

## Сводный отчет

### об оценке регулирующего воздействия проекта нормативного правового акта / экспертизе нормативного правового акта (далее - НПА)

#### Управление пассажирского транспорта администрации города Оренбурга

(разработчик - отраслевой (функциональный) или территориальный орган Администрации города Оренбурга)

1. Наименование проекта НПА / НПА: проект постановления администрации города Оренбурга «О внесении изменений в муниципальные маршруты регулярных перевозок города Оренбурга».

2. Цель (основания) для принятия проекта НПА / НПА: в соответствии с пунктом 6.1 Порядка установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок города Оренбурга и межмуниципальных садоводческих маршрутов регулярных перевозок, утвержденного постановлением Администрации города Оренбурга от 14.08.2018 № 2690-п, в срок не превышающий семи рабочих дней со дня подписания протокола городской транспортной комиссии, уполномоченный орган обеспечивает подготовку соответствующего проекта постановления Администрации города Оренбурга об изменении маршрута регулярных перевозок.

3. Степень регулирующего воздействия средняя (высокая/средняя/низкая)

3.1. Обоснование отнесения проекта НПА к определенной степени регулирующего воздействия: проект постановления содержит положения, изменяющие ранее предусмотренные нормативными правовыми актами города Оренбурга обязанности/запреты/ограничения для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности.

4. Срок проведения публичных консультаций:

начало «04» февраля 2022 г.

окончание «17» февраля 2022 г.

5. Сведения о поступивших замечаниях и предложениях, положительных отзывах:

№ п/п	Участник публичных консультаций	Поступившие замечания и предложения / положительные отзывы	Итоги рассмотрения замечаний и предложений	Причина отклонения замечаний и предложений
1.	Оренбургский областной союз промышленников и предпринимателей (работодателей)	Положительный отзыв	-	-
2.	Ассоциация перевозчиков Оренбурга	1. Проект нормативного правового акта не решает никакую проблему, соответственно, не является актуальным и необходимым к принятию. Транспортные связи, на обеспечение которых направлено предлагаемое регулирование, в полной мере обеспечены уже действующими муниципальными маршрутами.	Рассмотрено, не учтено	Замечания не основаны на законе, не содержат отсылки на нормы права и являются необоснованными.

<p>2. Разработчик некорректно обосновал необходимость правового вмешательства, так как, несмотря на наличие полномочий по привлечению к решению соответствующих вопросов специалистов, экспертов в соответствующих областях знаний, разработчик при формировании проекта ограничился формальным, произвольным подходом к решению вопросов транспортного обслуживания населения, приняв в качестве данных о пассажиропотоке неподтвержденные сведения, а в качестве данных о возможности обеспечения безопасности дорожного движения на маршруте - субъективные данные, полученные некомпетентным для этого должностным лицом. Реальная цель предлагаемого правового акта не решает никаких проблем, а направлена лишь на непроизводительное дублирование действующего маршрута № 41, неправомерную поддержку на конкурентном рынке деятельности подведомственного администрации г. Оренбурга муниципального казенного предприятия. Предлагаемое правовое регулирование не принесет существенных результатов, а только приведет к появлению еще одного дублирующего маршрута.</p> <p>3. Предложенный вариант организации регулярных перевозок в соответствующем направлении повлечет за собой</p>	<p>Рассмотрено, не учтено</p>	<p>Замечания не основаны на законе, не содержат отсылки на нормы права и являются необоснованными.</p>
<p></p>	<p>Рассмотрено, не учтено</p>	<p>Замечания не основаны на законе, не содержат отсылки на нормы права и</p>



	<p>значительные издержки в виде избыточного и необоснованного бюджетного финансирования (поскольку маршрут установлен с видом перевозок – по регулируемым тарифам), в то время как соответствующее направление перевозок является рентабельным и востребованным, соответственно, может быть обеспечено посредством регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам, в полное отсутствие бюджетного финансирования. Существует иной вариант организации работы по направлению, описанному в проекте правового акта. Более эффективным и менее затратным вариантом является корректировка существующих транспортных связей, путем изменения графика движения во взаимодействии с работающими на данном направлении (на законных основаниях) предпринимателями.</p> <p>4. Предлагаемым правовым регулированием затрагиваются субъекты предпринимательской деятельности в сфере регулярных городских перевозок и создаются препятствия в осуществлении хозяйственной деятельности и получении экономического результата.</p> <p>5. Предлагаемое правовое регулирование значительно повлияет на расстановку сил в отрасли регулярных городских перевозок, создав необоснованное дублирование действующему маршруту. При</p>	<p>являются необоснованными в соответствии с приложениями к проекту постановления.</p>
	<p>Рассмотрено, не учтено</p>	<p>Замечания не основаны на законе, не содержат отсылки на нормы права и являются необоснованными.</p>
	<p>Рассмотрено, не учтено</p>	<p>Замечания не основаны на законе, не содержат отсылки на нормы права и являются необоснованными. Все документы перевозчиками предо-</p>

	<p>этом, представленный в обосновании данные о пассажиропотоке не соответствуют данным, полученным ранее специализированными организациями. Так, администрацией г. Оренбурга для определения величины пассажиропотоков на действующих маршрутах в 2015 году привлекалась экспертная организация (автономная некоммерческая организация научно-технологического парка Оренбургского государственного университета "Технопарк ОГУ"), согласно экспертным данным которой, имеющимся в распоряжении администрации г. Оренбурга, даже суммарный пассажиропоток на маршрутах №№10,41 даже на половину не приближен к значению, указанному произвольно в акте обследования маршрута (15000 человек). Также, специалистами ООО «А+С Транспроект» в рамках опубликованного уже в 2021 году исследования, по заказу администрации города, рекомендовано оставить маршруты №№ 10, 41 без изменения пути следования.</p> <p>6. Предлагаемые нормы не соответствуют, противоречат следующим действующим нормам права:</p> <p>1) пп. 7 п. 5.4 Порядка установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок города Оренбурга, утвержденного постановлением администрации г.</p>		<p>ставлены в соответствии с Порядком установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок города Оренбурга и межмуниципальных садоводческих маршрутов регулярных перевозок, утвержденным постановлением Администрации города Оренбурга от 14.08.2018 № 2690-п.</p>
	<p>6. Предлагаемые нормы не соответствуют, противоречат следующим действующим нормам права:</p> <p>1) пп. 7 п. 5.4 Порядка установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок города Оренбурга, утвержденного постановлением администрации г.</p>	Рассмотрено, не учтено	<p>Замечания являются необоснованными, так как маршрут № 41 «ул. Техническая – пос. Карачи», а маршрут № 10 «ул. Волгоградская – пос. Карачи».</p> <p>Более того, в соответствии с подпунктом 9 пункта 2.1.3 Документа</p>



		<p>Оренбурга № 2690-п от 14.08.2018 года. В соответствии с пп. 7 п. 5.4 Порядка 2690-п одним из оснований для отказа в изменении маршрута регулярных перевозок является то обстоятельство, что предлагаемый маршрут регулярных перевозок аналогичен (полностью идентичен) по пути следования ранее установленному муниципальному маршруту регулярных перевозок. Ранее администрацией г. Оренбурга установлен муниципальный маршрут регулярных перевозок, который аналогичен устанавливаемому в соответствии с предлагаемыми изменениями маршруту (в частности, маршрут № 41 «ул. Техническая – пос. Карачи».</p> <p>2) пп. 4 п. 5.4 Порядка установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок города Оренбурга, утвержденного постановлением администрации г. Оренбурга № 2690-п от 14.08.2018 года. Так, в соответствии с пп. 4 п. 5.4 Порядка № 2690-п, наряду с обстоятельством аналогичности предлагаемого маршрута ранее установленному, в качестве самостоятельного основания для отказа в изменении маршрута регулярных перевозок указано на то обстоятельство, что по результатам обследования муниципального маршрута регулярных перевозок не выявлено устойчивого пассажиро-</p>	<p>планирования регулярных перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок города Оренбурга и межмуниципальным садоводческим маршрутам регулярных перевозок граждан до территорий садоводческих и огороднических некоммерческих товариществ на 2016–2022 годы, утвержденного постановлением Администрации города Оренбурга от 14.10.2016 № 3150-п, с 01.07.2022 маршрут № 41 «ул. Техническая – пос. Карачи» отменяется, а контракт по маршруту № 10 сообщением «ул. Рыбаковская – пос. Карачи» заключен до 30.06.2022.</p> <p>Проект постановления не предусматривает изменение условий муниципальных контрактов.</p> <p>В соответствии с ч. 3 ст. 2 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении</p>
--	--	---	--

		<p>потока и (или) потребности в пассажирских перевозках на предлагаемом к установлению или изменению маршруте регулярных перевозок. При этом, согласно пп. 2, пп. 3 Порядка 2690-п, под отсутствием (наличием) устойчивого пассажиропотока понимается отсутствие (наличие) постоянной потребности в проезде по конкретному маршруту за единицу времени (в сутки) у такого количества пассажиров, которое составляет как минимум 1/5 от пассажироместимости транспортных средств, предлагаемых к использованию на маршруте, помноженной на количество рейсов этих транспортных средств согласно предлагаемому расписанию; под отсутствием потребности в пассажирских перевозках понимается условие, выраженное в отсутствии факторов, способствующих формированию устойчивого пассажиропотока. Вместе с тем, те единичные остановочные пункты, которые включены в маршрут № 10 в качестве «собственных» остановочных пунктов, которые не имеют дублирования с остановочными пунктами маршрута № 41, не образуют устойчивого пассажиропотока, в связи с отсутствием каких-либо реальных факторов, способствующих формированию устойчивого пассажиропотока. Действительная потребность в</p>	<p>изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в ред. от 02.07.2021) отношения по организации регулярных перевозок, не урегулированные нормативными правовыми актами, указанными в частях 1 и 2 настоящей статьи, регулируются муниципальными нормативными правовыми актами. Рассматриваемые муниципальные маршруты регулярных перевозок находятся в пределах территории муниципального образования «город Оренбург» и, следовательно, их изменение не требует согласования с Министерством строительства, жилищно-коммунального, дорожного хозяйства и транспорта Оренбургской области. Постановление Администрации города Оренбурга от 30.12.2020 № 2150-п не регламентирует вопросы установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок города Оренбурга.</p>
--	--	---	---

пассажирских перевозках по пути следования через остановочные пункты «Волгоградская», «Всесоюзная», «м-н «Золотая осень», «ул. Березка», «Трест», которая могла бы формировать устойчивый пассажиропоток на маршруте, отсутствует. Таким образом, действительная, реальная потребность в установлении транспортных связей, устанавливаемых маршрутом № 10 в измененном виде, обусловленная наличием каких-либо объективных обстоятельств (наличие социальных, развлекательных, культурных, торговых объектов, изменение городской среды, застройка территории новыми жилыми объектами либо др.) отсутствует. Изменение маршрута № 10 направлено не на удовлетворение действительно существующей и не удовлетворенной потребности населения в существовании транспортной связи между остановочными пунктами «Волгоградская», «Всесоюзная», «м-н «Золотая осень», «ул. Березка», «Трест» и иными остановочными пунктами маршрута № 10, а исключительно на дублирование тех транспортных связей, которые уже обеспечены перевозками по маршруту №41.

3) Проект противоречит положениям ст. 95 ФЗ от 5 апреля 2013 г. N 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров,



		<p>работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд", устанавливающим запрет на изменение существенных условий муниципального контракта, в том числе условий об увеличении цены контракта более чем на 10 %. Маршрут № 10 в настоящее время обслуживается муниципальным предприятием на основании муниципального контракта, предусматривающего запрет на увеличение его цены. Вместе с тем, предлагаемые изменения маршрута являются существенными и требуют увеличения цены контракта (либо приведут к разорению муниципального предприятия), что является недопустимым в период исполнения контракта. Сроков же вступления в силу, учитывающих необходимость окончания работ по действующему контракту, предлагаемый проект постановления не содержит.</p> <p>4) Проект противоречит положениям:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ч.1.1 ст. 12 ФЗ № 220 от 13.07.2015 года,</li> <li>- п. 1.9 Порядка 2690-п,</li> <li>- п. 3 Порядка согласования установления или изменения муниципального маршрута регулярных перевозок либо межмуниципального маршрута регулярных перевозок, имеющих два и более общих остановочных пункта с ранее установленным соответственно муниципальным маршрутом регулярных перевозок, межмуниципальным</li> </ul>		
--	--	--	--	--



		<p>маршрутом регулярных перевозок утвержденного Постановлением Правительства Оренбургской области от 9 июня 2017 г. № 403-п "О реализации отдельных положений Закона Оренбургской области от 9 марта 2016 года № 3801/1039-V-ОЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Оренбургской области". Положения перечисленных норм права предусматривают в рассматриваемом случае необходимость согласования изменения маршрута со стороны Министерства строительства, жилищно-коммунального, дорожного хозяйства и транспорта Оренбургской области (как маршрута, имеющего два или более остановочных пункта с ранее установленным межмуниципальным маршрутом № 158).</p> <p>5) Проект противоречит положениям Постановления администрации города Оренбурга от 30 декабря 2020 г. № 2150-п "Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования "город Оренбург" на 2020 - 2030 годы" в той части, в которой утвержденная КСОДД не предусматривает подобное изменение маршрута №10, а, напротив, предусматривает сохранение действующей траектории движения маршрута. По существу предлагаемое правовое регулирование</p>		
--	--	---	--	--

		<p>кардинально противоречит положениям принятого ранее и действующего стратегического документа планирования в области организации дорожного движения и транспортного обслуживания населения (КСОДД).</p> <p>7. Правовой акт не способствует достижению целей регулирования. Исполнение положений правового акта приводит к необоснованному существенному ухудшению показателей финансово-хозяйственной деятельности конкретных субъектов предпринимательской деятельности. Положением устанавливается необоснованное ограничение выбора субъектами предпринимательской деятельности существующих и возможных потребителей. Исполнение положений правового акта создает существенные риски ведения предпринимательской деятельности, способствует возникновению необоснованных прав органов местного самоуправления и должностных лиц и допускает возможность избирательного применения норм. Вводит неоптимальный режим осуществления операционной деятельности. Не соответствует обычаям деловой практики, сложившейся в отрасли, так как на сегодняшний день каждый перевозчик на рынке, истолковывая нормы пп. 7 п. 5.4 Порядка 2690-п как запрет на установление аналогичных марш-</p>	<p>Рассмотрено, не учтено</p>	<p>Замечания не основаны на законе, не содержат отсылки на нормы права, являются необоснованными и рассмотрены в пункте 6.</p>
--	--	---	-------------------------------	--

	<p>рутов (то есть маршрутов, которые имеют всего лишь несколько «самостоятельных», не дублирующих остановочных пунктов, не формирующих устойчивый пассажиропоток на маршруте), считает для себя невозможным инициирование процессов установления и изменения маршрутов, которые не будут иметь самостоятельного, собственного пассажиропотока. Такое понимание действующих норм права складывалось на протяжении многих лет, что способствовало стабильности и определенности соответствующих правоотношений.</p> <p>8. Принятие правового акта приведет к тому, что действия органа местного самоуправления по необоснованному изменению (установлению) дублирующих маршрутов (как в предлагаемом проекте), по произвольному толкованию норм пп. 7 п. 5.4 Порядка 2690-п, будут незамедлительно иметь своим последствием формирование негативной практики бесконтрольной подачи перевозчиками заявлений об установлении, изменении маршрутов, при этом суть таких «новшеств» будет сводиться лишь к добавлению нескольких остановочных пунктов в пределах уже существующих маршрутов.</p> <p>9. Издержки, возникающие при вступлении в силу правового акта, субъектами предприни-</p>	<p>Рассмотрено, не учтено</p>	<p>Замечания не основаны на законе, не содержат отсылки на нормы права и являются необоснованными.</p>
	<p>9. Издержки, возникающие при вступлении в силу правового акта, субъектами предприни-</p>	<p>Рассмотрено, не учтено</p>	<p>Замечания не основаны на законе, не содержат отсылки на нормы права и</p>



		<p>мательской деятельности неизбежны, так как в результате доходная часть на действующем маршруте сократится минимум в 2 раза, что может оказать фатальное влияние и привести к банкротству действующего на данный момент предприятия. Данные издержки считаем бесполезными и необоснованными, так не создается дополнительных транспортных связей, более того, возникает дополнительная нагрузка на улично-дорожную сеть. Величину понесенных предпринимателем издержек, на данный момент оценить не представляется возможным.</p> <p>10. Правовой акт является дискриминационным по отношению к отдельным предпринимателям, так как повлечет ухудшение финансово-хозяйственных показателей у одного хозяйствующего субъекта в пользу другого. Решение об изменении маршрута № 10, а фактически решение об установлении маршрута, дублирующего маршрут № 41, право на обслуживание которого предоставлено предпринимателю в установленном порядке, принимается органом местного самоуправления необоснованно, произвольно, в нарушение действующего порядка, в отрыве сведений документов транспортного планирования, без учета экспертного мнения специалистов, в отсутствие каких-либо реальных, объективных фак-</p>	<p>Рассмотрено, не учтено</p>	<p>являются необоснованными.</p> <p>Замечания не основаны на законе, не содержат отсылки на нормы права и являются необоснованными.</p>
--	--	--	-------------------------------	---

	<p>тов, свидетельствующих о необходимости изменения маршрута, что, в свою очередь, создает препятствия в осуществлении хозяйственной деятельности и получении экономического результата.</p> <p>11. Предлагаемое правовое регулирование не может быть введено ранее окончания срока действия действующего муниципального контракта в отношении маршрута № 10, что обеспечит возможность пересмотра существенных условий контракта и возможность участия потенциальных претендентов в торгах на фактически новый маршрут (маршрут № 10 в измененном виде).</p> <p>12. В рамках оценки регулирующего воздействия правового акта целесообразно учесть, что на данный момент разработан проект постановления об установлении муниципальных маршрутов регулярных перевозок города Оренбурга, в котором учтены рекомендации специализированной организации (ФГБОУ ВО «ОГУ»), сформированные в рамках исполнения муниципального контракта. Рекомендации содержат информацию по количеству подвижного состава на маршрутах, вместимости транспортных средств, графикам и СХЕМАМ движения. В связи с этим, ставятся под сомнение целесообразность и необходи-</p>	<p>Рассмотрено, не учтено</p>	<p>Замечания не основаны на законе, не содержат отсылки на нормы права и являются необоснованными в соответствии с доводами, указанными в пункте 6.</p>
	<p>12. В рамках оценки регулирующего воздействия правового акта целесообразно учесть, что на данный момент разработан проект постановления об установлении муниципальных маршрутов регулярных перевозок города Оренбурга, в котором учтены рекомендации специализированной организации (ФГБОУ ВО «ОГУ»), сформированные в рамках исполнения муниципального контракта. Рекомендации содержат информацию по количеству подвижного состава на маршрутах, вместимости транспортных средств, графикам и СХЕМАМ движения. В связи с этим, ставятся под сомнение целесооб-</p>	<p>Рассмотрено, не учтено</p>	<p>Замечания не основаны на законе, не содержат отсылки на нормы права и являются необоснованными. Дополнительно сообщаем, что проект постановления администрации города Оренбурга «Об установлении муниципальных маршрутов регулярных перевозок города Оренбурга» в настоящее время проходит процедуру ОРВ в установленном порядке.</p>



		мость принятия дан-ного, и подобных дан-ному правовых актов.		
<p>Общее количество поступивших замечаний и предложений - 16, в том числе, количество учтенных замечаний и предложений - 0; количество частично учтенных замечаний и предложений - 0; количество неучтенных замечаний и предложений - 16.</p> <p>Общее количество поступивших положительных отзывов - 1.</p>				

6. Оценка дополнительных расходов (доходов) бюджета города Оренбурга, связанных с введением предлагаемого правового регулирования \* :

Наименование функции (полномочия, обязанности или права)	Виды расходов (потенциальных доходов) бюджета города Оренбурга	Объем расходов и потенциальных поступлений (млн. руб.)
-	единовременные расходы	0
	периодические расходы	0
	потенциальные доходы	0
Итого единовременные расходы		0
Итого периодические расходы		0
Итого потенциальные доходы		0

7. Новые обязательные требования для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, обязанности для субъектов инвестиционной деятельности либо изменение содержания существующих обязанностей, а также порядок организации их исполнения: проект постановления предусматривает внесение изменений в муниципальный маршрут № 10 города Оренбурга в части изменения пути следования до ул. Волгоградской и в муниципальный маршрут № 46 города Оренбурга в части увеличения протяженности маршрута.

8. Оценка расходов и доходов субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, связанных с необходимостью соблюдения установленных обязанностей либо изменением содержания таких обязанностей, а также связанных с введением или изменением ответственности \* :

Группа участников отношений	Описание новых или изменения содержания существующих обязанностей и ограничений	Описание и оценка видов доходов и расходов
-	-	-

9. Решение, принятое по результатам публичных консультаций:  
Направление акта на утверждение в установленном порядке.



10. Исполнитель:

Начальник управления пассажирского транспорта администрации города Оренбурга  
Малышева О.С., 98 72 50, upt@admin.orenburg.ru

(должность, Ф.И.О., телефон, адрес электронной почты)

  
(подпись)

О.С. Малышева  
(ФИО руководителя)

---

\*  
заполняется для проектов НПА с высокой и средней степенью регулирующего воздействия, а также при проведении экспертизы НПА.