ПРОТОКОЛ

заседания рабочей группы по внедрению и развитию оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Ивановской области и экспертизе нормативных правовых актов Ивановской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности в Ивановской области

от 06.05.2019 № 13

ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОВАЛ
председатель рабочей группы, член Правительства Ивановской области - директор Департамента экономического развития и торговли Ивановской области Л.С. Бадак

Присутствовали:

Андрусенко Екатерина Александровна	заместитель председателя рабочей группы, заместитель директора Департамента экономического развития и торговли Ивановской области, начальник управления стратегического планирования и государственных программ Департамента экономического развития и торговли Ивановской области
Горбулина Марина Борисовна	ответственный секретарь рабочей группы, консультант отдела стратегического планирования и мониторинга социально-экономического развития управления стратегического планирования и государственных программ Департамента экономического развития и торговли Ивановской области
Алфеев Владимир Робертович	Председатель Агропромышленной ассоциации Ивановской области
ВагановАлексей Рудольфович	Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Ивановской области
Геллер Марк Витальевич	Генеральный директор общества с ограниченной ответственностью «Константа-Холдинг»
Иванов Леонид Геннадьевич	президент Союза «Торгово-Промышленная Палата Ивановской области»
Кочнев Дмитрий Владимирович	Генеральный директор Ассоциации саморегулируемой организации «Ивановское Объединение Строителей»
Куликов Дмитрий Николаевич	Председатель Консультативного общественного совета перевозчиков при комитете по транспорту и связи администрации города Иваново
Лепилов Сергей Борисович	начальник отдела бюджетной политики в сфере ЖКХ, транспорта, дорожного хозяйства, природопользования и АПК Департамента финансов Ивановской области

Рощин Сергей Юрьевич	начальник Департамента управления имуществом Ивановской области
Тарабцева Ольга Владимировна	начальник отдела координации предоставления государственных услуг управления региональной информатизации Департамента развития информационного общества Ивановской области
Федорин Алексей Юрьевич	директор общества с ограниченной ответственностью Строительная компания «Статус»
Шагурин Георгий Владимирович	Исполнительный директор Ивановского регионального отделения Общероссийской общественной организации «Деловая Россия»

Вопрос 1. Проект постановления Правительства Ивановской области «Об утверждении Порядка предоставления субсидий на повышение плодородия почв».

Проект постановления Правительства Ивановской области разработан Департаментом сельского хозяйства и продовольствия Ивановской области.

Проект постановления Правительства Ивановской области разработан в соответствии со статьей 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации, законом Ивановской области от 30.10.2008 № 125-ОЗ «О государственной поддержке сельскохозяйственного производства в Ивановской области».

Порядок содержит следующие структурные единицы:

- общие положения о предоставлении субсидий;
- условия и порядок предоставления субсидий;
- требования к отчетности;
- требования об осуществлении контроля за соблюдением условий, целей и порядка предоставления субсидий и ответственности за их нарушение.

Проектом постановления определяются цели предоставления субсидий, указывается наименование органа государственной власти Ивановской области – получателя бюджетных средств, до которого в соответствии с бюджетным законодательством Российской Федерации доводятся в установленном порядке лимиты бюджетных обязательств на предоставление субсидий на соответствующий финансовый год (соответствующий финансовый год и плановый период), категории получателей субсидий, имеющих право на их получение.

Проект постановления устанавливает перечень и формы документов, предоставляемых заявителями для получения субсидий, порядок и сроки их рассмотрения, а также основания для отказа заявителям в предоставлении субсидий.

Устанавливается, что размер предоставляемой субсидии составляет 30% от фактических затрат (без учета налога на добавленную стоимость) получателей субсидий.

Проект постановления содержит условия и порядок заключения между получателем субсидий и главным распорядителем средств соответствующего бюджета соглашения о предоставлении субсидий, требования, которым должны

соответствовать получатели субсидий, а также норму о том, что форму вышеуказанного соглашения утверждает Департамент сельского хозяйства и продовольствия Ивановской области в соответствии с типовой формой, установленной Департаментом финансов Ивановской области.

Порядок определяет, что показатель результативности предоставления субсидий, а также порядок, сроки и формы представления получателем субсидий отчетности о достижении показателя результативности предоставления субсидий устанавливается Департаментом сельского хозяйства и продовольствия Ивановской области в соглашении.

Проект постановления содержит норму о том, что проверка соблюдения условий, целей и порядка предоставления субсидий их получателями осуществляется Департаментом сельского хозяйства и продовольствия Ивановской области и органом государственного финансового контроля.

Для получателей субсидий устанавливаются меры ответственности за нарушение условий, целей и порядка предоставления субсидий. Устанавливается, что субсидии подлежат возврату в доход областного бюджета в соответствии с бюджетным законодательством в случае:

- нарушения получателем субсидии условий, установленных при их предоставлении, выявленного по фактам проверок, проведенных Департаментом сельского хозяйства и продовольствия Ивановской области или органом государственного финансового контроля;

- недостижения получателем субсидий показателя, устанавливаемого Департаментом сельского хозяйства и продовольствия Ивановской области в соглашении.

Проект постановления устанавливает порядок и сроки возврата субсидий.

Проект постановления Правительства Ивановской области регулирует отношения, предусмотренные п. 1.4 Порядка проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Ивановской области, утвержденного постановлением Правительства Ивановской области от 17.12.2013 № 534-п в части установления порядка предоставления поддержки субъектам предпринимательской деятельности.

Предусмотренное проектом нормативного правового акта новое правовое регулирование в части прав и обязанностей субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности не приведет к последствиям, представленным в подпункте «б» пункта 2.2 Порядка проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Ивановской области, утвержденного постановлением Правительства Ивановской области от 17.12.2013 № 534-п.

Принятие проекта постановления Правительства Ивановской области не повлечет затрат областного бюджета.

Решение:

Принять проект положительного заключения об оценке регулирующего воздействия проекта постановления Правительства Ивановской области «Об

утверждении Порядка предоставления субсидий на повышение плодородия почв».

Вопрос 2. Проект закона Ивановской области «О внесении изменений в Закон Ивановской области «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Ивановской области».

Проект закона Ивановской области разработан Департаментом дорожного хозяйства и транспорта Ивановской области. Проект закона частично подготовлен по инициативе Администрации города Иванова.

Основными предпосылками разработки проекта закона Ивановской области являются:

- отсутствие у Правительства Ивановской области ряда полномочий, предусмотренных Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ;

- поступление жалоб граждан на низкое качество транспортного обслуживания на территории Ивановской области;

- осуществление деятельности по перевозке пассажиров на территории Ивановской области недобросовестными перевозчиками, которые нарушают параметры регулярных перевозок пассажиров (количество подвижного состава, марка и вместимость транспортных средств), расписание движения транспортного средства, самовольно изменяют путь следования транспортного средства по маршруту регулярных перевозок. В свою очередь, это может повлечь угрозу жизни и здоровья граждан, сказывается на качестве предоставляемых услуг. Негативный эффект также состоит в снижении привлекательности общественного транспорта, и, как следствие, снижении заполняемости транспортных средств, доходов перевозчиков и уменьшении налоговых поступлений в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации.

Проект закона Ивановской области разработан в соответствии с федеральными законами от 06.10.1999 № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» и от 13.07.2015 № 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» в целях реализации положений федерального законодательства.

Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ (часть 1.1 статьи 12, пункты 2 и 5 части 4 статьи 17, часть 3.1 статьи 19) допускается:

- установление или изменение муниципального маршрута регулярных перевозок либо межмуниципального маршрута регулярных перевозок, имеющих два и более общих остановочных пункта с ранее установленным соответственно муниципальным маршрутом регулярных перевозок, межмуниципальным маршрутом регулярных перевозок;

- установление максимально допустимого соотношения между количеством рейсов, не выполненных в течение одного квартала, и

количеством рейсов, предусмотренным для выполнения в течение данного квартала установленным расписанием;

- установление обязанности информирования в установленные законом или иным нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, муниципальным нормативным правовым актом сроки уполномоченного органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации, уполномоченного органа местного самоуправления, а также владельцев автовокзалов или автостанций об изменении тарифов на регулярные перевозки;

- установление порядка определения юридического лица, индивидуального предпринимателя, участника договора простого товарищества, которым свидетельство об осуществлении перевозок по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок и карта маршрутов регулярных перевозок выдаются без проведения открытого конкурса.

Согласно части 13 статьи 4, частям 1 и 3 статьи 38 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ:

определение в границах Ивановской области остановочных пунктов (в том числе расположенных на территориях автовокзалов или автостанций), которые разрешается использовать в качестве начальных остановочных пунктов и (или) конечных остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в зависимости от направления регулярных перевозок и пути подъезда к данным остановочным пунктам,

определение мест на территориях муниципальных образований Ивановской области, отправление из которых одного и того же транспортного средства, используемого для перевозок пассажиров и багажа по заказу, более трех раз в течение одного месяца запрещается или должно согласовываться с уполномоченным органом исполнительной власти Ивановской области,

а также порядок указанного согласования устанавливаются нормативными правовыми актами субъекта Российской Федерации.

Проектом закона предлагается наделить Правительство Ивановской области соответствующими полномочиями, предусмотренными указанными положениями Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ.

Также проектом закона предлагается установить в соответствии с пунктом 5 части 1 статьи 6 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ требования к экологическим характеристикам транспортных средств, которые предлагается использовать для осуществления регулярных перевозок.

Согласно пункту 14 части 1 статьи 26 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ в реестры маршрутов регулярных перевозок могут включаться иные сведения, предусмотренные законом субъекта Российской Федерации (в отношении межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок и муниципальных маршрутов регулярных перевозок). В связи с этим законопроектом предлагается включать в реестры маршрутов регулярных перевозок дополнительные сведения о категории транспортных средств (М2, М3, М2 и М3), эксплуатационное назначение автотранспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, а

также тариф на перевозку пассажиров автомобильным транспортом общего пользования на территории Ивановской области.

В части 5 статьи 29 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ определен перечень обстоятельств, которые являются основанием для обращения в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок. При этом допускается установление законом субъекта Российской Федерации иных оснований для прекращения таких свидетельств в судебном порядке в отношении межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок и муниципальных маршрутов регулярных перевозок.

Проектом закона предлагается установить перечень дополнительных оснований для обращения уполномоченного органа исполнительной власти Ивановской области, уполномоченного органа местного самоуправления муниципального образования Ивановской области в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок и свидетельства об осуществлении перевозок по муниципальному маршруту регулярных перевозок.

Проект закона Ивановской области регулирует отношения, предусмотренные п. 1.4 Порядка проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Ивановской области, утвержденного постановлением Правительства Ивановской области от 17.12.2013 № 534-п.

По итогам рассмотрения проекта закона Ивановской области, пояснительной записки, проекта заключения об оценке регулирующего воздействия и отчета о проведении публичных консультаций членами рабочей группы по внедрению и развитию оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Ивановской области и экспертизе нормативных правовых актов Ивановской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности в Ивановской области, А.Р. Вагановым, М.В. Геллером, Д.В. Кочневым, Д.Н. Куликовым, А.Ю. Федориным выражено мнение о необходимости серьезной доработки проекта закона. В представленной редакции проект закона вводит избыточные административные и иные ограничения и обязанности для перевозчиков, которые являются субъектами малого предпринимательства, способствует возникновению дополнительных расходов субъектов предпринимательской деятельности и необоснованно способствует ограничению конкуренции на рынке пассажирских перевозок в Ивановской области.

Замечания членов рабочей группы представлены в приложениях 1 – 5.

Решение:

Отклонить проект положительного заключения об оценке регулирующего воздействия проекта закона Ивановской области «О внесении изменений в Закон Ивановской области «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Ивановской области» и направить проект закона

Ивановской области «О внесении изменений в Закон Ивановской области «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Ивановской области» на доработку.

В целях урегулирования спорных вопросов по проекту закона Ивановской области «О внесении изменений в Закон Ивановской области «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Ивановской области» целесообразно провести встречу органа-разработчика с экспертами и представителями бизнес-сообщества, а также с Ивановской региональной общественной организацией «Альянс Ивановских перевозчиков».

Вопрос 3. О внесении дополнения в План проведения экспертизы нормативных правовых актов Ивановской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, на 2019 год, утвержденный протоколом заседания рабочей группы по внедрению и развитию оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Ивановской области и экспертизе нормативных правовых актов Ивановской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности в Ивановской области, от 20.12.2019 № 38.

В соответствии с пунктом 2.2 Порядка проведения экспертизы нормативных правовых актов Ивановской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, утвержденного постановлением Правительства Ивановской области от 02.09.2014 № 378-п, комитет Ивановской области по труду, содействию занятости населения и трудовой миграции просит включить в план проведения экспертизы нормативных правовых актов на 2019 год постановление Правительства Ивановской области от 03.04.2019 № 120-п «Об утверждении Порядка предоставления субсидий на возмещение затрат по реализации мероприятий по профессиональному обучению и дополнительному профессиональному образованию работников предпенсионного возраста».

Решение:

Внести в План проведения экспертизы нормативных правовых актов Ивановской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, на 2019 год, утвержденный протоколом заседания рабочей группы по внедрению и развитию оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Ивановской области и экспертизе нормативных правовых актов Ивановской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности в Ивановской области, от 20.12.2019 № 38 следующее дополнение:

5.	Постановление Правительства Ивановской области от 03.04.2019 № 120-п «Об утверждении Порядка предоставления субсидий на возмещение затрат по	4 квартал 2019 года

	реализации мероприятий по профессиональному обучению и дополнительному профессиональному образованию работников предпенсионного возраста»	

Председатель рабочей группы,
член Правительства Ивановской
области – директор Департамента
экономического развития и торговли
Ивановской области **Л.С. Бадак**

М.Б. Горбулина, (4932) 32-80-77,
005-11@adminet.ivanovo.ru

Приложение 1

Замечания

члена рабочей группы по внедрению и развитию оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Ивановской области и экспертизе нормативных правовых актов Ивановской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности в Ивановской области, Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Ивановской области

А.Р. Ваганова

УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ПО ЗАЩИТЕ ПРАВ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ В ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ
Театральная ул., д. 16, Иваново, 153000
Тел./факс (4932) 32-48-04,
(4932) 41-13-30, (4932) 41-16-80.
E-mail: ombudsmanbiz@ivanovoobl.ru
http://ombudsmanbiz.ivanovoobl.ru

30.04.2019 № 19-07/35-4ПП

На № вн. 03-19/2172 от 24.04.2019
Об оценке регулирующего воздействия проекта нормативного правового акта.
Взамен направленному ранее.

Члену Правительства Ивановской области – директору Департамента экономического развития и торговли Ивановской области

Л.С. Бадак

Уважаемая Людмила Сергеевна!

В соответствии с Порядком проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Ивановской области, утвержденным постановлением Правительства Ивановской области от 17.12.2013 № 354, рассмотрев проект закона «О внесении изменений в Закон Ивановской области «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Ивановской области», пояснительную записку к проекту постановления, проект заключения об оценке регулирующего воздействия, отчет о проведении публичных консультаций, считаю, что предлагаемый законопроект не отвечает целям и задачам правового регулирования и подлежит отклонению ввиду следующего.

Предлагаемые меры носят карательный характер по отношению к перевозчикам, являющимся субъектами малого предпринимательства, так как содержат требования, нарушения которых можно найти у всех без исключения лиц, присутствующих на данном рынке. То есть, фактически формируется правовая модель заведомой виновности любого перевозчика. В частности, прошу обратить внимание на следующие нормы законопроекта.

«Статья 19.2. Дополнительные обстоятельства для обращения в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок и свидетельства об осуществлении перевозок по муниципальному маршруту регулярных перевозок

1. Уполномоченный орган исполнительной власти Ивановской области, уполномоченный орган местного самоуправления муниципального образования Ивановской области, выдавшие свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок, обращаются в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок и свидетельства

об осуществлении перевозок по муниципальному маршруту регулярных перевозок в случаях, предусмотренных частью 5 статьи 29 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», а также при наступлении хотя бы одного из следующих обстоятельств:

1) нарушение юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участником договора простого товарищества, которым выдано данное свидетельство, расписания, указанного в приложении к свидетельству об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок (за исключением случаев, когда несоблюдение расписания возникло по независящим от воли указанных лиц обстоятельствам), повторно в течение девяноста дней по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок более чем на 20 минут, по муниципальному маршруту регулярных перевозок более чем на 3 минуты;

Полагаю, что предусмотренный количественный показатель (3 минуты) для муниципальных маршрутов является критически низким. В условиях сложной дорожной обстановки, регулярных массовых пробок на основных городских магистралях, резко увеличивающихся в случаях дорожно-транспортных происшествий отклонение от расписания подобного уровня (3-5 минут) имеются у любого без исключения перевозчика. Таким образом, формируется «презумпция виновности», позволяющая контролирующим органам применять меры административной ответственности. Фактически, законопроект предусматривает создание определенного «административного оружия» против перевозчиков, так как небольшие нарушения графика, вызванные в том числе и дорожными пробками, поломками, сторонними ДТП и иными объективными ситуациями возможно найти два раза в течение 90 дней у абсолютно любого, даже самого законопослушного хозяйствующего субъекта.

2. Неоднократное (два и более раз) в течение трех месяцев самовольное изменение юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участником договора простого товарищества пути следования транспортного средства по маршруту регулярных перевозок (следование по не указанным в свидетельстве об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок (приложении к нему) улицами автомобильным дорогам, по которым осуществляется движение транспортного средства между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок), изменение мест нахождения начальных, промежуточных и (или) конечных остановочных пунктов, в том числе движение без посадки или высадки пассажиров в промежуточных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок, предусмотренных свидетельством об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок (приложении к нему);

Следует обратить внимание на то, что движение без посадки или высадки пассажиров в промежуточных остановочных пунктах, как правило, вызвано неудовлетворительной схемой расположения остановочных пунктов. Все без исключения остановочные пункты на крупных городских улицах организованы по принципу «все виды транспорта (маршруты) - одна остановка», тогда как в Москве и других крупных городах остановочные пункты разделены, хотя

и являются смежными, что позволяет развести транспорт разных маршрутов, и не создаёт пробки при остановке. Считаю, что до решения указанной проблемы введение части 2 ст. 19.2 является преждевременным и заведомо неисполнимым.

4) неоднократное (2 и более раз) в течение года привлечение юридического лица, индивидуального предпринимателя; участника договора простого товарищества (или их работников), которым выдано свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок, к административной ответственности за совершение при осуществлении предусмотренных этим свидетельством перевозок одного и того же административного правонарушения из указанных в части 1 статьи 11.31, частях 2 и 3 статьи 12.31.1, статье 12.32.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях;

Право субъекта Российской Федерации вводить иные (помимо предусмотренных Федеральным законом) обстоятельства для прекращения или приостановления деятельности свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок и карт маршрута регулярных перевозок, путем принятия соответствующего закона субъекта Российской Федерации (в отношении межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок и муниципальных маршрутов регулярных перевозок) предусмотрено пунктом 5 части 5 статьи 29 Федерального закона от 13 июля 2015 г. N 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».

Вместе с тем, исходя из принципа единства правового регулирования, отражённого в статье 76 Конституции Российской Федерации, дополнительные основания для прекращения или приостановления деятельности свидетельства, по сути, являются мерой ответственности.

В предлагаемом проекте закона Ивановской области речь идёт о типичных нарушениях: нарушение расписания, изменение маршрута, передача карт маршрута иному лицу, привлечение к административной ответственности по ряду составов КоАП РФ. Указанные нарушения имеют одинаковую степень общественной опасности, как для Ивановской области, так и для иных субъектов Российской Федерации. Тем не менее, федеральный законодатель не включил данные обстоятельства в число оснований для прекращения или приостановления деятельности свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок. В пояснительной записке к проекту закона ничего не сказано о том, какая именно специфическая ситуация в Ивановской области, в отличие от рынка пассажирских перевозок в других субъектах Российской Федерации, требует принятия подобного рода мер.

Таким образом, проект закона направлен только на то, чтобы ввести ответственность там, где она не вводится Федеральным Законом.

То есть, те малозначительные обстоятельства которые, согласно законодательства Российской Федерации, не являются основанием для прекращения или приостановления деятельности свидетельства в Ивановской области предлагается считать общественно опасными со всеми вытекающими

последствиями. Фактически речь идёт о том, чтобы создать дополнительный инструмент давления на коммерческие организации, и ввести ответственность в регионе за те правонарушения, за которые в Федеральном Законе не предусмотрена ответственность в виде лишения права осуществлять законную перевозку по маршруту.

8) поступления информации от соответствующих уполномоченных органов (Центрального межрегионального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, Государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного управления Министерства внутренних дел Российской Федерации, Государственного пожарного надзора, Федеральной налоговой службы):

а) о неоднократном нарушении юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участником договора простого товарищества, которым выдано свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок:

...требований налогового законодательства;

Нормативно-правовые акты, регулирующие конкретные виды деятельности не содержат положений о том, что нарушения налогового законодательства могут являться основанием для недопуска хозяйствующего субъекта на соответствующий рынок. Не понятно, почему в данном случае перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории Ивановской области должны являться исключением из общероссийской нормы.

Следует отметить, что предлагаемый законопроект опасен потенциальным увеличением правонарушений коррупционной направленности.

Кроме того, средства фиксации нарушений, предусмотренных законопроектом, отсутствуют. И если в Федеральном Законе речь идёт об обстоятельствах, которые поддаются объективной и беспристрастной проверке, то в данном случае сбор доказательств «нарушений» будет осуществляться на глазок, методом простого визуального наблюдения. Предыдущие попытки ввести ответственность за подобного рода нарушения сводились к тому, что на остановочном пункте дежурил «наблюдатель», который без специального оборудования определял сколько машин и когда проехало.

Такой способ фиксации вызывает целый ряд претензий: во-первых, даже самый объективный наблюдатель не в состоянии держать под контролем всю дорожную обстановку, особенно на самых оживлённых остановочных пунктах в центре города, во-вторых, никто не устанавливает точность применяемых при измерении приборов (речь идёт о тех же часах, так как в законопроекте «порог» допустимого отставания от графика для муниципального транспорта составляет 3 минуты), в-третьих, составляемые таким образом документы о фиксации носят односторонний характер и не предусматривают возможности подачи замечаний, возражений или какого-либо иного оспаривания со стороны перевозчика. Опять-таки резко, возрастает число коррупционных возможностей. Фактически от «наблюдателя» будет зависеть судьба того или иного свидетельства.

Однако, даже если будет найден абсолютно объективный, основанный на применении современных технических средств, способ фиксации нарушений,

то предлагаемые меры воздействия в любом случае являются не средством повышения качества услуг, а «административной дубинкой», которую можно применять к избранным лицам.

В связи с тем, что, как отмечалось, вводимые законом нарушения можно найти у любого без исключения перевозчика возрастает опасность «избирательного правоприменения», то есть от контролирующих органов фактически будет зависеть, кто из субъектов останется на рынке, а кто будет вынужден его покинуть или работать в тени. При этом, основания для таких решений всегда будут иметься, так как дело не в злостной недисциплинированности перевозчиков, а в несоответствии предлагаемых мер дорожной обстановке.

Учитывая вышесказанное, считаю, что предлагаемые в проекте закона меры абсолютно несоразмерны тяжести нарушений и влекут прекращение возможности легально осуществлять предпринимательскую деятельность, за незначительные нарушения. Не зря, федеральный законодатель не рассматривает подобного рода нарушения, как влекущие за собой столь тяжкие правовые последствия.

С уважением, **А.Р. Ваганов**

О.Н. Кафиатулина
(4932) 32-48-04, kafiatulina_on@ivanovoobl.ru

Приложение 2

Замечания
члена рабочей группы по внедрению и развитию оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Ивановской области и экспертизе нормативных правовых актов Ивановской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности в Ивановской области, Генерального директора общества с ограниченной ответственностью «Константа-Холдинг»
М.В. Геллера

Добрый день, у меня есть следующие вопросы и комментарии:

1. На чем основано установление именно таких предельных сроков эксплуатации автотранспортных средств в ст. 17 закона?

2. Полагаю не обоснованным ставить в зависимость вопрос права на перевозки от наличия дорожно-транспортных происшествий водителей, работающих у перевозчика, поскольку не понимаю каким образом в данном случае перевозчик может оказать влияние на профилактику этих нарушений. Все водители имеют права на управление транспортными средствами, прошли соответствующее обучение и сдали экзамены. Это больше вопрос к тем органам, которые им права выдавали, полагаю. Ну разве что ставить вопрос о лишения права на перевозки в тех случаях, когда есть нарушения со стороны именно перевозчика, создавшие условия для совершения ДТП (например: допуск водителя без мед. освидетельствования, если будет установлено, что состояние здоровья водителя стало одной из причин ДТП, неисправность транспортного средства, если это стало причиной и т.п.).

Кроме того, перевозчик в данном случае несет полную гражданско-правовую ответственность перед пострадавшими в ДТП, что полагаю достаточным. А лишение его права на перевозки, наоборот, ставит вопрос о невозможности компенсации причиненного вреда ввиду прекращения деятельности и утраты платежеспособности. Тем самым, предлагаемое в проекте закона последствие, может существенно затронуть права пострадавших в ДТП, что недопустимо.

Приложение 3

Замечания
члена рабочей группы по внедрению и развитию оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Ивановской области и экспертизе нормативных правовых актов Ивановской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности в Ивановской области, Генерального директора Ассоциации саморегулируемой организации «Ивановское Объединение Строителей»
Д.В. Кочнева

В целом с проектом законопроекта «О внесении изменений в Закон Ивановской области «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Ивановской области» согласны. Однако статью 17 необходимо пересмотреть, в части сроков эксплуатации с года выпуска транспортных средств, которые предлагается использовать для осуществления регулярных перевозок в соответствии с проектом законопроекта «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части установления предельных сроков эксплуатации транспортных средств)».

Транспортные средства, которые используются для перевозок пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок на территории Ивановской области, не должен превышать:

- для автобусов малого класса – 5 лет,
- для автобусов среднего и большого класса – 7 лет.».

Основание:

Категории транспортных средств(L, M, N, O) согласно Техническому Регламенту Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств». В этом техническом регламенте введены новые категории транспортных средств.

Категория М - транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и используемые для перевозки пассажиров, включая:

- автомобили легковые, в том числе:
- категория М1 - транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения;
- автобусы, троллейбусы, специализированные пассажирские транспортные средства и их шасси, в том числе:
- категория М2 - транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 тонн;
- категория М3 - транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса

В проекте законопроекта «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части установления предельных сроков эксплуатации транспортных средств)» установлены следующие показатели:

Предельные сроки эксплуатации транспортных средств с момента изготовления устанавливаются:

1) в отношении транспортных средств категорий N1, N1G:

а) 18 лет - на период с 1 января 2016 года по 31 декабря 2016 года;

б) 15 лет - на период с 1 января 2017 года по 30 июня 2018 года;

в) 12 лет - на период с 1 июля 2018 года;

2) в отношении транспортных средств категорий N2, N2G:

а) 20 лет - на период с 1 января 2016 года по 31 декабря 2016 года;

б) 18 лет - на период с 1 января 2017 года по 30 июня 2018 года;

в) 15 лет - на период с 1 июля 2018 года;

3) в отношении транспортных средств категорий N3, N3G:

а) 28 лет - на период с 1 июля 2016 года по 31 декабря 2016 года;

б) 26 лет - на период с 1 января 2017 года по 30 июня 2018 года;

в) 25 лет - на период с 1 июля 2018 года;

4) в отношении транспортных средств категорий M2, M2G:

а) 18 лет - на период с 1 июля 2015 года по 31 декабря 2016 года;

б) 15 лет - на период с 1 января 2017 года по 30 июня 2018 года;

в) 12 лет - на период с 1 июля 2018 года;

5) в отношении транспортных средств категорий M3, M3G:

а) 25 лет - на период с 1 июля 2016 года по 31 декабря 2016 года;

б) 20 лет - на период с 1 января 2017 года по 30 июня 2018 года;

в) 15 лет - на период с 1 июля 2018 года

Приложение 4

Замечания

члена рабочей группы по внедрению и развитию оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Ивановской области и экспертизе нормативных правовых актов Ивановской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности в Ивановской области, председателя Консультативного общественного совета перевозчиков при комитете по транспорту и связи администрации г. Иваново Д.Н. Куликова

Члену Правительства
Ивановской области –
Директору Департамента
экономического развития и торговли
Ивановской области
Л.С. Бадак

Уважаемая Людмила Сергеевна!

Рассмотрев проект закона Ивановской области «О внесении изменений в Закон Ивановской области «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Ивановской области», сообщаю.

В целом принятие Закона необходимо с целью администрирования некоторых вопросов, возникающих при регулировании пассажирских перевозок в Ивановской области.

По двум пунктам имеются замечания и предложения:

- ✓ «Требования к сроку эксплуатации с года выпуска транспортных средств, которые предлагается использовать для осуществления регулярных перевозок»;

транспортные средства, которые используются для перевозок пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок на территории Ивановской области, не должен превышать: для автобусов малого класса – 5 лет, для автобусов среднего и большого класса – 7 лет.»;

Перевозчики, в основном, закупают новый транспорт на условиях лизинга, сроки которых не менее 3-х лет – для автобусов малого класса категории М2 и не менее 5 лет – для автобусов малого и среднего класса категории М3, в связи с чем ***необходимо увеличение сроков эксплуатации на 2-3 года***, т.к. за предлагаемый срок (5 и 7 лет, соответственно) новое транспортное средство при регулярной работе на маршруте не окупится.

Также обязательно уточнение по категориям ТС: М2 или М3.

- ✓ «Установление срока информирования уполномоченного органа исполнительной власти Ивановской области, уполномоченного органа местного самоуправления, а также владельцев автовокзалов или автостанций об изменении тарифов на регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам»

Не указан предполагаемый срок информирования – в связи с чем не представляется возможным дать оценку. На мой взгляд, 30-40 дней – реальный срок для уведомления всех заинтересованных сторон об изменении тарифов на регулярных перевозках с нерегулируемыми тарифами.

На территории Ивановской области работают перевозчики, в большинстве своём, ответственные и порядочные в исполнении графиков движения и предоставления населению качественных услуг. Нужно понимать, что именно ***несовершенная (устаревшая) маршрутная сеть областного центра является причиной многих ДТП***, в результате которых причиняется вред здоровью и жизни пассажиров из-за возникающей нездоровой конкуренции между водителями маршрутных транспортных средств.

Оптимизация маршрутной сети необходима, в том числе, для согласованного безопасного движения автобусов как муниципальных, так и межмуниципальных маршрутов, но для этого ***сначала потребуется создать нормативно-правовую базу, обеспечивающую понятный принцип работы и развития для перевозчиков.***

Требуется разработка Положения о замене ТС перевозчиками в случае изменения категории ТС.

Например, при желании перевозчика на одном из маршрутов заменить 30 ТС кат. М2 на 30 ТС кат. М3 необходимо применять административное регулирование данного процесса. **Совершенно ненормальное явление, когда происходит замена 1:1!**

Предлагаю обсудить разработку Порядка о замене подвижного состава (с переоформлением Свидетельства), исходя из максимального количества пассажиромест на всём маршруте:

если на маршруте 30 графиков и на каждом работало ТС кат. М2 с общей вместимостью 15 мест, то, соответственно, нужно применять математический расчёт при замене на ТС кат. М3:

15*30 = 450 мест

далее, при желании перевозчика выпустить на маршрут ТС кат. М3 с количеством пассажиромест, допустим, 43 – соответственно, произвести целесообразную и объективную замену: 450/43 = 10-11 автобусов малого или среднего класса категории М3.

Этот подход в регулировании сферы пассажирских перевозок срочно необходим, чтобы избежать лишнюю нагрузку на маршрутную сеть!

Член рабочей группы
по внедрению и развитию оценки регулирующего воздействия
проектов нормативных правовых актов Ивановской области
и экспертизе нормативных правовых актов Ивановской области,
затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской
и инвестиционной деятельности в Ивановской области

30.04.2019 г. Куликов Д.Н.

Приложение 5

Замечания
члена рабочей группы по внедрению и развитию оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Ивановской области и экспертизе нормативных правовых актов Ивановской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности в Ивановской области, директора общества с ограниченной ответственностью Строительная компания «Статус»
А.Ю. Федорина

Прошу учесть мнение Альянса ивановских перевозчиков.
Отзыв прикрепляю к письму.
Считаю целесообразным организовать встречу с Альянсом перевозчиков, экспертами, бизнес-сообществами региона.

С Уважением, Федорин А.Ю.
Строительная компания "Статус"
http:\\www.ivstatus.com
Тел. 8 (4932) 29-90-80, 29-90-87

Ивановская региональная общественная организация
«АЛЬЯНС ИВАНОВСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ»

153005,Ивановская область, г. Иваново, ул. Рыбинская, д. 57 Б, тел. 32-78-55

Департамент дорожного хозяйства и транспорта Ивановской области
г.Иваново, ул.Куконковых, 139
Копия 1: Губернатору Ивановской области Воскресенскому С.С.
г.Иваново, ул.Пушкина, 9
Копия 2: Прокуратура Ивановской области
г.Иваново, пр.Ленина, 25
Копия3: Уполномоченному по защите прав предпринимателей
В Ивановской области
г.*Иваново, ул. Театральная 16*

ОТЗЫВ

на проект Закона Ивановской области О внесении изменения в Закон Ивановской области «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Ивановской области»

Ознакомившись с проектом Закона Ивановской области О внесении изменения в Закон Ивановской области «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Ивановской области», размещённом на официальном сайте Департамента дорожного хозяйства и транспорта Ивановской области http://ddht.ivanovoobl.ru/pravovye-akty/nezavisimaya-antikorruptsionnaya-ekspertiza-i-obshchestvennoe-obsuzhdenie/ сообщаю позицию ИРОО «Альянс Ивановских перевозчиков» по данному вопросу.

Полагаю, что предлагаемый законопроект не отвечает целям и задачам правового регулирования ввиду следующего.

Предлагаемые меры носят откровенно репрессивный (карательный) характер по отношению к перевозчикам, являющимся субъектами малого предпринимательства, так как содержат требования, нарушения которых можно найти у всех без исключения лиц, присутствующих на данном рынке. То есть, фактически формируется правовая модель заведомой виновности любого перевозчика. В частности, прошу обратить внимание на следующие нормы законопроекта.

«Статья 19.2. Дополнительные обстоятельства для обращения в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по перевозок по муниципальному маршруту регулярных перевозок

1. Уполномоченный орган исполнительной власти Ивановской области, уполномоченный орган местного самоуправления муниципального образования Ивановской области, выдавшие свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных

перевозок, обращаются в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок и свидетельства об осуществлении перевозок по муниципальному маршруту регулярных перевозок в случаях, предусмотренных частью 5 статьи 29 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», а также при наступлении хотя бы одного из следующих обстоятельств:

1)нарушение юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участником договора простого товарищества, которым выдано данное свидетельство, расписания, указанного в приложении к свидетельству об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок (за исключением случаев, когда несоблюдение расписания возникло по независящим от воли указанных лиц обстоятельствам), повторно в течение девяноста дней по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок более чем на 20 минут, по муниципальному маршруту регулярных перевозок более чем на 3 минуты;

Полагаю, что предусмотренный количественный показатель (3 минуты) для муниципальных маршрутов является критически низким. В условиях сложной дорожной обстановки, регулярных массовых пробок на основных городских магистралях, резко увеличивающихся в случаях дорожно – транспортных происшествий отклонение от расписания подобного уровня (3-5 минут) имеются у любого без исключения перевозчика. Таким образом, как уже говорилось, формируется «презумпция виновности», позволяющая контролирующим органам применять меры административной ответственности.

Фактически, законопроект предусматривает создание определенного «административного оружия» против перевозчиков, так как небольшие нарушения графика, вызванные, в том числе и дорожными пробками, поломками, сторонними ДТП и иными объективными ситуациями, возможно, найти два раза в течение 90 дней у абсолютно любого, даже самого законопослушного хозяйствующего субъекта.

2) неоднократное (два и более раз) в течение трех месяцев самовольное изменение юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участником договора простого товарищества пути следования транспортного средства по маршруту регулярных перевозок (следование по не указанным в свидетельстве об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок (приложении к нему) улицами автомобильным дорогам, по которым осуществляется движение транспортного средства между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок), изменение мест нахождения начальных, промежуточных и (или) конечных остановочных пунктов, в том числе движение без посадки или высадки пассажиров в промежуточных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок, предусмотренных свидетельством об осуществлении перевоз по маршруту регулярных перевозок (приложении к нему);

Следует обратить внимание на то, что движение без посадки или высадки пассажиров в промежуточных остановочных пунктах, как правило, вызвано неудовлетворительной схемой расположения остановочных пунктов (в частности в городе Иваново). Все без исключения остановочные пункты на крупных городских улицах организованы по принципу «все виды транспорта (маршруты) – одна остановка», тогда как в Москве и других крупных городах остановочные пункты разделены, хотя и являются смежными, что позволяет развести транспорт разных маршрутов, и не создаёт пробки при остановке. Считаю, что до решения указанной проблемы введение части 2 ст. 19.2 является преждевременным и заведомо неисполнимым.

4) неоднократное (2 и более раз) в течение года привлечение юридического лица, индивидуального предпринимателя, участника договора простого товарищества (или их работников), которым выдано свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок, к административной ответственности за совершение при

осуществлении предусмотренных этим свидетельством перевозок одного и того же административного правонарушения из указанных в части 1 статьи 11.31, частях 2 и 3 статьи 12.31.1, статье 12.32.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях;

Право субъекта Российской Федерации вводить иные (помимо предусмотренных Федеральным законом) обстоятельства для прекращения или приостановления деятельности свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок и карт маршрута регулярных перевозок, путем принятия соответствующего закона субъекта Российской Федерации (в отношении межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок и муниципальных маршрутов регулярных перевозок) предусмотрено пунктом 5 части 5 статьи 29 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 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».

Вместе с тем, исходя из принципа единства правового регулирования, отражённого в статье 76 Конституции Российской Федерации дополнительные основания для прекращения или приостановления деятельности свидетельства (которые по существу являются мерой ответственности), должны в первую очередь учесть специфику того или иного региона. Иными словами, за одни и те же, типичные нарушения не может наступать разная ответственность в разных субъектах Российской Федерации.

В предлагаемом проекте закона Ивановской области речь как раз и идёт о типичных нарушениях: нарушение расписания, изменение маршрута, передача карт маршрута иному лицу, привлечение к административной ответственности по ряду составов КоАП РФ. Указанные нарушения имеют одинаковую степень общественной опасности, как для Ивановской области, так и для иных субъектов Российской Федерации.

Тем не менее, федеральный законодатель не включил данные обстоятельства в число оснований для прекращения или приостановления деятельности свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок. В пояснительной записке к проекту закона ничего не сказано о том, какая именно специфическая ситуация в Ивановской области, в отличие от рынка пассажирских перевозок в других субъектах Российской Федерации, требует принятия подобного рода мер.

Таким образом, проект закона направлен только на то, чтобы ввести ответственность там, где она не вводится Федеральным Законом.

То есть, те малозначительные обстоятельства, которые согласно законодательства Российской Федерации не являются основанием для прекращения или приостановления деятельности свидетельства, в Ивановской области предлагается считать общественно опасными со всеми вытекающими последствиями. Фактически речь идёт о том, чтобы создать дополнительный инструмент давления на коммерческие организации, путем «криминализации» различных ситуаций, за которые в Федеральном Законе не предусмотрена ответственность в виде лишения права осуществлять законную перевозку по маршруту.

8) поступления информации от соответствующих уполномоченных органов (Центрального межрегионального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, Государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного управления Министерства внутренних дел Российской Федерации, Государственного пожарного надзора, Федеральной налоговой службы):

а) о неоднократном нарушении юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участником договора простого товарищества, которым выдано свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок:

…требований налогового законодательства;

При этом, за нарушение требований налогового законодательства Налоговым кодексом рушений никак не влияет на вопросы безопасности дорожного движения. Нормативно –

правовые акты, регулирующие конкретные виды деятельности не содержат положений о том, что нарушения налогового законодательства могут являться основанием для недопуска хозяйствующего субъекта на соответствующий рынок. Не понятно, почему в данном случае перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории Ивановской области должны являться исключением из общероссийской нормы.

Следует отметить, что предлагаемый законопроект опасен потенциальным увеличением правонарушений коррупционной направленности.

Кроме того, средства фиксации нарушений, предусмотренных законопроектом, отсутствуют. И если в Федеральном Законе речь идёт об обстоятельствах, которые поддаются объективной и беспристрастной проверке, то в данном случае сбор доказательств «нарушений» будет осуществляться на глазок, методом простого визуального наблюдения. Предыдущие попытки ввести ответственность за подобного рода нарушения (предпринимались Администрацией города, которая вводила похожие условия в состав заключаемых договоров) сводились к тому, что на остановочном пункте дежурил «наблюдатель», который на глаз определял сколько машин и когда проехало.

Такой способ фиксации вызывает целый ряд претензий: во-первых, даже самый объективный наблюдатель не в состоянии держать под контролем всю дорожную обстановку, особенно на самых оживлённых остановочных пунктах в центре города, во-вторых, никто не устанавливает точность применяемых при измерении приборов (речь идёт о тех же часах, так как в законопроекте «порог» допустимого отставания от графика для муниципального транспорта составляет 3 минуты), в-третьих, составляемые таким образом документы о фиксации носят односторонний характер и не предусматривают возможности подачи замечаний, возражений или какого-либо иного оспаривания со стороны перевозчика. Опять-таки резко возрастает число коррупционных возможностей. Фактически от «наблюдателя» будет зависеть судьба того или иного свидетельства.

Однако, даже если будет найден абсолютно объективный, основанный на применении современных технических средств, способ фиксации нарушений, то предлагаемые меры воздействия в любом случае являются не средством повышения качества услуг а «административной дубинкой», которую можно применять к избранным лицам.

В связи с тем, что, как отмечалось, вводимые законом нарушения можно найти у любого без исключения перевозчика возрастает опасность «избирательного правоприменения», то есть от контролирующих органов фактически будет зависеть, кто из субъектов останется на рынке, а кто будет вынужден его покинуть или перейти в разряд «нелегалов». При этом, основания для таких решений всегда будут иметься, так как дело не в какой-то злостной недисциплинированности перевозчиков, а в несоответствии предлагаемых мер дорожной обстановке (по крайней мере, в г. Иваново).

Прикрываясь ложной заботой о «повышении качества оказываемых транспортных услуг» авторы законопроекта фактически (сознательно или нет) готовят почву для криминально-коррупционного передела рынка, который только недавно начал приобретать законные границы.

Предлагаемые в проекте закона меры абсолютно несоразмерны тяжести нарушений и влекут прекращение возможности легально осуществлять предпринимательскую деятельность (закрытие бизнеса) из-за мелких проступков, за которые целесообразнее было бы ввести иные, не столь значительные, как прекращение действия свидетельства санкции. Опять-таки, напомню о том, что федеральный законодатель не рассматривает подобного рода нарушения как влекущие за собой столь тяжкие правовые последствия.

В связи с изложенным, полагаю, что представленный проект Закона Ивановской области О внесении изменения в Закон Ивановской области «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Ивановской области» подлежит отклонению.

Председатель Правления _____ М.Н. Синякина