

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ДЕВЯТОГО СОЗЫВА

ВЫПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА от 12.10.2026 № 2

ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

12 октября 2026 г.

96. О проекте федерального закона № 1288688-8 "О внесении изменений в статьи 2 и 3 Федерального закона "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" (о федеральном стандарте транспортного обслуживания населения) - внесен депутатами Государственной Думы Л.Э.Слуцким, В.В.Сысоевым, А.К.Луговым, Б.А.Чернышовым, К.М.Панешем, Д.А.Свищевым, В.С.Селезевым, сенатором Российской Федерации Е.В.Афанасьевой, а также С.Д.Леоновым, А.Н.Диденко, С.Г.Каргиновым, В.А.Кошелевым, Д.П.Новиковым, В.В.Сипягиным, И.К.Сухаревым в период исполнения ими полномочий депутатов Государственной Думы, В.Е.Деньгиным в период исполнения им полномочий сенатора Российской Федерации

Принято решение:

1. Назначить Комитет Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры ответственным по указанному проекту федерального закона.

2. Включить указанный проект федерального закона в проект примерной программы законопроектной работы Государственной Думы в период осенней сессии (декабрь) 2026 года в части программы законопроектной работы комитета.

3. Направить указанный проект федерального закона и материалы к нему в комитеты и комиссии Государственной Думы, во фракции в Государственной Думе, Президенту Российской Федерации, в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Правительство Российской Федерации, Счетную палату Российской Федерации, Общественную палату Российской Федерации, законодательные органы субъектов Российской Федерации и высшим должностным лицам субъектов Российской Федерации, комиссию Государственного Совета Российской Федерации по направлению "Государственное и муниципальное управление" для подготовки отзывов, предложений и замечаний, а также в Правовое управление Аппарата Государственной Думы для подготовки заключения.

4. Установить срок представления в Комитет Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры отзывов, предложений и замечаний, а также заключения Правового управления Аппарата Государственной Думы к указанному проекту федерального закона до 11 ноября 2026 года.

5. Установить срок подготовки указанного проекта федерального закона к рассмотрению Государственной Думой в первом чтении – декабрь 2026 года.

Председатель Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации



В.В.Володин

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ВОСЬМОГО СОЗЫВА

ДЕПУТАТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ



Государственная Дума ФС РФ
Дата 14.07.2026 12:17
№ 1288688-8; 1.1.

14 июля 2026 г.

№ _____

Председателю Государственной
Думы Федерального Собрания
Российской Федерации

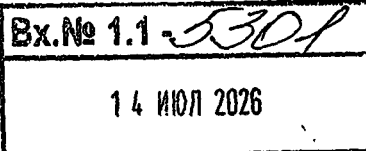
В.В.ВОЛОДИНУ

Уважаемый Вячеслав Викторович!

На основании статьи 104 Конституции Российской Федерации вносится на рассмотрение Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации в качестве законодательной инициативы проект федерального закона «О внесении изменений в статьи 2 и 3 Федерального закона «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».

- Приложение:
1. Текст законопроекта на 3 л. в 1 экз.
 2. Пояснительная записка на 5 л. в 1 экз.
 3. Финансово-экономическое обоснование на 1 л. в 1 экз.
 4. Перечень актов федерального законодательства, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием данного законопроекта, на 1 л. в 1 экз.
 5. Заключение Правительства Российской Федерации на 2 л. в 1 экз.
 6. Копия текста законопроекта и материалов к нему на магнитном носителе в 1 экз.

Л.Э.Слуцкий



Вносится депутатами
Государственной Думы
Л.Э.Слуцким,
С.Д.Леоновым,
В.В.Сысоевым,
А.К.Луговым,
А.Н.Диденко,
Б.А.Чернышовым,
С.Г.Каргиновым,
В.А.Кошелевым,
Д.П.Новиковым,
К.М.Панешем,
Д.А.Свищевым,
В.С.Селезевым,
В.В.Сипягиным,
И.К.Сухаревым

Сенаторами
Российской Федерации
Е.В.Афанасьевой,
В.Е.Деньгиным

Проект *№ 1288688-8*

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

**О внесении изменений в статьи 2 и 3 Федерального закона
«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»**

Статья 1

Внести в Федеральный закон от 13 июля 2015 года № 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» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 29, ст. 4346; 2018, № 1, ст. 64; 2020, № 24, ст. 3740; 2021, № 27, ст. 5165, 5179; 2022, № 12, ст. 1783; № 16, ст. 2594; № 18, ст. 3012; № 48, ст. 8326; 2023, № 23, ст. 4005; 2024, № 33, ст. 4928) следующие изменения:

1) статью 2 дополнить частью 4.4 следующего содержания:

«4.4. Правительством Российской Федерации утверждается федеральный стандарт транспортного обслуживания населения.»;

2) часть 1 статьи 3 дополнить пунктом 27.3 следующего содержания:

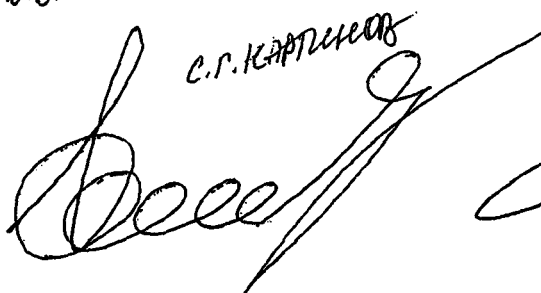
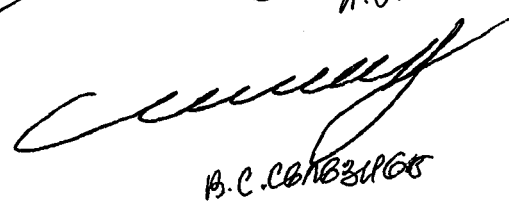
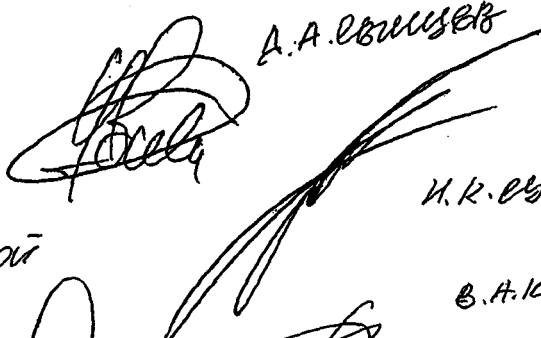
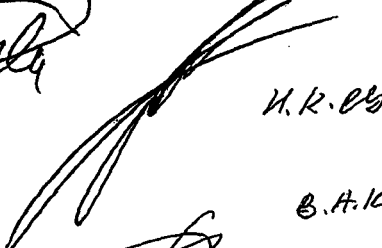
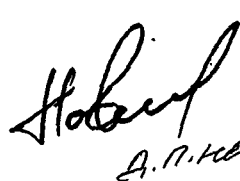
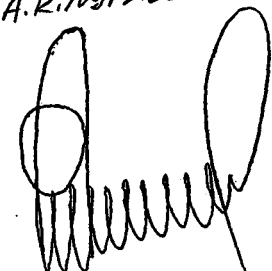
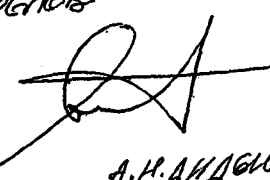
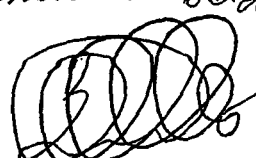
«27.3) федеральный стандарт транспортного обслуживания населения – нормативный правовой акт Правительства Российской Федерации, устанавливающий требования к уровню транспортной доступности в субъектах Российской Федерации, включая предельный размер тарифов на регулярные перевозки, введение социальных маршрутов регулярных перевозок и организацию ночных маршрутов регулярных перевозок в населенных пунктах с численностью населения более 50 тысяч человек, создание системы мониторинга соблюдения расписания маршрутов регулярных перевозок с открытой отчетностью перевозчиков, обеспечение доступности транспортных услуг для инвалидов и других групп населения с ограниченными возможностями передвижения, а также льготную лизинговую программу для приобретения транспорта перевозчиками и меры поддержки для развития кадрового потенциала при осуществлении деятельности по перевозкам пассажиров и иных

лиц. Федеральный стандарт транспортного обслуживания населения не относится к документам по стандартизации, предусмотренным статьей 14 Федерального закона от 29 июня 2015 года № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации»;».

Статья 2

Настоящий Федеральный закон вступает в силу с 1 сентября 2026 года.

Президент
Российской Федерации

 В. В. Селезнев
 С. Г. Картичев
 А. Ф. Смирнов
 В. С. Свиридов
 А. А. Евменов
 И. К. Сурявов
 Д. П. Новиков
 А. Р. Муратов
 В. В. Сидоров
 В. А. Косергов
 А. Н. Анденко
 Б. А. Черкашов
 В. Г. Давыдов
 С. А. Лощаков
 Е. В. ...
 ...

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту федерального закона «О внесении изменений в статьи 2 и 3 Федерального закона «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»

Проект федерального закона «О внесении изменений в статьи 2 и 3 Федерального закона «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» подготовлен в целях обеспечения транспортной мобильности граждан Российской Федерации через установление на всей территории страны единых минимальных гарантий доступности и качества услуг общественного транспорта.

Общественный транспорт представляет собой критически важную систему жизнеобеспечения государства, служит основой связности его территорий и гарантией реализации конституционных прав граждан на свободу передвижения, доступ к образованию, здравоохранению и труду.

В настоящее время транспортная система России сталкивается с комплексом системных вызовов, которые выходят за рамки вопросов комфорта и приобретают характер значимой социально-экономической проблемы. Данная ситуация требует консолидированного и системного ответа на федеральном уровне.

Ключевой особенностью сложившейся ситуации является выраженная территориальная диспропорция. Уровень транспортного обслуживания существенно варьируется в зависимости от типа населенного пункта. Если в крупных городских агломерациях система, несмотря на отдельные сложности, сохраняет свою функциональность, то в малых городах и сельской местности ее состояние зачастую не отвечает базовым потребностям населения. Жители этих территорий сталкиваются с ограниченностью или отсутствием маршрутов,

нерегулярностью движения, что затрудняет доступ к необходимым социальным объектам.

В малых городах большая часть населения заявляет о неудовлетворительном состоянии общественного транспорта.

При этом наблюдается парадоксальная ситуация с тарифной политикой: стоимость проезда нередко оказывается выше именно там, где качество услуги ниже, а доходы населения в среднем скромнее. Это усугубляет социальное и территориальное неравенство, создавая дополнительные барьеры для получения медицинской помощи, образования и трудоустройства.

Средняя стоимость поездки в административных центрах – около 44 рублей, в малых городах – 57 рублей, в сельских территориях – примерно 76 рублей.

Проблема транспортной доступности носит универсальный, но разноформатный характер. В крупных городах ее следствиями являются перегруженность и экологические издержки, в то время как в малых населенных пунктах недостаток транспортной связности напрямую влияет на демографические тенденции и перспективы развития, способствуя оттоку населения. Сложившаяся асимметрия между центром и регионами в доступности транспорта свидетельствует о том, что локальные меры недостаточны.

Таким образом, надежное, регулярное и финансово доступное транспортное обслуживание является не просто услугой, а необходимым условием для обеспечения социальных гарантий, территориальной целостности и сбалансированного развития страны. Существующая правовая модель, децентрализующая вопросы организации перевозок без установления единых базовых гарантий для всех граждан, демонстрирует свою ограниченность. Это определяет потребность в выработке единых федеральных подходов и установлении общероссийского социального стандарта транспортной мобильности.

Законопроектом предлагается установить федеральный стандарт транспортного обслуживания населения, который будет регулировать следующие вопросы:

1) Установление требований к максимальной стоимости проезда. Максимальная стоимость проезда в городском и пригородном сообщении будет устанавливаться в зависимости от типа населенного пункта с учетом покупательной способности населения.

2) Введение обязательной социальной маршрутной сети.

Региональные государственные органы власти совместно с органами местного самоуправления будут обязаны обеспечить разработку и финансирование маршрутов, связывающих каждый труднодоступный, удаленный или малонаселенный пункт с ближайшими центрами социальной инфраструктуры: районными больницами (или фельдшерско-акушерскими пунктами), крупными школами, МФЦ. Это обеспечит всем гражданам, независимо от места жительства, базовую возможность добраться до врача, оформить документы, обеспечить детей образованием.

3) Создание системы мониторинга и открытой отчетности. Для восстановления доверия к системе и эффективного контроля вводится обязательная система цифрового мониторинга. Данные о соблюдении расписания, интервалов движения и выполнении рейсов будут публиковаться в открытом доступе, формируя прозрачную отчетность для контроля со стороны регионального исполнительного органа, осуществляющего управление в области транспортного комплекса.

4) Внедрение льготных лизинговых программ в целях приобретения транспорта перевозчиками.

Для решения проблемы изношенного парка, особенно острой в малых городах и сельской местности, предусматривается создание федеральной программы льготного лизинга и госгарантий для перевозчиков. Программа будет распространяться не только на государственные и муниципальные предприятия,

но и на частных перевозчиков, которые имеют особую актуальность в малых городах и сельской местности.

5) Обеспечение доступности для маломобильных групп населения. Устанавливается обязательность поэтапного оснащения парка низкопольным подвижным составом, аппарелями или подъемниками, тактильной навигацией и системами звукового оповещения. Для каждого класса городов и типов маршрутов будут установлены конкретные сроки и целевые показатели.

6) Меры поддержки для развития кадрового потенциала при осуществлении деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц.

Дефицит водителей и технических специалистов является системной угрозой для транспортной отрасли. Меры поддержки будут включать образовательные гранты на обучение по релевантным специальностям в колледжах и вузах, субсидирование программ переподготовки, а также специальные социальные гарантии (например, компенсацию затрат на аренду жилья или льготную ипотеку) для работников, согласившихся переехать на работу в сельскую местность и малые города. Это обеспечит долгосрочную устойчивость системы.

7) Организация ночных маршрутов.

В городах с населением свыше 50 тыс. жителей вводится требование по организации ночных маршрутов общественного транспорта. Их отсутствие сегодня лишает мобильности и социальной защиты целые категории граждан: работников сменных профессий (медиков, работников служб, производств), сотрудников сферы услуг, молодежь. Ночные маршруты повысят безопасность и качество жизни в городах.

Федеральный стандарт транспортного обслуживания населения должен быть утвержден Правительством Российской Федерации.

Реализация законопроекта позволит ликвидировать правовое неравенство жителей разных типов поселений в праве на доступный транспорт, остановить или замедлить процесс депопуляции малых городов и сел, сделав жизнь в них более перспективной, создать новые рабочие места в транспортной отрасли

и смежных секторах, а также повысить общую социальную удовлетворенность и доверие граждан к государственной власти, решающей конкретные жизненные проблемы.

Установление федерального стандарта транспортного обслуживания населения является необходимым и своевременным шагом на пути построения единого социального пространства России, где право на мобильность и доступность услуг гарантировано каждому гражданину, независимо от его почтового адреса.

Положения законопроекта не противоречат положениям Договора о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.

Принятие законопроекта не окажет негативного влияния на достижение целей государственных программ Российской Федерации.



ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

к проекту федерального закона «О внесении изменений в статьи 2 и 3
Федерального закона «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»

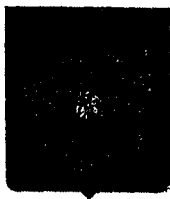
В связи с принятием Федерального закона «О внесении изменений в статьи 2 и 3 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» расходы федерального бюджета должны быть скорректированы на 2026 год и на плановый период 2027 и 2028 годов.



ПЕРЕЧЕНЬ

актов федерального законодательства, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием Федерального закона «О внесении изменений в статьи 2 и 3 Федерального закона «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»

Принятие Федерального закона «О внесении изменений в статьи 2 и 3 Федерального закона «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» потребует утверждения Правительством Российской Федерации федерального стандарта транспортного обслуживания населения и его соотнесения с Методикой формирования региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения и Требованиями к региональному стандарту транспортного обслуживания населения, которые утверждены соответственно постановлениями Правительства Российской Федерации от 24.11.2023 № 1983 и от 08.12.2023 № 2086.



Депутату Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации
С.Д.Леонову

**ПРАВИТЕЛЬСТВО
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Государственная Дума
Федерального Собрания
Российской Федерации

« 12 » марта 2026 г.

№ ДГ-П50-7869

МОСКВА

На № ЛСД-2/339 от 16 декабря 2025 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

**на проект федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 3
Федерального закона "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",
вносимый в Государственную Думу
депутатом Государственной Думы С.Д.Леоновым**

В соответствии с частью 3 статьи 104 Конституции Российской Федерации в Правительстве Российской Федерации рассмотрен проект федерального закона с учетом представленного финансово-экономического обоснования.

Законопроектом предлагается установить, что Правительство Российской Федерации утверждает федеральный стандарт транспортного обслуживания населения и требования к нему.

Следует отметить, что законодательством Российской Федерации вопросы организации транспортного обслуживания населения и развития транспорта общего пользования отнесены к региональным и местным полномочиям в том числе в связи с необходимостью учета соответствующей территориальной специфики.

С 1 марта 2024 г. высшие исполнительные органы субъектов Российской Федерации наделены обязанностью по разработке, утверждению и соблюдению регионального стандарта транспортного обслуживания населения

2737616-Уч-2025 (6.0)



(далее - РСТО) и регионального комплексного плана транспортного обслуживания населения.

Требованиями к РСТО, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2023 г. № 2086, предусмотрены показатели, характеризующие доступность, безопасность, комфортность регулярных перевозок.

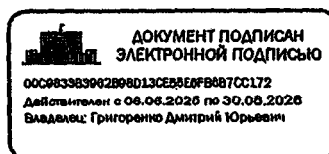
В соответствии с требованиями к РСТО регион устанавливает действующие на своей территории перечень и целевые значения показателей регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

При этом субъекты Российской Федерации при утверждении региональных стандартов должны обеспечить установление целевых значений показателей доступности регулярных перевозок пассажиров, руководствуясь принципом равнозначного транспортного обеспечения больших и малых населенных пунктов, особое внимание уделяя при этом вопросам транспортной доступности отдаленных и малонаселенных поселений.

Перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок, организация которых в соответствии с законодательством Российской Федерации отнесена к компетенции местного самоуправления, устанавливается документом планирования регулярных перевозок, определяющим основные направления и конкретные мероприятия по развитию регулярных перевозок на среднесрочную перспективу.

Таким образом, нормативными правовыми актами Российской Федерации уже установлены стандарты транспортного обслуживания населения.

Заместитель Председателя
Правительства Российской Федерации -
Руководитель Аппарата Правительства
Российской Федерации



Д.Григоренко

