

О проекте постановления
Правительства Российской
Федерации

На письмо Минтранса России
от 1 августа 2016 г. № ЕД-22/9821

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия
на проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в
постановление Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 г. № 504
«О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам
общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими
разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн»

Минэкономразвития России в соответствии с пунктом 26 Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Евразийской экономической комиссии, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1318 (далее – правила проведения оценки регулирующего воздействия), рассмотрело проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 г. № 504 «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную

максимальную массу свыше 12 тонн» (далее соответственно – постановление № 504, проект акта), подготовленный и направленный для подготовки настоящего заключения Минтрансом России (далее – разработчик), и сообщает следующее.

Проект акта направлен разработчиком для подготовки настоящего заключения впервые.

Проектом акта предполагается дополнение постановления № 504 приложением № 3, содержащим Порядок информационного взаимодействия собственника (владельца) транспортного средства, в том числе зарегистрированного на территории иностранного государства, и оператора системы (далее – Порядок).

Информация об оценке регулирующего воздействия проекта акта размещена разработчиком на официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: regulation.gov.ru/projects#npa=49450.

Разработчиком проведены публичные обсуждения уведомления о подготовке проекта акта в срок с 8 июня по 22 июня 2016 г., а также проекта акта и сводного отчета в срок с 28 июня по 25 июля 2016 г.

Минэкономразвития России в соответствии с пунктом 28 правил проведения оценки регулирующего воздействия были проведены публичные консультации с субъектами предпринимательской деятельности. В ходе проведения публичных консультаций был получен отзыв от Ассоциации международных автомобильных перевозчиков.

На основе проведенной оценки регулирующего воздействия проекта акта с учетом информации, представленной разработчиком в сводном отчете о проведении оценки регулирующего воздействия, Минэкономразвития России сделан вывод о достаточном обосновании решения проблемы предложенным способом регулирования.

Вместе с тем к проекту акта могут быть представлены следующие замечания.

1. Пунктами 4.1 и 14 Порядка устанавливается, что собственник (владелец) транспортного средства несет ответственность за достоверность и полноту представленных оператору информации и документов при осуществлении регистрации в реестре.

При этом ни действующим законодательством Российской Федерации, ни проектом акта не установлена какая-либо ответственность владельца транспортного средства в этой части. Иными словами в проекте акта не установлено, какие меры могут быть применены к

владельцу транспортного средства в случае предоставления недостоверных или неполных данных оператору.

С целью исключения возможности неоднозначного толкования указанной нормы считаем необходимым доработать проект акта в данной части.

2. Подпунктом «в» пункта 4.9 и подпунктом «г» пункта 4.10 Порядка устанавливается, что при регистрации в реестре юридическое лицо, личным законом которого не является российское право, обязано предоставить выписку из реестра иностранных юридических лиц соответствующей страны происхождения или иной равный по юридической силе документ, подтверждающий юридический статус иностранной организации и свидетельство о государственной регистрации иностранной организации.

Считаем избыточным необходимость предоставления двух указанных документов одновременно. В этой связи считаем целесообразным указать в порядке необходимости предоставления одного из двух указанных документов.

3. Пункты 4.17, 14.3, 15.2, 16.5, 17.2 Порядка устанавливается, что в случае отказа в осуществлении ряда предусмотренных Порядком действий оператор информирует об этом собственника (владельца) транспортного средства устно или письменно.

Полагаем необходимым предусмотреть в проекте акта только письменную форму информирования решения оператора с целью предоставления владельцу транспортного средства возможности обжалования указанного решения.

4. Пунктом 18 Порядка предполагается установить возможность ограничения оператором доступа к данным, содержащимся в персонифицированной записи, в зависимости от способа доступа к персонифицированной записи.

Вместе с тем Порядком не определена процедура ограничения доступа к данным, содержащимся в персонифицированной записи, а также остается не ясным перечень данных, доступ к которым может быть ограничен.

Полагаем необходимым конкретизировать указанную норму проекта акта.

5. В подпункте «в» пункта 20.3 Порядка определено, что основанием для отказа в приеме денежных средств в счет платы по маршрутной карте является нарушение порядка оформления маршрутной карты, установленного Порядком. При этом Порядок фактически не содержит норм, регламентирующих порядок оформления маршрутной карты.

В этой связи считаем необходимым определить конкретные нормы, при нарушении которых владельцу транспортного средства может быть отказано в приеме денежных средств.

6. К проекту акта также имеется ряд замечаний юридино-технического характера.

6.1. В Порядке употребляются неустоявшиеся термины и категории оценочного характера (например, «если применимо», «общий порядок»).

6.2. По тексту Порядка используются ряд терминов, в том числе «индивидуальный предприниматель, зарегистрированный на территории Российской Федерации», «юридическое лицо, личным законом которого является (или не является) российское право», «юридическое лицо, имеющее государственную регистрацию в Российской Федерации», «государство, в соответствии с законом которого учреждено юридическое лицо», «государство инкорпорации», не соответствующих терминологии, применяемой в законодательстве Российской Федерации в сфере международных автомобильных перевозок.

Таким образом, в проекте акта выявлены положения, которые вводят избыточные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствуют их введению, а также способствуют возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствуют возникновению необоснованных расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации.

Приложение: на 5 л. в 1 экз.

С.В. Шипов

Приложение к заключению об оценке регулирующего
воздействия

Сводная таблица результатов проведения публичных консультаций по проекту постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 г. № 504 «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн»

№ п/п	Замечания и (или) предложения	Комментарии Минэкономразвития России
1	2	3
АСМАП		
1.	В пунктах 2.3, 2.8, 2.9, 3.1 4.14 Порядка информационного взаимодействия содержатся определения терминов, употребляемых по тексту. Полагаем целесообразным все определения привести в одном пункте в начале Порядка информационного взаимодействия.	Разработчику предлагается проанализировать представленные замечания и предложения и учесть их в работе.
2.	Считаем излишним требование, предусмотренное подпунктом «ж» пункта 4.2, пунктом 4.4.1 Порядка информационного взаимодействия, указывать в заявлении на регистрацию в реестре реквизиты свидетельства о регистрации транспортного средства, учитывая то, что копия свидетельства должна прикладываться к заявлению (пункт 5 Правил).	Разработчику предлагается проанализировать представленные замечания и предложения и учесть их в работе.
3.	При регистрации «юридического лица, личным законом которого не является российское право» (пункты 4.9, 4.10 Порядка информационного взаимодействия) требуется представление копий: - выписки из реестра иностранных юридических лиц соответствующей страны происхождения или иной равный по юридической силе документ, подтверждающий юридический статус иностранной организации; - свидетельства о государственной регистрации иностранной организации. Полагаем целесообразным и достаточным представление только одного из указанных документов по выбору собственника	Замечание учтено в заключении об оценке регулирующего воздействия частично.

	(владельца) транспортного средства. Кроме того, считаем необходимым исключить избыточное требование для иностранных перевозчиков представлять необходимые документы с переводом на русский язык, верность которого должна быть нотариально удостоверена в установленном законодательством Российской Федерации порядке (пункт 4.12 Порядка информационного взаимодействия), установив, что документы, представляемые иностранными перевозчиками, заверяются в том же порядке, что и российскими перевозчиками и представляются без перевода на русский язык.	
4.	Терминологию, содержащуюся в Порядке информационного взаимодействия, необходимо привести к единообразию с Федеральным законом от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», Налоговым кодексом Российской Федерации, Правилами и другими нормативными правовыми актами Российской Федерации в сфере международных автомобильных перевозок.	Разработчику предлагается проанализировать представленные замечания и предложения и учесть их в работе.
5.	В подпункте «г» пункта 4.3 Порядка информационного взаимодействия приведен термин «государство инкорпорации», в то время как в Налоговом кодексе Российской Федерации предусмотрен термин «в государстве (на территории) ее регистрации (инкорпорации)». По тексту Порядка информационного взаимодействия используются такие термины, как «индивидуальный предприниматель, зарегистрированный на территории Российской Федерации», «юридическое лицо, личным законом которого является (или не является) российское право», «юридическое лицо, имеющее государственную регистрацию в Российской Федерации», «государство, в соответствии с законом которого учреждено юридическое лицо», что в свою очередь не соответствует терминологии, применяемой в законодательстве Российской Федерации в сфере международных автомобильных перевозок.	Замечание учтено в заключении об оценке регулирующего воздействия.

	Кроме того, Порядок информационного взаимодействия содержит юридико-лингвистическую неопределенность, употребляются неустоявшиеся, двусмысленные термины и категории оценочного характера (например, «если применимо» (пункт 3.5 Порядка информационного взаимодействия), «общий порядок» (подпункт «д» пункта 4.3 Порядка информационного взаимодействия)).	
6.	В пунктах 14.2, 15.3, 16.4, 17.1 Порядка информационного взаимодействия употребляются слова «вправе», что может являться коррупциогенным фактором.	Разработчику предлагается проанализировать представленные замечания и предложения и учесть их в работе.
7.	Порядком информационного взаимодействия предусмотрено, что в случае отказа оператора производить определенные действия в отношении собственника (владельца) транспортного средства, оператор информирует собственника (владельца) транспортного средства устно или письменно (например, пункты 4.17, 14.3, 16.5, 17.2 Порядка информационного взаимодействия). Полагаем, что информирование должно осуществляться исключительно письменно, чтобы у собственника (владельца) транспортного средства была возможность обжаловать такой отказ.	Замечание учтено в заключении об оценке регулирующего воздействия.
8.	В пункте 14 Порядка информационного взаимодействия предусматривается, что собственник (владелец) транспортного средства несет ответственность за достоверность, полноту и актуальность сведений (данных), предоставленных оператору, а также за своевременность внесения в них изменений. При этом не ясно, какая именно ответственность предусмотрена для собственника (владельца) транспортного средства в случае предоставления, в том числе несвоевременного предоставления оператору недостоверных, неполных и неактуальных сведений (данных). Кроме того, указанная норма не входит в предмет правового регулирования настоящего Порядка информационного взаимодействия, и как следствие, подлежит исключению.	Замечание учтено в заключении об оценке регулирующего воздействия.
9.	Пунктом 18 Порядка информационного взаимодействия предполагается, установить возможность ограничения оператором	Замечание учтено в заключении об оценке регулирующего воздействия.

	доступа к данным, содержащимся в персонифицированной записи, в зависимости от способа доступа к персонифицированной записи. Однако Порядком информационного взаимодействия не определена процедура по ограничению доступа к данным, содержащимся в персонифицированной записи, а также не ясно, доступ к каким именно данным, содержащимся в персонифицированной записи может быть ограничен оператором.	
10.	В соответствии с пунктом 20 Порядка информационного взаимодействия на основании представленной собственником (владельцем) транспортного средства информации о планируемом маршруте движения транспортного средства по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения оператором строится маршрут по критерию определения кратчайшего расстояния между точками, указанными собственником (владельцем) транспортного средства. В связи с чем полагаем целесообразным предусмотреть возможность корректировки собственником (владельцем) транспортного средства маршрута построенного оператором посредством указания 3 - 4 промежуточных точек на маршруте движения транспортного средства.	Разработчику предлагается проанализировать представленные замечания и предложения и учесть их в работе.
11.	В подпункте «в» пункта 20.3 Порядка информационного взаимодействия определено, что основанием для отказа в приеме денежных средств в счет платы по маршрутной карте является нарушение порядка оформления маршрутной карты, установленного настоящим Порядком информационного взаимодействия. При этом Порядок информационного взаимодействия фактически не содержит норм, регламентирующих порядка оформления маршрутной карты.	Замечание учтено в заключении об оценке регулирующего воздействия.
12.	Согласно пункту 20.5 Порядка информационного взаимодействия маршрутная карта может быть отменена только до начала срока ее действия, указанного в маршрутной карте. Однако Порядок информационного взаимодействия не содержит норм предусматривающих, возврат денежных средств по уже оплаченной маршрутной карте в случае ее отмены и до начала срока ее действия. В связи с чем полагаем необходимым дополнить Порядок	Разработчику предлагается проанализировать представленные замечания и предложения и учесть их в работе.

	возврата собственнику (владельцу) транспортного средства денежных средств, не перечисленных либо излишне перечисленных в доход федерального бюджета (приложение № 2 к Правилам) нормой, регламентирующей возврат денежных средств по уже оплаченной маршрутной карте в случае ее отмены до начала срока ее действия.	
--	--	--