



Неполученная провозная плата – нерешённая проблема предприятий общественного транспорта, осуществляющих перевозку льготников



Максим МАЛЫШЕВ



Надежда ФИЛИППОВА



Михаил ПОНОМАРЕВ

Малышев Максим Игоревич – Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), Москва, Россия.

Филиппова Надежда Анатольевна – Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), Москва, Россия.

Пономарев Михаил Львович – ООО «ИМЭКСПРОФИ», Москва, Россия.*

В мире ведётся активная политика поощрения использования общественного транспорта людьми особых, льготных категорий. Используются дифференцированные тарифы, весь транспорт объединяется в одну систему, вводится индекс доступности услуг пассажирских перевозок. Система льготного проезда широко применяется в России.

Но проблема социального обеспечения льготных категорий граждан не может быть решена без обеспечения оплаты их проезда в общественном транспорте. Бремя по финансированию предоставления льгот не может быть возложено на перевозчиков.

Только разработка и последующее применение метода расчёта неполученной провозной платы с учётом установленных тарифов позволит решить проблему оплаты услуг перевозки льготников. В этом случае предприятия общественного транспорта смогут вести нормальную хозяйственную деятельность и предоставлять

качественные и безопасные услуги перевозки пассажиров.

Цель статьи обосновать необходимость разработки метода расчёта неполученной провозной платы с учётом установленных тарифов.

На примере ряда российских регионов изучены федеральное и региональное законодательство, а также судебная практика касательно проблем исследования. Произведён критический анализ соответствующих региональных нормативных актов. Осуществлён сбор информации о прекративших деятельность предприятиях общественного транспорта.

В результате графической интерпретации информации об установленных государством тарифах и компенсации перевозчикам произведён синтез собранных данных, позволивший наглядно продемонстрировать отсутствие связи компенсации с тарифами на перевозку пассажиров.

Ключевые слова: общественный транспорт, перевозка льготников, неполученная провозная плата, единый социальный проездной билет, льготный проезд, Тверская область, Хабаровский край.

*Информация об авторах:

Малышев Максим Игоревич – кандидат технических наук, доцент кафедры менеджмента Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), Москва, Россия, dicorusm@gmail.com.

Филиппова Надежда Анатольевна – кандидат технических наук, доцент кафедры автомобильных перевозок Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), Москва, Россия, umep@bk.ru.

Пономарев Михаил Львович – Генеральный директор ООО «ИМЭКСПРОФИ», Москва, Россия, mikhail.ponomarev@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 27.12.2019, актуализирована 30.01.2020, принята к публикации 25.02.2020.

For the English text of the article please see p. 125.

ВВЕДЕНИЕ

До 2004 года в России граждане, относящиеся к некоторым льготным категориям (например, участники Великой Отечественной войны, граждане, подвергшиеся воздействию радиации вследствие катастрофы на Чернобыльской АЭС, многодетные семьи, ветераны труда и т.д.), имели право бесплатного проезда в общественном транспорте независимо от места жительства (Федеральный закон от 12.01.1995 г. № 5-ФЗ «О ветеранах» в редакции от 06.05.2003, Закон РФ от 15.05.1991 г. № 1244–1 «О социальной защите граждан, подвергшихся воздействию радиации вследствие катастрофы на Чернобыльской АЭС» в редакции от 23.10.2003 г., Указ Президента РФ от 5 мая 1992 г. № 431 «О мерах по социальной поддержке многодетных семей» в редакции от 25 февраля 2003 г.), а основными задачами государственных пассажирских автотранспортных предприятий были обеспечение выпуска подвижного состава на линию, выполнение плана перевозок пассажиров и т.д. Работа предприятий оценивалась системой технико-эксплуатационных показателей, характеризующих качество и количество выполненной работы [1].

Льготникам была предоставлена возможность неограниченного количества поездок на городских и пригородных муниципальных маршрутах, а транспортные предприятия, дотируемые из бюджета, обеспечивали перевозку пассажиров в соответствии с планами и регламентами.

С 2005 года вступил в силу Федеральный закон РФ № 122-ФЗ от 22.08.2004 г., известный, как закон о монетизации льгот. Законом № 122-ФЗ были внесены изменения в федеральные нормативные акты, регламентирующие вопросы социальной защиты населения; разграничены полномочия по предоставлению льгот между федеральной и региональной властями, льготников разделили на так называемые федеральные и региональные регистры; натуральные льготы были заменены денежными компенсациями; система предоставления льгот гражданам было изменена [2].

В связи с изменениями в федеральном законодательстве сложилась сложная ситуация. Переход к монетизации основных льгот, в том числе бесплатного проезда,

вызвал острую социальную напряжённость среди населения [3].

С целью недопущения уменьшения объёма социальной поддержки льготников в части транспортного обслуживания государство передало полномочия по созданию механизма предоставления данных льгот на уровень субъектов, и большинство из них сделали выбор в пользу единых социальных проездных билетов (ЕСПБ) [4; 5].

УСТАНОВЛЕННЫЕ ТАРИФЫ

Оплата перевозки транспортом общего пользования производится только по установленным тарифам.

Транспортные предприятия осуществляют перевозки пассажиров по регулярным маршрутам, которые в соответствии с нормами гражданского права относятся к перевозкам транспортом общего пользования (статья 789 Гражданского кодекса Российской Федерации, статья 19 Федерального закона РФ № 259-ФЗ от 08 ноября 2007 года, «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта») [6; 7].

Целью предприятий является получение прибыли от хозяйственной деятельности.

В соответствии со статьями 426, 784, 786, 789 Гражданского кодекса Российской Федерации, при обращении любого гражданина предприятие общественного транспорта при наличии возможности обязано предоставить гражданину услуги перевозки, отказ осуществить перевозку пассажира недопустим [6].

Из части 5 статьи 790 Гражданского кодекса Российской Федерации следует, что если льготы по оплате проезда пассажиров установлены законом или нормативным актом, то понесённые транспортной организацией расходы должны быть возмещены [6].

Таким образом, транспортные предприятия не могут отказаться от перевозки льготников, при этом все расходы, связанные с их перевозкой, должны быть возмещены перевозчикам.

Из пункта 16 Постановления Пленума Высшего арбитражного суда Российской Федерации от 22.06.2006 г. № 23 следует, что транспортные предприятия, оказавшие услуги перевозки пассажиров бесплатно,



а также по льготным ценам в соответствии с законом, могут получить компенсацию в виде неполученной платы за проезд [8].

В соответствии с судебным актом Верховного Суда Российской Федерации по делу № 4-Г02-8 от 13.05.2002 г., согласно частям 1, 2 статьи 790 Гражданского кодекса Российской Федерации существуют два варианта формирования размера провозной платы на транспорте.

Стоимость перевозки может быть согласована перевозчиком и получателем услуги. Либо тариф на перевозку может быть установлен в соответствии с действующим законодательством.

Выбор варианта формирования размера платы за перевозку осуществляется исходя из вида перевозки.

В случае перевозки пассажиров транспортом общего пользования плата за проезд производится по установленным тарифам. Плата за все другие перевозки производится по тарифам, согласованным сторонами, если нет норм, предусматривающих иной порядок оплаты [9].

Следовательно, рассчитать размер провозной платы, которая не была получена предприятием общественного транспорта при перевозке пассажиров льготных категорий, можно не иначе, как с учётом установленных тарифов.

ПОЛНОМОЧИЯ ПО УСТАНОВЛЕНИЮ РАЗМЕРА ПЛАТЫ

Размер платы за проезд пассажиров на общественном транспорте устанавливает уполномоченный орган власти или перевозчик. Как указано в пункте «ж» статьи 71 Конституции Российской Федерации, основы ценовой политики находятся в ведении Российской Федерации [10].

В соответствии с пунктом 2 Указа Президента Российской Федерации от 28 февраля 1995 г. № 221 порядок государственного регулирования тарифов на продукцию производственно-технического назначения, товары народного потребления и услуги устанавливает Правительство Российской Федерации [11].

Постановлением Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 г. № 239 до 12 октября 2018 г. государственное регулирование тарифов было возло-

жено на органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации [12; 13].

В соответствии с Федеральным Законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ органы власти субъекта Российской Федерации устанавливают регулируемые тарифы на перевозки по муниципальным маршрутам, либо, если это установлено законом субъекта, допускается осуществление регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам, установленным перевозчиком [14].

Например, в Тверской области в соответствии с постановлением администрации Тверской области от 30 ноября 2006 г. № 292-па, постановлением Правительства Тверской области от 3 мая 2012 г. № 221-пп, а с 01 января 2019 г. в соответствии с постановлением Правительства Тверской области от 14 декабря 2018 г. № 359-пп «О порядке установления регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа транспортом общего пользования», государственное регулирование тарифов осуществляется Главным управлением «Региональная энергетическая комиссия» Тверской области (ГУ РЭК Тверской области) [15].

Приказами ГУ РЭК Тверской области установлены тарифы на проезд пассажиров в общественном транспорте.

ОТСУТСТВИЕ В РЕГИОНАЛЬНЫХ НОРМАТИВНЫХ АКТАХ МЕТОДИК РАСЧЁТА НЕПОЛУЧЕННОЙ ПРОВОЗНОЙ ПЛАТЫ

Нормативные акты региональных органов власти о предоставлении льготного проезда и выплате компенсации транспортным предприятиям не содержат методики расчёта неполученной провозной платы.

Проведя исследование механизмов предоставления льготного проезда на общественном транспорте *методом* критического анализа законодательства Тверской области и Хабаровского края и фактических взаимоотношений пассажиров, перевозчиков и органов власти, можно прийти к выводу, что метода расчёта неполученной провозной платы в соответствии с тарифами нет.

Постановлением администрации Тверской области от 16.02.2005 г. № 32-па введён



Год	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Полная стоимость проезда одного пассажира по ЕСПБ в Твери (руб.)	250	250	250	250	250	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390
Тариф на проезд в общественном транспорте в Твери (руб.)	5	6	8	10	12	12	12	14	14	19	19	20	21	21	25-29
Полная стоимость проезда одного пассажира по ЕСПБ в Калининском районе (руб.)	220	220	220	220	220	343	343	343	343	343	343	343	343	343	343
Тариф на проезд в общественном транспорте в Калининском районе (руб.)	1,00	1,20	1,30	1,50	1,50	1,50	1,80	2,10	2,10	2,40	2,40	2,80	2,90	2,90	3-3,1

Рис. 1. Сравнение изменений полной стоимости проезда по ЕСПБ и тарифа на проезд в общественном транспорте в городе Твери и Калининском районе [4; 16–19]. Составлено авторами.

ЕСПБ, дающий право гражданам льготных категорий осуществлять неограниченное количество поездок на маршрутах городского и пригородного общественного транспорта без оплаты проезда, и установлена стоимость ЕСПБ для граждан [4].

Постановлением Правительства Тверской области от 1 марта 2017 г. № 45-пп установлена «полная стоимость проезда одного пассажира по ЕСПБ в месяц» (далее стоимость проезда по ЕСПБ) [16].

Согласно Постановлению № 45-пп размер субсидии перевозчику за отчетный месяц (Р) определяется исходя из объемов недополученных доходов перевозчика, связанных с предоставлением льготного проезда по ЕСПБ на территории Тверской области.

Фактически размер субсидии определяется путём умножения стоимости проезда

по ЕСПБ (С) на количество использованных (полученных льготниками) ЕСПБ (N):

$$P = C \cdot N.$$

Если в муниципальном образовании Тверской области перевозку льготников осуществляют два и более перевозчика, распределение субсидий между перевозчиками производится согласно выполненной транспортной работе (К), а в период дачных маршрутов учитывается коэффициент 1,2:

$$P = C \cdot N \cdot K \cdot (1,2).$$

При этом Постановлениями № 32-па и № 45-пп не предусмотрено каких-либо правил документирования или расчёта реальных расходов транспортных предприятий на перевозку граждан по ЕСПБ.

Через установленные Постановлениями № 292-па, № 221-пп и № 359-пп процедуры утверждения тарифа показатель «полная



стоимость проезда одного пассажира по ЕСПБ» не проходил. Предварительного согласования с предприятиями, выяснения фактических расходов предприятий, опубликования методики определения «полной стоимости проезда одного пассажира по ЕСПБ» не имело места. Размер выплаты, предусмотренный постановлениями № 32-па и № 45-пп, не учитывает стоимость проезда в транспорте общего пользования, в этих Постановлениях нет слов «тарифы», «провозная плата».

Если синтезировать данные о стоимости проезда по ЕСПБ и тарифах на проезд за всё время с момента введения ЕСПБ и сравнить, как менялась так называемая полная стоимость проезда по ЕСПБ, установленная Постановлениями № 32-па и № 45-пп в городе Твери и Калининском районе, и тарифы на перевозку, установленные региональной энергетической комиссией, то видно, что стоимость проезда по ЕСПБ это фиксированная сумма, изменившаяся лишь один раз за 14 лет, а тарифы за тот же период времени менялись многократно (рис. 1).

На графиках рис. 1 по оси Y отражена стоимость проезда по ЕСПБ и величина тарифа за проезд. На оси X отражён период с 2006 по 2020 годы.

Стоимость проезда по ЕСПБ в Твери увеличилась в 2011 году на 56 % по сравнению с периодом с 2006 по 2011 год.

В течение девяти лет, с 2011 по 2020 год стоимость проезда по ЕСПБ остаётся неизменной.

Городской тариф в Твери менялся десять раз и с 2006 года вырос в пять раз, увеличившись на 400 %.

Аналогичная ситуация в Калининском районе Тверской области – пригороде Твери. Стоимость проезда по ЕСПБ не меняется с 2011 года, а тарифы на проезд в городском и пригородном транспорте, установленные уполномоченным органом власти, систематически увеличиваются.

Графическая интерпретация синтезированных данных позволяет наглядно увидеть, что стоимость проезда по ЕСПБ не имеет отношения к установленным тарифам.

В соответствии с письмом Территориального отдела социальной защиты населения Тверской области от 06.03.2015 г.

№ 278 стоимость проезда по ЕСПБ в месяц не является тарифом на проезд.

Ни постановление № 32-па, ни постановление № 45-пп не дают никакого представления о том, на основании чего была определена стоимость проезда по ЕСПБ.

В постановлениях № 32-па и № 45-пп указана максимально возможная сумма компенсации за один ЕСПБ, определённая как «полная стоимость проезда одного пассажира по ЕСПБ в месяц».

Сама фраза «полная стоимость проезда одного пассажира по ЕСПБ» является условным наименованием оценочной величины, используемой администрацией для расчёта суммы, подлежащей выделению из бюджета.

После проведения критического анализа постановлений № 32-па и № 45-пп определено, что данные нормативные акты не содержат методики расчёта неполученной провозной платы.

Предприятия, осуществляющие перевозку пассажиров по ЕСПБ, не получают плату в соответствии с установленными тарифами.

ПРОБЛЕМЫ ПРЕДПРИЯТИЙ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Предприятия общественного транспорта не могут продолжать нормальную хозяйственную деятельность, не получая платы за перевозку пассажиров.

До 2015 года предприятиям удавалось взыскивать неполученную провозную плату через суды [20].

С 2015 года подобная практика была пресечена Судебной коллегией по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации [21].

В результате отказа транспортным предприятиям в защите их гражданских прав, многие перевозчики Тверской области прекратили деятельность или находятся в стадии ликвидации. Некоторые из них представлены на рис. 2.

Предположить, что предприятия не смогли продолжать деятельность, так как перевозка льготников не оплачивалась, можно в связи с тем, что все предприятия, указанные на рис. 2, кроме МУП «АТП» г. Бологое, обращались в суд с исками о взыскании неполученной провозной платы. Как следует из исковых заявлений

Рис. 2. Предприятия общественного транспорта Тверской области, прекратившие деятельность или находящиеся в стадии ликвидации [22–24]. Составлено авторами.



и заявлений об изменении исковых требований, поданных перевозчиками Тверской области в процессе рассмотрения указанных выше гражданских дел, общая сумма неполученной провозной платы составила более полумиллиарда рублей.

Подобная ситуация складывалась во многих регионах, например, в Хабаровском крае.

В соответствии с постановлением губернатора Хабаровского края от 17 мая 2005 г. № 122 «Об организации льготного проезда отдельных категорий граждан на территории Хабаровского края», предприятия общественного транспорта осуществляли перевозку льготников бесплатно.

Как предусмотрено постановлением № 122 компенсация транспортным предприятиям за перевозку льготников связана с тарифами, установленными уполномоченным органом власти, — комитетом по ценам и тарифам правительства Хабаровского края, неизвестно.

На рис. 3 представлены крупнейшие пассажирские предприятия Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре, которые с 2016 года находятся в стадии ликвидации.

Все эти предприятия заявляли, что им не была оплачена перевозка льготников в соответствии с установленными государством тарифами, и обращались в суд за защитой гражданских прав [27].

После рассмотрения Судебной коллегией по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации дела МУП г. Хабаровска «Трамвайно-троллейбусное управление» № А73-1127/2014 (303-ЭС14-7904) суды стали отказывать перевозчикам Хабаровского края во взыскании неполученной провозной платы [28].

Как следует из материалов гражданских дел, общая сумма исков предприятий Хабаровского края, осуществлявших перевозку льготников, составляет около миллиарда рублей [28].

Предприятия общественного транспорта не могут функционировать, не получая плату за услуги перевозки пассажиров, в том числе льготников.

В 2015 году постановление № 122 признано утратившим силу [29].

С 1 ноября 2015 г. в Хабаровском крае льготный проезд на городском и пригородном автомобильном, железнодорожном и водном транспорте, в том числе по ЕСПБ, для региональных льготников заменён на ежемесячную денежную выплату [30].

Однако через три года принято постановление от 28 декабря 2018 г. № 495-пр «О порядке и условиях предоставления отдельным категориям граждан бесплатного проезда на транспорте общего пользования (кроме такси) городского и пригородного сообщения на территории Хабаровского края» [31].

В соответствии с постановлением № 495 бесплатный проезд осуществляется по территории Хабаровского края с применением микропроцессорной пластиковой карты (социальная транспортная карта).

Гражданам, имеющим право на ежемесячную выплату в соответствии с краевым законодательством, предоставляется по их выбору ежемесячная денежная выплата либо проезд на транспорте общего пользования с применением социальной транспортной карты на сумму 1020 рублей в месяц.

Гражданам, имеющим право на ежемесячную выплату в соответствии с законодательством Российской Федерации, проезд на



Рис. 3. Крупнейшие пассажирские предприятия Хабаровского края, находящиеся в стадии ликвидации [25; 26]. Составлено автором.



транспорте общего пользования с применением социальной транспортной карты предоставляется на сумму 300 рублей в месяц.

Как были рассчитаны ежемесячная денежная выплата и, соответственно, количество поездок, необходимое федеральным и региональным льготникам, неизвестно.

При этом можно надеяться, что с введением социальной транспортной карты предприятиям общественного транспорта будет оплачиваться перевозка льготников в соответствии с установленными тарифами.

Однако на данный момент повсеместное применение электронных карт невозможно, так как устройства для считывания электронных карт (валидаторы) не установлены в общественном транспорте многих муниципальных образований России.

Например, в памятке по предоставлению льготного проезда с использованием электронной карты, опубликованной 21 января 2020 года на официальном сайте Министерства социальной защиты населения Тверской области *минсоцзащиты.тверскаяобласть.рф* указано, что с 01 марта 2020 г. льготный проезд будет предоставляться с использованием электронной карты или бесконтактной банковской карты.

В памятке отмечено, что это нововведение касается исключительно города Твери и Калининского района. В других муниципальных образованиях Тверской области электронные карты для оплаты проезда в общественном транспорте не используются. Если льготник не является жителем Твери или Калининского района и у него нет электронной карты, то льготный проезд в Твери и Калининском районе ему будет по-прежнему предоставляться на основании ЕСПБ.

НЕОБХОДИМОСТЬ МЕТОДИКИ РАСЧЁТА НЕПОЛУЧЕННОЙ ПРОВОЗНОЙ ПЛАТЫ ПРИ УСТАНОВЛЕННЫХ ТАРИФАХ

Согласно преамбуле к Федеральному закону РФ № 122-ФЗ и региональные, и муниципальные власти, меняя систему социальной защиты граждан, в том числе заменяя натуральные льготы на денежные выплаты, должны обеспечить ранее существовавший уровень социальной защиты.

Позиция руководства страны однозначна – отмена бесплатного проезда в ближайшие годы не ожидается [32].

При этом Федеральным законом РФ № 122-ФЗ предписано не допускать при осуществлении гражданами социальных прав и свобод нарушения прав и свобод других лиц.

На предприятия общественного транспорта не может быть возложено бремя осуществления государственных социальных расходов, связанных с предоставлением льгот гражданам.

Перевозка льготных категорий граждан может составлять существенную часть всех пассажирских перевозок на регулярных городских и пригородных маршрутах.

Оплата этой части перевозок в соответствии с установленными тарифами жизненно необходима для общественного транспорта.

Мировой опыт показывает, что поддержка общественного транспорта – это глобальная тенденция.

Так в городе Букараманга, административном центре департамента Сантандер в Колумбии, предлагают ввести

дифференцированные тарифы на общественном транспорте [33].

Исследователи из Китайской Народной Республики считают, что политика поощрения использования общественного транспорта людьми, находящимися в так называемом невыгодном положении (обездоленные, инвалиды, пожилые люди и т.д.), является важнейшим компонентом усилий по улучшению качества жизни населения [34].

Европейские специалисты рассматривают все виды пассажирского транспорта, в том числе метро, городские автобусы и железные дороги и т.д., как единую систему, которая должна быть доступна гражданам, которых можно отнести к льготникам [35; 36].

В Австралии считается, что улучшению доступности общественного транспорта, в том числе и для определённых категорий людей, например, пожилого возраста, или людей, проживающих вне городских регионов, где охват общественного транспорта недостаточен, способствует введение индекса доступности [37].

ВЫВОДЫ

В результате проведённых исследований можно сделать вывод, что необходим механизм, обеспечивающий компенсацию перевозчикам предоставления бесплатного проезда в соответствии с нормами гражданского права.

В статье обосновано, что с целью обеспечения оплаты перевозчикам оказанных услуг необходимо разработать и применять метод расчёта неполученной провозной платы с учётом установленных тарифов.

Этот метод должен позволять рассчитывать размер неполученной провозной платы и в случае применения электронных социальных транспортных карт, и без их применения, даже при праве льготника на неограниченное количество поездок.

В целях исключения завышения размера неполученной провозной платы данный метод должен позволять осуществлять расчёт исключительно с использованием данных, предоставленных органами государственной власти или перевозчиком по установленной государством форме отчетности.

С помощью метода расчёта неполученной провозной платы должно быть реализовано право предприятий общественного транспорта, лежащее в основе их хозяйственной деятельности, — право получить оплату оказанных услуг перевозки пассажиров по тарифам, установленным государством или перевозчиком.

Только предприятия, имеющие возможность вести нормальную хозяйственную деятельность, могут предоставлять качественные и безопасные услуги перевозки пассажиров.

ЛИТЕРАТУРА

1. Пассажиры автомобильные перевозки: Учебник для вузов / Под ред. В. А. Гудкова, Л. Б. Миротина и др. — М.: Горячая линия — Телеком, 2006. — 448 с.

2. О внесении изменений в законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации в связи с принятием федеральных законов «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» и «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Федер. закон от 22.08.2004 г. № 122-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. № 35 от 30 августа 2004 года, ст. 3607. [Электронный ресурс]: <http://www.szrf.ru/szrf/doc.phtml?nb=100&iissid=1002004035000&docid=45>. Доступ 01.07.2019.

3. Закон Тверской области «Об областной целевой программе «Социальная поддержка населения Тверской области на 2007–2009 годы».

4. Постановление администрации Тверской области № 32-па от 16 февраля 2005 года «О введении на территории Тверской области единого социального проездного билета».

5. Постановление Губернатора Хабаровского края от 17 мая 2005 года № 122 «Об организации льготного проезда отдельных категорий граждан на территории Хабаровского края».

6. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 03.01.2006 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 1994. — № 32. — Ст. 3301.

7. Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 г.

8. Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 22 июня 2006 г. № 23.

9. Определение Верховного Суда Российской Федерации от 13.05.2002 г. № 4-Г02-8.

10. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 г.) (с учётом поправок, внесённых Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 г. № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 г. № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 г. № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 г. № 11-ФКЗ) / Собрание законодательства РФ, 04.08.2014 г., № 31, ст. 4398.

11. Указ Президента Российской Федерации от 28 февраля 1995 года № 221 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)».

12. Постановление Правительства Российской Федерации от 07 марта 1995 года № 239 «О мерах по



упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)», в редакции № 31 от 27.12.2017 г.

13. Постановление Правительства Российской Федерации от 02 октября 2018 г. № 1172 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 г. № 239».

14. Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

15. Постановление Правительства Тверской области от 14 декабря 2018 года № 359-пп «О порядке установления регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа транспортом общего пользования».

16. Постановление Правительства Тверской области от 01 марта 2017 года № 45-пп «О порядке предоставления субсидий из областного бюджета Тверской области юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям в целях возмещения недополученных доходов, связанных с предоставлением льготного проезда по единому социальному проездному билету на территории Тверской области».

17. Приказы Региональной энергетической комиссии Тверской области, от 20.02.2007 г. № 09-пп, от 20.05.2008 г. № 34-пп, от 15.07.2008 г. № 99-пп, от 19.12.2008 г. № 209-пп, от 14.07.2009 г. № 85-пп, от 14.07.2009 г. № 86-пп, от 18.11.2010 г. № 280-пп, от 22.12.2011 г. № 719-пп.

18. Приказы Главного управления «Региональная энергетическая комиссия» Тверской области, от 22.03.2013 г. № 100-пп, от 09.04.2013 г. № 112-пп, от 06.02.2015 г. № 17-пп, от 19.06.2015 г. № 88-пп, от 23.11.2016 г. № 138-пп, от 13.01.2017 г. № 1-пп, от 16.03.2018 г. № 26-пп, от 29.06.2018 г. № 65-пп.

19. Интернет-издание vedtver.ru ГАУ «РИА «Верхневолжье». «Установлен предельный тариф на пассажирские перевозки в общественном транспорте Твери». [Электронный ресурс]: <https://vedtver.ru/news/society/ustanovlen-predelnyy-tarif-na-passazhirskie-perevozki-v-obshchestvennom-transporte-tveri/>. Доступ 20.12.19.

20. Гражданские дела № А40-27156/09, А40-27157/09, А40-27159/09, А40-53991/09, А40-60873/09, А40-62532/09, А40-66587/09, А40-73783/09, А40-73786/09, А40-73788/09, А40-112215/09, А40-112216/09, А40-126206/09, А40-126213/09, А40-126212/09, А40-126215/09, А40-151324/09, А40-149858/09, А40-162461/09, А40-162460/09, А40-162462/09, А40-27156/09, А40-1662/10, А40-85614/10, А40-102963/10, А40-101145/10, А40-124738/10, А40-128303/10, А40-134214/11, А40-134213/11, А40-11502/12, А40-49773/12, А40-80668/12, А40-99565/12, А40-161541/12, А40-158395/12, А40-169924/12, А40-169932/12, А40-169826/12, А40-169929/12, А40-153477/12, А40-1869/13, А40-2498/13, А40-169832/12, А40-6934/13, А40-79115/13, А40-82336/13, А40-85089/13, А40-127504/13, А40-139633/13, А40-137367/13, А40-173449/13, А40-173393/13.

21. Гражданские дела № А40-2006/14, А40-187706/13, А40-173399/13, А40-1468/14, А40-173453/13, А40-173457/13, А40-173404/13, А40-143309/13, А40-127496/13, А40-143306/13, А40-144916/13, А40-146672/13, А40-146692/13, А40-139631/13, А40-149721/13, А40-146685/13, А40-187699/13, А40-185792/13, А40-185803/13, А40-394/14, А40-185795/13, А40-186666/13, А40-177841/13, А40-187715/13, А40-185799/13, А40-187683/13, А40-186645/13, А40-187730/13, А40-187748/13, А40-281/14, А40-187691/13, А40-187740/13, А66-13596/2013, А40-60075/14, А40-60072/14, А40-91780/14, А40-102215/14, А40-111041/13,

А40-111907/14, А40-111843/14, А66-9855/2013, А40-107384/14, А40-114268/14, А40-111901/14, А40-111893/14, А66-11193/2014, А40-129749/14, А40-147432/14, А40-155397/14, А40-154318/14, А40-147434/14, А40-147431/14, А40-163351/14, А40-173416/14, А40-173424/14, А40-163354/14, А40-166215/14, А40-173415/14, А40-176814/14, А40-176808/14, А40-173419/14, А40-184376/14, А40-184948/14, А40-162949/14, А40-163357/14, А40-217397/14, А40-217386/14, А40-217391/14, А40-217403/14, А40-217338/14, А40-217352/14, А40-217317/14, А66-1003/2015, А40-3318/15.

22. Выписки из Единого государственного реестра юридических лиц № ЮЭ9965-20-13291460 от 18 февраля 2020 года, № ЮЭ9965-20-13299738 от 18 февраля 2020 года, № ЮЭ9965-20-13301421 от 18 февраля 2020 года, № ЮЭ9965-20-13303493 от 18 февраля 2020 года.

23. Выписка из Единого государственного реестра индивидуальных предпринимателей № ИЭ9965-20-2852171 от 18 февраля 2020 года.

24. Банкротные дела № А66-12011/2014, А66-13641/2015, А66-9247/2017, А66-14514/2015, А66-218/2017, А66-9029/2017, А66-5427/2017.

25. Выписка из Единого государственного реестра юридических лиц № ЮЭ9965-20-13342321 от 18 февраля 2020 года.

26. Банкротные дела № А73-17144/2015, А73-17180/2015, А73-12834/2016.

27. Гражданские дела № А40-148104/09, А40-148107/09, А40-148109/09, А40-163497/09, А40-163500/09, А40-2541/10, А40-10367/12, А40-156312/12, А40-6932/13, А40-79363/13.

28. Гражданские дела № А40-79123/2013, А40-123691/13, А40-127475/13, А40-1998/14, А40-187757/13, А40-1047/14, А40-29102/14, А73-10773/2014, А40-1433/15, А73-1025/2015, А40-1434/15, А40-4300/15.

29. Постановление Губернатора Хабаровского края «О признании утратившими силу отдельных постановлений Губернатора Хабаровского края» от 03 ноября 2015 года № 105.

30. Сайт КГКУ «Центр социальной поддержки населения по Нанайскому району». [Электронный ресурс]: <https://mszn27.ru/node/17300>. Доступ 20.12.2019.

31. Постановление Правительства Хабаровского края от 28 декабря 2018 г. № 495-пр «О порядке и условиях предоставления отдельных категорий граждан бесплатного проезда на транспорте общего пользования (кроме такси) городского и пригородного сообщения на территории Хабаровского края».

32. Сайт Администрации Президента России. [Электронный ресурс]: <http://kremlin.ru/events/president/news/58405>. Доступ 20.12.2019.

33. Jiménez, Serpa J. C., Rojas, Sánchez A. E., Salas Rondón M. H. Tariff Integration for Public Transportation in the Metropolitan Area of Bucaramanga, INGE CUC, 2015, Vol. 11, No. 1, pp. 25–33.

34. Wei Wu, Yi Zhang, Qian He, Chaoyang Li. Public transport use among the urban and rural elderly in China: Effects of personal, attitudinal, household, social-environment and built-environment factors, The Journal of Transport and Land Use, 2018, Vol. 11, No. 1, pp. 701–719.

35. Lacki, A. Analysis and Characterization of the Public Transport Mobility of Senior Citizens, Universidad Politécnica de Madrid, 2019, 81 p.

36. Bocker, L., Amen, van P., Helbich, M. Elderly travel frequencies and transport mode choices in Greater Rotterdam, the Netherlands. Springerlink.com, 2016, 22 p.

37. Lange, J., Norman, P. Quantifying Service Accessibility. Transport Disadvantage for Older People in Non-Metropolitan South Australia. Applied Spatial Analysis and Policy, 2018, Vol. 11 (1), pp. 1–19. ●