

АДМИНИСТРАЦИЯ
ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

ДЕПАРТАМЕНТ ПО
ГОСУДАРСТВЕННО-
ПРАВОВЫМ ВОПРОСАМ И
ЗАКОНОПРОЕКТНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Ленина пл., д. 6, г. Томск, 634050
тел. (382 2) 510-519, тел/факс (382 2) 510-175
E-mail: pr-radrs@tomsk.gov.ru

09.08.2019 № 26-1037

на № 76-0596 от 15.07.2019

Начальнику Департамента
транспорта, дорожной деятельности
и связи Томской области

Ю.И.Баеву

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия проекта постановления Администрации Томской области «О системе обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа, учета проданных билетов и совершенных поездок на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок»

Департамент по государственно-правовым вопросам и законопроектной деятельности Администрации Томской области (далее – Департамент), как уполномоченный орган в области оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Томской области, рассмотрел проект постановления Администрации Томской области «О системе обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа, учета проданных билетов и совершенных поездок на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок» (далее – проект акта), подготовленный и направленный для подготовки настоящего заключения Департаментом транспорта, дорожной деятельности и связи Томской области (далее – Разработчик), и сообщает следующее.

В соответствии с Порядком проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Томской области, утвержденным постановлением Администрации Томской области от 14.03.2014 № 75а «Об оценке регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов и экспертизе нормативных правовых актов в Томской области» (далее – Порядок), проект акта подлежит оценке регулирующего воздействия, поскольку содержит положения, устанавливающие новые или изменяющие ранее предусмотренные нормативными правовыми актами Томской области обязанности, запреты и ограничения для субъектов предпринимательской деятельности (пункт 3 Порядка).

Проект акта направлен Разработчиком для подготовки настоящего заключения впервые.

Степень регулирующего воздействия проекта акта: высокая.

В соответствии с пунктом 7 Порядка процедура проведения оценки регулирующего воздействия включает следующие этапы:

1) размещение уведомления об обсуждении идеи (концепции) предлагаемого правового регулирования;

2) разработка проекта акта, формирование сводного отчета о проведении оценки регулирующего воздействия (далее – сводный отчет) и их публичное обсуждение;

3) подготовка заключения Департаментом.

В соответствии с абзацем первым пункта 6-1 Порядка в отношении проектов актов с высокой степенью регулирующего воздействия оценка регулирующего



9768086

воздействия проводится начиная с этапа размещения уведомления об обсуждении идеи (концепции) предлагаемого правового регулирования.

В целях реализации 1 этапа Разработчиком с февраля по апрель 2019 года проводилось обсуждение идеи (концепции) по внедрению системы безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа путем организации выдачи транспортных карт населению. При рассмотрении данного способа было отмечено, что для выдачи карт необходима организация отдельной структуры по пополнению и выдаче транспортных карт, установка необходимого оборудования в транспорте и другое. При этом указанная идея внедрения системы безналичной оплаты была поддержана. Сводка предложений по итогам обсуждения идеи (концепции) Разработчиком не формировалась.

Для реализации 2 этапа процедуры оценки регулирующего воздействия Разработчиком был подготовлен текст проекта акта и сводный отчет, составленный по форме согласно приложению № 2 к Порядку. В период с 27 мая по 24 июня 2019 года были проведены публичные консультации посредством размещения проекта акта, сводного отчета и перечня вопросов для участников публичных консультаций на официальном интернет-портале Администрации Томской области в разделе «Открытый регион» – «Оценка регулирующего воздействия и экспертиза» – «Публичные консультации» (<https://tomsk.gov.ru/rating/front/view/id/588>) в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (далее – официальный сайт).

С целью качественного анализа альтернативных вариантов решения существующей проблемы Разработчик в рамках публичных консультаций письменно известил о размещении проекта акта, сводного отчета и перечня вопросов на официальном сайте органы и организации, представляющие интересы субъектов предпринимательской деятельности.

По итогам публичных консультаций по проекту акта поступили замечания, предложения и мнения от Союза «Томская торгово-промышленная палата», Ассоциации «Совет муниципальных образований Томской области», Акционерного общества «Томскавтотранс», Некоммерческого партнерства «Томский автотранспортный союз», которые были Разработчиком проанализированы и включены в Сводку предложений по результатам проведения публичных консультаций, размещенную в вышеуказанном разделе на официальном сайте. Однако, Разработчиком при проведении публичных консультаций в отношении проекта акта не был должным образом извещен Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Томской области. Это свидетельствует о *неполном соблюдении Разработчиком установленного Порядка ОРВ в части нарушения пункта 16 Порядка ОРВ.*

Проблема, на решение которой направлено предлагаемое проектом акта правовое регулирование

Согласно информации, представленной Разработчиком в сводном отчете, в Томской области существует необходимость обеспечения возможности использования альтернативных способов оплаты проезда на общественном пассажирском транспорте (в дополнение к наличной оплате).

В качестве негативных эффектов Разработчик отметил также то, что отвлекаясь на расчеты с пассажирами, водители нередко создают аварийно-опасные обстановки, кроме того, оплата за проезд производится при выходе, что существенно увеличивает время нахождения автобусов на каждой остановке.

Вышеуказанные обстоятельства, а также тот факт, что в настоящее время отсутствует порядок функционирования и отбора операторов системы обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа, учета проданных билетов и совершенных поездок на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок, является, по мнению Разработчика, проблемой, нуждающейся в решении.

В соответствии с существующей проблемой Разработчиком были выделены такие цели предлагаемого правового регулирования, как внедрение системы безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа, учета проданных билетов и совершенных поездок на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок, а также определение оператора системы обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа, учет проданных билетов и совершенных поездок на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок.

В качестве варианта достижения поставленных целей Разработчиком предлагается принять нормативный правовой акт о системе обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа, учета проданных билетов и совершенных поездок на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок.

Вариант, предложенный Разработчиком, оптимален, поскольку отсутствие правовой основы не дает возможности повышения качества и удобства предоставления пассажирских услуг, обеспечения большей мобильности передвижения граждан за счет внедрения современных технологий. В этой связи решение проблемы без вмешательства регионального законодателя не представляется возможным. Такие варианты достижения поставленных целей, как замена регулирования информационными, организационными или иными способами, невмешательство и саморегулирование, неприемлемы.

По данным, представленным Разработчиком, предлагаемый проект акта затронет следующих субъектов:

– более 5 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, участвующих в открытом конкурсе по отбору оператора системы обеспечения безналичной оплаты проезда и провоза багажа, учета проданных билетов совершенных поездок на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок;

– более 13 перевозчиков.

Однако, считаем, что к указанному перечню участников предполагаемого правового регулирования также можно отнести исполнительные органы государственной власти Томской области в регулируемой сфере деятельности и граждан, проживающих на территории Томской области и пользующихся услугами общественного транспорта на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок.

При подготовке проекта акта и сводного отчета имеет значение тот факт, что Разработчиком был изучен опыт других субъектов Российской Федерации. В сводном отчете отмечено, что в таких регионах Российской Федерации, как Московская, Кемеровская, Нижегородская, Владимирская, Костромская области и Краснодарский край уже внедрена безналичная система оплаты проезда. Изучение опыта других субъектов позволило Разработчику оценить предлагаемый им вариант решения существующей проблемы и выбрать наиболее подходящий вариант правового регулирования для Томской области.

Анализ предлагаемого правового регулирования

Действующим законодательством предусмотрена возможность оплаты товаров (работ, услуг) в безналичном порядке. Так, в соответствии со статьей 861 Гражданского кодекса Российской Федерации предусмотрена возможность осуществления расчетов с участием граждан, не связанных с осуществлением ими

предпринимательской деятельности, наличными деньгами или в безналичном порядке. Кроме того, в статье 16.1 Федерального закона «О защите прав потребителей» для лиц, осуществляющих продажу товаров (выполнение работ, оказание услуг), установлена обязанность обеспечить возможность оплаты товаров (работ, услуг) путем использования национальных платежных инструментов, а также наличных расчетов по выбору потребителя.

Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной одноименным распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р, также предусмотрена разработка и создание систем автоматизированного управления и электронной оплаты проезда на городском и пригородном пассажирском транспорте, а также создание единых электронных систем продажи билетов и оплаты проезда на нескольких видах транспорта.

Исходя из системного толкования пункта 28 части 1 статьи 3, пункта 4 части 4 статьи 17, пункта 3 части 3 статьи 24, пункта 9 части 1 статьи 26 Федерального закона от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 220-ФЗ), наличие системы безналичной оплаты проезда является одним из требований к качеству перевозок. Соответственно, отношения, связанные с организацией функционирования системы безналичной оплаты проезда, входят в систему отношений по организации регулярных перевозок.

В базовый Закон Томской области от 29 декабря 2015 года № 216-ОЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории Томской области» (далее – Закон № 216-ОЗ) одноименным Законом Томской области от 18 июня 2019 года № 51-ОЗ были внесены изменения, в частности были закреплены понятия «система безналичной оплаты проезда» и «оператор системы безналичной оплаты проезда», а также определены полномочия Администрации Томской области по утверждению порядка функционирования системы безналичной оплаты проезда на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок и порядка отбора оператора указанной системы.

Во исполнение вышеуказанных норм Разработчиком подготовлен проект акта, которым утверждается два порядка:

– Порядок функционирования системы обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа, учета проданных билетов и совершенных поездок на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок (далее – Порядок функционирования);

Порядок отбора оператора системы обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа, учета проданных билетов и совершенных поездок на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок (далее – Порядок отбора).

Обращаем внимание Разработчика, что согласно абзацам двенадцатым, тринадцатым части 2 статьи 3 Закона № 216-ОЗ к полномочиям Администрации Томской области относится утверждение порядка функционирования системы безналичной оплаты проезда на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок и утверждение порядка отбора оператора системы безналичной оплаты проезда на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок.

Следовательно, из наименования вышеуказанных Порядков и их содержания следует *исключить* «учет проданных билетов и совершенных поездок на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок».

По информации Разработчика, внедрение системы безналичной системы оплаты проезда производится с целью повышения качества и удобства

предоставления пассажирских услуг, обеспечения большей мобильности передвижения граждан за счет внедрения современных технологий, оптимизации процесса управления пассажирскими потоками. Внедрение системы позволит определить миграцию населения в течение дня. Станет известно, куда чаще всего совершают поездки, в какой период времени, на каких остановках больше всего заходит людей. Благодаря этому можно будет корректировать расписание. Кроме того, внедрение системы безналичной оплаты проезда позволит вести мониторинг и прогнозирование пассажиропотока на основе данных оплаты проезда, а также учет пассажиров, в том числе относящихся к льготным категориям. Персонифицированный и систематизированный учет пассажиров, относящихся к льготным категориям граждан, обеспечиваемый системой безналичной оплаты проезда, в свою очередь, позволит получить точные данные об объеме средств, необходимых для возмещения перевозчикам расходов (компенсации недополученных доходов), связанных с предоставлением льгот, и, таким образом, станет основой для изменения порядка предоставления мер социальной поддержки отдельным категориям граждан по оплате проезда на транспорте общего пользования.

В ходе оценки регулирующего воздействия Департаментом установлено, следующее:

1. Разработчиком в сводном отчете указывается, что дополнительных расходов областного бюджета, связанных с введением предлагаемого правового регулирования, не потребуется. Кроме того, отмечается, что затраты перевозчиков на приобретение оборудования для подключения к системе обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа, учет проданных билетов и совершенных поездок на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок, а также на оплату банковского эквайринга составят около 30 тыс. рублей на одно транспортное средство.

Однако следует отметить, что в сводном отчете проекта акта отсутствует полная и исчерпывающая информация, на основе которой возможно произвести анализ возникающих расходов субъектов предпринимательской деятельности. При этом многие из участников публичных консультаций (Ассоциация «Совет муниципальных образований Томской области», Акционерное общество «Томскавтотранс», Некоммерческое партнерство «Томский автотранспортный союз») отмечают, что переход на безналичную систему оплаты проезда потребует значительных финансовых затрат для оснащения подвижного состава. К примеру, АО «Томскавтотранс» указывает, что при введении системы безналичной оплаты затраты перевозчиков возрастут, поскольку предусматривается установка терминалов безналичной оплаты, выплаты процента от выручки оператору и банку.

Следует, обратить внимание, указанная Разработчиком сумма возможных расходов перевозчиков существенно занижена.

Так, Администрацией ЗАТО Северск отмечается, что издержками/упущенной выгодой для субъектов предпринимательской деятельности станут затраты перевозчика на установку в автобусы оборудования системы безналичной оплаты, стоимость для одного автобуса варьируется от 35 тыс. рублей до 150 тыс. рублей, дополнительные затраты перевозчиков – обслуживание системы, эквайринг от 1,5 цены проезда. Для сравнения, в Чувашской республике¹ расходы субъектов предпринимательской деятельности по оснащению транспортных средств техническими устройствами для безналичной системы оплаты проезда на одно транспортное средство ориентировочно оценивались в 100 тыс. рублей, исходя

¹ Отрицательное заключение об ОРВ на проект закона об организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Чувашской Республике / Лучшие практики: Чувашская республика. – Федеральный интернет-портал orv.gov.ru: <http://orv.gov.ru/Content/Item?n=14463>.

из того, что стоимость комплекта оборудования для безналичной оплаты проезда на одно транспортное средство составляет 40-45 тыс. рублей, стоимость обслуживания оператором системы безналичной оплаты – 2,75 % от стоимости поездки, что в сутки доходит до 150 рублей или до 55 тыс. рублей в год.

Считаем, что предлагаемое правовое регулирование повлечет за собой *существенные финансовые затраты* для перевозчиков по межмуниципальным маршрутам, что может привести к увеличению стоимости проезда пассажиров, и, как следствие, к росту социального недовольства граждан. При этом отдельные перевозчики в случае отсутствия оборотных средств на выполнение обязанности по оснащению подвижного состава вынуждены прекратить свою деятельность, что приведет к снижению конкуренции на рынке услуг по перевозке граждан.

Полагаем, что оснащение транспортных средств техническими устройствами для безналичной оплаты проезда представляется необходимым в связи с развитием безналичных форм оплаты. В целях минимизации негативных последствий от введения дополнительной обязанности предлагается непосредственно в проекте акта предусмотреть отсрочку введения предлагаемого правового регулирования. Кроме того, рассмотреть предложения участников публичных консультаций относительно проработки вопросов стимулирования перевозчиков, пересмотра тарифов, предоставления мер государственной поддержки.

2. Разработчик в сводном отчете указывает, что риски наступления негативных последствий с принятием правового акта или невозможности его исполнения отсутствуют.

Вместе с тем, участниками публичных консультаций отмечается, что могут возникнуть проблемы и трудности с контролем соблюдения требований и норм, вводимых проектом акта. В частности, Администрация ЗАТО Северск указывает, что перевозчики могут отказаться от установки оборудования системы безналичной оплаты, так как устанавливаемые требования и нормы для перевозчиков носят рекомендательный характер. Отсутствие связи с интернетом по пути следования автобуса сделает невозможным совершение оплаты за проезд. Администрация Шегарского района также констатировала, что область покрытия интернетом в регионе недостаточная и отмечала, что неизвестно как поведет себя контрольно-кассовая техника при движении транспорта, вибрации, различных климатических условиях (зима, лето).

Кроме того, Департамент полагает необходимым указать на вероятность возникновения риска, связанного с отсутствием заключения договоров к системе безналичного расчета на транспорте межмуниципального сообщения, перевозчиками с оператором системы (пункт 4 Порядка функционирования), по причине завышенного размера отчислений от оборота безналичных денежных средств.

Также Департамент обращает внимание Разработчика на тот факт, что из текста Порядка функционирования не ясно, чем банковские транспортные карты отличаются от банковских карт (понимаются ли Разработчиком под банковскими картами имеющиеся у пользователей банковские дебетовые/кредитные карты или потребуется выпуск специальных банковских транспортных карт), тираж банковских транспортных карт, стоимость их изготовления, способы реализации и пополнения. В связи с чем, существует риск ограниченного тиража банковских транспортных карт, и ограниченного количества пунктов реализации и пополнения карт безналичной оплаты.

3. В пункте 2,3 Порядка функционирования в качестве участников системы отражены агенты, банки, банк-эквайер. Однако по тексту Порядка функционирования не отражено содержание их участия в системе обеспечения безналичной оплаты

проезда пассажиров и провоза багажа. Предлагаем Разработчику доработать проекта акта в этом вопросе.

4. В Порядке функционирования используются понятия, значение которых законодательно не определено: «эквайер», «эквайринг», «интерфейс», «банковское платежное приложение», «технология NFC», «смарт-карта», «бесконтактные электронные средства платежа», а в Порядке отбора упоминается понятие «валидатор».

Использование таких понятий в проекте акта приведет к возникновению юридико-лингвистической неопределенности, под которой понимается употребление неустоявшихся, двусмысленных терминов и категорий оценочного характера, что в соответствии с подпунктом «в» пункта 4 Методики проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 26.02.2010 № 96 «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов», является коррупциогенным фактором.

Считаем, что Разработчику следует доработать проект акта, исключив указанный коррупциогенный фактор.

5. В Порядке функционирования дано определение единому социальному проездному билету (далее – ЕСПБ), однако в проекте акта не урегулированы вопросы взаимодействия системы обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа и учета пассажиров, использующих ЕСПБ, не определено, каким образом будет вестись учет проданных билетов и совершенных поездок на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок пассажиров, относящихся к льготным категориям граждан.

Предлагаем Разработчику либо урегулировать в проекте акта обозначенные вопросы, либо исключить.

6. В Порядке функционирования дано определение понятию «банки». Однако, данное определение не учитывает иных функций указанных кредитных организаций, содержащихся в Федеральном законе от 2 декабря 1990 года № 395-1 «О банках и банковской деятельности». Предлагаем Разработчику учесть данный момент в проекте акта.

7. В пункте 11 Порядка функционирования определено, что на маршрутах регулярных перевозок с нефиксированной (зональной) тарификацией денежные средства на банковской бесконтактной карте списываются транспортными терминалами с учетом остановок входа и выхода пользователей. При этом если транспортные средства оснащены стационарными транспортными терминалами, на банковских картах пользователей может резервироваться максимальная стоимость поездки от остановки входа пользователей до конечной остановки. При выходе на таких маршрутах регулярных перевозок пользователи обязаны повторно приложить банковскую бесконтактную карту к транспортному терминалу для фиксации остановки их выхода. В этом случае с банковского счета карты списывается сумма стоимости соответствующей поездки с учетом соответствующего тарифа. При этом если пользователи не зафиксировали с использованием банковской бесконтактной карты остановку своего выхода из транспортного средства перевозчиков на транспортном терминале, с нее списывается полная зарезервированная стоимость поездки.

Полагаем, что установление обязанности для пользователей повторного «прикладывания» банковской бесконтактной карты при выходе из транспортного средства с целью фиксации своей остановки является избыточной обязанностью для пользователей. При этом многие пользователи просто по незнанию или забывав

не будут производить повторное «прикладывание» банковской бесконтактной карты, следовательно, стоимость их проезда будет равна максимальной полной зарезервированной стоимости поездки в соответствии в установленным тарифом, что может вызвать социальную напряженность среди граждан, пользующихся услугами общественного транспорта на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок, особенно льготных категорий граждан.

Считаем, что Разработчику необходимо изучить опыт субъектов Российской Федерации в сфере обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и багажа на общественном транспорте с использованием электронных средств платежа и, по возможности, доработать указанную норму Порядка функционирования.

8. В подпункте 4) пункта 7 Порядка отбора определено, что в извещении о проведении открытого конкурса указываются сведения, в том числе размер, порядок и сроки внесения платы за предоставление конкурсной документации на бумажном носителе, если указанная плата установлена. Считаем, необоснованным ограничением установление платы за предоставление конкурсной документации к открытому конкурсу на право внедрения и обеспечения системы безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа, и, как следствие, избыточными расходами потенциальных операторов за оплату такой обязанности. Предлагаем Разработчику исключить слова «если указанная плата установлена».

Департаментом был изучен опыт других субъектов Российской Федерации в сфере обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и багажа на общественном транспорте с использованием электронных средств платежа и установлено, что в ряде регионов приняты нормативные правовые акты, регламентирующие порядок использования безналичных средств платежа при оплате проезда и багажа на общественном транспорте.

Реквизиты НПА	Особенности НПА
<p>Постановление Правительства МО от 10.09.2014 № 727/36 «Об утверждении Порядка функционирования системы обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и перевозки багажа на общественном транспорте Московской области, учета проданных билетов и совершенных поездок»</p>	<p>В указанном порядке определяются участники и пользователи Системы безналичной оплаты проезда пассажиров и перевозки багажа на общественном транспорте Московской области, учета проданных билетов и совершенных поездок, их права и обязанности, способы безналичной оплаты проезда на общественном транспорте Московской области, правила применения единых транспортных карт и прочих электронных средств платежа для оплаты проезда на общественном транспорте.</p> <p>При этом, в указанном порядке предусмотрена обязанность для Перевозчиков <i>оплачивать</i> Оператору Системы <i>вознаграждение</i> за организацию приема денежных средств от Пользователей в счет предоплаты стоимости услуг пассажирских перевозок, оказываемых Перевозчиками, непосредственно при перечислении денежных средств со счета Оператора Системы на расчетные счета Перевозчиков в соответствии с заключенными Договорами. Также для участников Системы (Агентов, Банков,</p>

	Сервис-провайдеров) предусмотрена возможность получать от Оператора Системы вознаграждение за возможность оплаты с использованием транспортной карты проезда на общественном транспорте.
Постановление Кабинета Министров Чувашской Республики от 31.12.2013 года № 566 «О картах для безналичной оплаты проезда на автомобильном транспорте общего пользования по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в пригородном и междугородном сообщениях на территории Чувашской Республики»	Следует отметить, что в соответствии с пунктом 8.7. указанных правил, в случае неисправности мобильного терминала кондуктора (водителя) транспортный оператор в соответствии с договором об использовании системы при оказании услуг по перевозке пассажиров не вправе отказать пользователю в оказании услуги по перевозке. В таком случае транспортный оператор оказывает услугу перевозки пользователю <i>без взимания платы за проезд.</i>
Постановление Правительства Астраханской области от 08.05.2015 № 191-П «Об автоматизированной системе безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории Астраханской области»	Закреплено понятие <i>«пункт продажи и/или пополнения карт - специализированный пункт обслуживания пользователей с возможностью пополнения и продления срока действия карт с использованием терминалов пополнения, определяемый оператором»</i> В пункте 2.1 определено, что для получения карты гражданин обращается в пункт продажи и/или пополнения карт в соответствии с правилами автоматизированной системы безналичной оплаты проезда.
Постановление Правительства Нижегородской области от 21.01.2005 № 3 «О дополнительных мерах социальной поддержки отдельных категорий граждан на оплату проезда на общественном транспорте на территории Нижегородской области».	На территории Нижегородской области устанавливается единый порядок предоставления дополнительных мер социальной поддержки отдельных категорий граждан при проезде на общественном транспорте (кроме такси и маршрутных такси) при наличии единого социального проездного билета и (или) единого социального проездного абонемента, электронного единого социального проездного билета и (или) электронного социального проездного абонемента или комбинированного социального проездного билета к соответствующему документу, дающему право на льготы. Проездной билет <i>действителен на городском пассажирском транспорте</i> (автобусы, трамваи, троллейбусы, метро), <i>на пригородном автомобильном транспорте, кроме такси и маршрутного такси.</i>

Анализ нормативной правовой базы субъектов Российской Федерации показал, что в законодательстве ряда регионов содержатся положения, регламентирующие

порядок выстраивания системы безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа. Предлагаем Разработчику при доработке проекта акта учесть анализ нормативной правовой базы субъектов Российской Федерации.

Для проведения последующей оценки фактического воздействия предлагаемого правового регулирования Разработчик в целях достижения предлагаемого правового регулирования указал такой индикатор, как количество операторов, отобранных для обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров, указав, при этом, что такой оператор должен быть отобран на каждое транспортное средство перевозчика. Однако, Разработчик не представил целевые значения указанного индикатора, что затруднит возможность по истечении определенного времени оценить, имеет ли место положительная динамика обеспечения функционирования системы безналичной оплаты проезда в Томской области или нет.

Предлагаем Разработчику также проводить мониторинг результатов реализации выбранного варианта достижения поставленных целей по следующим основным показателям:

- доля перевозчиков, использующих безналичную оплату проезда на пассажирском транспорте и заключивших договора с оператором системы;
- количество перевозимых на межмуниципальных маршрутах пассажиров с внедрением системы безналичной оплаты проезда;

Полагаем, что данные индикаторы позволят в достаточном объеме по истечении определенного времени оценить эффективность предложенного правового регулирования.

Выводы по результатам оценки регулирующего воздействия проекта акта

По результатам оценки регулирующего воздействия считаем, что предлагаемое правовое регулирование, направленное на решение проблемы, связанной с необходимостью обеспечения возможности использования альтернативных способов оплаты проезда на общественном пассажирском транспорте, своевременно и целесообразно.

Проект акта содержит положения, способствующие возникновению необоснованных обязанностей и ограничений для субъектов предпринимательской деятельности, также способствующие возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской деятельности.

На основании вышеизложенного, Департамент делает вывод о неполном соблюдении Разработчиком установленного Порядка ОРВ в Томской области в части извещения должным образом о проведении публичных консультаций по проекту акта Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Томской области. *Для полного соблюдения Порядка ОРВ в отношении рассматриваемого проекта акта Разработчику необходимо направить проект акта в адрес Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Томской области с целью получения предложений, замечаний и мнений по проекту акта, на основании которых сформировать дополнительную сводку предложений, разместить ее на официальном сайте, и направить в Департамент для подготовки заключения повторно.*

Проект акта нуждается в доработке с учетом вышеуказанных замечаний.

Начальник департамента

Ирина Евгеньевна Войко
8 (382-2) 510-884, voykoie@tomsk.gov.ru



Р.С.Радзивил