



Начальнику управления
дорог и транспорта области

В.И. Елфимову

**АДМИНИСТРАЦИЯ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ
УПРАВЛЕНИЕ ЭКОНОМИКИ**

398014, г.Липецк, пл.Ленина – Соборная, 1
телефон (4742)- 272566, факс (4742)-228694

www.admlr.lipetsk.ru
E-mail: ed@admlr.lipetsk.ru

15.05.2015 № 07/487

На № _____

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

**о контроле качества исполнения процедур и подготовки заключения
об оценке регулирующего воздействия по проекту Закона Липецкой области
«О внесении изменений в Закон Липецкой области от 7.09.2011г. № 541-ОЗ
«О правовом регулировании некоторых вопросов в сфере перевозок
пассажиров и багажа легковым такси на территории Липецкой области»**

Управление экономики администрации области в соответствии с пунктом 21 Порядка проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Липецкой области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, утвержденного постановлением администрации области от 27.12. 2013 г. № 633 (далее – Порядок), провело контроль качества исполнения процедур и подготовки заключения об оценке регулирующего воздействия проекта Закона Липецкой области «О внесении изменений в Закон Липецкой области от 7.09.2011г. №541-ОЗ «О правовом регулировании некоторых вопросов в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Липецкой области» (далее – проект Закона).

Разработчиком законопроекта предлагается внести изменения в статью 3.1 Закона Липецкой области от 7.09.2011г. № 541-ОЗ в части установления желтого или белого цвета кузова легкового такси в целях повышения уровня безопасности при осуществлении перевозок пассажиров и багажа на территории Липецкой области.

Заключение об оценке регулирующего воздействия направлено для подготовки настоящего заключения впервые.

Контроль качества исполнения процедур показал, что сроки проведения оценки регулирующего воздействия (ОРВ) соответствуют установленным требованиям.

Публичные консультации проведены разработчиком с 16 марта по 15 апреля 2015 года. Уведомление о проведении публичных консультаций, проект Закона с пояснительной запиской и перечень вопросов для участников публичных консультаций размещены разработчиком на официальном сайте администрации области в сети «Интернет» по адресу: <http://admlip.ru/activities/otsenka-reguliruyushchego-vozdeystviya/publichnye-konsultatsii/> (далее – официальный сайт), а также направлены в адрес Липецкого Регионального отделения Общероссийской общественной организации «Деловая Россия», Липецкой Торгово-промышленной палаты, Регионального отделения Российского союза промышленников и предпринимателей, Регионального отделения Общероссийской общественной организации малого и сред-

него предпринимательства «Опора России».

Вместе с тем, круг участников публичных консультаций был ограничен.

В нарушение п. 9 Порядка разработчик не направил уведомления о проведении публичных консультаций заинтересованным органам исполнительной власти Липецкой области, а также органам местного самоуправления.

В отчете о проведении публичных консультаций предложения и замечания, поступившие от представителей предпринимательского сообщества, некорректно изменены разработчиком. Обоснование их отклонения не аргументировано.

Контроль качества заключения об оценке регулирующего воздействия показал следующее. Разработчиком не представлены доказательства и обоснования, позволяющие сделать вывод, что использование в качестве легкового такси транспортного средства с белым или желтым цветом кузова может повлиять на безопасность перевозок, эффективность контрольных мероприятий и способствовать легализации этой сферы деятельности.

Аргументом, который разработчик приводит в качестве «цветового» решения проблемы, является повышение идентификации автомобиля в транспортном потоке. Однако белый цвет автомобиля в силу его популярности и распространенности не может использоваться в этих целях. Автомобили с желтым (оранжевым) цветом кузова могут быть легче идентифицированы в транспортном потоке, однако их выпуск осуществляется заводами, как правило, только по индивидуальному заказу и большими партиями - от 300 автомобилей (по данным автомобильного портала iSeeCars.com - желтые и оранжевые авто составляют только 1,1% от общего количества автомобилей, произведенных за период 1981-2010 гг.).

Полагаем, что установленные ст. 9 Федерального закона от 21.04. 2011 г. № 69-ФЗ отличительные характеристики легкового такси (цветографическая схема, представляющая собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке, и опознавательный фонарь оранжевого цвета на крыше транспортного средства), достаточны для идентификации транспортного средства в потоке, особенно в темное время суток.

Считаем также, что безопасность перевозок обусловлена не столько цветовой идентификацией транспортного средства, сколько исполнением требований, предъявляемых к его техническому состоянию, квалификационным и профессиональным качествам водителя, соблюдением правил дорожного движения, что отражено в Федеральном законе от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и других нормативных правовых актах.

Не установлено также влияние цвета кузова на своевременное прохождение водителями предрейсового технического и медицинского осмотров.

Не представлен анализ рисков неблагоприятных последствий, применения предлагаемого способа регулирования, в том числе возможное снижение темпов развития малого бизнеса, конкуренции в сфере таксомоторных перевозок, рост числа нелегальных перевозчиков.

В связи с этим, обращаем внимание, что около 90% участников регионального рынка таксомоторных перевозок осуществляют деятельность с использованием одного - трех автомобилей. Таксопарк средних перевозчиков составляет в среднем около 18-20 легковых такси. Четыре индивидуальных предпринимателя имеют более 100 машин.

Введение дополнительных условий получения разрешения на перевозку пассажиров и багажа легковым такси может привести к уходу с рынка индивидуальных предпринимателей, вследствие существенных затрат на покраску или оклейку автомашин (покраска - 40 тыс. руб., оклейка - 25 тыс. руб.) и еще большему увеличению

нелегального рынка. В ходе публичных консультаций на эту проблему указали Липецкая ТПП, другие участники обсуждения.

Не проведена оценка затрат бизнеса на приведение транспортных средств в соответствие с установленными законопроектом требованиями. Предполагается, что длительный переходный период (до 2022 года) позволит естественным образом обновить региональный таксомоторный парк. Вместе с тем, аналитическим агентством «Автостат» (<http://www.autostat.ru/news/view/20567/>) в ходе исследования парка транспортных средств РФ установлено, что средний возраст легковых автомобилей в России составляет 12,4 года.

Введение дополнительных условий при получении разрешений на перевозку пассажиров и багажа легковым такси может привести к сокращению количества желающих получить разрешение на перевозки пассажиров и багажа (легальных перевозчиков), повышению стоимости проезда для компенсации дополнительных расходов. Возникнут также дополнительные расходы по перекраске (оклейке) автомобилей участниками рынка, срок действия разрешений которых истечет после 1 января 2017 года.

Не установлены индикаторы цели, позволяющие осуществлять контроль ее достижения и решения заявленных проблем.

Не рассмотрены другие возможные варианты решения проблемы, например, усиление контроля за соблюдением Правил перевозки пассажиров и багажа легковыми такси, изменение организации работы легкового такси, ужесточение административного наказания за несоблюдение требований безопасности перевозок, установленных законодательством, оказание государственной поддержки перевозчикам на создание условий для обеспечения безопасности перевозок.

По результатам контроля качества исполнения процедур и подготовки заключения об оценке регулирующего воздействия управление экономики считает, что **предлагаемый способ регулирования не позволяет решить проблемы, обозначенные разработчиком. Разработчик также необоснованно отклонил мнение предпринимателей – участников публичных консультаций по вводимому регулированию.**

Считаем необходимым разработчику – управлению дорог и транспорта:

- конкретизировать проблему и четко сформулировать цель регулирования;
- рассмотреть альтернативные варианты решения проблем, существующих в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Липецкой области, и выбрать регулирование, обеспечивающее их решение наиболее оптимальным способом.

- с учетом указанного выше повторно провести процедуры, предусмотренные пунктами 8-14 Порядка;

- при подготовке пояснительной записки, свода предложений по результатам публичных консультаций и заключения об оценке регулирующего воздействия использовать методические рекомендации, утвержденные Приказом Минэкономразвития России от 26.03.2014 №159.

Начальник управления

А.Б. Чумарин

Кудрик
228684