

Председателю комитета
Законодательного Собрания
Краснодарского края по вопросам
топливно-энергетического
комплекса, транспорта и связи

В.В. Чепелю

Заключение

по результатам оценки регулирующего воздействия
проекта закона Краснодарского края № 920 от 31 января 2017 года «О внесении
изменений в Закон Краснодарского края «О пассажирских перевозках
автомобильным транспортом и городским наземным электрическим
транспортом в Краснодарском крае»

Департамент инвестиций и развития малого и среднего предприниматель-
ства Краснодарского края (далее – департамент), как уполномоченный орган по
проведению оценки регулирующего воздействия проектов нормативных право-
вых актов Краснодарского края, рассмотрев поступивший 3 февраля 2017 года
проект закона Краснодарского края № 920 от 31 января 2017 года «О внесении
изменений в Закон Краснодарского края «О пассажирских перевозках автомо-
бильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в
Краснодарском крае» (далее – проект), направленный комитетом Законода-
тельного Собрания Краснодарского края по вопросам топливно-энергетического
комплекса, транспорта и связи (далее – разработчик), сообщает следующее.

В соответствии с пунктом 1.3 Порядка проведения оценки регулирующего
воздействия проектов нормативных правовых актов Краснодарского края, утвер-
жденного постановлением главы администрации (губернатора) Краснодарского
края от 14 декабря 2012 года № 1551 (далее – Порядок), проект подлежит прове-
дению оценки регулирующего воздействия.

В соответствии с пунктом 1.7 Порядка Законодательное Собрание Красно-
дарского края (профильный комитет) обеспечивает соблюдение процедуры про-
ведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых
актов, вносимых в Законодательное Собрание Краснодарского края в установ-
ленном порядке, в соответствии с пунктом 3.1 раздела 3 Порядка.

В соответствии с пунктом 3.1 Порядка, Законодательное Собрание Крас-

нодарского края (профильный комитет) обеспечивает направление проекта нормативного правового акта с пояснительной запиской, содержащей, в том числе, краткое описание проблемы и целей, на решение которых направлено предлагаемое правовое регулирование, в уполномоченный орган.

По проектам нормативных правовых актов, вносимым Законодательным Собранием Краснодарского края (профильным комитетом), публичные консультации проводятся уполномоченным органом в соответствии с пунктом 4.2 раздела 4 Порядка.

Рассматриваемый проект подготовлен разработчиком для рассмотрения в первом чтении и направлен разработчиком для подготовки настоящего заключения впервые.

Следует отметить, что в пояснительной записке к проекту, предусмотренной пунктом 3.1 Порядка, отсутствуют формулировки проблемы и целей правового регулирования, финансово-экономический расчет, обосновывающий целесообразность введения новых требований к транспортным средствам перевозчиков, влекущих за собой дополнительные финансовые затраты, которые могут привести к свертыванию бизнеса и ликвидации предприятий, высвобождению работников, снижению налогооблагаемой базы и, соответственно, потерь краевого бюджета и бюджетов муниципальных образований.

Также в представленных документах отсутствует анализ эффективности предлагаемого проектом ограничения для улучшения экологии Краснодарского края, и качества услуг для населения края в области пассажирских перевозок, иных ожидаемых положительных результатов его введения.

В соответствии с пунктом 4.8 Порядка установлено следующее:

1. Потенциальной группой участников общественных отношений, интересы которых будут затронуты правовым регулированием, являются:

юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозку пассажиров по маршрутам регулярных перевозок на территории Краснодарского края (далее – перевозчики). Ввиду отсутствия единой базы данных перевозчиков, осуществляющих пассажирские перевозки на территории Краснодарского края, определить численность потенциальных адресатов предлагаемого правового регулирования не представляется возможным.

Кроме того, к числу участников общественных отношений, интересы которых будут затронуты правовым регулированием, относятся физические лица, пользующиеся услугами пассажирского автомобильного транспорта, а также органы государственной власти Краснодарского края, осуществляющие контроль за соблюдением перевозчиками ограничений, установленных нормативными правовыми актами Краснодарского края.

По данным краевой службы государственной статистики, опубликованным на сайте krsdstat.gks.ru, в январе – ноябре 2016 года автомобильным транспортом в Краснодарском крае было перевезено 282,6 млн. пассажиров. Пассажирооборот составил 3 951,5 млн. пассажиро-километров.

2. Исходя из положений проекта, проблемы, на решение которых направлено правовое регулирование, заключаются в следующем:

1) возможное прекращение осуществления регулярных пассажирских перевозок по утвержденным маршрутам, связанное со вступлением в силу Федерального закона 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» (далее – Федеральный закон № 220-ФЗ), нормы которого предусматривают необходимость проведения открытого конкурса на получение свидетельства об осуществлении перевозок по одному или нескольким муниципальным маршрутам регулярных перевозок, межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок.

В целях решения указанной проблемы рассматриваемым проектом предлагается абзац третий части 9 статьи 4³ Закона Краснодарского края от 7 июля 1999 года № 193-КЗ «О пассажирских перевозках автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Краснодарском крае» (далее – Закон 193-КЗ) изложить в следующей редакции:

«По действующим договорам на осуществление регулярных перевозок, заключенным по результатам конкурса до вступления в силу Закона, в случае если после окончания срока действия указанных договоров предусмотрен переход на нерегулируемый тариф, свидетельства выдаются без проведения конкурса, но не ранее 18 дней до даты окончания срока действия данного договора.»

Вместе с тем пунктом 3 статьи 39 Федерального закона № 220-ФЗ (дата полного вступления в силу 15 июля 2016 года) предусмотрена возможность выдачи до истечения двухсот семидесяти дней со дня официального опубликования Федерального закона карты маршрутов по маршрутам регулярных перевозок, включенным в соответствующие реестры, перевозчикам, которые осуществляют регулярные перевозки, не оплачиваемые за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов. Срок действия таких карт маршрутов соответствует сроку, на который им предоставлено право осуществления регулярных перевозок по данным маршрутам в соответствии с заключенными с ними договорами, либо, если это право предоставлено без указания срока или срок, на который предоставлено это право, истек, до истечения одного года со дня официального опубликования Федерального закона.

Затем, до окончания срока действия вышеуказанных карт маршрутов, их владельцам выдают свидетельство об осуществлении регулярных перевозок по данному маршруту и новые карты маршрута на срок не менее чем пять лет, начинающие действовать по истечении срока, на который перевозчику были выданы карты маршрута регулярных перевозок (пункт 4 статьи 39 Федерального закона № 220-ФЗ).

Выдача свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок и карт маршрута регулярных перевозок на меньший срок допускается Федеральным законом № 220-ФЗ в случае, если документом планирования регулярных перевозок предусматривается отмена данного маршрута или изменение вида регулярных перевозок по данному маршруту.

При этом перевозчик должен быть уведомлен об отмене маршрута регулярных перевозок, изменении вида регулярных перевозок не позднее чем за сто

восемьдесят дней до дня вступления соответствующего решения в силу (пункт 5 статьи 39 Федерального закона № 220-ФЗ).

В установленных Федеральным законом № 220-ФЗ случаях допускается продление срока действия карт маршрута регулярных перевозок с сохранением на этот срок права перевозчика осуществлять регулярные перевозки по маршруту регулярных перевозок в соответствии с ранее заключенным с ним договором или иным документом не более чем на девяносто дней (пункт 8 статьи 39 Федерального закона № 220-ФЗ);

2) высокий уровень загрязнения окружающей среды. Ухудшение экологии на территории Краснодарского края, включая курортные территории.

Повышенный уровень загрязнения всего края обусловлен, в числе прочих факторов, выбросами в атмосферу вредных веществ автомобильным транспортом. Высокой концентрации вредных веществ в воздухе способствуют особые климатические условия Краснодарского края, характеризующиеся пониженной рассеивающей способностью атмосферы. Основная доля загрязняющих веществ в крупных городах Краснодарского края, таких как Краснодар, Новороссийск, Туапсе, Анапа, Ейск приходится на автомобильные выбросы. Рост автомобильных выбросов связан не только с увеличивающимся автомобильным парком, но и с ухудшением технического состояния автомобилей и использованием низкокачественного топлива. Для того, чтобы улучшить эту ситуацию, необходимо перейти на использование транспортных средств более высокого экологического класса.

Содержание в выхлопе автомобилей углеводородов, оксидов азота, угарного газа и твердых частиц регламентируют Европейские экологические стандарты (нормы Евро).

По отношению к стандарту Евро-1 стандартом Евро-2 были ужесточены почти в 3 раза нормы по содержанию в выхлопе углеводородов, они стали равны 0,29 г/км. Стандарт Евро-3 – это снижение уровня выбросов по сравнению с Евро-2 на 30-40%.

Для улучшения экологической обстановки на территории Краснодарского края проектом предлагается дополнить статью 13 Закона 193-КЗ абзацем следующего содержания:

«Регулярные перевозки автомобильным транспортом на территории Краснодарского края с 1 января 2018 года должны осуществляться транспортными средствами, экологические характеристики которых соответствуют экологическому стандарту Евро-3 и более высокому».

В ходе проведения оценки регулирующего воздействия проекта проанализированы нормативные правовые акты ряда субъектов Российской Федерации, регулирующие вопросы пассажирских перевозок, осуществляемых автомобильным транспортом (использованы данные справочно-правовой системы ГАРАНТ по состоянию на 15 февраля 2017 года).

Нормативная практика субъектов Российской Федерации

Таблица № 1

№ п/п	Наименование нормативного правового акта	Ограничения по экологическому классу (не допускается ниже Евро 3)	Возможность определения перевозчика без конкурса
1	2	3	4
1.	Закон Санкт-Петербурга от 18 июля 2016 года № 445-85 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Санкт-Петербурге и о внесении изменений в Закон Санкт-Петербурга «О наземном пассажирском маршрутном транспорте общего пользования в Санкт-Петербурге»	Отсутствуют (допускается Евро-2)	Не предусмотрена
2.	Постановление Правительства Москвы от 31 октября 2014 года № 643-ПП «Об организации транспортного обслуживания населения в городе Москве»	Евро-3 и выше	Не предусмотрена
3.	Закон Тверской области от 4 февраля 2016 года № 8-ЗО «Об отдельных вопросах организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Тверской области»	Информация отсутствует	Не предусмотрена
4.	Закон Иркутской области от 28 декабря 2015 года № 145-ОЗ «Об отдельных вопросах организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Иркутской области» Постановление Правительства Иркутской области от 19 мая 2016 года № 285-ПП «Об установлении шкалы для оценки критериев, применяемых при оценке и сопоставлении заявок на участие в открытом конкурсе на право получения свидетельства об осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по одному или нескольким межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в Иркутской области»	Ограничения не установлены	Не предусмотрена
5.	Закон Свердловской области от 21 декабря 2015 года № 160-ОЗ «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Свердловской области»	Ограничения не установлены	Без проведения открытого конкурса на право осуществления перевозок по межмуниципальному маршруту регу-

			лярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом свидетельство об осуществлении перевозок по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и карты этого маршрута выдаются в случаях, указанных в Федеральном законе (пункт 2 статьи 11)
--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Таким образом, во всех рассмотренных нормативных правовых актах субъектов Российской Федерации возможность определения перевозчика без проведения открытого конкурса ограничена случаями, установленными Федеральным законом 220-ФЗ.

В большей части рассмотренных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации отсутствует ограничение на эксплуатацию транспортных средств, относящихся к экологическому классу ниже Евро-3. При этом у каждого из указанных субъектов в шкалу для оценки критериев, применяемых при оценке и сопоставлении заявок на участие в открытом конкурсе заложены условия, обеспечивающие преимущества для участника открытого конкурса парк транспортных средств которых включает автобусы более высокого экологического класса или более позднего года выпуска.

Зависимость экологического класса транспортных средств от страны-производителя и года выпуска

Таблица № 2

Страна-производитель	Годы выпуска авто, соответствующих требованиям стандарта «Евро»				
	1	2	3	4	5
Страны Евросоюза (бензин)	1997-2000	2001-2004	с 2005	с 1 октября 2009	
Страны Евросоюза (дизель)	1997-2001	2002-2004	с 2005	с 1 октября 2009	
США	1996-2000	2001-2003	с 2004	-	
Япония	1998-2004	2005-2010	с 2011		
Китай	2004-2007	с 2008	с 2011	-	
Корея	2001-2002	2003-2005	с 2006	-	
Беларусь	2006-2007	с 2008		-	
Узбекистан	2007-2009	с 2010	-	-	
Казахстан	2006-2011	с 2012	-	-	
Россия	2006-2007	с 2008	-	-	

Принимая во внимание вышеизложенное, а также учитывая зависимость экологического класса транспортного средства от года выпуска, приведенную в

Таблице № 2, предусмотренное проектом правовое регулирование возможно иными правовыми, информационными или организационными средствами.

В качестве альтернативного варианта правового регулирования предлагается предоставление преимущества для участников открытого конкурса, владеющих автобусами более высокого экологического класса или наиболее позднего года выпуска.

3. Исходя из положений проекта, цели проекта отвечают принципам правового регулирования, установленным законодательством Российской Федерации, и заключаются:

в обеспечении регулярных пассажирских перевозок на действующих на муниципальных и межмуниципальных маршрутах;

в снижении уровня загрязнения окружающей среды и повышении качества обслуживания пассажиров.

4. Проект предусматривает положения, которыми изменяется содержание прав и обязанностей перевозчиков, в частности возникает:

право перевозчиков на получение свидетельства без конкурса, в случае если после окончания срока действия ранее заключенного договора по результатам открытого конкурса предусмотрен переход на нерегулируемый тариф. Следует отметить, что указанная норма также может ограничивать возможность входа на рынок услуг пассажирских перевозок для новых перевозчиков, готовых предложить более выгодные условия;

возникает обязанность перевозчиков в части обеспечения соответствия автобусов, используемых для выполнения регулярных пассажирских перевозок, требованиям, предусмотренным экологическим стандартом Евро-3 и более высокому.

Также проект предусматривает положения, которыми изменяется содержание и порядок реализации полномочий органов государственной власти в части контроля за соблюдением перевозчиками установленных проектом требований по соответствию транспортных средств обязательным экологическим стандартам.

5. Риски недостижения целей правового регулирования, а также возможные негативные последствия от введения правового регулирования для экономического развития отраслей экономики Краснодарского края заключаются в следующем:

1) введение ограничения использования транспортных средств не ниже экологического стандарта Евро-3 может повлечь прекращение деятельности части перевозчиков, не сумевших обеспечить соответствие транспортных средств новым требованиям и, как следствие, к сокращению рабочих мест;

2) риск невозможности обеспечения контроля соблюдения требований, вводимых предусмотренным проектом регулированием, который заключается в отсутствии в действующем законодательстве норм по осуществлению контроля, а также мер ответственности для перевозчиков за несоблюдение требований по соответствию транспортных средств экологическому стандарту Евро-3;

3) риск несоответствия между способом регулирования и заявленными целями регулирования, поскольку анализируемое правовое регулирование является неоднозначным с точки зрения интересов общества, бизнеса и государства.

Соотношение положительных и отрицательных эффектов
вводимого правового регулирования

Таблица № 3

	Эффект
Общество	<p>Положительный эффект: обеспечение стабильности пассажирских перевозок; предположительное улучшение экологической обстановки в регионе; повышение комфортности перевозок.</p> <p>Отрицательные эффекты: увеличение платы за проезд, связанное с переходом на нерегулируемый тариф; сокращение рабочих мест, из-за прекращения деятельности ряда перевозчиков</p>
Бизнес	<p>Положительный эффект для перевозчиков: право на осуществление перевозок по маршрутам сохраняется, регулирование тарифов отменяется; отсутствие необходимости участия в конкурсе (для перевозчиков, имеющих действующие договоры);</p> <p>Отрицательные эффекты: прекращение деятельности ряда перевозчиков, включая высокую вероятность закрытия части предприятий с государственным участием, связанное с необходимостью дополнительных финансовых затрат на обеспечение соответствия экологическим требованиям; ограничение возможности входа на рынок услуг пассажирских перевозок для новых перевозчиков, готовых предложить более выгодные условия.</p>
Государство	<p>Положительный эффект: экономия трудозатрат должностных лиц уполномоченных органов, ответственных за проведение конкурсов;</p> <p>Отрицательные эффекты: снижение налоговых поступлений в бюджет, ввиду прекращения деятельности ряда перевозчиков из-за отсутствия финансовой возможности обеспечить переход на Евро-3; рост административных издержек на обеспечение контроля за соблюдением вводимых проектом ограничений; увеличение числа безработных граждан.</p>

Учитывая данные, приведенные в Таблице № 3, высока вероятность того, что произойдет переориентирование интересов перевозчиков при переходе на нерегулируемый тариф (интересы перевозчика превыше интересов пассажиров).

Кроме того, дополнительно следует отметить формируемую вводимыми нормами возможность перевозчиков, вынужденных приобрести автобусы более высокого экологического класса, компенсировать понесенные расходы, что в случае перехода на нерегулируемый тариф, может являться дополнительным фактором для повышения стоимости проезда для пассажиров, чем это было бы при отсутствии требования об обязательном переходе на Евро-3;

4) риск возникновения правовой коллизии, связанный с расширением проектом перечня случаев, в которых возможно определение перевозчиков без проведения конкурса.

Пунктом 3 статьи 39 Федерального закона № 220-ФЗ предусмотрена возможность выдачи карт маршрутов по маршрутам регулярных перевозок, включенным в соответствующие реестры, перевозчикам, которые осуществляют регулярные перевозки, не оплачиваемые за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов. При этом срок действия таких карт маршрутов соответствует сроку, на который им предоставлено право осуществления регулярных перевозок по данным маршрутам в соответствии с заключенными с ними договорами, либо, если это право предоставлено без указания срока или срок, на который предоставлено это право, истек, до истечения одного года со дня официального опубликования Федерального закона № 220-ФЗ.

Кроме того, пунктом 5 статьи 39 Федерального закона № 220-ФЗ предусмотрена возможность выдачи свидетельства об осуществлении регулярных перевозок по данному маршруту и новых карт данного маршрута на срок не менее чем пять лет, которые начинают действовать по истечении срока, на который перевозчику были выданы карты маршрута регулярных перевозок.

Вместе с тем дополнительно к вышеуказанным случаям проектом предусматривается выдача свидетельств без проведения конкурса и в случаях перехода на нерегулируемый тариф, не ограничивая при этом срок действия такого свидетельства, что прямо не предусмотрено Федеральным законом № 220-ФЗ.

б. Дополнительные расходы потенциальных адресатов предлагаемого правового регулирования, связанные с введением предлагаемого правового регулирования, предполагаются в виде содержательных издержек, связанных с обеспечением перевозчиками соответствия транспортных средств экологическим требованиям Евро-3.

Обеспечение такого соответствия возможно при:

приобретении новых транспортных средств, соответствующих экологическим требованиям Евро-3;

изменении экологического класса уже имеющихся у перевозчика транспортных средств.

В большинстве случаев изменение экологического класса транспортного средства рассматривается как наименее затратное и возможно в результате переоборудования транспортного средства до уровня требований Евро-3 и внесения соответствующих изменений в строку 13 паспорта транспортного средства, форма которого утверждена приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации, Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации и Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации от 23 июня 2005 года № 496/192/134 «Об утверждении Положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств».

По данным, опубликованным на сайтах компаний, оказывающих такие услуги, минимальная стоимость переоборудования транспортного средства составляет 35 000 рублей.

В связи с отсутствием в документах, представленных разработчиком, количественных характеристик потенциальных адресатов, а также иных сведений, необходимых для расчета предполагаемых финансовых затрат в случае введения предлагаемого правового регулирования, департаментом проведена примерная количественная оценка указанных расходов.

Следует отметить, дополнительные расходы потенциальных адресатов предлагаемого правового регулирования, связанные с введением предлагаемого правового регулирования, рассчитаны в соответствии с порядком, установленным Приказом Министерства экономического развития Российской Федерации от 22 сентября 2015 года № 669 «Об утверждении методики оценки стандартных издержек субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, возникающих в связи с исполнением требований регулирования».

Количественная оценка расходов основана на данных реестров муниципальных маршрутов регулярных перевозок муниципальных образований (далее – реестры муниципальных маршрутов), опубликованных на официальных сайтах соответствующих муниципальных образований по состоянию на 16 февраля 2017 года и отобранных случайным путем.

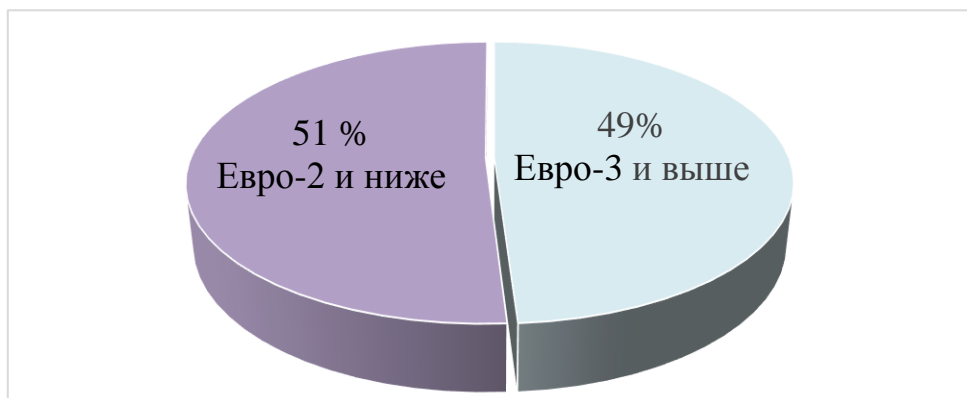
Данные реестров муниципальных маршрутов приведены в Таблице № 4.

Количество транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки в 10 муниципальных образованиях Краснодарского края

Таблица № 4

№ п/п	Муниципальное образование	Общее количество транспортных средств на маршрутах	Количество транспортных средств, экологический класс которых соответствует Евро-2 и ниже, либо не определены (-)	Процент транспортных средств, экологический класс которых соответствует Евро-2 и ниже к общему количеству
1	2	3	4	5
1	Краснодар	1400	703	50,2
2	Анапа	261	261	100,0
3	Армавир	432	294	68,1
4	Горячий ключ	63	8	13,0
5	Калининский район	104	104	100,0
6	Кропоткин	37	13	35,7
7	Новороссийск	697	137	20,0
8	Отраденский район	15	15	100,0
9	Тихорецк	27	9	33,3
10	Успенский район	12	12	100,0
Всего по отобранным муниципальным образованиям:		3048	1556	51,0

Соотношение количества транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки в муниципальных образованиях Краснодарского края, экологический класс которых соответствует Евро-2 и Евро-3



Как видно из представленной диаграммы, количество транспортных средств в разрезе муниципальных образований, экологический класс которых соответствует требованиям Евро-3 и выше, составляет 49% от общего числа транспортных средств, обслуживающих муниципальные маршруты. Соответственно, в замене или модернизации нуждаются более 51% транспортных средств, обслуживающих пассажиров на муниципальных маршрутах.

Расчетное количество транспортных средств, нуждающихся в модернизации составляет 6 846 и получено расчетным путем: $1\,556$ (число транспортных средств, экологический класс которых соответствует Евро-2) / 10 (количество отобранных муниципальных образований) $\times 44$ (общее количество муниципальных образований Краснодарского края) = 6 846.

Дополнительные расходы потенциальных адресатов предлагаемого правового регулирования, связанные с необходимостью обеспечения перевозчиками соответствия транспортных средств устанавливаемым проектом требованиям могут превысить 239 млн рублей.

(239 610 000 рублей = 35 000 рублей (минимальная стоимость затрат на переоборудование транспортного средства до уровня требований Евро-3) $\times 6\,846$ (расчетное количество транспортных средств, нуждающихся в модернизации)).

Расходы краевого бюджета, связанные с введением предлагаемого правового регулирования, предполагаются в виде возрастающих административных издержек на усиление контроля за соблюдением норм законодательства.

Кроме того, возможны выпадающие доходы бюджета, связанные со снижением налоговых поступлений в бюджеты всех уровней в связи с прекращением деятельности ряда перевозчиков, а также дополнительные затраты бюджета, связанные с выплатой пособия по безработице водителям и обслуживающему персоналу предприятий, прекративших деятельность.

При этом оценить объем выпадающих доходов бюджета не представляется возможным, в связи с отсутствием соответствующих статистических данных.

Вместе с тем в государственной собственности Краснодарского края находятся акции ряда пассажирских транспортных предприятий края, 100 процентов

уставного капитала которых находится в государственной собственности Краснодарского края, общая номинальная стоимость акций которых составляет 132 269 700 рублей и относится к имуществу, входящему в казну Краснодарского края.

Сведения о номинальной стоимости юридических лица акции которых находятся в государственной собственности Краснодарского края

Таблица № 5

№ п/п	Наименование юридического лица, акции которого находятся в государственной собственности Краснодарского края	Размер уставного капитала, рублей
1	2	3
1	Непубличное акционерное общество «Тихорецкое пассажирское автотранспортное предприятие»	5 846 200
2	Непубличное акционерное общество «Хадыженское пассажирское автотранспортное предприятие»	2 593 400
3	Непубличное акционерное общество «Славянское пассажирское автотранспортное предприятие»	669 000
4	Непубличное акционерное общество «Анапское пассажирское автотранспортное предприятие»	18 476 000
5	Непубличное акционерное общество «Тимашевское пассажирское автотранспортное предприятие»	107 278 500
Всего		132 269 700

*сведения о размере уставного капитала взяты из выписок из ЕГРЮЛ по состоянию на 20 февраля 2017 года

Основной деятельностью перечисленных предприятий является перевозка пассажиров.

По данным, представленным в рамках проведения публичных консультаций по проекту Непубличным акционерным обществом «Тихорецкое пассажирское автотранспортное предприятие», из 16 автобусов, обеспечивающих перевозку пассажиров только 5 соответствует классу Евро-3.

Низкая доходность непубличных акционерных обществ, 100 процентов акций которых находится в государственной собственности, не позволит им своевременно обновить подвижной состав, что приведет к ухудшению их финансового положения, увеличению убытков, снижению стоимости активов, и, как следствие, уменьшению стоимости государственного имущества, составляющего государственную собственность Краснодарского края.

7. В соответствии с пунктом 4.2 Порядка департаментом проведены публичные консультации по проекту в период с 6 по 13 февраля 2017 года.

8. Информация о проводимых публичных консультациях была размещена на официальном сайте департамента – www.kubaninvest.ru.

Кроме того, проект направлялся в адрес 8 общественных организаций, с которыми заключены соглашения о взаимодействии при проведении оценки регулирующего воздействия, Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Краснодарском крае, Общественной палаты Краснодарского края, министерства транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, а также в адрес 10

юридических лиц, основной деятельностью которых является перевозка пассажиров.

Следует отметить, что от министерства транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края ответ не поступил.

9. В период проведения публичных консультаций по проекту от Общественной палаты Краснодарского края поступило следующее замечание:

предложенные поправки в законопроект фактически создают дополнительные условия получения свидетельства об осуществлении регулярных перевозок, не предусмотренные федеральным законодательством.

В соответствии с частью 2 статьи 76 Конституции Российской Федерации по предметам совместного ведения Российской Федерации и субъектов Российской Федерации издаются федеральные законы и принимаемые в соответствии с ними законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации. Законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации не должны противоречить федеральным законам, принятым по предметам совместного ведения (часть 5 статьи 76 Конституции Российской Федерации).

Поскольку Федеральным законом № 220-ФЗ определены случаи предоставления свидетельств об осуществлении регулярных перевозок по маршруту без проведения открытого конкурса, установление законом субъекта Российской Федерации дополнительных условий может вступить в противоречие с положениями федерального законодательства.

В результате рассмотрения данное замечание было полностью учтено в подпункте 4 пункта 5 настоящего заключения.

От Непубличного акционерного общества «Тихорецкое ПАТП» поступило предложение об исключении из проекта пункта 3 статьи 1, предусматривающего с 1 января 2018 года осуществление перевозок транспортными средствами, соответствующими экологическому стандарту Евро-3 и выше, так как предприятие в данном финансовом положении не сможет обновить подвижной состав к 1 января 2018 года. На начало 2017 года из 16 автобусов, обеспечивающих перевозку пассажиров только 5 соответствует классу Евро-3. В случае принятия проекта предприятие не сможет осуществлять перевозки, так как финансирование из каких-либо бюджетов на обновление подвижного состава не предусмотрено.

В результате рассмотрения представленная информация была использована при расчете дополнительных расходов потенциальных адресатов правового регулирования (в пункте 6 настоящего заключения), а также при рассмотрении альтернативных вариантов правового регулирования (в пункте 2 настоящего заключения).

Также в период проведения публичных консультаций получен ряд ответов об отсутствии замечаний и предложений по проекту от Краснодарского регионального отделения «Российский союз промышленников и предпринимателей», Краснодарского краевого регионального отделения Общероссийской общественной организации «Деловая Россия», некоммерческой организации «Агропромышленный союз Кубани», Регионального объединения работодателей «Союз «Саморегулируемая организация «Региональное объединение строителей Кубани», Союза «Торгово-промышленной палаты Краснодарского края», Краснодарской краевой общественной организации «Ассоциация Малого и Среднего Предпринимательства», Общероссийской общественной организации малого и

среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ», Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Краснодарском крае, некоммерческого партнерства «Союз транспортников Кубани», а также от ОАО «Динское АТП», ООО «Сигнал», ООО «Межгород».

10. По результатам оценки регулирующего воздействия сделаны выводы о наличии в представленном проекте нормативного правового акта положений, указанных в пункте 4.11 Порядка, и о возможности его дальнейшего согласования с учетом рисков и альтернативного варианта правового регулирования, изложенных в заключении, а также с учетом оценки эффективности предложенного варианта правового регулирования.

Заместитель руководителя
департамента

Ю.С. Самсонова

Н.В. Белозорова
Н.А. Кириллова
251-72-61