

**АДМИНИСТРАЦИЯ
ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ**

**ДЕПАРТАМЕНТ
ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ
С ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫМИ
И ПРЕДСТАВИТЕЛЬНЫМИ
ОРГАНАМИ ВЛАСТИ**

Ленина пл., д. 6, г. Томск, 634050
тел. (3822) 510-877
E-mail: law@tomsk.gov.ru

Начальнику Департамента
транспорта, дорожной деятельности и
связи Томской области

К.А.Белоусову

От 12.10.2017 № 28-396

На № 76-0729 от 21.09.2017

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия проекта приказа Департамента транспорта, дорожной деятельности и связи Томской области «О мерах по реализации Закона Томской области от 19 июня 2012 года № 94-03 «О порядке перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения и возврата, оплаты стоимости перемещения и хранения задержанных транспортных средств на территории Томской области»

Департамент по взаимодействию с законодательными и представительными органами власти Администрации Томской области (далее – Департамент), как уполномоченный орган в области оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Томской области, рассмотрел проект приказа Департамента транспорта, дорожной деятельности и связи Томской области «О мерах по реализации Закона Томской области от 19 июня 2012 года № 94-03 «О порядке перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения и возврата, оплаты стоимости перемещения и хранения задержанных транспортных средств на территории Томской области» (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 пунктом 1 статьи 26.3-3 Федерального закона от 6 октября 1999 года № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» проекты нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, устанавливающие новые или изменяющие ранее предусмотренные нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации обязанности для субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности, а также устанавливающие, изменяющие или отменяющие ранее установленную ответственность за нарушение нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, подлежат оценке регулирующего воздействия.

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 устанавливает новые обязанности и ограничения для субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности Томской области (пункт 3 Порядка).

Проект акта направлен Разработчиком для подготовки настоящего заключения впервые.

Степень регулирующего воздействия проекта акта: высокая.

Информация об оценке регулирующего воздействия проекта акта размещена Разработчиком на официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: официальный сайт Администрации Томской области – «Открытый регион» – «Оценка регулирующего воздействия и экспертиза» – раздел «Публичные консультации» (<https://tomsk.gov.ru/rating/front/view/id/395>).

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.

В рамках 1 этапа с 10 по 19 мая 2017 года Разработчиком проводилось обсуждение идеи (концепции) предлагаемого правового регулирования, что соответствует абзацу первому пункта 6-1 Порядка, когда в отношении проектов актов с высокой степенью регулирующего воздействия оценка регулирующего воздействия проводится, начиная с этапа размещения уведомления об обсуждении идеи (концепции) предлагаемого правового регулирования. Замечаний и предложений, полученных в связи с проведением обсуждения идеи (концепции) предлагаемого правового регулирования, в адрес Разработчика не поступало.

В рамках 2 этапа Разработчиком подготовлен текст проекта акта и сводный отчет, составляемый по форме согласно приложению № 2 к Порядку.

В ходе проведения 2 этапа процедуры оценки регулирующего воздействия Разработчиком в период с 23 августа по 19 сентября 2017 года были проведены публичные консультации посредством размещения проекта акта, сводного отчета и перечня вопросов для участников публичных консультаций на официальном сайте Администрации Томской области в разделе «Открытый регион – Оценка регулирующего воздействия и экспертиза» в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (далее – официальный сайт).

С целью качественного анализа альтернативных вариантов решения существующей проблемы Разработчик в рамках 2 этапа 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 плата», Совет Томского регионального отделения Общероссийской общественной организации «Деловая Россия», Томское региональное отделение Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России», Ассоциацию «Совет муниципальных образований Томской области», Управление ГИБДД УМВД России по Томской области, Департамент тарифного регулирования Томской области.

По итогам данного этапа по проекту акта поступили отзывы от Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Томской области, Союза «Томская торгово-промышленная плата», Управления ГИБДД УМВД России по Томской области. Участники публичных консультаций поддерживают проект акта, замечаний и предложений не имеют.

Проблема, на решение которой направлено предлагаемое проектом акта правовое регулирование

Согласно пункту 10 статьи 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) с 1 июля 2012 года субъекты Российской Федерации были наделены полномочиями по определению порядка перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения и возврата, оплаты стоимости перемещения и хранения.

В целях реализации положений статьи 27.13 КоАП РФ в Томской области был принят Закон Томской области от 19 июня 2012 года № 94-ОЗ «О порядке перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения и возврата, оплаты стоимости перемещения и хранения задержанных транспортных средств на территории Томской области» (далее – Закон № 94-ОЗ).

С 1 сентября 2016 года вступил в силу Федеральный закон от 23 июня 2016 года № 205-ФЗ «О внесении изменений в статью 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», уточняющий полномочия субъектов Российской Федерации по вопросу перемещения транспортных средств на специализированную стоянку. В частности, предусмотрено, что лицо, привлеченное к административной ответственности за административное правонарушение, повлекшее применение задержания транспортного средства, оплачивает стоимость перемещения и хранения задержанного транспортного средства в сроки и по тарифам, которые устанавливаются уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации в соответствии с методическими указаниями, утверждёнными уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по принятию нормативных правовых актов и контролю за соблюдением законодательства в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на товары (услуги) (п. 11 ст. 27.13 КоАП РФ).

Расчет тарифов на перемещение и хранение задержанных транспортных средств и установление сроков оплаты утверждены приказом ФАС России от 15.08.2016 № 1145/16 «Об утверждении Методических указаний по расчету тарифов на перемещение и хранение задержанных транспортных средств и установлению сроков оплаты» (далее – Приказ ФАС № 1145/16). Приказом ФАС № 1145/16

конкретизированы также варианты определения исполнителей услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств.

Руководствуясь нормами Приказа ФАС № 1145/16, в Закон № 94-ОЗ были внесены изменения, уточняющие порядок отбора юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность по перемещению и хранению задержанных транспортных средств.

Согласно Статье 1-2 Закона № 94-ОЗ лица, ответственные за перемещение и хранение транспортных средств, определяются по результатам торгов (аукцион на понижение цены), проводимых уполномоченным органом (Разработчик). Порядок проведения таких торгов, а также требования, предъявляемые к участникам торгов, порядок заключения договоров о взаимодействии определяется Разработчиком.

До внесения изменений в Закон № 94-ОЗ Законом Томской области от 10 мая 2017 года № 44-ОЗ «О внесении изменений в Закон Томской области «О порядке перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения и возврата, оплаты стоимости перемещения и хранения задержанных транспортных средств на территории Томской области» (далее – Закон № 44-ОЗ) отбор субъектов предпринимательской деятельности для оказания услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств осуществлялся без проведения конкурсного отбора – в заявительном порядке.

Законом № 44-ОЗ уточнен порядок отбора юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность по перемещению и хранению задержанных транспортных средств. Теперь, согласно статье 1-2 Закона № 94-ОЗ, лица, ответственные за перемещение и хранение транспортных средств, определяются по результатам торгов (аукцион на понижение цены), проводимых Разработчиком. Порядок проведения таких торгов, а также требования, предъявляемые к участникам торгов, порядок заключения договоров о взаимодействии определяются Разработчиком.

Однако на настоящий момент нормативный правовой акт, закрепляющий порядок проведения торгов; требования, предъявляемые к участникам торгов; порядок заключения договоров о взаимодействии с лицами, ответственными за перемещение и хранение транспортных средств на специализированную стоянку, на территории Томской области отсутствует.

Данный пробел делает невозможным проведение отбора исполнителей услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств, что, с учетом цели такой меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении, как задержание транспортного средства, отрицательно сказывается на безопасности дорожного движения.

Кроме того, по мнению Разработчика, установленные и действующие в настоящее время тарифы не в полной мере соответствуют Приказу ФАС № 1145/16, что приводит к неисполнению требований федерального законодательства (п. 11 ст. 27.13 КоАП РФ) и негативно сказывается на состоянии данного рынка в целом, так как установленные тарифы являются экономически невыгодными.

Установление порядка перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения и возврата, оплаты стоимости

перемещения и хранения задержанных транспортных средств на территории Томской области позволит урегулировать вопросы, связанные с определением порядка проведения торгов, требований, предъявляемых к участникам торгов, формы и порядка заключения договора о взаимодействии, что будет способствовать реализации закрепленных в федеральном и региональном законодательстве мер по обеспечению производства по делам об административных правонарушениях в виде задержания транспортных средств.

Можно выделить основную проблему, на решение которой направлено предлагаемое правовое регулирование: совершенствование действующей нормативной правовой базы Томской области в части установления порядка перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения и возврата, оплаты стоимости перемещения и хранения задержанных транспортных средств, в целях реализации меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении в виде задержания транспортного средства.

Причины возникновения и существования указанной проблемы:

- изменения федерального законодательства, установившие варианты определения исполнителей услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств, которые не применялись в Томской области;
- отсутствие нормативного правового акта в Томской области, определяющего порядок проведения торгов по выбору исполнителей услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств.

Таким образом, решение указанной проблемы в силу наличия правового пробела по проведению отбора исполнителей услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств на территории Томской области невозможно без государственного вмешательства.

По информации, предоставленной Разработчиком, можно выделить следующие основные негативные эффекты, возникающие в связи с наличием проблемы.

- Негативное воздействие на безопасность дорожного движения.

Отсутствие правового регулирования делает невозможным проведение торгов по выбору исполнителей услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств, что в свою очередь делает невозможным применение меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении в виде задержания транспортного средства на территории муниципальных образований Томской области, где специализированные стоянки отсутствуют. Данное обстоятельство негативно сказывается на безопасности дорожного движения.

- Отрицательное влияние на рынок услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств в силу невозможности установления экономически обоснованных тарифов на указанную деятельность.

Таким образом, наличие данной проблемы препятствует формированию качественной правовой среды для отбора исполнителей услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств, а также развитию рынка данных услуг на территории Томской области.

В соответствии с существующей проблемой Разработчиком были выделены две цели предлагаемого правового регулирования:

- проведение отбора исполнителей услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств на территории Томской области;
- установление тарифов на перемещение и хранение задержанных транспортных средств на территории Томской области.

В сводном отчете Разработчик рассматривал два варианта решения указанной проблемы.

В качестве первого варианта решения проблемы Разработчик предлагает урегулировать вопросы, связанные с определением: порядка проведения торгов; требований, предъявляемых к участникам торгов; условий допуска к участию в аукционе; порядка подачи и рассмотрения заявок и документов на участие в аукционе; формы и порядка заключения договора о взаимодействии путем принятия во исполнение статьи 1-2 Закона № 94-ОЗ проекта акта. По мнению Разработчика, произойдет сокращение до одного юридического лица или индивидуального предпринимателя, оказывающего услуги по перемещению и хранению задержанных транспортных средств, на территории отдельно взятого муниципального образования. Возможно появление юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги по перемещению и хранению задержанных транспортных средств, на территориях муниципальных образований, где в настоящее время отсутствуют специализированные стоянки в связи с пересмотром и увеличением тарифов на указанную деятельность. При этом, возможно увеличение доходов у исполнителей услуг в связи с увеличением тарифа на перемещение и хранение транспортных средств.

В качестве второго варианта решения проблемы Разработчик рассматривает вариант невмешательства. В данном случае, по мнению Разработчика, продолжится сокращение числа юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги по перемещению и хранению задержанных транспортных средств на территории муниципальных районов области, в связи с сохранением действующих экономически не выгодных тарифов и низким количеством транспортных средств, перемещаемых на специализированные стоянки (по указанной причине в 2016 году расторгнуто 2 договора). Потеря на соответствующих территориях специализированных стоянок негативно скажется на безопасности дорожного движения в связи с невозможностью применения меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении в виде задержания транспортного средства и направления его на специализированную стоянку. Высока вероятность сокращения доходов у исполнителей услуг в связи с сохранением действующих экономически не выгодных тарифов. Риски, отмеченные Разработчиком при данном варианте: сохранение несоответствия правовой базы Томской области требованиям федерального законодательства в части действия тарифов, которые не в полной мере соответствуют Приказу ФАС № 1145/16, а также невозможность применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении в виде задержания транспортного средства на территории муниципальных образований Томской области, где специализированные стоянки отсутствуют, что может негативно сказаться на безопасности дорожного движения, так как отбор соответствующих исполнителей не будет проведен.

Первый вариант рассматривается Разработчиком как более предпочтительный для решения выявленной проблемы, что обосновывается необходимостью реализации положений Закона № 94-ОЗ и отсутствием правового регулирования порядка отбора лиц, ответственных за перемещение и хранение задержанных транспортных средств, что делает невозможным проведение торгов по выбору исполнителей услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств на территории Томской области и установление тарифов на указанную деятельность.

Разработчик отмечает, что введение предлагаемого проектом акта правового регулирования не потребует дополнительных расходов областного бюджета.

Предлагаемый проект акта, прежде всего, затрагивает интересы следующих субъектов предпринимательской деятельности:

- юридические лица и индивидуальные предприниматели, фактически оказывающие услуги по перемещению и хранению задержанных транспортных средств на территории Томской области (по информации Разработчика, на настоящий момент, их 17 единиц);

- юридические лица и индивидуальные предприниматели, претендующие оказывать услуги по перемещению и хранению задержанных транспортных средств на территории Томской области;

- исполнительные органы государственной власти Томской области в регулируемой сфере деятельности.

Разработчик указывает, что для первой и второй групп субъектов предпринимательской деятельности возникают новые обязанности и ограничения для потенциальных адресатов предлагаемого правового регулирования и связанные с ними дополнительные расходы.

1. Меняется порядок отбора исполнителей услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств в Томской области с заявительного на порядок отбора путем проведения торгов, включая возникновение новых требований, предъявляемых к порядку проведения торгов и их участникам, условий допуска к торгам, нового порядка подачи и рассмотрения заявок и документов на участие в торгах.

2. Устанавливаются новые основания для одностороннего расторжения договора о взаимодействии по инициативе уполномоченного органа.

3. Устанавливаются новые обязанности по представлению информации в уполномоченный орган в связи с ведением перечня лиц, ответственных за перемещение и хранение транспортных средств.

4. Устанавливаются новые обязанности по организации круглосуточной справочно-информационной службы и обеспечению ее функционирования, информированию граждан о специализированных стоянках и транспортных средствах, перемещаемых и хранящихся на специализированных стоянках.

5. Устанавливаются новые обязанности по обеспечению перемещения и хранения транспортных средств, задержанных в соответствии со статьей 27.13 КоАП РФ и не возвращенных владельцам либо лицам, обладающим правом пользования или распоряжения задержанными транспортными средствами со специализированных стоянок уполномоченных организаций, осуществлявших деятельность по

перемещению и хранению задержанных транспортных средств на территории соответствующего муниципального образования.

Разработчик отмечает, что возможны расходы на перемещение и хранение задержанных транспортных средств от исполнителей услуг, с которыми расторгнуты договоры о взаимодействии. Но предполагается, что они будут покрыты за счет поступления платы за перемещение и хранение задержанных транспортных средств.

В сводном отчете Разработчик указывает, что существуют следующие риски неблагоприятных последствий, связанных с введением предлагаемого правового регулирования:

- риск роста расходов лиц, привлеченных к административной ответственности за административное правонарушение, повлекшее применение задержания транспортного средства, по оплате стоимости перемещения и хранения задержанных транспортных средств в случае признания торгов несостоявшимися, когда тариф будет установлен в размере базового уровня тарифов.

- риск несоответствия необходимого количества перемещаемых транспортных средств производственным мощностям исполнителя в случае проведения торгов, по результатам которых победителем будет признано одно лицо, предложившее наименьшую стоимость перемещения и хранения задержанных транспортных средств.

Обращаем внимание Разработчика на то, что, по мнению Департамента, возникает также риск незаключения договора и дополнительных расходов субъектов предпринимательской деятельности.

Анализ опыта субъектов РФ по регулированию сходных правоотношений и соотнесение его с правовым регулированием, предложенным в проекте акта

При подготовке проекта акта и сводного отчета немаловажное значение имеет тот факт, что Разработчиком был изучен опыт решения указанной проблемы в других субъектах Российской Федерации.

Порядок отбора юридических лиц или индивидуальных предпринимателей (путем проведения торгов), осуществляющих деятельность по перемещению и хранению задержанных транспортных средств в результате проведения торгов, в настоящее время закреплён лишь в 10 субъектах Российской Федерации:

- постановление администрации Владимирской области от 24.04.2017 № 354 «Об утверждении Порядка организации и проведения торгов (аукциона на понижение цены) по выбору исполнителя услуг по перемещению и хранению задержанного транспортного средства на территории Владимирской области»;

- постановление Правительства Нижегородской области от 26.12.2016 № 897 «О выборе исполнителя (исполнителей) услуг по перемещению и (или) хранению задержанных транспортных средств на территории Нижегородской области»;

- постановление Правительства КБР от 19.03.2013 № 92-ПП «О мерах по реализации Закона Кабардино-Балкарской Республики от 22 марта 2012 года № 10-РЗ «О порядке перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения, оплаты стоимости перемещения и хранения, возврата транспортных средств»;

– приказ комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области от 20.04.2017 № 138-п «Об организации конкурса по проведению торгов (аукциона) по выбору исполнителя услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств»;

– постановление Администрации Курской области от 08.09.2017 № 708-па «О порядке проведения торгов (аукцион на понижение цены) по выбору исполнителя услуг по перемещению и (или) хранению задержанных транспортных средств на территории Курской области»;

– приказ Управления по регулированию тарифов и энергосбережению Пензенской области от 21.07.2017 № 57 «Об утверждении Порядка организации и проведения торгов (аукциона на понижение цены) в целях установления тарифов на перемещение и хранение задержанных транспортных средств на территории Пензенской области»;

– постановление региональной тарифной комиссии Ставропольского края от 25.11.2016 № 42/4 «Об утверждении Порядка организации и проведения торгов при установлении тарифов на перемещение и хранение задержанных транспортных средств на территории Ставропольского края»;

– постановление Правительства Самарской области от 26.07.2017 № 486 «Об утверждении Порядка организации и проведения торгов (аукциона на понижение цены) при установлении тарифов на перемещение и хранение задержанных транспортных средств на территории Самарской области»;

– приказ Региональной энергетической комиссии Сахалинской области от 06.12.2016 № 43 «Об утверждении Правил проведения торгов, по результатам которых устанавливаются тарифы на перемещение и хранение задержанных транспортных средств на территории Сахалинской области»;

– постановление Правительства Республики Марий Эл от 31.08.2017 № 359 «Об утверждении Порядка проведения аукциона на понижение цены по определению тарифов на перемещение и хранение задержанных транспортных средств на специализированную стоянку на территории Республики Марий Эл».

Очевидно, что внесение указанных изменений в региональное законодательство направлено на урегулирование вопросов, связанных с определением порядка проведения торгов, требований, предъявляемых к участникам торгов, формы и порядка заключения договора о взаимодействии, что будет способствовать реализации закрепленных в федеральном и региональном законодательстве мер по обеспечению производства по делам об административных правонарушениях в виде задержания транспортных средств.

В случае принятия проекта акта в целях проведения последующей оценки фактического воздействия предлагаемого правового регулирования Разработчик указал такой индикатор, как изменение количества исполнителей услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств на территории Томской области, осуществляющих деятельность на территории муниципальных образований Томской области (ед.).

Считаем, что при анализе вышеуказанного индикатора Разработчик сможет в полном объеме по истечении определенного времени оценить, произошло ли

решение проблемы проведения отбора исполнителей услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств, и обеспечения производства по делу о таком административном правонарушении, как задержание транспортного средства, по сравнению с показателями года вступления в силу проекта акта и эффективность предлагаемого им правового регулирования.

**Анализ положений предлагаемого правового регулирования,
затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и
инвестиционной деятельности**

В процессе проведенного анализа, Департаментом были выявлены следующие недостатки проекта акта, способные отрицательно сказаться на представителях предпринимательского сообщества.

1. В пункте 7 Порядка проведения торгов по выбору исполнителей услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств на территории Томской области проекта акта (далее – Порядок проекта акта) Разработчик указывает, что организатор аукциона до размещения извещения о проведении аукциона принимает решение о создании комиссии по проведению аукциона (далее – комиссия), определяет ее состав и порядок работы, назначает председателя комиссии. Однако в проекте акта не установлен порядок создания и функционирования данной комиссии и не ясно, будет ли разрабатываться по данному вопросу отдельный нормативный правовой акт.

Рекомендуем Разработчику рассмотреть возможность разработки указанного порядка в форме отдельного нормативного правового акта.

2. В пункте 26 Порядка проекта акта Разработчик указывает, что заявитель вправе подать только одну заявку в отношении каждого лота. При этом в пункте 32 Порядка проекта акта прописано, что в случае установления факта подачи одним заявителем двух и более заявок на участие в аукционе в отношении одного и того же лота при условии, что поданные ранее заявки таким заявителем не отозваны, все заявки на участие в аукционе такого заявителя, поданные в отношении данного лота, не рассматриваются и возвращаются такому заявителю.

В данном случае непонятна причина закрепления данного условия в проекте акта, что создает ситуацию непрозрачности процедуры организации торгов и вводит избыточные условия для представителей предпринимательского сообщества.

Департамент рекомендует Разработчику закрепить условие, что, например, в случае подачи заявителем более одной заявки на участие в одном лоте, приоритет отдается той заявке, которая поступила первой.

3. В абзаце седьмом пункта 47 Порядка проекта акта установлено, что договор о взаимодействии заключается организатором аукциона с победителем аукциона или иным лицом, имеющим право на заключение данного договора. Из текста проекта акта неясно, кто может являться таким «лицом, имеющим право на заключение данного договора», что также создает ситуацию непрозрачности процедуры организации торгов.

Рекомендуем Разработчику устранить данный пробел, четко определив, с кем именно заключается договор о взаимодействии.

4. В пункте 2.2.2. типовой формы договора о взаимодействии (Приложение 2 проекта акта) Разработчик закрепляет за уполномоченной организацией требование об информировании должностных лиц Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Томской области/ Главного управления Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий по Томской области о времени прибытия специализированного транспортного средства. Однако из текста проекта акта неясны способ и сроки такого информирования.

Рекомендуем Разработчику рассмотреть возможность прописать процедуру информирования.

5. Пункт 2.2.3. типовой формы договора о взаимодействии (Приложение 2 проекта акта) устанавливает требование для уполномоченной организации организовать круглосуточную справочно-информационную службу и обеспечить ее функционирование, обеспечить информирование граждан о специализированных стоянках и транспортных средствах, перемещаемых и хранящихся на специализированных стоянках. Однако в проекте акта не уточняется порядок реализации данного требования.

Реализация данного требования может привести к дополнительным расходам субъектов предпринимательской деятельности.

Департамент предлагает Разработчику исключить данную обязанность из типовой формы договора и рассмотреть возможность передачи таких сведений органом, который осуществляет задержание транспортных средств. Так, в соответствии со статьей 27.13 КоАП РФ вся информация, связанная с задержанием транспортного средства, находится у органов Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Томской области, поэтому данную информацию логичнее было бы предоставлять лицу задержанного транспортного средства этим органом.

Например, в соответствии с пунктом 4 Правил перемещения транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, войск национальной гвардии Российской Федерации, инженерно-технических, дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти или спасательных воинских формирований федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на решение задач в области гражданской обороны, на специализированную стоянку, а также его хранения, оплаты расходов на перемещение и хранение, возврата транспортного средства, утвержденных постановлением Правительства РФ от 30.12.2012 № 1496, водителю транспортного средства сообщается о месте хранения задержанного транспортного средства при вручении протокола о задержании транспортного средства.

6. В соответствии с пунктом 2.2.4. типовой формы договора о взаимодействии (Приложение 2 проекта акта) на представителей предпринимательского сообщества возлагается дополнительная обязанность (требование об обязательном перемещении находящихся на специализированных стоянках уполномоченных организаций, ранее оказывавших услуги по транспортировке и хранению, задержанных транспортных средств), способная привести к дополнительным расходам для потенциальных претендентов на роль уполномоченной организации.

Произведем примерный расчет возможных убытков, которые понесет предприниматель, победивший на торгах и заключивший договор о взаимодействии, при реализации на практике указанного обязательства.

По данным Разработчика, в 2014-2015 гг. на территории города Томска функционировало 5 специализированных стоянок, включенных в перечень лиц, ответственных за перемещение и хранение транспортных средств, формируемый Разработчиком. В среднем на одной такой специализированной стоянке в год находилось около 1100 задержанных транспортных средств.

Исходя из размера платы, установленной за перемещение задержанного транспортного средства на специализированную стоянку на территории Томской области и определенную в постановлении Администрации Томской области от 05.07.2012 г. № 265а, 60 рублей за один километр пробега с учетом погрузки-разгрузки) и примерной протяженности маршрута между имеющимися специализированными стоянками – 10 км, затраты на исполнение требования об обязательном перемещении задержанных транспортных средств уполномоченной организацией, заключившей договор о взаимодействии по результатам торгов, от предыдущей уполномоченной организации, ранее заключившей договор о взаимодействии в заявительном порядке, составят примерно **660 тыс. рублей** для одного юридического лица (1100 транспортных средств * (10 км * 60 рублей)).

При этом Разработчик не поясняет, почему данная функция возлагается именно на уполномоченную организацию, избранную по результатам аукциона.

Департамент обращает внимание на то, что с принятием проекта акта меняется основание возникновения договорных отношений с заявительного порядка на аукционный. В соответствии с гражданским законодательством, уполномоченная организация, заключившая договор о взаимодействии по результатам торгов, может и не быть правопреемником по обязательствам предыдущей уполномоченной организации, ранее заключившей договор о взаимодействии в заявительном порядке.

Рекомендуем Разработчику пересмотреть данное требование, так как его закрепление приведет к избыточным обязанностям, росту дополнительных расходов представителей предпринимательского сообщества.

7. В пункте 2.2.6. типовой формы договора о взаимодействии (Приложение 2 проекта акта) указано, что перемещение задержанного транспортного средства на ближайшую специализированную стоянку и его хранение должно осуществляться с соблюдением требований по сохранности имущества. Однако Разработчик не уточняет, о каких именно требованиях идет речь. Рекомендуем Разработчику указать нормативный правовой акт, в соответствии с которым устанавливаются данные требования.

8. В разделе 3 типовой формы договора о взаимодействии (Приложение 2 проекта акта) Разработчик закрепляет условия договора при возникновении обстоятельств непреодолимой силы.

В соответствии с пунктом 3 статьи 401 ГК РФ, если иное не предусмотрено законом или договором, лицо, не исполнившее или ненадлежащим образом исполнившее обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности, несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось

невозможным вследствие непреодолимой силы, то есть чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств. К таким обстоятельствам не относятся, в частности, нарушение обязанностей со стороны контрагентов должника, отсутствие на рынке нужных для исполнения товаров, отсутствие у должника необходимых денежных средств.

Департамент отмечает, что термин «обстоятельства непреодолимой силы» сформулирован достаточно широко, что создает ситуацию неопределенности для представителей предпринимательского сообщества, участвующих в аукционе. Рекомендуем Разработчику четко определить, о каких именно случаях идет речь.

Кроме того, в пункте 3.3 используется понятие «дальнейшая юридическая судьба», который также усиливает непрозрачность последствий возникновения ситуаций непреодолимой силы. Рекомендуем четко прописать последствия возникновения обстоятельств непреодолимой силы.

9. В пункте 4.2. типовой формы договора о взаимодействии (Приложение 2 проекта акта) указано, что в случае недостижения согласия при разрешении споров и разногласий, возникающих из договора о взаимодействии или в связи с ним, спор передается на рассмотрение в суд. Однако неясно, в суд какого субъекта Российской Федерации необходимо передавать спор на разрешение.

Таким образом, возникает ситуация неопределенности, в которой представитель предпринимательского сообщества не знает, в какой суд ему обращаться при возникновении спорных вопросов. Рекомендуем Разработчику конкретизировать в проекте акта, в каком именно суде будут разрешаться разногласия и споры, возникающие по договору о взаимодействии.

10. По мнению Департамента, в пункте 4.5. типовой формы договора о взаимодействии (Приложение 2 проекта акта) необходимо указать, что во всем, что не оговорено в договоре, стороны руководствуются законодательством не только Российской Федерации, но и Томской области.

11. В пункте 4.6 типовой формы договора о взаимодействии (Приложение 2 проекта акта) устанавливается, что при изменении наименования, адреса, банковских реквизитов или реорганизации стороны (уполномоченный орган, уполномоченная организация) информируют друг друга в письменном виде в срок, который устанавливается сторонами при заключении договора.

При этом в пункте 8 Порядка ведения перечня лиц, ответственных за перемещение и хранение транспортных средств проекта акта указано, что лицо, ответственное за перемещение и хранение транспортных средств, в случае реорганизации или изменения наименования (для юридического лица), изменения фамилии, имени и (если имеется) отчества (для индивидуального предпринимателя), а также в случае изменения контактных телефонов и местонахождения специализированных стоянок, обязано в течение 10 рабочих дней с даты наступления событий проинформировать Разработчика об их наступлении.

Таким образом, непонятно, в какой именно срок стороны должны проинформировать друг друга об изменении указанных выше данных. Департамент рекомендует Разработчику определить этот срок.

12. В пункте 4.7. типовой формы договора о взаимодействии (Приложение 2 проекта акта) Разработчик закрепляет основания для одностороннего расторжения договора о взаимодействии по инициативе уполномоченного органа.

Однако Департамент считает, что второе и третье условия содержат коррупциогенные фактор – широта дискреционных полномочий (подпункт а) пункт 3 методики проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утвержденной постановлением Правительства РФ от 26.02.2010 № 96 «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов»), так как возникает неопределенность условий подтверждения указанных в абзацах третьем и четвертом пункта 4.7. типовой формы договора о взаимодействии (Приложение 2 проекта акта) случаев недобросовестного исполнения уполномоченной организацией своих обязанностей.

Основание, закрепленное в абзаце пятом указанного пункта, устанавливающее возможность расторжения договора в одностороннем порядке в случае, если уполномоченная организация уклоняется от подписания дополнительного соглашения к договору, предлагаемому уполномоченным органом, в связи с изменением действующего законодательства, противоречит положениям статьи 421 ГК РФ о свободе договора.

Кроме того, Департамент рекомендует Разработчику дополнить данный пункт положением об уведомлении уполномоченной организации об одностороннем расторжении договора и сроках такого уведомления в соответствии с положениями статьи 450.1 ГК РФ.

Департамент обращает также внимание Разработчика на имеющиеся замечания редакционного характера к тексту проекта акта. Так, в абзаце третьем пункта 43 Порядка проекта акта и в абзацах первом и шестом пункта 47 и далее по тексту Порядка проекта акта Разработчик использует термин «договор о взаимодействии». Полагаем, что речь идет о проекте договора о взаимодействии. Рекомендуем Разработчику рассмотреть возможность устранения данных замечаний.

Таким образом, Департамент делает вывод, что проект акта содержит положения, вводящие избыточные обязанности и ограничения для субъектов предпринимательской деятельности, а также способствующие возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской деятельности.

Выводы по результатам оценки регулирующего воздействия проекта акта

По результатам оценки регулирующего воздействия считаем, что наличие проблемы и целесообразность ее решения Разработчиком доказаны. В процессе анализа Департаментом получено подтверждение наличия правового пробела в части установления порядка перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения и возврата, оплаты стоимости перемещения и хранения задержанных транспортных средств, и необходимости принятия проекта акта как способа решения данной проблемы и реализации меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении в виде задержания транспортного средства в регионе.

В результате анализа Департамент делает вывод о полном соблюдении Разработчиком установленного порядка проведения оценки регулирующего воздействия в Томской области и о том, что проект акта содержит положения, вводящие избыточные обязанности и ограничения для субъектов предпринимательской деятельности, а также положения, способствующие возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской деятельности.

Считаем, что введение предлагаемого Разработчиком варианта правового регулирования целесообразно и обосновано. По итогам оценки регулирующего воздействия проекта акта Департамент делает вывод о возможности дальнейшего согласования проекта акта при условии устранения выявленных замечаний.

И.о. начальника Департамента



Е.В.Пашук