального бюджета 1 процентного пункта налога на прибыль организаций и акцизов на нефтепродукты. Но в 2018 и 2019 годах объем дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности в реальном выражении останется неизменным.

Объем бюджетных кредитов в 2017 и 2018 годах вырастет до 200 млрд руб., а в 2019 году сократится до 50 млрд руб. – уровня 2016 года. Правительство РФ будет предоставлять бюджетные кредиты на пять лет. С учетом роста государственного и муниципального долга, а также высокой стоимости рыночных заимствований объем бюджетных кредитов в 2017 году может еще увеличиться.

Меры консолидации в федеральном бюджете сосредоточены на оптимизации расходов и повышении их эффективности. На мобилизацию доходов приходится только 30 процентов общего объема мер по обеспечению целевых параметров бюджета. Это означает, что региональным и местным бюджетам не стоит рассчитывать на дополнительные доходы. Следует сосредоточиться на повышении эффективности бюджетных расходов.



## Изменения в налоговом законодательстве

В 2016 году в налоговое законодательство был внесен ряд изменений, которые повлияют на формирование доходной части региональных и местных бюджетов.

Регион имеет право установить единые для всех типов муниципальных образований нормативы отчислений в местные бюджеты от федеральных и (или) региональных налогов и сборов, налогов, предусмотренных специальными налоговыми режимами, подлежащих зачислению в бюджет субъекта РФ (ст. 58 Бюджетного кодекса РФ). Поэтому для местных бюджетов важны изменения законодательства по федеральным и региональным налогам.

Минфин разработал Основные направления налоговой политики на 2017 год и плановый период 2018 и 2019 годов для оптимизации налоговых сборов и увеличения поступлений в федеральный бюджет на плановый трехлетний период. Их рост будет происходить несмотря на действующий мораторий на повышение налоговой нагрузки на бизнес и курс Правительства РФ на поддержку малого и среднего предпринимательства. По мнению Минфина, повысить доходы в таких условиях можно за счет граждан, нефтедобывающих компаний и иностранного ритейла. Значительная часть этих идей нашла воплощение в Федеральном законе от 30 ноября 2016 г. № 401-ФЗ.



### Внимание

С 2017 года увеличивается размер пеней в случае длительной просрочки уплаты налогов, сборов и страховых взносов. При просрочке не более 30 календарных дней налоговые инспекторы будут считать пени исходя из 1/300, с 31-го дня — исходя из 1/150 ставки рефинансирования ЦБ

## НДФЛ

В 2017 году самозанятые граждане получили правовой статус. Цель – создать стимулы для выхода самозанятых из теневой экономики. Так, граждане, которые оказывают услуги по ведению домашнего хозяйства, репетиторству, присмотру и уходу за детьми, больными и престарелыми, занимаются другими видами деятельности без регистрации в качестве индивидуальных предпринимателей, не будут платить НДФЛ до 1 января 2018 года. Освобождение дадут только тем, кто не привлекает для оказания услуг наемных

**Большинство  
самозанятых  
граждан  
не воспользуются  
новым  
статусом**

работников и уведомит налоговиков о своей деятельности. На основании уведомлений налоговые инспекции будут ставить таких лиц на учет по месту их жительства или пребывания.

Реализация этой нормы может уменьшить доходы местных бюджетов. Однако потери не будут значительными, так как большинство самозанятых граждан новой нормой не воспользуются.

### **Налоги, предусмотренные специальными налоговыми режимами**

К специальным налоговым режимам относятся единый сельскохозяйственный налог, упрощенная система налогообложения и единый налог на вмененный доход (ЕНВД) для отдельных видов деятельности, патентная система налогообложения.

Платежи по упрощенной системе налогообложения полностью зачисляются в региональный бюджет.

Единый сельскохозяйственный налог зачисляется в местные бюджеты по следующим нормативам (ст. 61.1 Бюджетного кодекса РФ):

- 1) в бюджеты городских поселений – 50 процентов;
- 2) бюджеты муниципальных районов от налогов, взимаемых:
  - на территориях городских поселений – 50 процентов;
  - территориях сельских поселений – 70 процентов;
  - межселенных территориях – 100 процентов.

ЕНВД полностью поступает в бюджеты муниципальных районов.

В 2017 году на доходы региональных и местных бюджетов от налогов, предусмотренных специальными налоговыми режимами, повлияют два изменения.

1. Плательщики единого сельскохозяйственного налога и предприниматели на упрощенке будут исключать суммы НДС из налогооблагаемых доходов и не будут включать суммы НДС в расходы.

2. Законодатель отменил ограничение на применение упрощенной системы налогообложения для организаций с представительствами.

В 2017 году индивидуальные предприниматели, которые применяют ЕНВД и патентную систему налогообложения, должны будут приобрести кассовые аппараты нового образца. Такая техника обеспечивает передачу фискальных документов в налоговые органы. Предприниматель сможет уменьшить налог на сумму, которую затратил на покупку кассового аппарата, в пределах 18 тыс. руб.

Коэффициент-дефлятор, который используется в рамках системы налогообложения в виде ЕНВД, будет корректироваться на три года вперед. Это обеспечит прогнозируемость роста налоговой нагрузки для малого бизнеса. При принятии законодательных актов о налогах и сборах на очередной финансовый год и плановый период будут фиксироваться значения этого коэффициента на трехлетний период и на каждый его год исходя из уровня прогнозируемой инфляции. Это приведет к росту ЕНВД.

# 18

тыс. руб. –

максимальный  
налоговый вычет для  
предпринимателя при  
покупке кассы нового  
образца

## Налог на имущество физических лиц

Налог на имущество физических лиц, собираемый на территориях муниципалитетов, поступает в бюджеты муниципальных образований. В бюджеты муниципальных районов – только с межселенных территорий.



### На заметку

#### Как повысят собираемость налога на имущество физлиц

Сейчас владельцы домов, построенных на частных земельных участках, но не оформленных в собственность, не платят налог на имущество с такой недвижимости. Если ввести ее в налоговый оборот, собираемость налога значительно вырастет. Чиновники хотят закрепить

на законодательном уровне обязанность по уплате налога на объекты незавершенного строительства. Тогда физические лица будут платить налог на имущество за объекты, которые поставили на кадастровый учет, но не зарегистрировали в установленном порядке.

# 121

**млрд руб. –**  
отчисления  
в федеральный бюджет  
налога на прибыль  
организаций  
в 2017 году

В 2017 году произойдет ужесточение налогового администрирования. В результате муниципалитеты должны получить больше доходов в виде налога на имущество, а регионы – в виде транспортного налога. Так, если человек не получил налоговое уведомление и не заплатил налог за объект недвижимости или транспортное средство, он обязан сообщать о наличии этого имущества в налоговый орган по месту жительства либо по местонахождению объекта. С 1 января 2017 года действуют штрафы для тех, кто не уведомил инспекцию или сделал это не вовремя.

### Налог на прибыль

На период до 2020 года будут действовать новые нормы отчислений налога на прибыль организаций. Так, его отчисления в федеральный бюджет увеличились с 2 до 3 процентов. При сохранении ставки налога 20 процентов эта сумма достигнет 121 млрд руб. Из них 100 млрд руб. будет отдано в фонд финансовой поддержки проблемных регионов-реципиентов. 21 млрд руб. направят на поощрение регионов-доноров с растущей экономикой.

Отчисления налога на прибыль организаций в бюджеты субъектов РФ в 2017 году составят 17 процентных пунктов.

Скорректированы правила переноса убытков прошлых налоговых периодов. С 1 января 2017 года налоговую базу нельзя уменьшить за счет переноса более чем на 50 процентов. Исключено положение о 10-летнем сроке переноса убытка.

### НДС

С 2017 года изменился порядок возмещения НДС. Теперь налогоплательщик может получить из бюджета субсидии на возмещение затрат, связанных:

- с оплатой товаров (работ, услуг) с учетом НДС;
- уплатой налога при ввозе товаров на территорию РФ и иные территории, находящиеся под ее юрисдикцией.

Восстановлению подлежат суммы налога в размере, ранее принятом к вычету. Эти суммы не включаются в стоимость товаров (работ, услуг), а учитываются в составе прочих расходов (ст. 264 Налогового кодекса РФ). Данная норма улучшит положение налогоплательщиков, но приведет к снижению поступлений от НДС в бюджеты всех уровней, в том числе местные бюджеты.

## Акцизы

С начала 2017 года выросли ставки акцизов: на бензин класса 5, дизтопливо и средние дистилляты. В течение 2018 и 2019 годов их также планируется повышать. В результате у регионов будет больше возможностей, чтобы поддерживать местные бюджеты за счет отчислений от топливных акцизов.

На автомобильный бензин, не соответствующий классу 5, и прямогонный бензин на период с 2017 по 2019 год планируется сохранить ставки акцизов на уровне 2016 года.

С 2017 года вдвое возросли акцизы на вина. В списке подакцизных товаров появились электронные сигареты. Акцизы на табачную продукцию будут ежегодно возрастать на 10 процентов. На 30 процентов увеличатся акцизы на табачную продукцию, которую розница скупает в запас к концу года.



### На заметку

## Налоги и бюджет: что изменится в ближайшие годы

Основная задача на ближайшие годы – выстроить систему налогового администрирования на единой методологической основе. Это увеличит собираемость налогов, снизит административную нагрузку на легальный бизнес, затруднит реализацию теневых схем.

С 2017 года субъекты РФ будут заключать обязывающие соглашения с Минфином, где заявят о создании рабочих мест и увеличении инвестиций. Это будет стимулировать регионы и муниципалитеты к развитию собственной доходной базы.



Чем муниципалитету полезны контракты жизненного цикла → 28

Альтернативные виды транспорта улучшат экологию → 36

## Контракты жизненного цикла позволяют строить дороги в условиях бюджетного дефицита

### ГЛАВНОЕ В СТАТЬЕ

- 1 Чтобы повысить качество дорог, муниципалитет может предложить бизнесу не только строить трассы, но и эксплуатировать их за счет бюджета.
- 2 Контракты жизненного цикла привлекут в отрасль инвестиции и мотивируют частного партнера к повышению качества строительства.
- 3 Риски контракта жизненного цикла связаны с его долгосрочностью. Чтобы не ошибиться в прогнозах и не переоценить свои финансовые возможности, составьте план.



**А.И. ЗВЕРЕВ,**

юрист, эксперт журнала  
«Практика муниципального  
управления»

Сегодня распространена ситуация, когда одна компания проектирует дорогу, другая – строит, третья – эксплуатирует. Результат – небезопасные и некачественные дороги.

Экономия на стадии строительства в процессе эксплуатации оборачивается для муниципалитета издержками, размер которых нередко превышает изначальный объем инвестиций.

Эффективной заменой традиционной модели, применяемой при строительстве дорог, может стать распространенная за рубежом модель контрактов жизненного цикла

(КЖЦ). Ее уже одобрили Минтранс, другие министерства и ведомства.



### Внимание

На контракты жизненного цикла распространяются правила заключения и исполнения контрактов для государственных и муниципальных нужд

## Что такое контракт жизненного цикла

В России понятие контракта жизненного цикла появилось с вступлением в силу Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ. В нем модель КЖЦ регламентируется как разновидность закупок для государственных и муниципальных нужд. Но элементы КЖЦ можно встретить и в концессионных соглашениях, соглашениях о государственно-частном и муниципально-частном партнерстве.

Контракт жизненного цикла предусматривает (ч. 16 ст. 34 Закона № 44-ФЗ):

- закупку товара или работы, при необходимости – проектирование, конструирование объекта, который должен быть создан в результате выполнения работы;
- последующие обслуживание, ремонт, при необходимости – эксплуатацию, утилизацию поставленного товара или созданного в результате выполнения работы объекта.

Признаки контракта жизненного цикла:

- долгосрочность (10–30 лет);
- смешанный характер. Контракт содержит элементы договора строительного подряда, подряда на выполнение проектных и изыскательских работ, договора возмездного оказания услуг.

Одно из существенных условий контракта жизненного цикла – цена. Она состоит из совокупности затрат на всех стадиях жизненного цикла объекта и определяется по правилам формирования начальной (максимальной) цены контракта. Основной способ определения цены КЖЦ – метод сопоставимых рыночных цен. Он предполагает анализ рынка на основе запроса предложений и сравнения с ценами ранее заключенных контрактов.

При расчете начальной (максимальной) цены контракта экономист должен учитывать прогнозные финансовые

### Все государственные и муниципальные контракты заключаются на три года

показатели, например индекс инфляции, курсы валют. Перечень оснований для пересмотра цены контракта закрытый. В него не входит изменение финансовых показателей (ст. 95 Закона № 44-ФЗ).

Все государственные и муниципальные контракты заключаются на три года – в пределах сроков лимитов бюджетных обязательств. Заключение контрактов на более длительный срок допускается, только если принято решение о бюджетных инвестициях (ч. 3 ст. 72 Бюджетного кодекса РФ).

Эксплуатация объекта, созданного в ходе реализации контракта жизненного цикла, предполагает переход прав владения и пользования объектом к частному партнеру. Он получает беспрепятственный доступ к имуществу.

### Когда можно заключить контракт жизненного цикла

Правительство утвердило закрытый перечень случаев, когда можно заключить контракт жизненного цикла (постановление от 28 ноября 2013 г. № 1087). Речь идет о создании объектов транспортной инфраструктуры, например дорог, портов, аэродромов, станций метро, а также о закупке транспортных средств, в том числе железнодорожного подвижного состава, воздушных, морских и речных судов.

Модель используется при строительстве, обслуживании, эксплуатации платных и бесплатных дорог. При реализации контракта в отношении платных дорог частный партнер выполняет в том числе функции по сбору средств с пользователей в пользу собственника инфраструктуры.

### Чем привлекательны проекты на основе КЖЦ

У контракта жизненного цикла есть преимущества как для публичного, так и для частного партнера.



## Выгоды для муниципалитета

Реализация проектов на основе КЖЦ позволяет привлечь частные инвестиции и повысить эффективность бюджетных расходов. Заказчик проводит первые платежи только после ввода объекта в эксплуатацию. Поэтому модель выгодна дотационным муниципалитетам, которых в России большинство.

Подрядчик заинтересован в эффективности проектных решений, применении современных технологий и материалов, качестве строительства. Ведь ему придется нести издержки по дальнейшей эксплуатации объекта либо выплачивать неустойку за нарушение обязательств. За счет объединения стадий проектирования, строительства и эксплуатации снижаются риски неисполнения обязательств со стороны частного партнера на каждой стадии реализации контракта.

Объединение всех этапов в один цикл приводит к минимизации затрат заказчика, поскольку частный партнер более эффективно использует ресурсы и экономит на масштабе проекта. Благодаря тому что платежи по контракту равномерно распределены на весь срок жизненного цикла, заказчик может одновременно вести несколько проектов.

Корректировка платежей с учетом уровня готовности эксплуатируемого объекта и начало выплат по контракту только после сдачи объекта в эксплуатацию мотивируют частного партнера завершить работы в короткие сроки.

## Выгоды для частного партнера

Если частный партнер соблюдает условия контракта, он получает гарантированные платежи из бюджета после ввода объекта в эксплуатацию.

Поскольку частный партнер выполняет весь цикл работ, он может выбрать наиболее оптимальный вариант исполнения обязательств по контракту. Например, снизить издержки по эксплуатации за счет оптимизации этапов проектирования и строительства без потери качества. Если подрядчик будет строить дороги так, что ему не придется



### Полезно знать

Заклучение контракта с одним подрядчиком на все виды работ (проектирование, строительство, обслуживание, эксплуатацию) снижает расходы на проведение конкурсных мероприятий

Контракты  
жизненного  
цикла  
подвержены  
инфляционным,  
политическим  
и законо-  
дательным  
рискам

их ремонтировать на стадии эксплуатации, он сможет увеличить свои доходы за счет снижения затрат на ремонт и продления межремонтных сроков.

### **Риски контракта жизненного цикла**

Из-за длительного срока реализации контракты жизненного цикла подвержены инфляционным, политическим и законодательным рискам. Так, изменение законодательства или технических требований к объекту в ходе исполнения контракта может привести к тому, что компания не исполнит обязательства или сорвет сроки.

К рискам частного партнера относится чрезмерная финансовая нагрузка на начальной стадии реализации проекта и инфляция. Инфляционные риски при реализации контракта жизненного цикла можно учесть только на стадии формирования НМЦК. Если стороны заключили контракт с твердой ценой, дополнительные расходы компании нельзя будет компенсировать за счет средств местного бюджета (письмо Минэкономразвития России от 15 октября 2008 г. № Д05-4421). Это снижает привлекательность КЖЦ для инвестора.

Другие риски для частного партнера связаны с ошибками в планировании издержек на весь период контракта и с отсутствием эффективных механизмов защиты инвестиций. Заказчик вправе принять решение об одностороннем отказе от исполнения контракта в случаях, предусмотренных Гражданским кодексом РФ для отдельных видов договоров (ч. 9 ст. 95 Закона № 44-ФЗ). Такие ситуации предусмотрены в отношении договора подряда и договора возмездного оказания услуг (ст. 717, 782 Гражданского кодекса РФ).

Заказчик также подвержен рискам долгосрочности, так как он возмещает инвестору затраты. Муниципалитет может ошибиться в прогнозах и взять на себя больше обязательств, чем способен исполнить. А уменьшить нагрузку на бюджет будет уже нельзя, так как это приведет к срыву

контрактных обязательств. Если заказчик участвует одновременно в нескольких проектах, то риски не выполнить принятые обязательства возрастают.



### Внимание

Если заказчик расторгает контракт в одностороннем порядке, исполнитель вправе потребовать возмещения только фактически понесенного ущерба (ч. 23 ст. 95 Закона № 44-ФЗ)

## Механизмы финансирования контракта

Контракты жизненного цикла реализуются через механизмы проектного финансирования. Частный партнер финансирует проектирование, строительство или реконструкцию дороги. Публичный партнер (муниципалитет) оплачивает частному партнеру услуги по ее содержанию, ремонту, эксплуатации. При этом дорога общего пользования находится в государственной или муниципальной собственности.

Заказчик получает возможность растянуть бюджетные затраты на длительный срок. Часть разовых инвестиционных затрат можно переложить на частных инвесторов.

Подрядчик получает деньги только с того момента, когда дорога начинает функционировать. Если этого не происходит в установленные в контракте сроки либо дорога требует ремонта, заказчик имеет право заморозить платежи и наложить штраф на подрядчика. Если дорога не соответствует заданному в контракте уровню качества, подрядчик ремонтирует ее за свой счет. Размер оплаты по контракту можно снизить за неровное покрытие, плохую разметку, частые ремонты и ДТП.

## Чем контракт жизненного цикла отличается от концессии

Элементы контракта жизненного цикла встречаются в концессионных соглашениях. Концессионное соглашение также включает несколько стадий жизненного цикла объекта, который после создания находится или поступает в государственную или муниципальную собственность и обслуживается частным инвестором. Но в отличие от контракта

жизненного цикла концессионное соглашение заключается на срок, превышающий срок действия лимитов бюджетных обязательств (п. 6 ст. 78, п. 5 ст. 79 Бюджетного кодекса РФ). В концессионном соглашении эксплуатационные риски, связанные с интенсивностью использования имущества (риски спроса), ложатся на частного партнера. При контракте жизненного цикла – на публичного партнера.

Развитие концессионного законодательства способствует сближению двух моделей. Так, в апреле 2012 года в Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 115 «О концессионных соглашениях» были внесены изменения. Законодатель ввел понятие платы концедента по концессионному соглашению и предусмотрел возможность заключать прямые соглашения по проектам, в рамках которых исполнитель создает объекты автодорожной инфраструктуры (Федеральный закон от 25 апреля 2012 г. № 38-ФЗ).

При расторжении концессионного соглашения у частного инвестора есть право потребовать возмещения своих расходов на создание и (или) реконструкцию объекта (ч. 5 ст. 15 Закона № 115-ФЗ). На практике данные платежи дополняются выплатами, гарантирующими защиту интересов не только частного субъекта, но и банков, которые предоставляют заемное финансирование. Возможность заключать прямые соглашения с заказчиком повышает интерес банков к концессиям. Она обеспечивает защиту интересов банка и гарантирует стабильность проекта в случае, если инвестор нарушит свои обязательства.



### Полезно знать

В России механизм концессии используется в строительстве участка автомобильной дороги «Обход г. Хабаровска», Центральной кольцевой автодороги в Московской области

## Как повысить привлекательность и эффективность контракта

При недостаточности бюджетных средств контракты жизненного цикла необходимы в дорожном строительстве. Они снижают финансовую нагрузку на местный бюджет на начальном этапе. Но, чтобы сделать контракт привлекательным для сторон и обеспечить успех проекта, нужно

четко прописать условия в контракте и грамотно распределить риски.

Контракт жизненного цикла не всегда привлекателен для частного партнера. Он несет чрезмерную финансовую нагрузку на начальных этапах реализации проекта. Механизмы защиты инвестиций подрядчика отсутствуют. Поэтому КЖЦ требует тщательного планирования и моделирования. Без них невозможно найти оптимальное соотношение издержек и выгод сторон.

На законодательном уровне необходимо закрепить право муниципалитета на замену частного партнера в случае, если он не исполняет обязательства по контракту. Такая норма будет выгодна не только муниципалитету, но и банкам, у которых будет больше шансов на возврат вложенных средств.



### На заметку

#### Примеры КЖЦ в России и за рубежом

Использование КЖЦ в дорожно-транспортной инфраструктуре широко распространено за рубежом.

Наиболее известные примеры:

- участок автомагистрали E18 Муурла – Лохья в Финляндии;
- железнодорожная магистраль между Лондоном и тоннелем под проливом Ла-Манш;
- аэропорт Блэкпул в Великобритании;

– линии метрополитена Canada Line в Ванкувере (Канада).

В России контракт жизненного цикла применили:

- при строительстве участков автодорог М-1, М-11, М-4 (ГК «Российские автомобильные дороги»);
- для сервисного обслуживания вагонов метро в течение 30 лет (ГК «Московский метрополитен»).



## Альтернативные виды транспорта улучшат экологию

### ГЛАВНОЕ В СТАТЬЕ

- 1** Ежедневная поездка на велосипеде на расстояние в 2,5 км за год сокращает выброс углекислого газа на 495 кг. Велосипеды не шумят и не портят дорожное полотно. Эти преимущества оценили в Новосибирске, Нижнем Новгороде, Москве.
- 2** Каршеринг полезен не только мегаполисам. В немецком Бремене он помог убрать с улиц примерно 1,5 тыс. автомобилей.
- 3** Введите бесплатный общественный транспорт в самых проблемных районах города, чтобы снизить трафик с минимальными потерями для городского бюджета.



**Т.Г. КАЛИНИНА,**  
эксперт журнала «Практика  
муниципального управления»

### Развитие велосипедного транспорта

Во многих городах власти разрабатывают концепции развития велосипедного транспорта. Для этого есть веские причины. Велосипед – самый экологичный вид транспорта. При его использовании выбросы вредных веществ в атмосферу равны нулю. Исследования показали, что ежедневная поездка на велосипеде на расстояние в 2,5 км в год экономит до 180 л бензина и сокращает выброс углекислого газа на 495 кг. Велосипеды не шумят. Они не портят дорожное полотно, что экономит средства на дорожно-ремонтные работы. Поездки на велосипеде улучшают здоровье и повышают физическую активность. Развитие велосипедного движения помогает привлечь туристов.

Если вы решили спроектировать в городе комплексную сеть велодорожек, сначала исследуйте городскую транспортную среду, трафик, социальную среду. На основе полученных данных разработайте концепцию. В крупных городах развитие велотранспорта обычно начинается с проектов в отдельных районах. В случае успеха опыт начинают применять в других частях города.

**Пример 1.** Московские градостроители предложили проекты по развитию велотранспорта. Уже реорганизован отрезок длиной 6,4 км на Бульварном кольце, где из трех автомобильных полос одну сделали велосипедно-пешеходной.

В московском парке ВДНХ предлагается построить велополитен. Он обеспечит удобное передвижение в любую погоду не только велосипедистам, но и маломобильным гражданам на инвалидных колясках. Если проект окажется успешным, велополитены появятся и в других частях города, где есть проблема сложных транспортных узлов и труднопроходимых зон.

Проекты по развитию велосипедного транспорта реализуют и другие российские города. Наибольший размах велодвижение получило в Новосибирске и Нижнем Новгороде. Но по сравнению с зарубежными странами Россия находится только в самом начале пути.

**Пример 2.** В американском Миннеаполисе не самый теплый климат. Минусовые температуры здесь держатся четыре месяца в году. Но властям города удалось сделать его самым удобным для велосипедистов в США по версии журнала *Bicycling*.

Более 5 процентов населения регулярно пользуются велосипедом для поездок на работу. Каждый год эта доля растет благодаря комплексной программе, которую реализует администрация города. Уже проложено около 300 км велодорожек. Среди специально построенных велосипедных дорог — переделанная заброшенная железнодорожная ветка, которая идет через южную часть города. В теплое время года этой дорогой пользуются почти 3,5 тыс. велосипедистов в день. По прогнозу местного департамента транспорта, к 2020 году любой житель города сможет добраться до ближайшей велодорожки не более чем за пять минут.



### Типичная проблема

Проект федерального закона «О велотранспорте в Российской Федерации» не принят до сих пор

Миннеаполис запустил одну из самых больших систем велопроката в стране: 145 станций и почти 1,5 тыс. велосипедов. Система работает с апреля по ноябрь. Велосипед можно арендовать на день, а можно купить месячный или годовой абонемент. Месячный абонемент обойдется в 65 долларов.

### Каршеринг доказывает свою эффективность

Каршеринг – вид краткосрочной аренды автомобиля с минутной или почасовой тарификацией. Обычно горожане прибегают к услуге для коротких внутригородских поездок. В результате на дороги выезжает меньше личных автомобилей. Это помогает разгрузить парковки и улучшить экологическую ситуацию в городе.

Для клиентов услуга по аренде автомобиля привлекательна тем, что нужно оплачивать только время пользования. За бензин, парковку, страховку, мойку платит арендодатель. Взять автомобиль, как правило, можно без предоплаты



#### Это интересно

### Бесплатный общественный транспорт как способ сократить трафик

Если общественный транспорт в городе бесплатен для пассажиров и работает эффективно, у местного населения и гостей города возникает стимул для отказа от личного автотранспорта. Но возникает значительная нагрузка на бюджет. В некоторых городах власти сделали общественный транспорт бесплатным только в центре города. Например, в австралийском Мельбурне не нужно платить за проезд на трамвае в пределах кольцевой линии. Трамвайная сеть охватывает весь центр города, поэтому добраться от одной достопримечательности до другой не составляет труда.

В Веленье – шестом по величине городе Словении – 34 тыс. жителей. Система бесплатных

желтых автобусов Lokalc предлагает шесть маршрутов с 15-минутным интервалом движения на самых напряженных участках в рабочие дни. По выходным и праздникам интервал увеличивается до 1 часа.

GO KL City Bus – бесплатные автобусы, курсирующие по центральному бизнес-району малайзийской столицы Куала-Лумпур. Правительство запустило программу вопреки протестам владельцев такси, чтобы облегчить населению доступ к общественному транспорту, увеличить мобильность и сократить трафик в часы пик. Автобусы ходят с 6.00 до 23.00 с интервалом в 5 минут в наиболее напряженные часы и 15 минут в остальное время.



и залога. Компания просит клиента предъявить только водительские права (в России – еще и паспорт). Аренда машин доступна в любое время суток.

Каршеринг полезен не только мегаполисам.

**Пример 3.** Население немецкого города Бремен — около 500 тыс. человек. Они совершают 45 процентов поездок на личных автомобилях, 30 процентов — на общественном транспорте, 25 процентов — на велосипедах. Для старого города с узкими улицами это проблема. Поэтому власти запустили систему каршеринга. В ней полсотни пунктов проката и 170 машин от маленьких Volkswagen Polo до «каблучков» Volkswagen Caddy и даже фургонов Ford Transit. Для клиентов разработана гибкая тарифная сетка с возможностью покупки абонемента, оплаты времени пользования или километража. Для активных водителей предусмотрена разовая плата — 10 евро, ежемесячная — 30 евро.

По предварительным подсчетам, за год системой пользуются 6 тыс. клиентов. Каршеринг позволил убрать с улиц примерно 1,5 тыс. автомобилей. Опрос показал, что большинство клиентов не имеют своей машины, но подумывали о покупке, пока не начали пользоваться каршерингом. В результате каждый третий клиент отказался от идеи приобрести собственный автомобиль или же продал его.

В последние годы каршеринг начал развиваться в отдельных российских городах.

**Пример 4.** Проект «Московский каршеринг» стартовал в сентябре 2015 года при поддержке правительства Москвы. По оценке столичного департамента транспорта, в начале 2016 года один автомобиль брали в аренду в среднем около трех человек в день, к середине осени показатель вырос до восьми. В месяц пользователи столичной системы каршеринга совершают около 165 тыс. поездок. Сервисом пользуются примерно 200 тыс. человек. Но рынок еще не насыщен. В московском каршеринге менее 1 тыс. автомобилей при потребности в 10 тыс.

В перспективе сокращение числа личных авто за счет аренды машин по модели каршеринга улучшит экологию в российских городах.

**Модель каршеринга помогает решить сразу две проблемы в городе: загруженность дорог и загрязненность воздуха**



## Проведите эффективный аудит безопасности дорожного движения

### ГЛАВНОЕ В СТАТЬЕ

- 1** Органы местного самоуправления обеспечивают безопасность дорожного движения (БДД) на дорогах местного значения. В число полномочий входит проведение аудита безопасности дорожного движения.
- 2** Аудит БДД проводится на всех этапах жизненного цикла дороги: проектирования, строительства и эксплуатации.
- 3** По результатам аудита БДД разработайте мероприятия, направленные на снижение количества ДТП. При выборе мероприятий отдавайте предпочтение тем, эффективность которых уже подтверждена на практике.



#### **А.Л. РЫБИН,**

начальник отдела  
организации дорожного  
движения ФАУ  
«РОСДОРНИИ», к.т.н.

### Полномочия местных властей в области обеспечения безопасности дорожного движения

Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ обязывает органы местного самоуправления городских поселений, городских округов и муниципальных районов обеспечивать безопасность дорожного движения (БДД) на дорогах местного значения. Полномочия местных властей конкретизирует Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Федеральный закон от 3 июля 2016 г. № 296-ФЗ дополнил полномочия органов местного самоуправления городских

поселений, муниципальных районов и городских округов (ст. 6 Закона № 196-ФЗ). Теперь они имеют право:

- утверждать перечни аварийно-опасных участков дорог местного значения каждый год до 1 июля;
- разрабатывать меры, которые позволят устранить причины ДТП;
- вводить временные ограничения или запрет на движение транспортных средств, чтобы обеспечить БДД.

Органы местного самоуправления городских поселений и округов исполняют полномочия по БДД в отношении дорог местного значения в границах своих территорий. А власти муниципального района обязаны обеспечивать безопасность на дорогах местного значения, расположенных:

- за пределами населенных пунктов района;
- на территориях сельских поселений, которые не исполняют полномочия по БДД самостоятельно.

Законодатель также ввел в статью 2 Закона № 196-ФЗ понятие «аварийно-опасный участок дороги» (места концентрации ДТП). Это участок дороги, улицы, не превышающий 1 тыс. м вне населенного пункта или 200 м в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более ДТП одного вида или пять и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди.

## Что такое аудит БДД

Аудит безопасности дорожного движения – это система управления качеством и безопасностью технологического процесса создания и эксплуатации автомобильной дороги на всем ее жизненном цикле. Объект аудита БДД – безопасность автомобильной дороги, контролируемая на протяжении технологического процесса ее создания и эксплуатации.

Причины ДТП, связанные с дорожными условиями, начинают формироваться на стадии проектирования и строительства дороги, а затем уже проявляются на стадии ее эксплуатации.



### Документ

Минтранс впервые ввел понятие аудита безопасности дорожного движения в Классификацию работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, которую утвердил приказом от 16 ноября 2012 г. № 402

### Аудит БДД – это инструмент контроля на всех трех стадиях: проектирования, строительства и эксплуатации

Проектировщики дорог не всегда используют инновационные методы организации безопасности дорожного движения. Строители не выполняют требования проектных решений, не соблюдают технологии, используют некачественные стройматериалы. В процессе эксплуатации дорог материалы изнашиваются, инженерные элементы обустройства выходят из строя. На их состояние влияют погодно-климатические и техногенные факторы. А местные власти не всегда своевременно устраняют причины аварийности.

Одно из приоритетных направлений повышения БДД – это обеспечение контроля соблюдения нормативных требований безопасности на всех стадиях жизненного цикла дороги с использованием современных методов и технологий. Аудит БДД решает данную задачу.

На стадии проектирования дороги специалисты проводят аудит инженерного проекта. Затем они контролируют качество строительства и проверяют дорогу перед вводом ее в эксплуатацию. В ходе эксплуатации аудит включает обследование, инвентаризацию, контрольные проверки ГИБДД:

- дорожных условий;
- технических средств организации дорожных движений;
- отдельных элементов обустройства автомобильных дорог;
- участков концентрации ДТП;
- организации дорожного движения.

Аудит технических средств организации дорожного движения и элементов обустройства автомобильных дорог в период эксплуатации включает оценку соответствия нормативным требованиям параметров и правил их применения (п. 10.3.5 ОДМ 218.6.010-2013):

- дорожных знаков, светофоров, линий дорожной разметки;
- ограждающих и направляющих устройств;
- средств организации движения пешеходов и велосипедистов;
- средств улучшения условий видимости.

В рамках работ специалисты по аудиту БДД:

- проводят дневную видеосъемку дороги;
- оценивают эксплуатационную скорость движения;

- проводят ночную видеосъемку дороги;
- анализируют видеоматериал, устанавливают проблемные участки и опасные элементы обустройства дороги;
- выезжают на дорогу, чтобы уточнить и измерить опасные элементы дороги, провести фотосъемку;
- обследуют участки концентрации ДТП;
- анализируют причины аварийности;
- разрабатывают меры по БДД.

## Преимущества и недостатки аудита БДД

Аудит БДД позволяет:

- скорректировать конструкцию и геометрические элементы участка автомобильной дороги до того, как произошло ДТП;
- создать безопасную транспортную инфраструктуру автомобильных дорог;



### На заметку

## Правовое обеспечение проведения аудита БДД

Организация и проведение аудита БДД регулируются ОДМ 218.6.010-2013. Росавтодор утвердил их распоряжением от 21 февраля 2013 г. № 207-р. Еще четыре методических документа, которые предстоит утвердить:

- 1) ОДМ «Методические рекомендации по проведению аудита безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог»;
- 2) ОДМ «Методические рекомендации по выбору эффективных некапиталоемких мероприятий по снижению аварийности в местах концентрации ДТП на автомобильных дорогах общего пользования»;
- 3) ОДМ «Методические рекомендации по определению квалификационных требований

к участникам закупок на проведение аудита безопасности дорожного движения»;

4) ОДМ «Методические рекомендации по определению сметной стоимости процедуры проведения аудита безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог».

Сейчас готовятся поправки в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». В нем появится отдельная статья об аудите безопасности дорожного движения. Когда эти документы вступят в силу, органы государственной власти и местного самоуправления будут располагать всей необходимой нормативно-технической базой для проведения аудита БДД.

### Аудит БДД сокращает затраты на проектирование, строительство и эксплуатацию дорог

- усовершенствовать нормативно-правовую и нормативно-техническую базу обеспечения безопасности дорожного движения, методы его организации;
- сократить финансовые затраты на проектирование, строительство и эксплуатацию автомобильных дорог;
- снизить необходимость работ по улучшению транспортных характеристик участков дорог на стадии эксплуатации;
- внедрить инновационные технологии и методы по обеспечению безопасности дорожного движения;
- проанализировать поведение участников дорожного движения;
- снизить социальный риск и экономический ущерб от ДТП;
- обеспечить взаимодействие специалистов разных сфер управления автомобильными дорогами при проектировании, эксплуатации, организации движения.

Недостаток аудита в том, что на него нужны время и деньги. Например, в среднем сметная стоимость аудита БДД на эксплуатируемой дороге третьей технической категории протяженностью 105 км равна 1,4 млн руб. Дорога проходит вне населенных пунктов.



#### На заметку

### Сколько людей гибнут в результате ДТП

В результате дорожно-транспортных происшествий в России гибнут в среднем 100 человек в день, 750 получают ранения и увечья. Таких ДТП происходит свыше 600 ежедневно.

На внегородские участки дорог общего пользования приходится до 30 процентов общего объема аварийности и свыше 50 процентов погибших и раненых.

# Все об учете в госучреждениях в вопросах и ответах



## ЭКСКЛЮЗИВНО ДЛЯ КЛИЕНТОВ

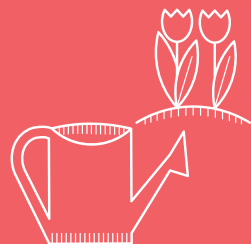


**Новые вебинары**  
по бухучету и налогам  
в госучреждениях  
и видеозаписи уже прошедших



**Консультация эксперта.**  
Ответ за 24 часа! На любой  
вопрос по тематике бухучета  
и налогов в госучреждении

[budzhetvo.ru](http://budzhetvo.ru)



## Новации в сфере пассажирских перевозок общественным транспортом

### ГЛАВНОЕ В СТАТЬЕ

- 1** Благодаря выделенным полосам увеличиваются скорость движения общественного транспорта и количество выполненных рейсов, снижается напряженность на дороге.
- 2** Общественный транспорт становится пригодным для перевозки людей с ограниченными возможностями здоровья. Появились опции для людей с нарушениями зрения и слуха.
- 3** В Екатеринбурге специальная система не только отслеживает движение транспортных средств, но и оценивает стиль вождения. От оценки зависят премии водителям.



**Н.В. ГАБРУСЬ,**

эксперт журнала «Практика  
муниципального управления»

Эффективная работа общественного транспорта избавляет город от пробок, сокращает вредные выбросы в атмосферу, уменьшает количество ДТП, повышает привлекательность города для туристов. Местные власти на протяжении последних лет принимают меры, чтобы улучшить уровень обслуживания:

- выделяют для общественного транспорта отдельные полосы;
- внедряют мобильные технологии;
- вводят оплату проезда транспортными и банковскими картами;
- совершенствуют систему тарифов;



- покупают современную транспортную технику;
- повышают эффективность работы муниципальных предприятий;
- развивают конкуренцию в сфере перевозок общественным транспортом.

Давайте рассмотрим лучшие практики некоторых городов.



#### Полезно знать

В Москве действует электронная транспортная карта «Тройка». На нее можно записать билеты на бумажных носителях или абонемент для проезда на пригородных электричках

## Транспортные карты

Жители многих городов России используют бесконтактные микропроцессорные транспортные карты для оплаты проезда на общественном транспорте. Так, в **Тюмени** транспортные карты бывают трех видов: обычные, корпоративные и социальные (для пенсионеров, школьников, студентов и других льготных категорий граждан). Карта Тюменской транспортной системы дает право пользоваться скидками и льготами при оплате проезда.

**Пример.** Школьники пользуются льготой в размере 80 процентов от стоимости проезда на пассажирском транспорте общего пользования по муниципальным маршрутам регулярных перевозок с посадкой и высадкой на остановках в границах города (решение Тюменской городской думы от 5 июля 2007 г. № 618). Ежемесячный лимит поездок школьников по льготным транспортным картам установлен из расчета две поездки в день без учета воскресений, праздничных дней и каникулярного времени (постановление администрации г. Тюмени от 20 августа 2012 г. № 109-пк). Проезд по карте возможен после того, как пользователь внес на счет деньги. Минимальная сумма определяется на основе утвержденного тарифа с учетом льготы и количества поездок. Если школьник использовал все поездки, а на счету транспортной карты еще есть деньги, остаток можно перенести на следующий месяц.

Выдачей транспортных карт занимается областной многофункциональный центр предоставления государственных и муниципальных услуг. Он же принимает решения о возмещении пенсионерам расходов на оплату льготного

На сайте  
Тюменской  
транспортной  
системы можно  
узнать историю  
операций  
по карте  
за последние  
две недели  
и ее баланс

проезда в денежной форме, а также выдает дубликаты в случаях утраты, порчи, неработоспособности выданных транспортных карт.

С сентября 2014 года на сайте Тюменской транспортной системы oao-tts.ru можно узнать историю операций по карте за последние две недели и ее баланс, посмотреть список пунктов пополнения карты, ознакомиться с порядком ее получения и использования.

Транспортной картой для проезда в общественном транспорте может воспользоваться и любой житель **Челябинска**. Пассажиры приобретают карты у кондукторов в общественном транспорте, пунктах выдачи и пополнения. Преимущество карты в том, что ею можно оплатить проезд не только за себя, но и за попутчика, например друга.

Положить деньги на счет можно в пунктах выдачи и пополнения транспортных карт без комиссии, а также в отделениях «Челябинвестбанка». Тариф зависит от внесенной суммы. Так, если пассажир пополнил карту на сумму от 30 до 299 руб., стоимость поездки в автобусе, троллейбусе и трамвае составит 20 руб. Если положить на карту не менее 1,5 тыс. руб., поездка обойдется всего в 16 руб.

Транспортная карта **Екатеринбурга** (Екарта) – это автоматизированная система для проезда в пассажирском транспорте общего пользования. Екарта может работать как месячный электронный проездной билет или в режиме «электронный кошелек» – с баланса списывается сумма, которая соответствует числу поездок. Екарты бывают персональными и неперсональными. Они также различаются по категориям населения: карта студента, школьника и т.д. Массовое использование электронных карт в метрополитене Екатеринбурга началось 1 декабря 2009 года, на других видах муниципального городского общественного транспорта – 1 января 2010 года.

Власти **Севастополя** планируют внедрить единые транспортные карты и бескондукторную систему оплаты проезда. В каждом транспортном средстве появятся два терминала оплаты. Это предусмотрено Программой развития транспорта

и дорожно-транспортной инфраструктуры на 2017–2020 годы, принятой правительством города 17 ноября 2016 года.

## Новации в оплате проезда

16 ноября 2016 года в **Тюмени** стартовал пилотный проект по оплате проезда бесконтактными банковскими картами на маршрутах городского пассажирского транспорта. Для оплаты используется терминальное оборудование. Оно принимает все типы чипированных банковских карт платежной системы Mastercard. Пассажиры смогут использовать и другие устройства: мобильные телефоны, часы, брелоки, стикеры и т.п. Опробовать это решение пока можно только на четырех автобусных маршрутах. Но преимущества нововведения уже очевидны: пассажирам при безналичной оплате не нужно иметь с собой определенную сумму, ожидать сдачу, покупать билеты или транспортные карты. Благодаря этому сокращаются время обслуживания пассажиров, операционные расходы перевозчиков на логистику, связанную с проездными билетами на бумажном носителе.

## Выделенные полосы для общественного транспорта

В 2010 году в **Тюмени** началось внедрение сети выделенных полос, которая позволяет общественному транспорту свободнее передвигаться между центральной частью города и микрорайонами.

На стадии подготовки к реализации проекта эксперты проанализировали зарубежный и российский опыт, результаты научных исследований. Выяснилось, что эффективность данной меры максимальна там, где дороги имеют три и более полос, а интенсивность движения общественного транспорта составляет приблизительно 30 автобусов в час. Кроме того, движение общественного транспорта должно

# 100

севастопольских троллейбусов оборудуют бескондукторной системой оплаты проезда

## МУНИЦИПАЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО

быть непрерывным, то есть с минимальным количеством выездов из дворов и парковок. Городские власти выявили улицы, которые отвечали этим требованиям, и реализовали на них проект. Благодаря полосе «А» скорость движения автобусов увеличилась на 13 процентов, точность прибытия на остановки – на 12 процентов, количество выполненных рейсов – на 9 процентов. Принятые меры снизили напряженность на дорогах.

В 2017 году в рамках подготовки к Чемпионату мира – 2018 по футболу выделенные полосы для общественного транспорта появятся на 25 участках дорог в **Екатеринбурге**. На всех полосах будут вмонтированы средства видеofиксации правонарушений. Городские власти надеются, что в результате дисциплина водителей повысится.

### Возможности для инвалидов

В **Тюмени** на маршруты ежедневно выходит 491 автобус, пригодный для перевозки маломобильных пассажиров. Это почти половина всего городского транспорта. Автобусы имеют просторные накопительные площадки, аппарели (откидные платформы для доступа в салон на инвалидной коляске), оснащены бегущей строкой. Для удобства пассажиров в расписании на остановках время прибытия низкопольных автобусов обозначено зеленым цветом. Так



#### Это интересно

### Культурная программа для пассажиров

В автобусах, следующих до тюменского международного аэропорта «Рошино», установили автоинформаторы. Пассажирам рассказывают об истории города и его архитектуре. Такая информация интересна не только гостям Тюмени, но и ее жителям.

А в канун 70-летия Победы в Великой Отечественной войне в автобусах была проведена акция. Пассажиры слушали подробные рассказы об участниках и героях сражений, чьи имена звучат в названиях автобусных остановок Тюмени.

называемые зеленые очереди можно отслеживать и в разделе «Расписание» на сайте Тюменьгортранс, и в мобильном приложении «Тюмень. Транспорт». Для слабовидящих пассажиров в автобусах большой вместимости работают голосовые автоинформаторы. Они сообщают об остановках общественного транспорта.

В **Красноярске** услуги для людей с ограниченными возможностями здоровья только проходят апробацию. В 2014 году здесь появился единственный в России специализированный колл-центр, где горожане получают оперативную информацию о движении пассажирского транспорта в режиме онлайн по телефону, а не через интернет. Сейчас в центре внедряют функцию, которая позволит пассажиру отправить сообщение водителю автобуса или троллейбуса о том, что на остановке его ожидает пассажир с ограниченными физическими возможностями. Водитель обязан помочь пассажиру при посадке и высадке. Для людей с нарушением слуха в первом квартале 2017 года внедрят функцию «Будильник». Пассажир будет выбирать цель своей поездки, и при подъезде к нужной остановке его мобильный телефон начнет вибрировать.



### Полезно знать

В Перми в приоритете развитие рельсового транспорта. Трамваи имеют низкий пол, что удобно для маломобильных жителей города. Недавно в трамваях появился доступ в интернет по wi-fi

## Городские порталы и сайты перевозчиков

На городском портале **Екатеринбурга** (ekaterinburg.rf) выложен реестр маршрутов общественного транспорта. Есть калькулятор тарифов в зависимости от категории граждан, количества поездок и вида транспортного средства. Например, с помощью ресурса можно рассчитать выгодный тариф для студента в зависимости от количества поездок в месяц на трамвае, троллейбусе, автобусе или метро.

На официальном портале МКУ «Транспортное управление» администрации **Кургана** имеется интерактивная карта города. На ней одновременно отображается движение автобусов по пяти маршрутам. Карта обновляется каждые 10 секунд. Благодаря этому пассажир с большой точностью

## МУНИЦИПАЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО

определяет, в какой точке города находится его маршрутный автобус.

МУП «Челябинский автобусный транспорт» реализовало на своем портале возможность проложить оптимальный маршрут, посмотреть карту всех остановок и движение транспорта. Жителям **Челябинска** это помогает организовать поездки в любую часть города

МКУ «Тюменьгортранс» (tgt72.ru) ежемесячно составляет рейтинг маршрутов общественного транспорта **Тюмени**. Составители рейтинга учитывают:

- количество жалоб от пассажиров;
- процент выполнения плановых рейсов по данным системы АСД;
- отклонения количества автобусов, работающих в вечернее время, от планового;
- плановое и фактическое количество рейсов, выполненное за месяц.

Такой рейтинг создает здоровую конкуренцию среди водителей и стимулирует их работать лучше.



### Рекомендация

Привлеките к подготовке рейтинга пассажиров общественного транспорта, как это сделали в Тюмени

## Мобильные приложения

Специально для обладателей смартфонов и планшетов на операционных системах Android и iOS в **Тюмени** доступно бесплатное транспортное приложение. Его запустили в 2013 году. На начальном этапе пользователь мог узнать информацию о маршрутах и остановках на офлайновой карте, посмотреть расписание и прогноз прибытия автобусов. В более поздних версиях приложения возможности расширились. Теперь пассажиры в режиме онлайн следят за движением автобусов по интерактивной карте, узнают госномера автобусов, звонят в информационно-справочную службу МКУ «Тюменьгортранс» прямо из приложения.

Сегодня с приложением «Тюмень. Транспорт» гражданам доступны:

- расписание движения пассажирских автобусов Тюмени;

- маршрут движения автобуса на карте;
- информация о нужном маршруте;
- местоположение ближайших остановок;
- прогноз прибытия автобуса на остановку.

## **Система мониторинга общественного транспорта**

В Екатеринбурге внедрили систему мониторинга общественного транспорта и анализа стиля вождения. Она позволяет:

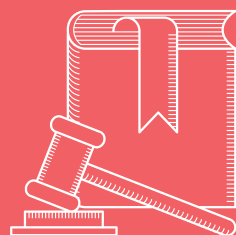
- отслеживать местоположение транспортных средств в режиме реального времени и просматривать историю их перемещений, используя сигналы систем спутниковой навигации;
- контролировать топливо, температуру и другие параметры транспортного средства благодаря подключенным датчикам;
- формировать и выгружать отчеты (в том числе о ДТП) в форматах xml, csv, xls, pdf;
- анализировать и оценивать стиль вождения в целом и в сравнении с другими водителями;
- планировать потребности в транспорте и распределять его автоматически, в том числе по маршрутам.

Установка и использование системы мониторинга исключает мошенничество со стороны персонала: приписки пробега, слив топлива, нецелевое использование транспортных средств, ложные ремонты и т.д.

Оповещение о простоях увеличивает эффективность использования автопарка и оценивает количество необходимых транспортных средств. Возможность автоматически проложить оптимальный маршрут между несколькими пунктами назначения с учетом пробок сокращает время на выполнение заданий.

Руководители компаний-перевозчиков учитывают оценку параметров вождения, когда назначают сотрудникам стимулирующие выплаты.

**Благодаря системе мониторинга и анализа повышается качество услуг и снижается аварийность на дорогах**



## Ответственность за ущерб в результате ненадлежащего содержания местных дорог

### ГЛАВНОЕ В СТАТЬЕ

- 1 Несвоевременный ремонт дороги может привести к ДТП. Суд обяжет орган местного самоуправления компенсировать владельцу автомобиля убытки.
- 2 Чтобы защитить себя в суде, администрация может представить в качестве доказательства схему ДТП или муниципальный контракт.
- 3 Если на автомобиль упало дерево, судьи учтут описание его состояния в акте.



**Р.М. ПОПОВ,**

руководитель юридической  
компании «Интел-Право»

### Требования к содержанию дорог и безопасности дорожного движения

К полномочиям органов местного самоуправления относятся (п. 5 ч. 1 ст. 14, ст. 16 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ):

- дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест);
- муниципальный контроль за сохранностью автомобильных дорог местного значения.

Дорожная деятельность в отношении дорог местного значения осуществляется за счет местных бюджетов. Она



включает в себя в том числе текущий и капитальный ремонт автомобильных дорог (ст. 34 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ).

Органы местного самоуправления обязаны поддерживать состояние дорог местного значения в соответствии с техническими требованиями ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы, требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».

Содержание придорожных территорий регламентируется региональными законами и правилами благоустройства территорий муниципальных образований.

Органы местного самоуправления в пределах своей компетенции самостоятельно решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения (БДД). Полномочия местных властей в этой области – расходные обязательства муниципальных образований.

Органы местного самоуправления разрабатывают и реализуют мероприятия по организации дорожного движения, чтобы повысить его безопасность и пропускную способность дорог (Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ). Органы государственной власти проводят государственный надзор и контроль за выполнением законодательства РФ, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения БДД (ст. 5, ч. 4 ст. 6, ч. 1 ст. 21 Закона № 196-ФЗ).

## Когда суды признают муниципалитет виновным

Плохое качество дорожного полотна часто становится причиной серьезных аварий. Если других виновников дорожно-транспортного происшествия нет, суд обяжет органы местного самоуправления компенсировать вред жизни и здоровью граждан, а также имуществу пострадавших физических и юридических лиц.



### Документ

Если муниципалитет не выполняет требования к состоянию дорог местного значения, судьи обяжут устранить недостатки. Пример – в апелляционном определении Волгоградского областного суда от 22 сентября 2016 г. по делу № 33а-12823/2016

# 5

см –

максимальная глубина выбоины по ГОСТу. Ширина не должна превышать 60 см, длина – 15 см

**Пример 1.** Гражданин обратился в суд с иском к МКУ «Администрация Вахитовского и Приволжского районов муниципального образования города Казани» и потребовал возместить ущерб, причиненный в результате ДТП. Истец указал, что он пересекал трамвайные пути на автомобиле. Машина провалилась передним левым колесом в залитую водой яму, ударились защитой картера о рельсы и получила механические повреждения. Судьи отметили, что в соответствии с требованиями к эксплуатационному состоянию покрытие проезжей части дороги не должно иметь просядок, выбоин, иных повреждений, затрудняющих движение транспортных средств с разрешенной Правилами дорожного движения скоростью (ст. 3.1.1, 3.1.2 ГОСТ Р 50597-93). Просядки и выбоины не должны превышать 15 см по длине, 60 – по ширине и 5 – по глубине. Яма, в которую попал автомобиль истца, была значительно больше. Ее длина – 60 см, ширина – 50, глубина – 10. Сотрудник ГИБДД составил акт выявленных недостатков дороги, дорожных сооружений и технических средств организации дорожного движения.

Судьи указали, что орган местного самоуправления должен был обеспечить безопасность дорожного движения. Они удовлетворили иск гражданина и взыскали стоимость ремонта с администрации муниципального образования (апелляционное определение Верховного суда Республики Татарстан от 21 апреля 2016 г. по делу № 33-6195/2016).

Иногда местные власти ссылаются на то, что владелец автомобиля знал об особенностях участка дороги и был недостаточно осторожным. Судьи не принимают такие аргументы.

**Пример 2.** Автомобиль наехал на неисправную ливневую канализацию. Владелец обратился в суд с просьбой взыскать ущерб. Администрация муниципального образования заявила, что ДТП произошло по вине истца. Он знал о наличии ливневой канализации на данном участке дороги. В акте выявленных недостатков в содержании дорог, дорожных сооружений и технических средств организации дорожного движения зафиксировано, что на этом участке дороги разрушена решетка дождеприемника ливневого колодца. Суд указал, что дорога не соответствует требованиям ГОСТ 50597-93, и удовлетворил заявленные требования (определение Приморского краевого суда от 12 мая 2014 г. по делу № 33-4079).

Участки дороги, на которых проводятся ремонтные работы, должны быть огорожены и оснащены дорожными знаками. Их отсутствие создаст аварийную обстановку на дороге. В случае ДТП суд признает орган местного самоуправления виновным в аварии и потребует компенсировать ущерб.

**Пример 3.** Компания обратилась с иском о возмещении ущерба, причиненного автомобилю в результате наезда на препятствие – провал в дорожном покрытии. Требования ГОСТ Р 50597-93 соблюдены не были. Провал не был огорожен или обозначен какими-либо дорожными знаками. Суд удовлетворил заявленные требования (постановление Седьмого арбитражного апелляционного суда от 30 ноября 2016 г. № 07АП-9957/2016 по делу № А45-9069/2016).

Изучите схему ДТП. Она может содержать веские аргументы в пользу муниципалитета

## Какие доводы срабатывают в суде

Крайне редко органам местного самоуправления удается избежать ответственности за ненадлежащее содержание дорог. Это происходит, если муниципалитет может подтвердить свою невиновность документально. Изучите схему ДТП. Она может содержать веские аргументы в вашу пользу.

**Пример 4.** Гражданин попал в ДТП и повредил автомобиль. Причиной, по мнению водителя, стали снежные накатывы по краям дороги. Проезжая часть оказалась суженной, что привело к столкновению. Гражданин попытался судиться с администрацией, но получил отказ. Судьи сослались на схему ДТП. Из нее следует, что ширина полосы для движения автомобиля истца между снежными накатами составляла 2 м 15 см. Этого было достаточно для безопасного движения автомобиля шириной не более 1,7 м. Кроме того, водитель должен был выбрать скорость движения в соответствии с дорожной ситуацией и метеорологическими условиями. Он нарушил пункт 10.1 Правил дорожного движения (апелляционное определение Свердловского областного суда от 1 сентября 2016 г. по делу № 33-14969/2016).

Если за содержание дороги отвечает МУП, судьи могут переложить ответственность на него.

Если за содержание дороги отвечает МУП, судьи могут переложить ответственность на него

**Пример 5.** Страховая компания выплатила стоимость ущерба владельцу автомобиля, а затем обратилась с иском к администрации города и муниципальному предприятию. Судьи установили, что ответственность за содержание дороги была возложена на предприятие по условиям муниципального контракта. Поэтому именно МУП должен компенсировать страховщикам расходы на возмещение ущерба (постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 14 января 2016 г. № Ф01-5363/2015).

### Дерево упало на автомобиль. Кто несет ответственность?

Ответственность за содержание дороги местного значения и благоустройство прилегающих к ней территорий несет местная администрация. Это касается и состояния зеленых насаждений. Если дерево упало на автомобиль, когда он двигался по дороге местного значения, именно местные власти будут отвечать за последствия.

**Пример 6.** Дерево упало на автомобиль, который двигался по проезжей части, и повредило его. Водитель и владелица автомобиля обратились с иском к городской администрации.

Чиновники заявили, что администрация выделила субсидии на содержание дорог учреждению. Оно и должно выступить ответчиком по иску. Но судьи взыскали стоимость ущерба с администрации. Они указали, что ДТП произошло на дороге местного значения. Ответственность за ее содержание несет муниципалитет. Субсидии, которые он выделил учреждению на содержание дорог, не содержат их адресного перечня (апелляционное определение Красноярского краевого суда от 9 июня 2014 г. по делу № 33-5303/2014, А-56).

Если дерево упало на автомобиль, припаркованный во дворе, ответственность возлагается на управляющую компанию или ТСЖ в зависимости от выбранного способа управления многоквартирным домом.

**Пример 7.** Гражданин обратился с иском к администрации и управляющей компании о возмещении ущерба, причиненного в результате падения

дерева. Суд удовлетворил требования к управляющей компании, но отказал в иске к администрации. Дерево находилось на территории, ответственность за содержание которой несла управляющая компания (решение Заводского районного суда г. Новокузнецка от 7 мая 2014 г. по делу № 2-59/2014).

Если дерево упало на территории, которая находится в ведении органа местного самоуправления, его вину или невиновность суд установит по документам. Они должны подтверждать все обстоятельства дела. Полицейский обязан осмотреть дерево и отразить в протоколе состояние ствола, корней и т.д. Из протокола должно быть понятно, упало ли дерево само или его спилили либо срубили, повредили каким-либо иным способом.

Истец должен пригласить представителей администрации или организации, ответственной за содержание зеленых насаждений, чтобы зафиксировать в акте неудовлетворительное состояние дерева. Если он этого не сделал и других доказательств ненадлежащего состояния дерева нет, судьи откажут в иске.

**Пример 8.** Дерево упало на автобус и повредило его. Компания обратилась к администрации с иском о возмещении ущерба. Суд отказал, поскольку в справке о ДТП не было описано состояние упавшего дерева. Истец не вызвал представителей администрации города и учреждения, занимающегося благоустройством, на место ДТП (постановление Шестого арбитражного апелляционного суда от 27 июня 2016 г. № 06АП-2897/2016).

Дендрологическая экспертиза в отношении упавших деревьев сегодня не проводится. Хотя именно она может установить, было ли дерево аварийным и подлежащим спилу.

Ремонт автомобиля, который пострадал от падения дерева на частном земельном участке, оплатит собственник участка. Также не возмещайте ущерб, если автомобиль стоял на месте, где парковка транспортных средств запрещена (в лесу, лесопарковой зоне, на тротуаре и т.п.). Собственник будет оплачивать ремонт сам.



#### Рекомендация

Об аудите безопасности дорожного движения читайте на стр. 40

### Выводы. Как избежать ответственности

Если на администрацию подали иск в связи с ненадлежащим содержанием дороги, определите возможные способы защиты.



#### Документ

Правила дорожного движения смотрите в постановлении Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090

1. Выясните, в чьей зоне ответственности находится дорога, где произошло ДТП. Ответственность за содержание дорог общего пользования регионального или федерального значения несут органы государственной власти.

2. Проверьте, не нарушил ли истец скоростной режим (п. 10.1 Правил дорожного движения). Если данное нарушение отражено в справке о ДТП, вероятность того, что суд примет решение в пользу муниципалитета, повышается.

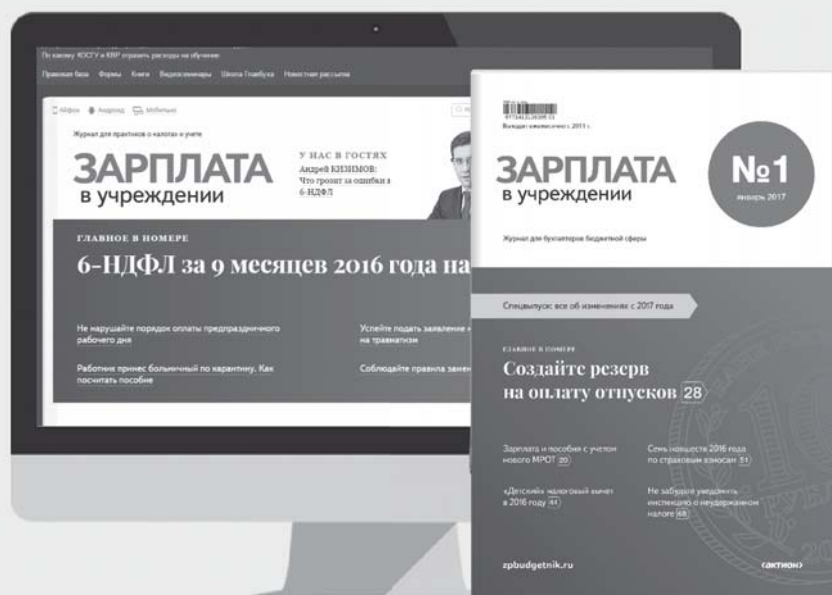
3. Заявите ходатайство о проведении автотехнической экспертизы, чтобы определить степень вины в ДТП. Это позволит уменьшить размер ущерба.

4. Проанализируйте указанные в справке о ДТП причины аварии. Если причиной стала яма на дороге, то в справке должны быть указаны ее размеры для определения соответствия или несоответствия ГОСТу. Отсутствие таких документальных доказательств повышает шансы администрации получить положительное решение суда.

5. Если транспортное средство получило повреждение в результате падения дерева, выясните, как был составлен акт о его состоянии. Истец должен был известить о случившемся администрацию либо организацию, которая отвечает за содержание зеленых насаждений. Проверьте, был ли акт составлен в присутствии представителей администрации или указанной организации. Если это не отражено в акте и других доказательствах ненадлежащего состояния дерева нет, суд откажет в удовлетворении требований к органу местного самоуправления.

## Журнал о расчетах с работниками в учреждении

*для Вашего бухгалтера*



реклама

## Эксклюзивно для клиентов



Обучение в Школе  
Главбуха госучреждения



Вебинары  
и их видеозаписи



Вопрос эксперту –  
ответ за 24 часа



Правовая база –  
обновляется ежедневно



Книги для бухгалтеров  
госучреждений – в подарок!



Электронные помощники  
для работы

[zpbudgetnik.ru](http://zpbudgetnik.ru)



## О закупках

**Не меняйте цену контракта, даже если поставщик предлагает товары с лучшими характеристиками**

*Компания готова поставить муниципалитету товар с лучшими техническими и функциональными характеристиками, чем те, которые стороны предусмотрели в контракте. Заказчик согласен. Можно ли увеличить цену контракта?*

Отвечает А. И. ЗВЕРЕВ, юрист, эксперт журнала «Практика муниципального управления»

Нельзя. Поставщик может поставить товары лучшего качества или с лучшими техническими и функциональными характеристиками, чем те, которые стороны указали в контракте (ч. 7 ст. 95 Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ). В этом случае заказчик должен отразить изменения в реестре контрактов. Однако возможность изменения цены контракта и (или) цены единицы товара не предусмотрена (письмо Минэкономразвития России от 11 января 2016 г. № Д28и-65).

**Если поставщик задержал часть товара, посчитайте пени от стоимости непоставленных материалов**

*Производитель строительных материалов поставил только часть товаров в срок. Как посчитать пени по Закону № 44-ФЗ: от суммы непоставленных материалов или от общей суммы контракта?*

Отвечает А.И. ЗВЕРЕВ, юрист, эксперт журнала «Практика муниципального управления»

При расчете пеней не исходите из полной цены контракта. Уменьшите ее на сумму, пропорциональную объему обязательств, которые поставщик исполнил. То есть в вашем случае нужно начислить пени на стоимость непоставленных стройматериалов (ст. 34 Закона № 44-ФЗ).



## Читайте в следующем номере

- 1** **Дизайн-код для города.** Эксперт расскажет о том, зачем нужен дизайн-код и как города работают над его созданием. Вы узнаете все о разработке документов и требованиях к городским организациям при введении единого дизайн-кода.
- 2** **Новое в практике применения мер дисциплинарной ответственности к муниципальным служащим.** Подход судей при рассмотрении споров о конфликте интересов изменился.
- 3** **Профилактика терроризма и экстремизма в муниципальном образовании.** Какие документы принять? Какие органы создать? Что нужно знать о террористических актах и как их предотвращать? Ответы читайте в журнале.

### Способы подписки:

#### в филиалах издательства

Москва: 8 (800) 555-66-00 (звонок бесплатный), 8 (495) 785-01-13, факс: +7 (495) 783-59-90; сервисное обслуживание: 8 (800) 333-00-65; Санкт-Петербург: +7 (812) 449-70-65, 449-70-55; Краснодар: +7 (861) 215-67-79, 215-68-88, 210-15-45; Нижний Новгород: +7 (831) 246-84-41, 246-84-46; Новосибирск: +7 (383) 308-00-08, 308-18-20; Уфа: +7 (347) 293-45-04; Хабаровск: +7 (421) 245-08-80

#### в издательстве

Внимание! Новая услуга оформления подписки по абонементу. До оплаты счета подписчик получает следующие документы: абонемент (в нем указано наименование товара, период подписки, срок оплаты, стоимость доставки, реквизиты продавца и подписчика), договор на поставку периодических изданий, накладную на абонемент, счет-фактуру на абонемент

#### в агентствах вашего города

Барнаул: ООО «Центр поддержки бухгалтеров» (3852) 50-15-44, 22-38-39; Бийск: ИП Стеблов Ю.А. (3854) 37-29-52; Екатеринбург: ООО «Урал-Пресс» (343) 26-26-543; Йошкар-Ола: ООО «Регион-Пресс» (8362) 38-02-22; Калининград: ИП Юрина А.З. (4012) 99-18-08, 99-18-07; Кемерово: ООО «Центр поддержки бухгалтеров» (3842) 50-15-44, 22-38-39; Киров: ООО «Деловая пресса» 8-800-500-07-45; Москва: ООО «Урал-Пресс» (495) 789-86-36, 789-86-37; Пермь: ООО «Деловая пресса» 8-800-500-07-45;

Рязань: ООО «Пресс-Экспресс» (4912) 24-93-83; Санкт-Петербург: ЗАО «ПРЕССИНФОРМ» (812) 335-97-51, 786-92-98, 335-97-52; Саранск: ООО «ЦДЦ Саранск» (8342) 27-02-38, (927) 972-84-01; Саратов: ООО «АДИ “Орикон Пресс”» (8452) 52-44-36, 33-89-89; ООО «Информационный центр поддержки бухгалтеров» (8452) 57-28-69; Севастополь: ООО «Экспресс-Крым» (0692) 45-24-24, 45-24-14; Симферополь: ООО «Юрэдвайс» 79788217769, 79787159542; ООО «Саммит-Крым» +7 (978) 028-26-67; Тольятти: ООО «АДП-Информ» (8482) 68-13-68, 68-09-98, 49-21-98; Тула: ООО «Международная школа консультирования – Тула» (4872) 30-40-45, 36-46-88, 8 (920) 748-89-66; Тюмень: ООО «Деловая пресса» 8-800-500-07-45; Чебоксары: ООО «Регион-Пресс» (8352) 22-60-77, 22-43-03

#### по каталогу на почте (на 2016 год)

«Роспечать»: 36407 (на 6 мес.), 36406 (на год); «Почта России»: 99343 (на 6 мес.), 99342 (на год); «Пресса России»: 88023 (на 6 мес.), 88022 (на год)

### Служба подписки

## 8 (800) 555-66-00

В Москве: +7 (495) 785-01-13

## Над номером работали:

### Учредитель:

ООО КФЦ «Актион»  
Издатель: ООО «Актион группа Главбух»,  
129090, г. Москва, ул. Щепкина, д. 25/20  
Для писем: 127521, Москва, а/я 39,  
«Практика муниципального управления»  
Адрес редакции: 127015, г. Москва,  
ул. Новодмитровская, д. 5а, стр. 8  
Телефон: (495) 662-70-47  
Факс: (495) 662-70-47 (доб. 2242)  
email@munuprav.ru  
Сайт: e.munuprav.ru  
Отдел рекламы: (495) 730-55-14, 660-17-18

### Редакция:

Издатель: Анна Обсокова  
Шеф-редактор: Анна Ким  
Ответственный редактор: Инна Билецкая  
Ответственный секретарь: Вера Корнева  
Работа с авторами: Роман Ткач  
tkach@action-media.ru  
Маркетинг: Оксана Голбан  
Менеджер по печати: Надежда Устинова

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС77-64031 от 18.12.2015  
Полное или частичное воспроизведение или размножение каким-либо способом материалов, опубликованных в настоящем издании, допускается только с письменного разрешения редакции. © ООО «Актион группа Главбух», 2017

Фото на обложке: глава города Череповца  
Юрий Александрович Кузин

Подписано в печать: 28.12.2016  
Формат 70×100 1/16 Печать офсетная. Печ. л. 4,0  
Отпечатано в ООО ПО «Периодика», 105082, г. Москва,  
Спартаковская пл., д. 14, стр. 3. Тираж 7000 экз.  
Заказ № 22061. Выход в свет: 13.01.2017  
В розницу цена свободная. 12+

## ПРАКТИКА МУНИЦИПАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ

## Редакционный совет



**Сергей Леонидович КАТАНАНДОВ,**  
заместитель председателя Комитета  
Совета Федерации по федеративному  
устройству, региональной политике,  
местному самоуправлению и делам  
Севера



**Клавдия Юрьевна БОРОДУЛИНА,**  
начальник отдела регионального  
законодательства о выборах  
и референдумах правового  
управления Аппарата ЦИК России



**Виктор Борисович КИДЯЕВ,**  
президент Общероссийского  
конгресса муниципальных  
образований



**Александр Сергеевич ПУЗАНОВ,**  
генеральный директор Фонда  
«Институт экономики города»



**Светлана Викторовна  
РАЗВОРТНЕВА,**  
заместитель председателя Общест-  
венного совета при Министерстве  
строительства и ЖКХ РФ, испол-  
нительный директор НП «Нацио-  
нальный центр общественного кон-  
троля в сфере ЖКХ “ЖКХ Контроль”»



**Эмиль МАРКВАРТ,**  
президент Европейского клуба  
экспертов местного самоуправления

Подготовка к отчетности за 2016 год

# Бестселлер от редакции журнала



реклама

Руководство для подготовки отчетности  
бюджетного учреждения за 2016 год.  
Материалы подготовлены с учетом  
Инструкций № 33н, № 157н, № 174н.

**1230 ₺**

**ДОСТУПНО  
С 1 ДЕКАБРЯ**

**По вопросам подписки:**

8 (800) 555-66-00 (звонок бесплатный),  
8 (495) 785-01-13

# Все для подготовки Годового отчета 2016

2016.GODOTCHET.RU

ВСЕРОССИЙСКИЙ ПОРТАЛ ГОДОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ 2016

**0₽**  
с 9 января  
в любое удобное время  
в режиме онлайн

Налоги

Годовой отчет – настоящий бухгалтерский подвиг.  
Так свершим его!

Мы собрали на портале все бланки, подсказки,  
частые ошибки. Приступим?

Какая у вас компания?

Госучреждение    Коммерческая организация

**Всероссийский Портал годовой отчетности разработан командой Системы Главбух и Системы Госфинансы**

В создании портала приняли участие авторы Системы Главбух и Системы Госфинансы – сотрудники Минфина, Минтруда и других профильных ведомств

**Сергей Шаталов**  
С 2004 по 2016 год – заместитель министра финансов России, руководитель Центра налогового консультирования

**Ольга Цибизова**  
Заместитель директора департамента налоговой и таможенно-тарифной политики Минфина России

**Любовь Котова**  
Заместитель директора департамента развития социального страхования Минтруда России, финансово-математическая наука

**Наталья Гусева**  
Директор Центра образования и внутреннего контроля ИФНС по Международному финансовому центру, государственному РБ 2-го класса

8 800 333-01-13  
с 9 до 18 по Москве

Рекомендации чиновников профильных министерств и ведомств,  
ответы на самые сложные вопросы, подсказки, бланки,  
обсуждения и многое другое!

Попробуйте бесплатно

**GODOTCHET.RU**