

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОБ ЭКСПЕРТИЗЕ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО АКТА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ**

В соответствии с пунктом 5 Положения о порядке проведения экспертизы нормативных правовых актов Иркутской области, затрагивающих предпринимательскую и инвестиционную деятельность, утвержденного постановлением Правительства Иркутской области от 23 декабря 2013 года № 610-пп (далее – Положение об экспертизе), планом проведения экспертизы нормативных правовых актов Иркутской области, затрагивающих вопросы ведения предпринимательской и инвестиционной деятельности, на первое полугодие 2015 года, утвержденным распоряжением министерства экономического развития Иркутской области от 13 февраля 2015 года № 6-мр, министерством экономического развития Иркутской области проведена экспертиза постановления Правительства Иркутской области от 28 ноября 2008 года № 103-пп «Об утверждении Положения о государственном регулировании тарифов на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта в городском и пригородном сообщении (кроме железнодорожного транспорта), автомобильным транспортом по внутриобластным и межобластным (межреспубликанским в пределах Российской Федерации) маршрутам» (далее – постановление).

В соответствии с пунктом 13 Положения об экспертизе министерством экономического развития Иркутской области направлен запрос в адрес службы по тарифам Иркутской области (служебная записка от 17 января 2015 года) о предоставлении материалов, необходимых для проведения экспертизы вышеуказанного постановления, на которых основывается необходимость государственного регулирования соответствующих общественных отношений.

Службой по тарифам Иркутской области (далее – служба) представлена информация по результатам рассмотрения замечаний и предложений, поступивших в ходе публичных консультаций по постановлению.

Для проведения экспертизы министерством экономического развития Иркутской области использовались официальные данные, размещенные в свободном доступе в информационно-правовой системе «КонсультантПлюс».

При подготовке настоящего заключения министерством экономического развития Иркутской области проводилась экспертиза постановления в соответствии с его действующей редакцией от 15 августа 2014 года.

По итогам рассмотрения проекта настоящего заключения службой представлены замечания и предложения к проекту заключения. В этой связи, министерством экономического развития Иркутской области из настоящего заключения исключены замечания, касающиеся необходимости получения службой документов (сведений из них) по каналам межведомственного информационного взаимодействия.

Сведения по замечаниям службы, с которыми министерство экономического развития Иркутской области несогласно, будут отражены далее в настоящем заключении.

## 1. Общие сведения

### Наименование нормативного правового акта Иркутской области:

Постановление Правительства Иркутской области от 28 ноября 2008 года № 103-пп «Об утверждении Положения о государственном регулировании тарифов на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта в городском и пригородном сообщении (кроме железнодорожного транспорта), автомобильным транспортом по внутриобластным и межобластным (межреспубликанским в пределах Российской Федерации) маршрутам».

### Источник официального опубликования нормативного правового акта Иркутской области:

«Областная», № 140, 5 декабря 2008 года.

### Наименование исполнительного органа государственной власти Иркутской области, принявшего нормативный правовой акт Иркутской области и (или) к полномочиям которого относится исследуемая сфера общественных отношений:

Служба.

## 2. Описание существующей проблемы

### Причины государственного вмешательства (в чем состоит проблема в целом):

Рассматриваемое постановление разработано в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 года № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» и определяет порядок расчета и установления (пересмотра) подлежащих государственному регулированию тарифов (цен) на транспортные услуги в Иркутской области.

### Цель введения правового регулирования:

Положение о государственном регулировании тарифов на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта в городском и пригородном сообщении (кроме железнодорожного транспорта), автомобильным транспортом по внутриобластным и межобластным (межреспубликанским в пределах Российской Федерации) маршрутам, утвержденное постановлением (далее – Положение), закрепляет порядок государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта в городском и пригородном

сообщении (кроме железнодорожного транспорта), автомобильным транспортом по внутриобластным и межобластным (межреспубликанским в пределах Российской Федерации) маршрутам.

Положение распространяется на организации независимо от организационно-правовых форм и форм собственности (за исключением муниципальной), а также граждане, занимающиеся предпринимательской деятельностью без образования юридического лица, оказывающие транспортные услуги.

Целью введения правового регулирования является обеспечение баланса экономических интересов перевозчиков и потребителей транспортных услуг.

Негативные эффекты, связанные с существованием рассматриваемой проблемы:

1. Пунктом 27 Положения установлено, что установление (пересмотр) тарифов на транспортные услуги производится службой на основании письменного заявления не менее 10 перевозчиков, оказывающих транспортные услуги соответственно в городском, пригородном либо междугородном сообщении.

**Для городского сообщения** предусмотрено, что если на территории населенного пункта транспортные услуги оказывают **менее 10 перевозчиков**, установление (пересмотр) тарифов на транспортные услуги производится на основании письменного **заявления всех перевозчиков**, оказывающих транспортные услуги на территории соответствующего населенного пункта. При этом для **пригородного и междугородного сообщений сохраняется требование о представлении заявлений от не менее чем 10 перевозчиков**.

В этой связи, необходимо отметить, что муниципальные образования Иркутской области значительно отличаются по уровню социально-экономического развития, плотности населения, системе распределения населения по территории муниципального образования, обеспеченности автомобильными дорогами и транспортными услугами. Ряд территорий Иркутской области имеют статус труднодоступных, где отсутствует круглогодичное транспортное сообщение (Катангский, Мамско-Чуйский, Бодайбинский и Киренский районы). Также есть заморские территории Братского района, к которым относятся 8 населенных пунктов.

В некоторых муниципальных образованиях Иркутской области услуги по перевозке пассажиров предоставляют один или несколько перевозчиков. Например, по информации муниципальных образований Иркутской области, предоставленной в рамках публичных консультаций по постановлению, транспортные услуги в Усть-Удинском и Мамско-Чуйском районах оказывают 2 и 1 перевозчик соответственно.

На основании вышеизложенного, требование о подаче заявления не менее чем 10 перевозчиками не является обоснованным для всех

муниципальных образований Иркутской области и влечет за собой появление административных барьеров и ограничений для перевозчиков.

Отдельно необходимо отметить, что министерством экономического развития Иркутской области рассмотрено определение Верховного Суда Российской Федерации от 2 декабря 2009 года № 66-Г09-25 (далее – Определение), согласно которому абзацы первый, второй пункта 27 Положения не противоречат действующему законодательству. Также из Определения следует, что субъект Российской Федерации вправе самостоятельно установить механизм установления тарифа на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом, ввиду отсутствия соответствующего порядка на федеральном уровне.

Анализ опыта других субъектов Российской Федерации по установлению (пересмотру) тарифов на транспортные услуги показал, что единый подход в установлении (пересмотре) соответствующих тарифов отсутствует (например, в каждом субъекте отличается или не установлено минимальное количество перевозчиков, которые должны подать заявления для установления (пересмотра) тарифа). Однако выявлен основной принцип регулирования тарифов – обеспечение баланса экономических интересов перевозчиков и потребителей транспортных услуг.

Таким образом, с учетом Определения, предлагается рассмотреть вопрос только о сокращении минимального количества заявлений, необходимых для установления (пересмотра) тарифа, для пригородного и междугородного сообщений, ввиду того, что нормы действующего в Иркутской области государственного регулирования затрудняют процесс ведения перевозчиками безубыточной деятельности, приводят к отказу перевозчиков от предоставления транспортных услуг.

В соответствии с действующим реестром маршрутов Иркутской области по состоянию на 20 апреля 2015 года, начиная с 2013 года, закрыто 27 маршрутов.

В соответствии с информацией, представленной министерством жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области (далее – министерство ЖКХ), начиная с 2013 года, свою деятельность прекратили 8 перевозчиков, оказывающих транспортные услуги в пригородном и междугородном сообщении, из них: 6 – индивидуальные предприниматели, 1 – юридическое лицо, 1 – муниципальное унитарное предприятие.

7 соглашений на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа по автобусным маршрутам расторгнуты на основании заявлений перевозчиков, 1 соглашение расторгнуто в связи с неисполнением перевозчиком (индивидуальным предпринимателем) своих обязанностей (невыполнение рейсов, неисполнение расписания движения транспортных средств).

2. Пунктом 27 Положения предусмотрено, что установление (пересмотр) тарифов на транспортные услуги в городском сообщении осуществляется с учетом мнения органа местного самоуправления соответствующего городского округа, поселения Иркутской области.

При этом Положение не содержит норм о порядке рассмотрения и учета службой такого мнения, о сроках и форме направления такого мнения. Также отсутствует информация о дальнейших действиях службы в случае получения отрицательного мнения органа местного самоуправления соответствующего городского округа, поселения Иркутской области.

3. Индивидуальные предприниматели и юридические лица, осуществляющие пассажирские перевозки, применяют упрощенную систему налогообложения (УСН), единый налог на вмененный доход (ЕНВД).

В соответствии с действующим законодательством такие перевозчики обязаны ежегодно предоставлять в налоговую и другие контролирующие органы только следующую отчетность:

декларацию по УСН, ЕНВД;

сведения о среднесписочной численности работников;

справки по работникам об их доходах по форме 2-НДФЛ или книгу учета доходов и расходов.

Службой в служебной записке от 27 марта 2015 года, представленной по итогам рассмотрения отчета по результатам публичных консультаций по постановлению, указано, что в случае подтверждения перевозчиком применения УСН либо ЕНВД им представляются только те документы из перечня, установленного пунктом 29 Положения, которые предусмотрены законодательством для той или иной системы налогообложения. Однако соответствующая информация отсутствует в Положении, что фактически обязывает представить перевозчика все документы, указанные в пункте 29 Положения.

Более того, в соответствии с пунктом 33 Положения непредставление документов, указанных в пункте 29 Положения, является основанием для отказа в рассмотрении заявления об установлении (пересмотре) тарифов на транспортные услуги.

Таким образом, Положение содержит нормы, которые необоснованно создают административные барьеры и ограничения для перевозчиков.

4. Пунктом 31 Положения предусмотрено, что служба вправе направить перевозчикам мотивированный запрос о представлении дополнительных документов по обоснованию установлению (пересмотра) тарифов, указав форму их представления и требования к ним. Перевозчики обязаны представить такие документы в десятидневный срок с момента поступления запроса.

Вместе с тем, в Положении не указано в какой момент (в течение какого срока с момента начала рассмотрения представленных заявлений и документов) служба имеет право запросить дополнительные документы.

В соответствии с пунктом 34 Положения рассмотрение заявления, расчетных документов и подготовка заключения службой осуществляется в месячный срок с момента получения документов, предусмотренных пунктом 29 Положения, в полном объеме.

Таким образом, срок получения дополнительных документов, предусмотренный пунктом 31 Положения, не учитывается, что на практике

может повлечь затягивание сроков рассмотрения документов и принятия решения об установлении (пересмотре) тарифов на транспортные услуги. Также, может возникнуть ситуация при которой дополнительные сведения не будут учтены, ввиду необходимости принятия решения в сроки, установленные пунктом 34 Положения.

5. Пунктом 32 Положения установлено, что в случае несоответствия представленных документов установленным требованиям служба возвращает их на доработку в десятидневный срок со дня получения с письменным указанием оснований такого возврата.

Вместе с тем, Положение не содержит требований, предъявляемых к представляемым документам. Более того, действующее законодательство в сфере государственного регулирования цен (тарифов) в сфере перевозок пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта (кроме железнодорожного транспорта) не устанавливает оснований для возврата представленных документов на доработку.

Таким образом, пункт 32 Положения создает административный барьер для перевозчиков и способствует появлению коррупциогенных факторов.

Представленная службой в пункте 4 замечаний к проекту настоящего заключения, представленных в служебной записке № 79-37-1208/5 от 22 апреля 2015 года (далее – замечания к проекту заключения) информация об основаниях для возврата документов на доработку касается государственного регулирования цен (тарифов) в сферах теплоснабжения, водоснабжения, водоотведения и не может быть применена к рассматриваемому Положению.

6. Пунктом 33.1 Положения предусмотрена процедура согласования с министерством ЖКХ представленных перевозчиками расписаний движения маршрутов и актов замера протяженности маршрутов.

Министерство ЖКХ по результатам рассмотрения представленных документов выносит решение об их согласовании или об отказе в согласовании. При этом Положение не закрепляет порядок действий службы в случае отказа в согласовании министерством представленных документов.

Кроме того, в соответствии с Указом Губернатора Иркутской области от 28 июня 2012 года № 183-уг «О структуре исполнительных органов государственной власти Иркутской области» министерство транспорта Иркутской области реорганизовано в министерство ЖКХ.

Отдельно следует отметить, что министерством ЖКХ по итогам рассмотрения проекта настоящего заключения представлена информация (служебная записка № 58-37-3098/5 от 22 апреля 2015 года) о том, что в полномочия министерства ЖКХ входит только организация транспортного обслуживания автомобильным транспортом в межмуниципальном (пригородном и междугородном) сообщении. Организация транспортного обслуживания населения в границах поселений, между поселениями в границах муниципального района, в границах городского округа не относится к полномочиям министерства ЖКХ.

### 3. Цели и задачи правового регулирования

#### Основные цели правового регулирования:

Постановление разработано в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 года № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)».

Постановлением утверждается Положение, которое определяет порядок расчета и установления (пересмотра) подлежащих государственному регулированию тарифов (цен) на транспортные услуги в Иркутской области.

#### Соответствие федеральному и региональному законодательству:

Постановлением Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 года № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)», изданным во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 28 февраля 1995 года № 221 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)», утвержден перечень продукции производственно-технического назначения, товаров народного потребления и услуг, на которые государственное регулирование цен (тарифов) на внутреннем рынке Российской Федерации осуществляют органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации. В этот перечень входят перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта в городском, включая метрополитен, и пригородном сообщении (кроме железнодорожного транспорта).

Согласно подпунктам 12, 55 пункта 2 статьи 26.3 Федерального закона от 6 октября 1999 года № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» к полномочиям органов государственной власти субъекта Российской Федерации по предметам совместного ведения Российской Федерации и субъектов Российской Федерации относится организация транспортного обслуживания населения автомобильным, железнодорожным, внутренним водным, воздушным транспортом (пригородное и муниципальное сообщение), установление подлежащих государственному регулированию цен (тарифов) на товары (услуги) в соответствии с законодательством Российской Федерации и осуществление контроля за их применением.

Таким образом, постановление принято в пределах компетенции Правительства Иркутской области.

Вместе с тем, по итогам проведения экспертизы установлено, что действующее постановление не достигает тех целей, на которые оно направлено.

#### Обоснование неэффективности действующего в рассматриваемой сфере правового регулирования:

В соответствии с действующим реестром маршрутов Иркутской области по состоянию на 20 апреля 2015 года, начиная с 2013 года, закрыто

27 маршрутов. Также, начиная с 2013 года по настоящее время, свою деятельность прекратили 8 перевозчиков, оказывающих транспортные услуги в пригородном и междугородном сообщении, из них: 6 – индивидуальные предприниматели, 1 – юридическое лицо, 1 – муниципальное унитарное предприятие.

Сложившаяся ситуация обусловлена, в том числе тем, что действующее государственное регулирование создает административные барьеры и ограничения для перевозчиков, способствует появлению коррупциогенных факторов и росту социальной напряженности в связи с недостаточной доступностью и качеством предоставляемых транспортных услуг в Иркутской области.

В рассматриваемом Положении выявлены нормы, которые устанавливают завышенные требования к перевозчикам, в частности:

1) необходимость представления полного пакета документов, отраженного в пункте 29 Положения, без учета сведений о том, что перевозчик может применять УСН и ЕНВД, часть документов может быть получена службой самостоятельно в рамках межведомственного информационного взаимодействия;

2) необходимость представления дополнительных документов, что может повлечь затягивание сроков рассмотрения документов и принятия решения, поскольку пунктом 34 Положения не предусмотрена возможность приостановления рассмотрения представленных документов ввиду необходимости получения дополнительных сведений от перевозчика.

Кроме того, отсутствие порядка и сроков рассмотрения дополнительных сведений службой, может привести к их фактическому не учету при принятии решения об установлении (пересмотре) тарифов на транспортные услуги;

3) действующее законодательство в сфере государственного регулирования цен (тарифов) в сфере перевозок пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта (кроме железнодорожного транспорта) не устанавливает оснований для возврата представленных документов на доработку. Вместе с тем, пунктом 32 Положения установлено, что в случае несоответствия представленных документов установленным требованиям служба возвращает их на доработку в десятидневный срок со дня получения с письменным указанием оснований такого возврата.

Одним из основных требований, которое затрудняет ведение перевозчиками безубыточной деятельности, является представление заявлений от не менее чем 10 перевозчиков, оказывающих транспортные услуги в пригородном либо междугородном сообщении.

Муниципальные образования Иркутской области значительно отличаются по уровню обеспеченности транспортными услугами. В некоторых муниципальных образованиях Иркутской области услуги по перевозке пассажиров предоставляют один или несколько перевозчиков. Кроме того, ряд территорий области имеют статус труднодоступных, где

зачастую отсутствует круглогодичное транспортное сообщение В этой связи, указанное требования является обоснованным не для всех муниципальных образований Иркутской области.

Отдельно следует отметить, что в ряде муниципальных образований Иркутской области (г. Иркутск, г. Шелехов) предельные тарифы на перевозки пассажиров и багажа общественным автомобильным транспортом всех форм собственности (за исключением муниципального) не пересматривались с 2008 года, что обусловлено нормами действующего государственного регулирования.

По мнению перевозчиков, высказанному в ходе публичных консультаций по постановлению, действующие тарифы не обеспечивают рентабельной работы перевозчиков, что неизбежно ведет к высокому уровню износа транспорта общего пользования, снижению предложения по предоставлению транспортных услуг и качества обслуживания населения.

Исходя из Определения, субъекты Российской Федерации вправе самостоятельно установить механизм установления тарифа на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом, ввиду отсутствия соответствующего порядка на федеральном уровне.

Учитывая, что в субъектах Российской Федерации нет единого подхода к установлению (пересмотру) тарифов на транспортные услуги, представляется возможным и легитимным внести изменение в действующее Положение в части корректировки минимального количества заявлений, необходимых для установления (пересмотра) тарифа.

#### 4. Возможные варианты достижения поставленной цели

##### Невмешательство:

Сохраняться выявленные в ходе экспертизы административные и иные ограничения и обязанности для перевозчиков, положения, способствующие появлению коррупциогенных факторов, а также, препятствующие осуществлению рентабельной деятельности перевозчиками.

##### Совершенствование применения существующего регулирования:

Внесение изменений в действующее Положение с учетом указанных в настоящем заключении замечаний позволит устранить выявленные административные барьеры и иные ограничения, которые препятствуют осуществлению рентабельной деятельности перевозчиками и приводят к снижению качества предоставляемых транспортных услуг.

##### Саморегулирование:

Проблема вызвана наличием в Положении требований, вводящих избыточные административные и иные ограничения и обязанности для перевозчиков, и не может быть решена без дополнительного вмешательства со стороны регулирующего органа.

Прямое государственное регулирование:

Введение дополнительного прямого регулирования не требуется.

5. Анализ издержек и выгод каждой из рассматриваемых альтернатив, варианты достижения поставленной цели

Описание основных групп предпринимательской и инвестиционной деятельности, на которые будет оказано воздействие:

Положение распространяется на организации независимо от организационно-правовых форм и форм собственности (за исключением муниципальной), а также граждане, занимающиеся предпринимательской деятельностью без образования юридического лица, оказывающие транспортные услуги.

Ожидаемое негативное и позитивное воздействие правового регулирования:

*Невмешательство:* сохранение выявленных в ходе экспертизы административных и иных ограничений и обязанностей для перевозчиков, положений, способствующих появлению коррупциогенных факторов, а также, препятствующих осуществлению рентабельной деятельности перевозчиками.

*Совершенствование применения существующего регулирования:* внесение изменений в действующее Положение позволит устранить выявленные административные барьеры и иные ограничения, которые препятствуют осуществлению рентабельной деятельности перевозчиками и приводят к снижению качества предоставляемых транспортных услуг.

Совершенствование применения существующего регулирования позволит повысить прозрачность осуществления административных процедур при установлении (пересмотре) службой тарифов (цен) на транспортные услуги, муниципальным образованиям Иркутской области в полной мере реализовать полномочия по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения, подтолкнет перевозчиков к легализации своей деятельности и повышению качества предоставляемых транспортных услуг.

*Саморегулирование:* проблема вызвана наличием в Положении требований, вводящих избыточные административные и иные ограничения и обязанности для перевозчиков, и не может быть решена без дополнительного вмешательства со стороны регулирующего органа.

*Прямое государственное регулирование:* введение дополнительного прямого регулирования не требуется.

Количественная оценка соответствующего воздействия:

В соответствии с информацией, представленной управлением транспорта комитета городского обустройства администрации г. Иркутска в

рамках публичных консультаций по постановлению, согласно данным Управления государственного автодорожного надзора по Республике Бурятия и Иркутской области в период с 2010 по 2014 годы значительно сократилось количество индивидуальных предпринимателей, оказывающих транспортные услуги (практически на 50%).

Количество перевозчиков в г. Иркутске	2010	2011	2012	2013	2014
юридические лица	28	25	24	25	29
физические лица (индивидуальные предприниматели)	207	223	127	107	104

Такое сокращение также отразилось на снижении количества используемого подвижного состава малой и средней вместимости на 65% и 42% соответственно.

Количество транспортных средств в г. Иркутске	2010		2011		2012		2013		2014	
	юр лица	физ лица								
вместимость										
от 11 до 20 мест	708	857	684	841	478	572	404	344	240	428
от 20 до 40 мест	339	374	368	401	380	357	379	670	331	238
свыше 40 мест	15	46	58	51	17	24	19	29	69	38

Сокращение числа перевозчиков наблюдается не только в г. Иркутске. В соответствии с действующим реестром маршрутов Иркутской области по состоянию на 20 апреля 2015 года, начиная с 2013 года, закрыто 27 маршрутов, свою деятельность прекратили 8 перевозчиков, оказывающих транспортные услуги в пригородном и междугородном сообщении, из них: 6 – индивидуальные предприниматели, 1 – юридическое лицо, 1 – муниципальное унитарное предприятие.

Указанная ситуация складывается, в том числе, в связи с тем, что существующее государственное регулирование в виде действующего Положения создает административные барьеры и ограничения для перевозчиков, способствует появлению коррупциогенных факторов, приводит к нерентабельности деятельности перевозчиков.

В соответствии с информацией, представленной в ходе публичных консультаций по постановлению администрацией Мамско-Чуйского района, в случае продолжения работы перевозчиков в соответствии с ранее установленными тарифами на транспортные услуги их убытки составят около 800 тыс. рублей.

Период воздействия: долгосрочный.

Основные результаты, риски и ограничения использования правового регулирования:

*Невмешательство:*

В случае применения Положения в действующей редакции сохранятся выявленные в ходе экспертизы административные и иные ограничения и обязанности для перевозчиков, положения, способствующие появлению коррупциогенных факторов, а также, препятствующие осуществлению рентабельной деятельности перевозчиками.

*Совершенствование применения существующего регулирования:*

Совершенствование применения существующего регулирования позволит повысить прозрачность осуществления административных процедур при установлении (пересмотре) службой тарифов (цен) на транспортные услуги, муниципальным образованиям Иркутской области в полной мере реализовать полномочия по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения, подтолкнет перевозчиков к легализации своей деятельности и повышению качества предоставляемых транспортных услуг.

Внесение изменений в действующее Положение обеспечит баланс экономических интересов перевозчиков и потребителей транспортных услуг.

*Саморегулирование:*

Ввиду того, что проблема вызвана наличием в Положении требований, вводящих избыточные административные и иные ограничения и обязанности для перевозчиков, и не может быть решена без дополнительного вмешательства со стороны регулирующего органа.

*Прямое государственное регулирование:*

Введение дополнительного прямого регулирования не требуется.

На основании вышеизложенного, единственно возможным вариантом достижения поставленной цели является совершенствование применения существующего регулирования.

## 6. Публичные консультации

Стороны, с которыми были проведены консультации:

1) представители 21 некоммерческой организации, включая структурные подразделения, целью деятельности которых является защита и представление интересов субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности, в том числе:

Торгово-промышленная палата Восточной Сибири;

Совет Иркутского регионального отделения некоммерческого партнерства «ОПОРА России» (включая структурные подразделения);

Совет Иркутского регионального отделения Общероссийской общественной организации «Деловая Россия»;

Иркутское региональное объединение работодателей «Партнерство

товаропроизводителей и предпринимателей»;

Общественная организация предпринимателей Иркутской области;

2) государственный орган власти в лице Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Иркутской области;

3) органы местного самоуправления муниципальных образований Иркутской области;

4) юридическое лицо, осуществляющее перевозки пассажиров и багажа

#### Основные результаты консультаций:

Публичные консультации проводились в период с 16 февраля 2015 года по 13 марта 2015 года. Заинтересованные лица были своевременно уведомлены о начале проведения публичных консультаций.

На официальном сайте министерства экономического развития Иркутской области в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в установленном порядке были размещены уведомление о проведении публичных консультаций и опросный лист для предоставления замечания и предложений к действующему Положению.

По результатам размещения уведомления на официальном сайте министерства экономического развития Иркутской области в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в публичных консультациях приняли участие органы местного самоуправления муниципальных образований Иркутской области, юридическое лицо, осуществляющее перевозки пассажиров и багажа.

Анкетирование в рамках проведения публичных консультаций не осуществлялось.

Замечания и предложения от участников публичных консультаций представлены в прилагаемой сводной таблице результатов проведения публичных консультаций.

Отчет по результатам публичных консультаций по постановлению в установленные сроки и порядке направлен в адрес участников публичных консультаций, а также размещен на официальном сайте министерства экономического развития Иркутской области в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в разделе «Оценка регулирующего воздействия» ([http://irkobl.ru/sites/economy/orv/consult\\_expert/](http://irkobl.ru/sites/economy/orv/consult_expert/)).

### 7. Рекомендуемый вариант регулирующего решения

#### Описание выбранного варианта:

Для достижения поставленной цели необходимо совершенствование применения существующего регулирования путем внесения изменений в действующее Положение, с целью исключения выявленных административных барьеров и иных ограничений, которые препятствуют осуществлению рентабельной деятельности перевозчиками и приводят к снижению качества предоставляемых транспортных услуг.

Обоснование соответствия масштаба регулирующего решения масштабу существующей проблемы:

Существующее государственное регулирование создает административные барьеры и ограничения для перевозчиков, способствует появлению коррупциогенных факторов, приводит к нерентабельности деятельности перевозчиков.

В соответствии с информацией, представленной управлением транспорта комитета городского обустройства администрации г. Иркутска в рамках публичных консультаций по постановлению, согласно данным Управления государственного автодорожного надзора по Республике Бурятия и Иркутской области в период с 2010 по 2014 годы значительно сократилось количество индивидуальных предпринимателей, оказывающих транспортные услуги (практически на 50%).

Количество перевозчиков в г. Иркутске	2010	2011	2012	2013	2014
юридические лица	28	25	24	25	29
физические лица (индивидуальные предприниматели)	207	223	127	107	104

Такое сокращение также отразилось на снижении количества используемого подвижного состава малой и средней вместимости на 65% и 42% соответственно.

Количество транспортных средств в г. Иркутске	2010		2011		2012		2013		2014	
	юр лица	физ лица								
вместимость										
от 11 до 20 мест	708	857	684	841	478	572	404	344	240	428
от 20 до 40 мест	339	374	368	401	380	357	379	670	331	238
свыше 40 мест	15	46	58	51	17	24	19	29	69	38

Причиной существенного снижения явились различные экономические факторы, в том числе изменение налогового законодательства, но стагнация тарифа на транспортные услуги является одним из основных сдерживающих факторов.

Сокращение числа перевозчиков наблюдается не только в г. Иркутске. В соответствии с действующим реестром маршрутов Иркутской области по состоянию на 20 апреля 2015 года, начиная с 2013 года, закрыто 27 маршрутов, свою деятельность прекратили 8 перевозчиков, оказывающих транспортные услуги в пригородном и междугородном сообщении, из них: 6 – индивидуальные предприниматели, 1 – юридическое лицо, 1 – муниципальное унитарное предприятие.

Отдельно следует отметить, что в марте 2015 года службой в соответствии с рассматриваемым постановлением принято решение об отказе в пересмотре тарифов на транспортные услуги в г. Иркутске.

Принятие такого решения по формальным признакам (несоответствие всех перевозчиков, подавших заявления, требованиям, закрепленным в Положении) имело общественный резонанс и вызвало трудности в транспортном сообщении в г. Иркутске, ввиду того, что на линию не вышло около 500 автобусов, что составляет примерно 35% общественного автопарка.

Складывающаяся ситуация ведет к росту социальной напряженности в связи с недостаточной доступностью и качеством предоставляемых транспортных услуг в Иркутской области.

На основании вышеизложенного, необходимо усовершенствовать применение существующего регулирования путем внесения изменений в действующее Положение. При внесении изменений необходимо учесть замечания, содержащиеся в настоящем заключении.

Кроме того, в целях корректного установления (пересмотра) тарифов (цен) на транспортные услуги в разных муниципальных образованиях Иркутской области предлагается провести их ранжирование, определив 3-4 группы территорий.

При ранжировании муниципальных образований Иркутской области представляется целесообразным учитывать следующие критерии:

1. Обеспеченность перевозчиками, оказывающими транспортные услуги на территории данного муниципального образования Иркутской области.
2. Удаленность городских и сельских поселений от административного центра соответствующего муниципального района Иркутской области.
3. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения.
4. Плотность населения муниципального образования Иркутской области.

Также службе совместно с органами местного самоуправления муниципальных образований Иркутской области, министерством экономического развития Иркутской области, Уполномоченным по защите прав предпринимателей в Иркутской области необходимо проработать вопрос по установлению тарифов на перевозки в пригородном и междугородном сообщении для районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностям.

Так, в рамках проведения публичных консультаций по постановлению, администрацией Мамско-Чуйского района представлено предложение по установлению тарифов в размерах, аналогичных размерам тарифов, установленных для Бодайбинского района. Соответствующее предложение

обосновано тем, что особенности экономико-географического положения Мамско-Чуйского района, отдаленность от основных транспортных магистралей, наличие сложных труднодоступных маршрутов аналогичны транспортной схеме Бодайбинского района.

Кроме того, в ходе рассмотрения проекта настоящего заключения поступили предложения от министерства ЖКХ по внесению дополнительных изменений в Положение.

Так, министерство ЖКХ предлагает пункт 2 Положения дополнить следующими подпунктами:

«4.1) перевозки в межмуниципальном сообщении – перевозки в пригородном и междугородном сообщениях, осуществляемые между муниципальными районами, между городскими округами или между городским округом и муниципальным районом;

4.2) перевозки в муниципальном сообщении - перевозки в границах поселения, городского округа или между поселениями в границах одного муниципального района;».

Пункт 33.1 предлагается изложить в следующей редакции:

«33.1. Представленные перевозчиками расписания движения и акты замера протяженности маршрута (с указанием расстояния между остановочными пунктами) межмуниципального (пригородного и междугородного) сообщения направляются регулирующим органом для согласования в министерство жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области (далее – Министерство), которое осуществляет рассмотрение представленных документов в десятидневный срок с момента их поступления.

По результатам рассмотрения представленных документов Министерство выносит одно из следующих решений:

- 1) о согласовании представленных документов;
- 2) об отказе в согласовании представленных документов.

При отказе в согласовании представленных документов Министерство направляет в регулирующий орган скорректированные данные о протяженности маршрута и (или) расписании движения в отношении соответствующего перевозчика.».

Положение дополнить пунктом 33.2 следующего содержания:

«33.2. Представленные перевозчиками расписания движения и акты замера протяженности маршрута (с указанием расстояния между остановочными пунктами) муниципального сообщения направляются регулирующим органом для согласования в орган местного самоуправления соответствующего городского поселения, городского округа, муниципального района Иркутской области (далее - орган местного самоуправления), которые осуществляют рассмотрение представленных документов в десятидневный срок с момента их поступления.

По результатам рассмотрения представленных документов орган местного самоуправления выносит одно из следующих решений:

- 1) о согласовании представленных документов;

2) об отказе в согласовании представленных документов.

При отказе в согласовании представленных документов орган местного самоуправления направляет в регулирующий орган скорректированные данные о протяженности маршрута и (или) расписании движения в отношении соответствующего перевозчика.»

Вышеуказанные предложения предлагается рассмотреть и по согласованию с министерством ЖКХ внести в действующее Положение.

Отдельно следует обратить внимание на необходимость совершенствования государственного регулирования не только для перевозчиков, но и для потребителей транспортных услуг. При установлении (пересмотре) тарифов на перевозки в городском, пригородном либо междугородном сообщении, в том числе, следует учитывать качество предоставляемых транспортных услуг. Перевозчики должны обеспечить соответствующий уровень качества, безопасности и доступности предоставляемых ими услуг.

#### Ожидаемые выгоды и издержки:

Внесение изменений в Положение позволит муниципальным образованиям Иркутской области в полной мере реализовать полномочия по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения, снизит социальную напряженность в связи с недостаточной доступностью и качеством предоставляемых транспортных услуг в Иркутской области, подтолкнет перевозчиков к легализации своей деятельности и повышению качества предоставляемых услуг.

Совершенствование применения существующего регулирования позволит обеспечить баланс экономических интересов перевозчиков и потребителей транспортных услуг.

### 8. Реализация выбранного варианта

#### Организационные вопросы практического применения выбранного варианта:

По итогам проведенной экспертизы постановления министерством экономического развития Иркутской области сделан вывод о наличии положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской деятельности.

Министерство экономического развития Иркутской области считает необходимым внести в установленном порядке изменения в действующее Положение с учетом замечаний и предложений, представленных в настоящем заключении.

В связи с вышеизложенным, службе в течение 30 календарных дней с момента получения заключения по итогам проведения экспертизы постановления необходимо представить в адрес министерства экономического развития Иркутской области информацию о планируемых

сроках проведения работы по устранению имеющихся замечаний.

В случае непредставления указанной информации в установленный срок, а также нарушения планируемых сроков по внесению необходимых изменений, министерство экономического развития Иркутской области в соответствии с пунктом 21 Положения имеет право направить настоящее заключение в адрес Губернатора Иркутской области для принятия соответствующего управленческого решения.

Отдельно следует отметить, что службе совместно с органами местного самоуправления муниципальных образований Иркутской области необходимо проводить работу, направленную на легализацию предоставления транспортных услуг частными перевозчиками, официальному включению перевозчиков в реестр маршрутов Иркутской области.

Вопросы осуществления последующей оценки эффективности:

В соответствии с Положением о порядке проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Иркутской области, затрагивающих предпринимательскую и инвестиционную деятельность, утвержденным постановлением Правительства Иркутской области от 23 декабря 2013 года № 610-пп, проект нормативного правового акта Иркутской области о внесении изменений в Положение подлежит обязательному направлению в министерство экономического развития Иркутской области на заключение по результатам проведенной оценки регулирующего воздействия. Результаты проведенной оценки регулирующего воздействия подлежат обязательному учету при доработке проекта нормативного правового акта Иркутской области.

9. Информация об исполнителях:

Заказчикова Мария Апполинарьевна, заместитель начальника управления – начальник отдела оценки регулирующего воздействия и административной реформы в управлении по оценке эффективности деятельности исполнительных органов государственной власти Иркутской области министерства экономического развития Иркутской области, тел. 25-65-09, e-mail: [m.zakazchikova@govik.ru](mailto:m.zakazchikova@govik.ru).

Исполняющий обязанности министра  
экономического развития Иркутской  
области



Р.Э. Ким