

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

04.04.2018 № 26-487

на № 59-0375 от 06.03.2018

Начальнику Департамента
социальной защиты населения
Томской области

М.А.Киняйкиной

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия проекта постановления Администрации Томской области «О внесении изменений в постановление Администрации Томской области от 27.02.2015 № 71а»

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 внесении изменений в постановление Администрации Томской области от 27.02.2015 № 71а» (далее – проект акта), подготовленный и направленный для подготовки настоящего заключения Департаментом социальной защиты населения 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: **средняя**.

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 вторым пункта 6-1 Порядка в отношении проектов актов со средней степенью регулирующего воздействия оценка регулирующего воздействия проводится начиная с этапа разработки проекта акта, составления сводного отчета и их публичного обсуждения. При этом в абзаце третьем указанного

пункта Порядка говорится о том, что Разработчик вправе провести оценку регулирующего воздействия проекта акта со средней или низкой степенью регулирующего воздействия начиная с этапа размещения уведомления об обсуждении идеи (концепции) предлагаемого правового регулирования.

В целях реализации 1 этапа Разработчиком 5 декабря 2017 года было размещено уведомление об обсуждении идеи (концепции) предлагаемого правового регулирования по форме согласно приложению № 1 к Порядку на официальном интернет-портале Администрации Томской области в разделе «Открытый регион – Оценка регулирующего воздействия и экспертиза» – «Публичные консультации» в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (далее – официальный сайт). По итогам данного этапа замечаний о содержании существующей проблемы, а также предложений относительно определения возможных альтернативных вариантов ее решения в адрес Разработчика не поступало, в связи с чем 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 31 января по 13 февраля 2018 года были проведены публичные консультации посредством размещения проекта акта, сводного отчета и перечня вопросов для участников публичных консультаций в вышеуказанном разделе на официальном сайте.

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, а именно: Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Томской области, Союз «Томская торгово-промышленная палата», Совет Томского регионального отделения Общероссийской общественной организации «Деловая Россия», Томское региональное отделение Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России», некоммерческое партнерство «МПО работодателей Томской области», НП «Томский автотранспортный союз», АО «Томскавтотранс», ООО «Росич», ИП Мальцев В.А., Департамент транспорта, дорожной деятельности и связи Томской области.

По итогам публичных консультаций по проекту акта поступили замечания и предложения от Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Томской области, НП «Томский автотранспортный союз», АО «Томскавтотранс», ООО «Росич», которые были Разработчиком проанализированы и включены в **Сводку предложений по результатам проведения публичных консультаций**, размещенную в вышеуказанном разделе на официальном сайте (<https://tomsk.gov.ru/rating/front/view/id/449>).

Проблема, на решение которой направлено предлагаемое проектом акта правовое регулирование

В соответствии с Законом Томской области от 30 декабря 2014 года № 199-ОЗ «О мерах социальной поддержки отдельных категорий граждан, проживающих на территории Томской области, по оплате проезда на транспорте общего пользования» (далее – Закон № 199-ОЗ) к мерам социальной поддержки отдельных категорий граждан, проживающих на территории Томской области, по оплате проезда на транспорте общего пользования, в том числе относятся:

– приобретение единого социального проездного билета (далее – ЕСПБ) и проезд на его основании по территории Томской области городским наземным электрическим транспортом и автомобильным транспортом общего пользования по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа в междугородном сообщении в пределах муниципального образования Томской области, в котором находится место жительства гражданина, имеющего право на приобретение ЕСПБ, либо агломерации, по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа в пригородном и городском сообщении (кроме такси, в том числе маршрутного), а также по пригородным маршрутам перевозок пассажиров и багажа внутренним водным транспортом;

– предоставление социального проездного талона (далее – Проездной талон) на оплату проезда автомобильным транспортом общего пользования по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа в междугородном сообщении (кроме такси, в том числе маршрутного) по территории Томской области до садовых участков, находящихся за пределами муниципального образования Томской области, в котором находится место жительства гражданина, имеющего право на получение социального проездного талона, либо агломерации, и обратно.

По информации Разработчика, льготными категориями населения Томской области ежегодно приобретается через отделения ФГУП «Почта России» около 120 – 150 тысяч ЕСПБ, это порядка 10 – 12 тысяч ЕСПБ в месяц. В летний период количество желающих воспользоваться ЕСПБ увеличивается, поскольку с мая по сентябрь продолжается дачный сезон, и пенсионеры с удовольствием приобретают данные билеты для проезда на свои приусадебные участки. Стоимость ЕСПБ в месяц составляет 560 рублей, но льготник платит за него лишь 280 рублей, еще 280 за него получают транспортные организации за счет средств областного бюджета.

Проездные талоны до садовых участков, находящихся за пределами муниципального образования Томской области по месту проживания льготника либо агломерации (как правило, дальше чем 50 км от места жительства получателя) и обратно, льготные категории граждан получают в заявительном порядке через областные государственные казенные учреждения «Центр социальной поддержки населения». На одного получателя положено 80 Проездных талонов в год в один конец по указанному в талоне месту назначения. По информации Разработчика, в прошлом году в Томской области такие талоны получили 345 человек, реализовано 1592 Проездных талона. Полученные Проездные талоны льготники сдают перевозчикам в качестве оплаты за проезд до соответствующего места назначения. Перевозчики, в свою очередь, представляют указанные Проездные талоны Разработчику с целью получения субсидии, возмещающей затраты перевозчиков, осуществляющих перевозку граждан на основании Проездных талонов.

В постановлении Администрации Томской области от 27.02.2015 № 71а «О реализации Закона Томской области от 30 декабря 2014 года № 199-ОЗ «О мерах социальной поддержки отдельных категорий граждан, проживающих на территории Томской области, по оплате проезда на общественном транспорте» (далее – Постановление № 71а) определен Порядок предоставления субсидий на возмещение части затрат перевозчикам, осуществляющим перевозку граждан общественным транспортом по ЕСПБ (далее – Порядок предоставления субсидий по ЕСПБ), и Методика распределения финансовых средств между ними, а также Порядок предоставления субсидии на возмещение затрат перевозчикам, осуществляющим перевозку граждан на основании Проездного талона (далее – Порядок предоставления субсидий по Проездному талону).

Постановлением Администрации Томской области от 09.08.2017 № 292а «О внесении изменений в постановление Администрации Томской области от 27.02.2015 № 71а» в Порядок предоставления субсидий по ЕСПБ и Порядок

предоставления субсидий по Проездному талону были внесены изменения в целях приведения в соответствие с постановлением Правительства РФ от 06.09.2016 № 887 «Об общих требованиях к нормативным правовым актам, муниципальным правовым актам, регулирующим предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам - производителям товаров, работ, услуг», в частности было установлено, что показателем результативности является 100% выполнение рейсов перевозчиком согласно утвержденному расписанию (графику) движения транспортного средства соответствующего маршрута.

Размер предоставляемой субсидии по разным маршрутам рассчитывается по-разному, а именно:

– размер субсидии, предоставляемой перевозчикам, выполняющим перевозку граждан по пригородным и городским маршрутам на основании ЕСПБ, определяется исходя из выполненной транспортной работы перевозчиком;

– размер субсидии, предоставляемой перевозчикам, выполняющим перевозку граждан по междугородным маршрутам на основании Проездного талона и ЕСПБ, а также по маршрутам водного транспорта пригородного сообщения на основании ЕСПБ, определяется исходя из фактической стоимости каждой поездки.

Исходя из того, что механизм предоставления субсидии перевозчикам различен, установленный показатель результативности оказался трудновыполнимым на практике, что стало проблемой, нуждающейся в решении. Выявлена указанная проблема была Разработчиком в ходе поступления предложений отдельных перевозчиков об изменении показателя результативности предоставления субсидий. По информации Разработчика, негативные эффекты, которые стали возникать в связи с наличием указанной проблемы, были выражены в неверном трактовании показателя результативности перевозчиками, и, как следствие, неверном его определении и подсчете.

В соответствии с существующей проблемой Разработчиком была выделена цель предлагаемого правового регулирования – урегулирование вопросов, связанных с установлением показателя результативности и расчета объема средств, подлежащих возврату в областной бюджет, в случае его недостижения.

В качестве варианта решения вышеуказанной проблемы и достижения поставленной цели Разработчиком предлагается внести изменения в Постановление № 71а, предусмотрев изменения наименований маршрутов в соответствии с Законом № 199-ОЗ, изменения установленных показателей результативности в зависимости от механизма предоставления субсидии перевозчикам, а также изменения механизма расчета объема средств, подлежащих возврату в областной бюджет, в случае недостижения показателя результативности.

Невмешательство, замена регулирования информационными, организационными или иными правовыми способами как вариант достижения поставленной цели неприемлемы, поскольку могут привести к уходу с рынка некоторых перевозчиков, осуществляющих перевозку граждан общественным транспортом по ЕСПБ и (или) Проездным талонам, и, как следствие, социальному недовольству отдельных категорий граждан, пользующихся ЕСПБ и (или) Проездными талонами.

В этой связи вариант решения проблемы, предложенный Разработчиком, является наиболее предпочтительным вариантом достижения поставленной цели.

По данным, представленным Разработчиком, предлагаемый проект акта затронет интересы только юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозку граждан по ЕСПБ и (или) Проездным талонам. При этом Разработчиком произведена оценка численности таких адресатов и установлено, что

потенциальных адресатов предлагаемого правового регулирования – 54. Однако, считаем, что к указанному перечню участников предполагаемого правового регулирования также можно отнести:

– исполнительные органы государственной власти Томской области в регулируемой сфере деятельности – Разработчик и Департамент транспорта, дорожной деятельности и связи Томской области;

– отдельные категории граждан, проживающие на территории Томской области, которым полагаются льготы на проезд на общественном транспорте.

При подготовке проекта акта и сводного отчета немаловажное значение имеет тот факт, что Разработчиком был изучен опыт решения аналогичных проблем в других субъектах Российской Федерации. Так, Разработчик отметил опыт Кемеровской области, указав, что постановлением Коллегии Администрации Кемеровской области от 29.11.2017 № 614 установлен Порядок предоставления субсидии в целях возмещения части затрат на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок и муниципальным маршрутам регулярных перевозок.

Анализ предлагаемого правового регулирования

Проект акта разработан во исполнение части 2 статьи 3 и части 2 статьи 4 Закона № 199-ОЗ, согласно которым нормотворческие полномочия по установлению порядка предоставления и использования ЕСПБ, предоставления субсидии на возмещение части затрат перевозчикам, осуществляющим перевозку граждан транспортом общего пользования по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа по ЕСПБ, а также порядка предоставления и использования Проездного талона, предоставления субсидии на возмещение затрат перевозчикам, осуществляющим перевозку граждан на основании Проездного талона, отнесены к компетенции Администрации Томской области.

В ходе оценки регулирующего воздействия Департаментом установлено, что Разработчиком первоначально предлагалось внести следующие изменения в Постановление № 71а:

1) Отдельные формулировки Постановления № 71а привести в соответствие с Федеральным законом от 08 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Федеральным законом 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» и Законом № 199-ОЗ, в частности, изменить следующие наименования вида транспорта и маршрутов перевозок:

– слова «общественный транспорт» заменить словами «транспорт общего пользования»;

– слова «общего пользования» заменить словами «по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа» с указанием соответствующего вида маршрута;

– слова «межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок» заменить словами «маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа в междугородном и пригородном сообщении»;

– слова «междугороднее, городское и пригородное сообщение» и «междугородние, городские и пригородные маршруты» заменить словами «по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа в междугородном, пригородном и городском сообщении»;

– слова «водный транспорт пригородного сообщения» заменить словами «по пригородным маршрутам перевозок пассажиров и багажа внутренним водным транспортом»;

– слова «городского и пригородного сообщения на автомобильном транспорте» заменить словами «городским наземным электрическим транспортом и автомобильным транспортом общего пользования по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа в пригородном и городском сообщении»;

– слова «междугородного сообщения на автомобильном транспорте и водного транспорта пригородного сообщения» заменить словами «автомобильным транспортом общего пользования по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа в междугородном сообщении и по пригородным маршрутам перевозок пассажиров и багажа внутренним водным транспортом»;

– слова «межмуниципального междугородного сообщения» заменить словами «по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа в междугородном сообщении».

2) Одно из условий предоставления субсидии по ЕСПБ и по Проездному талону, предусматривающее согласие перевозчика на осуществление Разработчиком и органами государственного финансового контроля проверок соблюдения им условий, цели и порядка предоставления субсидий дополнить необходимостью получения согласия лиц, являющихся поставщиками (подрядчиками, исполнителями) по договорам (соглашениям), заключенным в целях исполнения обязательств по соглашению о предоставлении субсидий.

3) Исключить требования, которым должен соответствовать перевозчик перед заключением соглашения о предоставлении как субсидии по ЕСПБ, так и субсидии по Проездному талону, предусматривающие отсутствие неисполненной обязанности по уплате налогов, сборов, страховых взносов, пеней, штрафов, процентов, подлежащих уплате в соответствии с законодательством Российской Федерации о налогах и сборах, а также отсутствие просроченной задолженности по возврату в областной бюджет субсидий, бюджетных инвестиций, предоставленных в том числе в соответствии с иными правовыми актами, и иной просроченной задолженности перед областным бюджетом.

4) Исключить один из документов, предоставляемый перевозчиком для заключения соглашения о предоставлении субсидии по ЕСПБ или Проездному талону, а именно справка о состоянии расчетов по налоговым и иным обязательным платежам в бюджетную систему Российской Федерации, включая государственные внебюджетные фонды Российской Федерации, выданная налоговым органом не ранее чем за один месяц до дня подачи заявления о заключении соглашения о предоставлении субсидии.

5) В зависимости от вида маршрута регулярных перевозок пассажиров и багажа скорректировать показатели результативности, в частности установить следующее:

– показателем результативности по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа в пригородном и городском сообщении является 100-процентное выполнение перевозчиком рейсов, на которых предусмотрена перевозка граждан по ЕСПБ, согласно утвержденному расписанию (графику) движения транспортного средства соответствующего маршрута;

– показателем результативности по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа в междугородном сообщении и по пригородным маршрутам перевозок пассажиров и багажа внутренним водным транспортом является отношение количества граждан, перевезенных на основании ЕСПБ, к количеству граждан, обратившихся за получением услуги (и имеющих право на её получение) по перевозке на данном виде маршрута на основании ЕСПБ (при условии наличия

свободных посадочных мест), на котором предусмотрена перевозка граждан по ЕСПБ, равное 1;

– показателем результативности по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа в междугородном сообщении является отношение количества граждан, перевезенных на основании Проездного талона, к количеству граждан, обратившихся за получением услуги (и имеющих право на её получение) по перевозке на данном виде маршрута на основании Проездного талона (при условии наличия свободных посадочных мест), на котором предусмотрена перевозка граждан по талонам, равное 1.

б) С изменением показателей результативности внести изменения в формулы, предназначенные для расчета объема средств, подлежащих возврату в областной бюджет, в случае если значение показателя результативности перевозчиком не достигается.

Однако, предлагаемые Разработчиком в первоначальной редакции проекта акта изменения относительно корректировки показателей результативности в зависимости от вида маршрута регулярных перевозок пассажиров и багажа и изменения формул, предназначенных для расчета объема средств, подлежащих возврату в областной бюджет, получили отрицательную оценку всеми участниками публичных консультаций, принявших участие в обсуждении, поскольку привели бы к расходам перевозчиков.

Для примера сравним объем субсидии, подлежащей возврату в областной бюджет, в случае недостижения показателя результативности в действующей редакции Постановления № 71а и показателя результативности, предлагаемого Разработчиком в первоначальной редакции проекта акта, наиболее крупными перевозчиками, выполняющими перевозку граждан по пригородным и городским маршрутам на основании ЕСПБ (АО «Томскавтотранс» и ООО «Росич»), за период с августа по декабрь 2017 года (то есть с момента установления показателя результативности в действующей редакции Постановления № 71а) и исходя из реального объема субсидии, предоставленного данным перевозчикам за указанный период.

Условно установим, что показатель результативности будет не выполняться перевозчиками на 5 %, следовательно, фактическое значение показателя результативности будет равно 95% (Т, Т1), а плановое значение показателя результативности равно 100 % (S, S1).

	Объем субсидий, предоставленный перевозчику за указанный период (руб.), по информации Разработчика		Коэффициент возврата субсидии	Индекс, отражающий уровень недостижения показателя результативности
	АО «Томскавтотранс» 5 082 498,03	ООО «Росич» 3 761 708,36		
	Объем средств, подлежащих возврату в бюджет $V_{\text{возврата}} = (V_{\text{субсидии}} * k) * 0,1$			
Действующая редакция	$V_{\text{возврата}} = (5\ 082\ 498,03 * 0,25) * 0,1 = 127\ 062,45$	$V_{\text{возврата}} = (3\ 761\ 708,36 * 0,25) * 0,1 = 94\ 042,71$	$k = \sum D_1 = 5 * 0,05 = 0,25$ (при условии что каждый месяц показатель результативности не будет выполняться на 5 %)	$D_1 = 1 - T_1/S_1 = 1 - 95/100 = 0,05$
Первоначально предлагаемая редакция	$V_{\text{возврата}} = (5\ 082\ 498,03 * 0,05) * 0,1 = 25\ 412,50$	$V_{\text{возврата}} = (3\ 761\ 708,36 * 0,05) * 0,1 = 188\ 085,55$	$k = 1 - T/S = 1 - 95/100 = 0,05$	

Представленные расчеты наглядно демонстрируют, что расходы АО «Томскавтотранс» и ООО «Росич» по возврату денежных средств в областной

бюджет, в случае недостижения показателя результативности в действующей редакции Постановления № 71а, были бы примерно в 5 раз больше, чем в первоначально предлагаемой Разработчиком редакции проекта акта. При этом важно заметить, что значение недостижения показателя результативности взято условно и расчеты произведены лишь за пять месяцев, следовательно, если бы объем средств, подлежащих возврату в областной бюджет, рассчитывался за год и при реальных значениях недостижения показателя результативности, то расходы указанных перевозчиков были бы весьма существенными.

Кроме того, следует обратить внимание, что субсидии на возмещение части затрат указанным перевозчикам предоставляются ежемесячно пропорционально выполненной транспортной работе (то есть по факту), следовательно в конце года перевозчики были бы должны вернуть тот объем денежных средств, которые они фактически и не получали, что позволяет говорить о не совсем справедливом механизме возврата денежных средств в областной бюджет.

Разработчик, изучив все мнения, высказанные участниками публичных консультаций (Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Томской области, НП «Томский автотранспортный союз», АО «Томскавтотранс», ООО «Росич») согласился, что предлагаемые им изменения показателя результативности в зависимости от вида маршрута регулярных перевозок пассажиров и багажа некорректны, и их принятие приведет к сложностям в правоприменительной практике.

В целях поиска решения возникшей проблемы Разработчик изучил опыт других субъектов Российской Федерации по рассматриваемому вопросу, и обнаружил, что в соседнем регионе в ноябре прошлого года было принято постановление Коллегии Администрации Кемеровской области от 29.11.2017 № 614 «Об утверждении Порядка предоставления субсидии в целях возмещения части затрат на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок и муниципальным маршрутам регулярных перевозок», где показатель результативности предоставления субсидии не установлен вообще.

В итоге по результатам публичных консультаций и изучения опыта других регионов Разработчик отказался от установления показателя результативности и соответствующего порядка расчета объема средств, подлежащих возврату в областной бюджет, в случае его недостижения, и исключил указанные положения, представив в Департамент уже доработанную редакцию проекта акта.

Считаем, что отказ Разработчика от установления показателя результативности и соответствующего порядка расчета допустим, поскольку в соответствии с подпунктом «з» пункта 4 Общих требований, предъявляемых к нормативным правовым актам, муниципальным правовым актам, регулирующим предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам - производителям товаров, работ, услуг, установленных постановлением Правительства РФ от 06.09.2016 № 887, установление показателей результативности и (или) порядка расчета показателей результативности и право главного распорядителя как получателя бюджетных средств устанавливать в соглашении конкретные показатели результативности на основании указанного порядка возможно при необходимости.

Доработанная редакция проекта акта дополнительных финансовых затрат перевозчиков и расходов из областного бюджета не потребует. Средства из областного бюджета в целях предоставления субсидий на возмещение части затрат перевозчикам, осуществляющим перевозку граждан общественным транспортом по ЕСПБ, потребуются лишь в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных

Законом Томской области от 28 декабря 2017 года № 156-ОЗ «Об областном бюджете на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов» в объеме 61 900,0 тыс. руб., а в целях предоставления субсидий на возмещение затрат перевозчикам, осуществляющим перевозку граждан на основании Проездного талона – в объеме 1500,0 тыс. руб.

К доработанной редакции проекта акта имеются замечания юридико-технического характера:

1) Абзац второй подпункта «е» подпункта 7) пункта 1 Проекта акта изложить в новой редакции: слова «междугородным, городским и пригородным маршрутам» заменить словами «по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа в междугородном, пригородном и городском сообщении».

2) В абзаце пятом подпункта «ж» подпункта 7) пункта 1 Проекта акта слова «на водном транспорте пригородного сообщения» заменить словами «по пригородным маршрутам перевозок пассажиров и багажа внутренним водным транспортом».

Кроме того, имеются замечания юридико-технического характера и к действующей редакции Постановления № 71а:

1) В пункте 3 Постановления № 71а в целях единообразия слова «(Киняйкина)» исключить.

2) В подпункте 4) пункта 5 Порядка предоставления субсидии по ЕСПБ и в подпункте 4) пункта 5 Порядка предоставления субсидии по Проездному талону после внесения изменений, предусмотренных доработанной редакцией проекта акта, относительно дополнения указанных норм словами «и лиц, являющихся поставщиками (подрядчиками, исполнителями) по договорам (соглашениям), заключенным в целях исполнения обязательств по Соглашению» после слов «соблюдения перевозчиками» дополнить словами «и указанными лицами».

3) В абзаце втором Приложения № 1 к Порядку предоставления субсидий по ЕСПБ и в абзаце втором Приложения к Порядку предоставления субсидии по Проездному талону слова «междугородным маршрутам» заменить словами «маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа в междугородном сообщении».

4) В приложениях №1, № 2 к Порядку предоставления субсидий по ЕСПБ наименование Порядка, к которому относятся указанные приложения, привести в соответствие с учетом изменения наименования Порядка, предусмотренного Проектом акта.

5) В приложении к Методике распределения финансовых средств между перевозчиками, осуществляющими перевозку граждан по ЕСПБ по городским и пригородным маршрутам на территории Томской области, наименование Методики, к которой относится указанное приложение, привести в соответствие с учетом изменения наименования указанной Методики, предусмотренного Проектом акта.

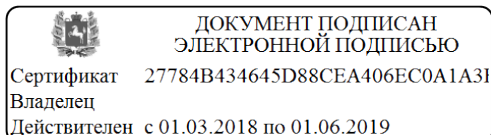
Выводы по результатам оценки регулирующего воздействия проекта акта

По результатам оценки регулирующего воздействия считаем, что отказ Разработчика от дальнейшей корректировки показателя результативности и соответствующего порядка расчета объема средств, подлежащих возврату в областной бюджет, в случае его недостижения, а в последующем и полное исключение указанных положений из Постановления № 71а, является рациональным решением. Доработанная редакция проекта акта не содержит положений, вводящих избыточные обязанности, запреты и ограничения для субъектов

предпринимательской деятельности или способствующих их введению, а также положений, способствующих возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской деятельности и (или) областного бюджета.

На основании вышеизложенного, Департамент делает вывод о полном соблюдении Разработчиком установленного порядка проведения оценки регулирующего воздействия в Томской области и о достаточности оснований для принятия решения о введении предлагаемого Разработчиком варианта правового регулирования при условии учета вышеуказанных замечаний юридико-технического характера.

Начальник департамента



Р.С.Радзивил