

БРЯНСКАЯ ГОРОДСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ

КОМИТЕТ ПО ЭКОНОМИКЕ

241050, г. Брянск, пр. Ленина, 35
24

Тел.74-97-20, факс 74- 25 -

econom@gorod.bryansk.ru

От 02.05.2017 № 17-1-ОРВ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия проекта постановления Брянской городской администрации «Об утверждении Документа планирования регулярных перевозок в городе Брянске»

В соответствии с Правилами проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Брянской городской администрации, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности в городе Брянске (далее – Правила проведения оценки регулирующего воздействия), утвержденных постановлением Брянской городской администрации от 22.12.2014 № 3674-п, постановлением Брянской городской администрации от 21.01.2015 № 95-п «Об оценке регулирующего воздействия проектов муниципальных нормативных правовых актов и экспертизе муниципальных нормативных правовых актов» проект постановления Брянской городской администрации «Об утверждении Документа планирования регулярных перевозок в городе Брянске», (далее – нормативный правовой акт), подготовленный отделом по транспорту: г. Брянск, б-р Гагарина, 1 (далее – разработчик) прошел процедуру оценки регулирующего воздействия.

Проект правового акта направлен разработчиком 29.04.2017 года в адрес уполномоченного органа для подготовки настоящего заключения впервые.

По результатам рассмотрения проекта правового акта и сводного отчета установлено, что при подготовке проекта правового акта процедуры, предусмотренные пунктами 9–19 Правил проведения оценки регулирующего воздействия, разработчиком соблюдены в полном объеме.

Согласно пункту 17 сводного отчета, разработчиком проведены публичные консультации проекта правового акта с **28.02.2017 по 16.03.2017 года**.

Информация о проведении публичных консультаций проекта правового акта размещена разработчиком на официальном сайте Брянской городской администрации по электронному адресу: <http://bga32.ru>, а также направлена Уполномоченному при Президенте РФ по защите прав предпринимателей в Брянской области, в Брянскую

торгово-промышленную палату, Брянское региональное отделение Общероссийской общественной организацию и малого и среднего предпринимательства «Опора России», Брянское региональное отделение Общероссийской общественной организации «Деловая Россия».

В ходе проведения публичных консультаций поступили замечания и предложения со стороны Уполномоченного при Президенте РФ по защите прав предпринимателей в Брянской области П.А. Адашикова, ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В., Брянского регионального отделения МООА «Свобода Выбора».

На основании проведенной оценки регулирующего воздействия проекта правового акта с учётом информации, представленной разработчиком в сводном отчете, уполномоченным органом сделаны следующие выводы:

1) Замечания и предложения, поступившие во время публичных консультаций, разработчиком учтены частично.

Поступившие замечания и позиция разработчика об учтенных и отклоненных замечаниях представлены в приложении № 1 к заключению об оценке регулирующего воздействия нормативного правового акта.

2) сводный отчет о проведении оценки регулирующего воздействия проекта нормативного правового акта не содержит информации о предполагаемых расходах бюджета города Брянска, тогда как проект нормативного правового акта содержит мероприятия, требующие финансирования из бюджета города Брянска (обеспечение социальной функции организации транспортного обслуживания и увеличение использования права льготного проезда на маршрутах регулярных перевозок в городе Брянске).

На основании изложенного, уполномоченный орган рекомендует разработчику доработать сводный отчет и повторно направить в адрес уполномоченного органа для подготовки заключения.

Приложение 1

**Сводка предложений, поступивших в рамках проведения процедуры оценки регулирующего воздействия
проекта постановления Брянской городской администрации
«Об утверждении Документа планирования регулярных перевозок в городе Брянске»
в период с 28 февраля 2017 года по 16 марта 2017 года**

№п/п	Предложение	Сведения об учете или причине отклонения предложения	Лицо подавшее предложение
1	Предлагаемое регулирование направлено на устранение с рынка пассажирских перевозок перевозчиков, осуществляющих перевозки, на основании ранее заключенных договоров или полученных свидетельств на пятилетний срок. Данная проблема сегодня не актуальна	Актуальность проблемы обеспечения транспортным обслуживанием всех слоев населения, в том числе и социально незащищенных, весьма высока. Реализация документа планирования в предложенном виде направлена в первую очередь на повышение качества транспортного обслуживания населения города Брянска, удовлетворение в полном объеме потребностей населения в перевозках, обеспечение устойчивой связи населения с магистральной сетью транспортных коммуникаций и ценовой доступности услуг общественного транспорта, а не на устранение с рынка пассажирских перевозок перевозчиков	ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В.
2	В предлагаемом документе планирования в качестве факторов, которые обуславливают необходимость муниципального вмешательства разработчик определил следующие факторы:- оптимизация маршрутной сети;- дублирование с другими маршрутами;- обеспечение транспортного обслуживания отдельных районов г. Брянска;- обеспечение социальной функции организации транспортного обслуживания населения, увеличение возможности использования права льготного	Документ планирования это не муниципальное вмешательство, это реализация органом местного самоуправления полномочий по организации транспортного обслуживания в соответствии с действующими законодательными и нормативно-правовыми актами (Федеральным законом № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим	ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В.

<p>поезда;-низкая рентабельность пассажирских перевозок.Все перечисленные факторы разработчик проекта определил некорректно, в связи со следующим.Оптимизацию местный законодатель определил как выбор наилучшего варианта путем изменения, отмены, установления маршрутов, при этом каких-либо критериев, позволяющих определить, почему выбираемый вариант наилучший местный законодатель не обозначил. Следовательно, термином оптимизация можно обосновать любое неоптимальное изменение, установление или отмену маршрута по усмотрению муниципального органа.Существующая маршрутная сеть в г. Брянске складывалась в течение 18 лет путем опробования перевозчиками за счет собственных средств оптимальных вариантов пролегания маршрутов с учетом формирующихся пассажиропотоков. Существующее дублирование на самом деле не является недостатком, а предоставляет пассажирам право выбора маршрута, решает проблему пассажира добраться до нужного места в часы «пик» путем использования любого маршрута, имеющего одинаковые направления, позволяет перевозчику конкурировать за лучшие условия оказания услуг пассажирам, в том числе посредством установления более низкой цены поезда в одинаковом направлении, при условии, что маршрут является маршрутом по нерегулируемым тарифам. Существующие маршруты полностью соответствуют</p>	<p>транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» Решением Брянского городского Совета народных депутатов от 23 декабря 2015 № 331 «Об организации транспортного обслуживания в городе Брянске» и др.).</p> <p>Существующая маршрутная сеть сложилась не путем опробования перевозчиками, а спонтанно, зачастую дублируя существующие маршруты. При этом на большинстве существующих муниципальных маршрутов регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам отсутствует ценовая конкуренция, о чем свидетельствует изменения тарифов перевозчиками в 2016 и 2017 году, когда был установлен один и тот же тариф на 90% маршрутов. Решение об изменении, установлении или отмене маршрутов принимается только на основании решения коллегиального органа – рабочей группы по формированию документа планирования, в состав которой включены представители общественности, депутаты Брянского городского Совета народных депутатов, представители федеральных структур, перевозчиков.</p> <p>Согласны, что низкая рентабельность перевозок не может являться основанием при формировании мероприятий по изменению количества, вида, класса и экологических характеристик транспортных средств на маршрутах регулярных перевозок города Брянска. Данное основание исключено.</p> <p>Изменения маршрутной сети и вида перевозок, предлагаемые в представленном проекте Документа планирования, не коим образом не препятствует осуществлению предпринимательской деятельности в сфере городских перевозок, а всего лишь переводит процедуру конкурентного отбора в плоскость регулируемую</p>	
---	---	--

<p>сложившимся за 18 лет пассажиропотокам, что позволяло перевозчикам по нерегулируемым тарифам работать безубыточно. Предлагаемый проект перекладывает социальную функцию органа местного самоуправления на перевозчика, т.е. на субъект малого предпринимательства. Фактор низкой рентабельности перевозок не применим к перевозкам по нерегулируемым тарифам, а указание данного фактора для перевозок по регулируемым тарифам указывает на то, что существующее финансирование имеющихся перевозок по регулируемым тарифам явно недостаточно. Предлагаемое регулирование не достигнет поставленных целей, поскольку следствием такого регулирования будет воспрепятствование деятельности.</p>	<p>законодательством о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд. Дополнительные ограничений для участия субъектов малого предпринимательства, самозанятых граждан с товарного рынка осуществления пассажирских перевозок предлагаемым документом планирования не вводится.</p>	
--	--	--

3	<p>Предложенный вариант решения проблемы не является оптимальным. Более эффективным было бы сохранение перевозок по нерегулируемым тарифам, как способа организации транспортного обслуживания населения не предполагающего каких-либо бюджетных затрат, способствующего инвестированию в отрасль, дающего гарантии уже имеющим свидетелство предпринимателям, как инвесторам, уже вложившим свои денежные средства в данную отрасль. Более того, ст. 20 ФЗ № 220-ФЗ предоставляет возможность осуществлять перевозки по нерегулируемым тарифам с возможностью перевозки льготных категорий граждан при достижении согласия между перевозчиком и органом власти. Данный способ регулирования выгоден, перевозчику, пассажиру и уполномоченному органу в силу минимальных затрат бюджетного финансирования.</p>	<p>У предложенного варианта реализации возможности осуществления перевозки льготных категорий имеет неопределенность условий или оснований принятия решения, устанавливающих необоснованно широкие пределы усмотрения или возможность необоснованного применения исключений из общих правил, являются коррупциогенными факторами. При этом указание на минимальность затрат бюджетного финансирования ничем не подкреплено и носит лишь декларативный характер. Предполагаемые 10% увеличения бюджетного финансирования заложено с целью компенсации предполагаемого увеличения пассажиропотока, связанного с изменением дорожной ситуации, увеличения количества заторов и пробок, нехватки парковочных мест в административных и бизнес центрах районов города.</p>	ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В.
4	<p>Данным регулированием с товарного рынка будут полностью устранены все субъекты малого предпринимательства, осуществляющие перевозки до настоящего времени, поскольку предлагаемые 10% увеличения бюджетного финансирования не покроют тех затрат при осуществлении перевозок по регулируемым тарифам, которые перевозчик вынужден нести хотя бы для поддержания парка транспортных средств в надлежащем состоянии.</p>		ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В.

5	<p>Да, безусловно будет способствовать необоснованному изменению расстановки сил в отрасли и негативно повлияет на конкурентную среду, поскольку с маршрутов убирают конкурентов - перевозчиков, субъектов малого бизнеса с небольшим количеством транспортных средств, которые существуют на рынке перевозок только благодаря положению ФЗ № 220-ФЗ, в силу которого перевозчики на маршрутах, где их не более 3-х могут получить свидетельство на маршрут на 5 лет с неограниченным продлением, а после предлагаемых изменений у них такой возможности не будет.</p>	<p>Документом не устанавливаются ограничения на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам посредством заключения муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд</p>	<p>ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В.</p>
---	--	---	--

6	<p>Предлагаемое правовое регулирование не содержит конкретных сроков исполнения разработчиком мероприятий, нормы об изменении маршрутов, отмене маршрутов, изменении вида регулярных перевозок сконструированы без учета наличия действующих договоров у перевозчиков и противоречат ч. 4 и ч. 5 ст. 39 ФЗ № 220-ФЗ, в силу которой уполномоченный орган до истечения срока действия карт, выданных по ч. 3 ст. 39 обязан провести конкурс на право осуществления перевозок, выдать победителю свидетельство и новые карты маршрута, а только потом, принимать решение об отмене, изменении вида регулярных перевозок на маршруте. Так, п. 1.1, 2.1, 2.5, 2.16 Документа планирования противоречат указанной выше норме ФЗ № 220-ФЗ, поскольку у предпринимателей, осуществляющих перевозки по данным маршрутам имеются договоры с различными сроками действия, а проведение конкурса по маршрутам в указанных пунктах документом планирования не предусмотрено.</p>	Замечание учтено. Указаны сроки исполнения мероприятий.	ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В.
---	--	---	----------------------------------

7	<p>Каждый пункт предлагаемого регулирования касающийся изменения маршрута, отмены маршрута, изменения вида перевозок по маршруту ведут к фактическому прекращению осуществления предпринимательской деятельности предпринимателями, относящимися к субъектам малого предпринимательства, имеющим небольшое количество транспортных средств. Даже на стадии разработки проекта в разделе 2 «мероприятий по изменению вида регулярных перевозок на маршруте» разработчик не указывает никаких возможных эффектов, улучшений при изменении вида регулярных перевозок, указывая лишь риски. Непонятно, для чего нужно было вводить такое регулирование, которое будет способствовать только ухудшению ситуации по перевозке льготных категорий граждан. В отношении технических ошибок: при устранении перевозчиков конкурентов необходимости сохранять наименование маршрута, например 10-1 нет (должно быть просто 10). Иное означает, что фактически уменьшается количество транспортных средств, задействованных для осуществления перевозок согласно действующего реестра («уходят» транспортные средства исключенных перевозчиков маршрутов 10-2, 10-3).</p>	<p>Муниципальные маршруты регулярных перевозок в городе Брянске имеют различные характеристики по используемым для осуществления по ним перевозок транспортным средствам, как по количеству так и по классу. Замечания по указанию возможных эффектов учтено. Нумерация маршрута 10 или 10-1 никак не подразумевает под собой использование конкретного количества транспортных средств. Количество необходимого для использования транспортных средств определяется из сложившегося на маршрутах пассажиропотока.</p>	<p>ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В.</p>
---	--	--	--

8	<p>Исполнение положений данного проекта ограничивает действия субъектов предпринимательской деятельности, поскольку такие субъекты с рынка просто устранились потому что для них создаются неприемлемые условия деятельности (предлагается регулируемая цена проезда, не обеспечивающая приемлемый уровень рентабельности, предлагаемый размер компенсации затрат перевозчиков на перевозку льготных категорий граждан из бюджета, увеличенный лишь на 10% к существующему финансированию на сегодняшний день и явно не соответствует объему рынка оказываемых услуг). Надо принять во внимание, что объем коммерческих перевозок пассажиров явно более 70 % от всех перевозок и ранее такие перевозки вообще не финансировались из бюджета. Из смысла предлагаемого законопроекта следует, что после того, как все перевозки станут социальными (регулируемыми), общий объем финансирования увеличится лишь на 10%, т.е. 10% - эта та сумма, которая пойдет на финансирование социальных перевозок, бывших коммерческих.</p>	<p>Утверждение о том, что регулируемая стоимость проезда будет установлена в размере, который менее себестоимости перевоз Предполагаемые 10% увеличения бюджетного финансирования заложено с целью компенсации предполагаемого увеличения пассажиропотока, связанного с изменением дорожной ситуации, увеличения количества заторов и пробок, нехватки парковочных мест в административных и бизнес центрах районов города и работой по популяризации передвижения на общественном транспорте по сравнению с личным.</p>	<p>ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В.</p>
9	<p>В предлагаемом регулировании не указано, каким образом будут заключены муниципальные контракты, поскольку заключение контракта с единственным поставщиком услуги при начальной максимальной цене контракта до 100 000 руб. допускает возможность избирательного применения норм, т.к. является</p>	<p>В соответствии с действующим Федеральным законодательством Федеральным законом № 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» пункт 2 статьи 14 : Осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам</p>	<p>ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В.</p>

	<p>административным усмотрением. Реализация положений данного проекта приведет к прекращению инвестиционной деятельности ввиду отсутствия каких-либо гарантий инвесторам по возврату вложенных в отрасль денежных средств.</p>	<p>обеспечивается посредством заключения уполномоченным органом местного самоуправления муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд (Федеральный закон от 5 апреля 2013 года N 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд")</p>	
10	<p>На сегодняшний день предприниматель, имеющий свидетельство или действующий договор вложил денежные средства в приобретение транспорта (в основном путем кредитования), оборудование его в соответствии с действующим законодательством техническими устройствами (видеорегастраторы, ГЛОНАСС, и т.п.), оплатил необходимые страховые премии (ОСАГО, КАСКО, Страхование ответственности перевозчика), провел мероприятия по транспортной безопасности в расчете на возврат вложенных денежных средств в расчете хотя бы на минимальную прибыль в течении 5 лет (срок действия свидетельства, срок кредита). Предлагаемые мероприятия неизбежно приведут к разорению и последующему банкротству предпринимателя.</p>	<p>Документом не устанавливаются ограничения на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам посредством заключения муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд тем перевозчикам кто осуществляет перевозку в настоящее время на маршрутом с видом перевозок по нерегулируемым тарифам. Утверждение о том, что начав осуществлять перевозки по регулируемым тарифам, перевозчик непременно придет к банкротству и разорению не имеют под собой никакого экономического обоснования. В случае установления регулируемого тарифа ниже себестоимости орган местного самоуправления обязан компенсировать возникающую в тарифе разницу. Все средства, вложенные в обеспечение требований транспортной безопасности и лицензионных требований, будут также использоваться и при осуществлении перевозки по муниципальным маршрутам по регулируемым маршрутам.</p>	<p>ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В.</p>

11	<p>Требуется ли переходный период для вступления в силу предлагаемого регулирования (если да, какова его продолжительность), какие ограничения по срокам введения нового регулирования необходимо учесть? Несомненно требуется хотя бы до окончания срока действия свидетельства, т.е. на 5 лет, поскольку как было указано в п. 11 настоящего опросного листа люди инвестировали в транспортную отрасль. Так, например, за счет перевозчиков по маршруту № 76 был обустроен конечный остановочный пункт.</p>	<p>В соответствии с действующим законодательством в случае принятия документа планирования в предлагаемом виде, перевозчики будут уведомлены об изменении вида перевозок как минимум за 180 дней. Увеличение этого периода считаем нецелесообразным, при этом хочется отметить, что не устанавливаются ограничения на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам посредством заключения муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд тем перевозчикам кто осуществляет перевозку в настоящее время на маршрутом с видом перевозок по нерегулируемым тарифам.</p>	<p>ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В.</p>
12	<p>Полагаю целесообразным исключение из предлагаемого регулирования перевозчиков, имеющих действующие свидетельства и договоры на право осуществления пассажирских перевозок. Обоснование: см. п. 6</p>	<p>Реализация документа планирования в предложенном виде направлена в первую очередь на повышение качества транспортного обслуживания населения города Брянска, удовлетворение в полном объеме потребностей населения в перевозках, обеспечение устойчивой связи населения с магистральной сетью транспортных коммуникаций и ценовой доступности услуг общественного транспорта, а не на устранение с рынка пассажирских перевозок перевозчиков</p>	<p>ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В.</p>

13	<p>Разработчику необходимо прояснить эффективность вводимых положений, а также почему в рассматриваемой ситуации не применяется ст. 20 ФЗ № 220-ФЗ. Почему необходимо «ломать» то, что было сложено в течение 18 лет, если существующая схема транспортного обслуживания населения работала эффективно. Также разработчику необходимо прояснить как была определена сумма необходимая на покрытие затрат перевозчиков от перевозки льготных категорий граждан, каким способом будет определяться поставщик услуги, конкурентным способом (электронные торги) или неконкурентным способом (заключение контракта с единственным поставщиком), конкретные сроки (даты) реализации мероприятий.</p>	<p>В соответствии с действующим Федеральным законодательством Федеральным законом № 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» пункт 2 статьи 14 : Осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством заключения уполномоченным органом местного самоуправления муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд (Федеральный закон от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд"). Сумма для обеспечения компенсации перевозчикам недополученной прибыли от перевозки льготных категорий граждан определена в городском бюджете исходя из статистики прошлых лет. Реализация предложений, указанных в проекте приведет к удовлетворению в полном объеме потребностей населения в перевозках, обеспечит устойчивую связь населения с магистральной сетью транспортных коммуникаций и ценовую доступность услуг общественного транспорта, имеющих социальную значимость.</p>	<p>ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В.</p>
----	---	---	--

14	Необходимо учитывать, что мероприятия, предусмотренные документом планирования не должны затрагивать права перевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров на основании действующих договоров. Необходимо предусмотреть документом планирования конкретные даты проведения мероприятий.	Срок действия существующих договоров истекает в июле 2017 года. Реализация проектных мероприятий растянется более чем на 180 дней. В этой связи права перевозчиков при исполнении действующих договоров не нарушены. Замечание по указанию сроков (дат) учтено.	ИП Ивашин Ю.Н., ИП Гросс А.В.
15	Предложение: Изменить схему движения маршрута №10 «ЮрФак БГУ – пер.Пилотов» (со стороны пер.Пилотов) с целью его прохождения по ул.Романа Брянского (ввод в эксплуатацию - 3 квартал 2017 года) до пересечения с ул.Брянского Фронта (А-141)	Данное предложение будет вынесено на обсуждение рабочей группы по формированию документа планирования.	ИП Гросс А.В.

16	<p>Вместе с тем, полагаю, что предлагаемое муниципальное регулирование не достигнет целей эффективного участия субъектов предпринимательства в осуществлении регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом по основаниям, Выбранный вариант решения проблемы не является к настоящему времени оптимальным. Проектом нормативного правового акта предлагается изменение, отмена и установление вида регулярных перевозок «по регулируемым тарифам» более чем по 50 существующим маршрутам. Основаниями к этому указываются: оптимизация маршрутной сети, дублирование маршрутов, обеспечение социальной функции организации транспортного обслуживания, увеличение возможности населения к использованию права льготного проезда. Не оспаривая необходимость органа местного самоуправления выполнения полномочий по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения, следует сделать вывод о преждевременности определения проектом нормативного правового акта в 2017 году мероприятий по установлению, изменению, отмене маршрутов регулярных перевозок, изменению их вида, а также по заключению муниципальных контрактов. Исходя из требований Федерального закона № 220-ФЗ, складывающейся судебной практики, практики</p>	<p>Замечание по отсутствию мероприятий по выборочному изучению пассажиропотоков, а также изучению пассажиропотоков на вновь открытых и открываемых маршрутах при реализации Документа планирования регулярных перевозок учтено. Добавлены указанные мероприятия.</p> <p>Проектом не предусмотрены мероприятия по проведению открытых конкурсов на право получения свидетельства об осуществлении перевозок по муниципальному маршруту в городе Брянске в связи с тем, что предложено на всех маршрутах с видом перевозок по нерегулируемым тарифам изменить вид перевозок.</p> <p>Замечание по указанию сроков (дат) учтено.</p> <p>В бюджете города Брянска на текущий год предусмотрены расходы на покрытие недополученной выгоды от перевозки льготной категории граждан.</p> <p>Предполагаемые 10% увеличения бюджетного финансирования заложено с целью компенсации предполагаемого увеличения пассажиропотока, связанного с изменением дорожной ситуации, увеличения количества заторов и пробок, нехватки парковочных мест в административных и бизнес центрах районов города.</p>	<p>Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области П.А. Адашиков</p>
----	---	---	--

<p>нормотворчества в субъектах Российской Федерации, Порядка формирования документа планирования регулярных перевозок в городе Брянске, утвержденного постановлением Брянской городской администрации от 16.12.2016 г. № 4397-п (далее - Порядок), документ планирования регулярных перевозок:</p> <ul style="list-style-type: none">-представляет собой проектный документ, на основе которого осуществляется организация транспортного обслуживания населения в территориальных границах административной единицы;включает в себя: сеть автомобильных дорог и улиц, маршруты следования городского пассажирского транспорта общего пользования, остановки городского пассажирского транспорта общего пользования, реестр маршрутов, а также мероприятия управленческого, законодательно-нормативного и организационно-технического уровня для реализации транспортного обслуживания населения;-должен фиксировать текущее состояние, а также проектное состояние на перспективу, закладываемую в рамках генерального плана, на отчетные периоды генерального плана или схем территориального планирования, а также проектов планировок территорий должен основываться на нормах генерального плана, проектов планировок территорий, а также схемах территориального планирования; объектом планирования является улично-дорожная сеть, маршрутная сеть городского пассажирского транспорта общего		
--	--	--

<p>пользования, маршрут транспорта, вид транспорта;</p> <p>-должен содержать график перехода обслуживания маршрута на государственные муниципальные контракты, заключаемые в рамках проведения конкурсных процедур в соответствии с Федеральным законом № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее - Федеральный закон № 44-ФЗ).</p> <p>Основаниями для установления, изменения или отмены маршрутов являются данные пассажиропотоков, полученные при обследовании, введение в эксплуатацию новых жилых зон и массивов или их снос, изменение дорожной и градостроительной ситуации, создание либо ликвидация крупных предприятий торговли, медицинских учреждений, спортивных объектов, баз отдыха и иных социально значимых объектов, оптимизация маршрутной сети, повышение качества транспортного обслуживания населения, а также мероприятия, предусмотренные Документом планирования регулярных перевозок (пункт 3.1. Порядка). Между тем, предлагаемый к принятию проект нормативного правового акта не отвечает этим требованиям. Так, единственным мероприятием, предшествующим кардинальным изменениям по отмене маршрутов и изменению видов регулярных перевозок, является мероприятие по</p>		
---	--	--

<p>сплошному изучению пассажиропотока на маршрутах регулярных перевозок города Брянска. При этом выборочные изучения пассажиропотоков, а также изучения пассажиропотоков на вновь открытых и открываемых маршрутах при реализации Документа планирования регулярных перевозок не предусматриваются. В нарушение требований Федерального закона № 220-ФЗ проектом нормативного правового акта не предусматриваются мероприятия по проведению открытых конкурсов на право получения свидетельства об осуществлении перевозок по муниципальному маршруту регулярных перевозок в городе Брянске, что несомненно, ограничивает права субъектов предпринимательства в сфере регулярных пассажирских перевозок, не отвечает целям государственной политики в области развития малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации: развитие субъектов малого и среднего предпринимательства в целях формирования конкурентной среды, обеспечение конкурентоспособности субъектов предпринимательства. Таким образом, весь необходимый комплекс мероприятий, подлежащий включению в перспективный Документ планирования регулярных перевозок (на срок не менее 5 лет - пункт 1.3. Порядка), не разработан. Сроки (даты) выполнения мероприятий, влекущие отмену маршрутов, изменение вида регулярных перевозок в нарушение пункта 2.2. Порядка в</p>		
---	--	--

	<p>проекте не обозначены, что нарушает права субъектов предпринимательства. Указанные выше обстоятельства указывают на широту дискреционных полномочий - отсутствие или неопределенность сроков, условий или оснований принятия решения, устанавливают для правоприменителя необоснованно широкие пределы усмотрения или возможность необоснованного применения исключений из общих правил, являются коррупциогенными факторами. Кроме того, видится невозможным предлагаемое проектом заключение в 2017 году муниципальных контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам на маршрутах регулярных перевозок при том, что увеличение субсидий бюджета города на организацию транспортного обслуживания маршрутов регулярных перевозок по регулируемым тарифам планируется только в декабре 2017 года.</p>		
--	--	--	--

17	<p>Поддерживается мнение участников публичных консультаций - индивидуальных предпринимателей, осуществляющих в настоящее время регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам - о том, что предлагаемое регулирование будет способствовать удалению субъектов малого предпринимательства из сферы перевозок пассажирским транспортом в городе Брянске</p>	<p>Изменения маршрутной сети и вида перевозок, предлагаемые в представленном проекте Документа планирования, не коим образом не препятствует осуществлению предпринимательской деятельности в сфере городских перевозок, а всего лишь переводит процедуру конкурентного отбора в плоскость регулируемую законодательством о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд. Дополнительных ограничений для участия субъектов малого предпринимательства, самозанятых граждан с товарного рынка осуществления пассажирских перевозок предлагаемым документом планирования не вводится.</p>	<p>Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области П.А. Адашиков</p>
18	<p>Предлагаемое регулирование ограничивает права субъектов предпринимательства в сфере регулярных пассажирских перевозок, не отвечает целям государственной политики в области развития малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации: развитие субъектов малого и среднего предпринимательства в целях формирования конкурентной среды, обеспечение конкурентоспособности субъектов предпринимательства.</p>	<p>Изменения маршрутной сети и вида перевозок, предлагаемые в представленном проекте Документа планирования, не коим образом не препятствует осуществлению предпринимательской деятельности в сфере городских перевозок, а всего лишь переводит процедуру конкурентного отбора в плоскость регулируемую законодательством о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд. Дополнительных ограничений для участия субъектов малого предпринимательства, самозанятых граждан с товарного рынка осуществления пассажирских перевозок предлагаемым документом планирования не вводится.</p>	<p>Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области П.А. Адашиков</p>

19	<p>Помимо указанных выше предложений и замечаний в качестве иных мероприятий по оптимизации транспортного обслуживания населения города Брянска предлагается включить мероприятия по проведению экономического анализа запланированных в Документе планирования регулярных перевозок в городе Брянске и осуществленных мероприятий с изучением мнения населения города о работе городского пассажирского транспорта (проведение анализа количества перевезенных пассажиров по муниципальным маршрутам; регулярности движения городского пассажирского транспорта; эффективности использования бюджетных средств при организации транспортного обслуживания населения; оценка обеспеченности городским пассажирским транспортом населения города; оценка пропускной способности остановочных пунктов; разработка и проведение мероприятий по снижению транспортной нагрузки; проведение мероприятий по изучению мнения населения об эффективности проведенных мероприятий по оптимизации городской маршрутной сети; разработка мероприятий по развитию регулярных перевозок по муниципальным маршрутам на последующий период и т.д.)</p>	<p>Предложения по включению мероприятий по проведению анализа количества перевезенных пассажиров по муниципальным маршрутам; регулярности движения городского пассажирского транспорта; оценка обеспеченности городским пассажирским транспортом населения города; оценка пропускной способности остановочных пунктов; проведение мероприятий по изучению мнения населения об эффективности проведенных мероприятий по оптимизации городской маршрутной сети являются составляющими разных методов изучения пассажиропотоков. В этой связи вносить их в документ планирования отдельными пунктами считаем нецелесообразным.</p> <p>Эффективности использования бюджетных средств при организации транспортного обслуживания населения изучает и оценивает различные контрольно-ревизионные службы, вносить их функционал в Документ планирования нет необходимости.</p>	<p>Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области П.А. Адашиков</p>
20	<p>Разработчиком в сводном отчете в качестве проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования, указана необходимость принятия стратегического документа, определяющего перечень</p>	<p>Ранее принятый Документ планирования, утвержденный постановлением Брянской городской администрации от 20.06.2016 №2086-п, не прошел процедуру оценки регулирующего воздействия, в этой связи был разработан Документ планирования в новой редакции, в этой связи и</p>	<p>Брянское региональное отделение МООА «Свобода Выбора»</p>

<p>мероприятий по развитию регулярных перевозок в городе Брянске. Иных проблем разработчик не указывает. Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" установлена обязанность органов исполнительной власти по разработке документа планирования. В городе Брянске уже разработан и принят данный стратегический документ (утвержден постановлением Брянской городской администрации от 20.06.2016 № 2086-п). С момента утверждения данного документа прошло чуть более полугода. Разработчик не указал на проблемы, которые были не известны Брянской городской администрации и могли быть ей учтены при формировании действующего Документа планирования в июне 2016 года, а стали известны только в 2017 году и послужили основанием для разработки нового проекта Документа планирования. Содержание предлагаемого проекта НПА указывает на то, что лишь небольшая его часть касается изменения схем муниципальных маршрутов. В своей основе предлагаемое регулирование направлено исключительно на изменение вида всех городских маршрутов по нерегулируемым тарифам на маршруты по регулируемым</p>	<p>цель принятия документа не изменилась, при этом в новой редакции внесены мероприятия, актуализированные на сегодняшний момент.</p> <p>Согласны, что данный документ не является в соответствии с Федеральным законом РФ от 28.06.2014 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» документом стратегическим планирования, в соответствии с Законом № 220-ФЗ – это нормативный правовой акт устанавливающий перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок. В тексте Документа планирования ссылка на стратегический документ исправлена.</p>	
--	--	--

<p>тарифам. Обозначенную проблему перевода маршрутов нерегулируемых тарифов в маршруты регулируемых тарифов считаем неактуальной. Принятие НПА влечет за собой увеличение затрат бюджета города Брянска и бюджета Брянской области. Разработка муниципального стратегического документа должна обеспечить возможность проверки и подтверждения достижения целей и решения задач с использованием показателей (индикаторов). При этом для каждой задачи должен быть сформирован как минимум один индикатор, характеризующий ее решение. Результаты мониторинга реализации документов стратегического планирования в сфере социально-экономического развития, в соответствии с Законом № 172-ФЗ, должны отражаться в ежегодных отчетах главы муниципального образования, главы местной администрации, а также в сводном годовом докладе о ходе реализации и об оценке эффективности реализации муниципальных программ. При разработке муниципальных стратегических документов следует обосновывать выбора форм и механизмов финансирования реализации конкретных мероприятий, включая возможность их реализации без использования средств соответствующего бюджета либо целесообразность применения механизмов ГЧП, ГМП. Закон № 172-ФЗ указывает на необходимость использования обоснованных методик оценки эффективности</p>		
--	--	--

<p>муниципальных программ и результатов оценки эффективности при составлении проекта бюджета и уточнении оценки расходов на более отдаленную перспективу. Принятие документов стратегического планирования невозможно в отрыве от документов бюджетного планирования в тех случаях, когда планируемые мероприятия требуют изменения бюджетных ассигнований. Предлагаемый разработчиком проект НПА требует изменения бюджетных ассигнований утвержденных на 2017 год бюджетов города Брянска и Брянской области. В этой связи не может быть сделан вывод о целесообразности введения предлагаемого регулирования.</p>		
--	--	--

21	<p>1. По проведенному нами опросу жители Брянска расставляют приоритеты решения задач по вопросам транспортного обслуживания следующим образом:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Территориальная транспортная доступность; • Безопасность пассажирских перевозок; • Соблюдение перевозчиками расписания движения; • Ценовая политика. <p>Городские пассажирские перевозчики и водители автобусов немуниципальной формы собственности отмечают следующие факторы, влияющие на регулярность, качество, безопасность и себестоимость пассажирских перевозок:</p> <ul style="list-style-type: none"> - опасное эксплуатационное состояние дорог: ямы, выбоины и проч. - ненадлежащая освещенность дорог; - не отлаженная работа светофорных объектов в части времени пофазных разездов; - принятие власти решений об установлении или изменении маршрута по дорогам, состояние которых не отвечает требованиям безопасности; - принятие власти решений об установлении или изменении маршрута без учета мнения населения; - не обустроенность остановочных комплексов заездными карманами; - отсутствие остановок в частном секторе на окраине города (остановки обозначены прибитой к дереву табличкой); - отсутствие разделения путей движения 	<p>По первому пункту.</p> <p>В первую очередь документ направлен на создание условий для улучшения транспортной доступности, в том числе и ценовой доступности.</p> <p>Представленные факторы и проблемы сформированные городскими пассажирскими перевозчиками и водителями автобусов немуниципальной формы собственности невозможно решить в рамках Документа планирования, который лишь устанавливает лишь перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок. Считаем, что большинство обозначенных проблем, необходимо предусмотреть в Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, соответствующей требованиям Постановления Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440, и при разработке комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) муниципального образования, соответствующих Приказу Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43.</p> <p>По второму пункту.</p> <p>Документ направлен на совершенствование сложившейся системы организации перевозок, путем приведения, в том числе к единой системе нумерацию маршрутов. Сложившаяся практика свидетельствует о том, что перевозчики не указывают на маршрутных указателях нумерацию маршрута в соответствии с реестром муниципальных маршрутов регулярных перевозок в городе Брянске. В случае изменения вида перевозок возникнет возможность оставления одного оригинального маршрута, а не череды аналогичных маршрутов с разной нумерацией. При этом количество транспортных средств будет определено в соответствии с потребностями настоящего</p>	Брянское региональное отделение МООА «Свобода Выбора»
----	--	---	---

<p>транспортных средств и пешеходов по неосвещенным дорогам в частном секторе на окраине города;- заторы в «час пик»;</p> <p>- необеспечение приоритета движения общественного транспорта, в том числе, начинающим движение от остановок общественного транспорта</p> <p>- загруженность обочин городских дорог припаркованными автомобилями, создающими угрозу при движении;</p> <p>-ненадлежащее содержание дорог в зимнее время.</p> <p>Не отрицая наличие проблем в организации пассажирских перевозок на территории города Брянска, считаем, что проект НПА не направлен на их решение.</p> <p>2. Разработчик проекта НПА предлагает закрыть часть городских маршрутов. Все городские маршруты ранее открывались после изучения пассажиропотока, количество машин на маршруте рассчитывалось исходя из потребности граждан в транспортном обеспечении. Маршруты имели единую нумерацию. К примеру: № 10, 31, 32. И т.д. Федеральный закон № 220-ФЗ установил следующее. Если по одному и тому же маршруту осуществляют перевозки два или три хозяйствующих субъекта, то для каждого из них устанавливается отдельный маршрут. Например: №10-1, 10-2, 10-3; №69-1, 69-2; №45-1, 45-2, 45-3.Разработчик говорит о закрытии маршрутов, номер которых обозначен дополнительными цифрами 2 и 3. Пример. По</p>	<p>времени.</p> <p>В проекте нигде не сказано, что при закрытии маршрутов, номер которых обозначен дополнительными цифрами 2, 3, с городских маршрутов будет удалено порядка 200 единиц автобусов. Обосновывать каким образом уменьшение городского парка автобусов на 200 единиц скажется на снижении нагрузки на городские дороги нет необходимости, потому что таких мероприятий в проекте не предусмотрено.</p> <p>По третьему пункту.</p> <p>Документ планирования не является ширмой для передела рынка. Изменения маршрутной сети и вида перевозок, предлагаемые в представленном проекте Документа планирования, не коим образом не препятствует осуществлению предпринимательской деятельности в сфере городских перевозок, а всего лишь переводит процедуру конкурентного отбора в плоскость регулируемую законодательством о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд. Дополнительных ограничений для участия субъектов малого предпринимательства, самозанятых граждан с товарного рынка осуществления пассажирских перевозок предлагаемым документом планирования не вводится.</p> <p>Ранее проведение конкурсного отбора как раз таки подстегивало предпринимателей делать шаги по обновлению подвижного состава по повышению уровня комфортности, применяемых транспортных средств. В настоящее время этот процесс остановился о чем свидетельствуют отзывы реальных пользователей услуг пассажирского транспорта- жителей города Брянска.</p>	
--	---	--

<p>маршруту № 59 «п. Чайковичи – ул. Молотова» Брянской городской администрацией был изучен пассажиропоток и выявлена необходимость использовать на маршруте 34 автобуса. Администрацией был проведен конкурс и заключены договоры с тремя победителями: ИП Павликовой О.И., ИП Свириденковым Е.А., ООО «49-й таксопарк». Договоры перевозчикам выдавались на право обслуживания маршрута № 59. После вступления в силу Федерального закона № 220-ФЗ номера маршрутов были изменены и в реестр были включены: маршрут № 59-1 ИП Павликова О.И. – 21 автобус; № 59-2 ИП Свириденков Е.А. -11 автобусов, № 59-3 ООО «49-й таксопарк» - 2 автобуса. Разработчик предлагает закрыть маршруты № 59-2 и № 59-3, оставить для обслуживания пассажиров в направлении движения «п. Чайковичи – ул. Молотова» только 21 автобус. Разработчиком не предоставлено технико-экономического обоснования, подтверждающего, что данного количества транспортных средств будет достаточно для бесперебойного транспортного обслуживания пассажиров. Разработчик указывает, что решение об отмене маршрутов направлено на увеличение пропускной способности автомобильных дорог города Брянска и исключение дублирования маршрутов. Это не соответствует действительности. Как было ранее указано, маршруты № 59-1, № 59-2, № 59-3 ранее являлись одним маршрутом, количество</p>	<p>По четвертому пункту Документ планирования это реализация органом местного самоуправления полномочий по организации транспортного обслуживания в соответствии с действующими законодательными и нормативно-правовыми актами (Федеральным законом № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом № 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» Решением Брянского городского Совета народных депутатов от 23 декабря 2015 № 331 «Об организации транспортного обслуживания в городе Брянске» и др.).</p> <p>Существующая маршрутная сеть сложилась спонтанно, зачастую дублируя существующие маршруты. При этом на большинстве существующих муниципальных маршрутов регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам отсутствует ценовая конкуренция, о чем свидетельствует изменения тарифов перевозчиками в 2016 и 2017 году, когда был установлен один и тот же тариф на 90% маршрутов.</p> <p>Изменения маршрутной сети и вида перевозок, предлагаемые в представленном проекте Документа планирования, не коим образом не препятствует осуществлению предпринимательской деятельности в сфере городских перевозок, а всего лишь переводит процедуру конкурентного отбора в плоскость регулируемую законодательством о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и</p>	
--	---	--

<p>транспортных средств на данном маршруте основано на данных изучения пассажиропотока, копии которых находятся в УФАС по Брянской области. Данные маршруты нельзя рассматривать как дублирующие друг друга. Закрытие ряда маршрутов также не скажется в положительную сторону на снижении нагрузки на городские дороги. Как указано в проекте НПА в городе Брянске имеются более 79 тысяч работоспособных единиц легкового автотранспорта, более 10 тысяч единиц грузового транспорта, при этом транзитом через областной центр проходит большой поток транспорта, зарегистрированного в Брянской области и в других субъектах РФ. При закрытии маршрутов, номер которых обозначен дополнительными цифрами 2, 3, с городских маршрутов будет удалено порядка 200 единиц автобусов. Разработчик не обосновал каким образом уменьшение городского парка автобусов на 200 единиц скажется на снижении нагрузки на городские дороги.</p> <p>3. Считаем, что цели, задекларированные в проекте НПА, являются лишь ширмой, прикрывающей истинные цели его принятия. Настоящей целью является передел городского рынка пассажирских перевозок и вытеснение с данного рынка субъектов малого бизнеса. Федеральным законом № 220-ФЗ установлены единые принципы организации транспортного обслуживания населения на всей территории Российской Федерации.</p>	<p>муниципальных нужд.</p>	
---	----------------------------	--

<p>Законом изменена не оправдавшая себя система периодического (один раз в год, или один раз в 5 лет) проведения конкурсов выбора перевозчиков по договорам, не подкрепленным бюджетным финансированием (маршруты по нерегулируемым тарифам). Частный бизнес в сфере автомобильного общественного транспорта вносит существенный вклад в экономическое развитие регионов. Около 20 лет брянские предприниматели за свой счет приобретают и содержат пассажирские автобусы. По данным Минтранса России в 2014 году количество автобусов, принадлежавших физическим лицам, было равно 440 198, а юридическим — 437 873 (в т.ч. субъектам МСБ). Экономический эффект от деятельности малого бизнеса в отрасли заключается не только в экономии бюджетных средств на приобретение парка подвижного состава, но и в формировании десятков тысяч рабочих мест в смежных отраслях. Однако систематическое проведение конкурсов по отбору перевозчиков для работы на регулярных маршрутах не приносило положительного эффекта в развитие отрасли, но приводило к снижению инновационной активности профессиональной среды. Предприниматели, не уверенные в стабильности ведения бизнеса даже на ближайшую перспективу, отказывались вкладывать инвестиции в развитие производственных баз, мощностей технического обслуживания автомобилей.</p>		
---	--	--

<p>Федеральный закон № 220-ФЗ заложил основы создания привлекательного инвестиционного климата в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом, снял излишние административные барьеры, предоставил возможность развития МСБ на долгосрочную перспективу. Это вызвало положительный эффект в профессиональной среде, т.к. предприниматели приобретают автобусы посредством банковского автокредитования или лизинга со сроком погашения долговых обязательств в течение 3-5 лет. Федеральный закон № 220-ФЗ предоставил право добросовестным коммерческим перевозчикам осуществлять свою деятельность на долгосрочную перспективу. Добросовестные перевозчики могут быть лишены данного права только в случае изменения вида маршрута или закрытия. Полагаем, что разработчик проекта НПА воспользовался предоставленными возможностями изменения маршрутной сети для передела рынка перевозок.</p> <p>4. В качестве целей НПА разработчик указал определение перечня субсидируемых сообщений и формирование плана мероприятий по достижению оптимального состояния транспортной системы. Как было указано выше, указанные цели надуманны. Реестр муниципальных маршрутов города Брянска сформирован. В реестре определены маршруты по регулируемым и нерегулируемым тарифам (т.е. определены перечни субсидируемых сообщений и их параметры). Не</p>		
--	--	--

<p>ясно, что подразумевает разработчик под фразами «определение требований к параметрам плана (заказа) осуществления регулярных перевозок» и формирование плана мероприятий по достижению оптимальной транспортной системы. Совершенно не ясно каким образом перевод всех маршрутов в маршруты по регулируемым тарифам сделает оптимальной городскую транспортную систему. В проекте НПА разработчик использует формулировки, не соответствующие принципам ясности и определенности правового регулирования. Не ясно что подразумевается разработчиком под «оптимальным состоянием транспортной системы». Разработчик не дает технико-экономического обоснования данному термину. Из содержания проекта НПА следует что оценка «оптимального состояния транспортной системы» дается должностными лицами Брянской городской администрации на основании субъективного усмотрения.</p> <p>5. В качестве обоснования необходимости принятия решения разработчик указывает на факт отсутствия перевозок по нерегулируемым тарифам на окраинах города с низким пассажиропотоком и большим количеством льготных категорий пассажиров. Данное утверждение не соответствует действительности. Схемы движения маршрутов по нерегулируемым тарифам свидетельствуют о том, что окраины города с низким пассажиропотоком полностью обеспечены</p>		
--	--	--

	<p>транспортным обслуживанием маршрутами по нерегулируемым тарифам. Карта маршрутов двух муниципальных транспортных предприятий доказывают, что на окраинных районах города Брянска также организована работа транспорта по маршрутам по регулируемым тарифам, на которых предоставляются льготы на проезд. В том случае, если по каким либо маршрутам по регулируемым тарифам, перевозчик не в полном объеме выполняет транспортную работу, то для устранения такой ситуации предлагаемый вариант регулирования является неуместным. В действующем законодательстве Российской Федерации имеются механизмы воздействия на подрядчиков в случае не выполнения ими работ по государственному или муниципальному контракту.</p>		
--	---	--	--

22	<p>К сожалению, остается неясным, какие проблемы предлагает решить разработчик, что осложняет выбор предложений о вариантах решения транспортных проблем. 1. Перевозка льготных пассажиров перевозчиками по маршрутам нерегулируемых тарифов уже решена нормами Федерального закона № 220-ФЗ. Часть 1 статьи 20 указанного закона гласит, что перевозка пассажиров льготной категории граждан может осуществляться перевозчиками по маршрутами по нерегулируемым тарифам за счет средств соответствующего бюджета при соответствующем согласовании с перевозчиком. 2. Снижение трафика на дорогах возможно за счет обустройства заездных карманов и расширения дорог, строительства дорог дублеров, пересмотра городской схемы организации дорожного движения. Обустройство заездных карманов и строительство 3. Наполняемость городского пассажирского транспорта возможно повысить за счет разработки программ повышения привлекательности общественного транспорта.4. Предлагаемый разработчиком вариант направлен на увеличение затрат бюджета города Брянска и Брянской области. Еще в 2015 году на основании нашего обращения ФСТ России давала разъяснения о порядке формирования тарифов на проезд в общественном транспорте и порядке компенсации перевозчикам понесенных убытков за выполненную транспортную работу.</p>	<p>Норма ст. 20 ФЗ № 220-ФЗ предоставляет возможность осуществлять перевозки по нерегулируемым тарифам с возможностью перевозки льготных категорий граждан при достижении согласия между перевозчиком и органом власти.</p> <p>Данный способ реализации возможности осуществления перевозки льготных категорий имеет неопределенность условий или оснований принятия решения, устанавливая необоснованно широкие пределы усмотрения или возможность необоснованного применения исключений из общих правил, являются коррупциогенными факторами.</p> <p>Снижения трафика на дорогах возможно произвести не только за счет обустройства заездных карманов и расширения дорог, строительства дорог дублеров, пересмотра городской схемы организации дорожного движения а, в том числе за счет реформирования маршрутной сети, уменьшения дублирования маршрутов, использования подвижного состава разной вместимости, корректировки расписания движения.</p> <p>Документ планирования предусматривает мероприятия как по изменению вида перевозок, так и по закрытию ряда маршрутов по регулируемым тарифам. Финансирования льгот предоставляемых на федеральном, региональном и муниципальном уровнях заложено в бюджетах Брянской области и города Брянска.</p> <p>Предположения о том, что муниципальные предприятия захватят весь рынок перевозок не имеет под собой никаких оснований, право участия в процедурах отбора перевозчиков любой формы собственности никак не ограничено.</p>	Брянское региональное отделение МООА «Свобода Выбора»
----	--	--	---

<p>В ответе ФСТ России, как и в положениях Федеральных законов № 220-ФЗ и 44-ФЗ, указывается на принцип полного возмещения убытков заказчиком перевозчику за выполненную транспортную работу. Расчет начальной цены контракта на выполнение транспортной работы должен осуществляться в соответствии с Федеральным законом «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ), Методическими рекомендациями по применению методов определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем) (утверждены приказом Минэкономразвития России от 2 октября 2013 г. № 567) и федеральным законом «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» (от 13 июня 2015 г. № 220-ФЗ). В силу статей 17, 18 Закона № 44-ФЗ Брянская городская администрация, исходя из запланированных средств бюджетных ассигнований, должна заранее составить и обосновать закупку транспортной работы пассажирских предприятий по маршрутам регулируемых тарифов. На 2017 год в бюджете города Брянска на решение вопросов</p>		
---	--	--

<p>транспортного обслуживания населения заложено порядка 200 млн.руб. Данные средства были заложены исходя из потребности финансирования двух муниципальных транспортных предприятий. В случае перевода всех маршрутов в маршруты регулируемых тарифов для обеспечения оплаты контрактов по маршрутам Брянская городская администрация будет вынуждена использовать финансовые средства, которые были запланированы для муниципальных предприятий для оплаты выполнения транспортной работы, осуществляемой индивидуальными предпринимателями. Кроме того, подпунктом 17 части 1 статьи 3 указанного Федерального закона № 220-ФЗ определено, что регулярные перевозки по регулируемым тарифам - это перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных органами государственной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления, и предоставлением всех льгот на проезд, утвержденных в установленном порядке. Соответственно при переводе всех городских маршрутов в разряд маршрутов по регулируемым тарифам у Правительства Брянской области возникает обязанность выплачивать субсидии за перевозку льготных категорий граждан всем городским пассажирским перевозчикам. В настоящее время Департамент промышленности, транспорта и связи осуществляет такие выплаты только двум</p>		
--	--	--

<p>муниципальным предприятиям.Муниципальные транспортные предприятия не только потеряют значительную часть средств финансовой поддержки, но и значительную часть пассажиропотока. В виду установления единой цены на проезд пассажиры массово будут пользоваться более комфортабельными коммерческими транспортными средствами.Бытующее мнение о том, что при проведении аукционов МУП Брянское ПАТП будет выявляться победителями и аккумулирует под себя значительную часть коммерческих транспортных средств нами не поддерживается. В этом случае предприятие будет занимать доминирующее положение на рынке, что налагает на него ряд дополнительных обязательств и обременений по антимонопольному законодательству. Также Постановлением Правительства РФ определены конкурентные критерии товарных рынков и допустимы доли государственных и муниципальных предприятий на рынке автомобильных пассажирских перевозок. Даже если и предположить, что основную часть коммерческих транспортных средств МУП Брянское ПАТП аккумулирует под себя с целью забрать основную часть городских маршрутов, то у предприятия возникнут значительные проблемы с затратами на ГСМ. В настоящее время коммерческие перевозчики осуществляют заправку автобуса из средств отработанного дня. Само муниципальное</p>		
--	--	--

	<p>транспортное предприятие находится в крайне сложном финансовом положении и испытывает сложности с финансовыми средствами даже на заправку автобусов. Изыскать в бюджете МУП дополнительные средства на заправку транспортных средств, эксплуатируемых на правах аренды, не представится возможным. А оплата по контракту за объемы выполненной работы будет осуществляться максимум один раз в месяц по итогам выполненной работы. Возможно, разработчик считает, что при проведении аукциона участники начнут конкурировать между собой и НМЦК будет значительно снижена. Но это лишь вероятностное предположение. Опыт Департамента промышленности, транспорта Брянской области доказывает, что на ряд проводимых им аукционов выходил только один участник и цена контракта не снижалась. Учитывая изложенное, принимая во внимание текущую экономическую ситуацию, с целью снижения финансовой нагрузки на бюджеты города Брянска и Брянской области предлагаем принять решение о негативном регулирующем воздействии проекта НПА.</p>		
--	---	--	--

23	<p>1. Предлагаемое регулирование направлено на передел бизнеса и вытеснение с рынка значительной части хозяйствующих субъектов малого и среднего бизнеса. 2. Нормы Федерального закона № 220-ФЗ определили количество хозяйствующих субъектов на рынке и закрепили их в составе, указанном в реестре муниципальных маршрутов, принятом Брянской городской администрацией. Перевод всех городских маршрутов в маршруты регулируемых тарифов может привести к 100% замене пассажирских перевозчиков города Брянска. Исходя из положений Федерального закона № 44-ФЗ, существуют риски, что на замену всем Брянским перевозчикам муниципальной и немunicipальной формы собственности могут прийти иногородние перевозчики, зарегистрированные в других субъектах РФ, платящие налоги по месту их регистрации и использующие в качестве водителей иностранных мигрантов из ближнего зарубежья. 3. В том случае, если муниципальное предприятие города Брянска выходит на аукцион и выявляется его победителем или отказывается от обслуживания части маршрутов, то данное предприятие теряет право, гарантированное ему частью 9 статьи 39 Федерального закона № 220-ФЗ осуществлять транспортную работу по обслуживаемым ими ранее маршрутам в течении пяти лет в порядке, действовавшим до вступления в силу указанного закона, т.к. меняется этот порядок. Это означает, что все</p>	<p>Документ планирования не является ширмой для передела рынка. Изменения маршрутной сети и вида перевозок, предлагаемые в представленном проекте Документа планирования, не коим образом не препятствует осуществлению предпринимательской деятельности в сфере городских перевозок, а всего лишь переводит процедуру конкурентного отбора в плоскость регулируемую законодательством о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд. Дополнительных ограничений для участия субъектов малого предпринимательства, самозанятых граждан с товарного рынка осуществления пассажирских перевозок предлагаемым документом планирования не вводится.</p>	<p>Брянское региональное отделение МООА «Свобода Выбора»</p>
----	---	--	--

	<p>маршруты МУП должны быть выставлены на аукцион. Отсутствуют гарантии того, что в ходе аукциона эти маршруты достанутся на обслуживание МУПу, а не какому-либо другому перевозчику из другого региона РФ.4. В Брянской области имеется негативная практика деятельности иногородних перевозчиков. Так перевозчики из Санкт-Петербурга заходили на рынок Брянской области как инвесторы, готовые полностью реформировать транспортную систему региона. Через определенные административные процедуры представители этого перевозчика возглавили ГУП АК-1403 и ГУП Новозыбковское ПАТП. Государственные предприятия были доведены этими управленцами до состояния фактического банкротства.</p>		
24	<p>1. Обоснование разработчика о необходимости введения нового правового регулирования является недостаточным в виду имеющихся противоречий федеральному законодательству. 2. Проект НПА не содержит периода действия нормативного акта, графиков выполнения запланированных мероприятий, что делает неясным порядок осуществления административных процедур и может привести к коррупционным явлениям. Отсутствуют индикаторы целевых значений предлагаемого регулирования и сроки достижения целевых значений индикаторов по годам.3. Согласно п 3.3 Порядка формирования Документа планирования регулярных перевозок в городе</p>	<p>Замечание учтено. Указаны сроки исполнения мероприятий. В соответствии с Порядком формирования Документа планирования регулярных перевозок в городе Брянске (утв. постановлением Брянской городской администрации от 16.12.2016 №4397) в состав рабочей группы по формированию Документа планирования, кроме представителей Брянской городской администрации, включаются представители Брянского городского Совета народных депутатов (по согласованию), органов исполнительной власти Брянской области (по согласованию), территориальных подразделений федеральных органов исполнительной власти Брянской области (по согласованию), иных органов и организаций, осуществляющих свою деятельность в сфере транспорта (по согласованию).</p>	<p>Брянское региональное отделение МООА «Свобода Выбора»</p>

<p>Брянске (утв. постановлением Брянской городской администрации от 16.12.2016 №4397) Отдел по транспорту Брянской городской администрации разрабатывает документ планирования и направляет его на рассмотрение в рабочую группу, куда входят представители организаций транспорта. Никто из перевозчиков немуниципальной формы собственности не был включен в состав данной рабочей группы, что не позволило разработчику объективно установить все имеющиеся проблемы и найти пути их решения.4. В соответствии с пунктом 1 статьи 12 Федерального закона № 220-ФЗ установление, изменение маршрутов устанавливается нормативным актом города Брянска. Согласно 3.14. 3 Порядка формирования Документа планирования регулярных перевозок в городе Брянске (утв. постановлением Брянской городской администрации от 16.12.2016 №4397) маршрут считается установленным, измененным либо отмененным со дня включения, изменения или исключения сведений о маршруте в реестре муниципальных маршрутов регулярных перевозок в городе Брянске, размещаемом на официальном сайте Брянской городской администрации. В проекте НПА отсутствуют указания на мероприятия и сроки их проведения по внесению изменений в реестр муниципальных маршрутов.5. В соответствии с пунктом 3.11. Порядка формирования Документа планирования</p>	<p>В состав рабочей группы включены представители общественного объединения «Всероссийское общества автомобилистов».</p> <p>Форма паспорта маршрута города Брянска и инструкция по его заполнению утверждена постановлением Брянской городской администрации от 20.09.2011 №2394-п</p> <p>Существуют общепринятые методики изучения пассажиропотока, которые не зависят от местных условий. Так же есть методические рекомендации государственный комитет Российской Федерации по статистике от 14 февраля 2002 г. N ОР-09-23/692 по проведению обследования по определению степени использования общественного транспорта различными категориями граждан (транспортной подвижности граждан</p>	
--	---	--

<p>регулярных перевозок в городе Брянске (утв. постановлением Брянской городской администрации от 16.12.2016 №4397) установление маршрута удостоверяется паспортом маршрута. В настоящее время форма и порядок разработки и утверждения паспорта маршрута не установлены нормативным правовым актом города Брянска. Разработка данного нормативного акта проектом НПА не предусмотрено. Соответственно, без данного документа реализация мероприятий, запланированных разработчиком НПА не возможна. 6. Проект НПА предусматривает изучение пассажиропотока в городе Брянске. Отсутствует нормативный правовой акт города Брянска определяющий порядок изучения пассажиропотока.7. В соответствии с частью 2 статьи 12 и частью 2 статьи 18 Федерального закона № 220-ФЗ органы исполнительной власти обязаны уведомить перевозчика об изменении вида или закрытии маршрута не позднее 180 дней до дня вступления указанного решения в силу. В проекте НПА отсутствуют указания на мероприятия и сроки их проведения по уведомлению заинтересованных лиц об изменении или отмене маршрутов.8. Как было указано выше разработчик планирует и изменение вида маршрутов на маршруты по регулируемым тарифам. После выполнения данной процедуры планируется закрыть маршруты, имеющие в своем номере дополнительные цифры 2 и 3. Не ясна</p>		
--	--	--

<p>процедура принятия и исполнения таких решений. Как было указано, установление и изменение маршрута это две различные процедуры, предусмотренные Федеральным законом № 220-ФЗ. Федеральным законом установлены требования уведомления перевозчика не позднее, чем за 180 дней принятия решения и об изменении вида маршрута, и о его закрытии. Одновременно с изменением в 2017 году вида маршрутов, имеющих в своем номере дополнительные цифры 2 и 3, разработчик планирует их закрытие в 2017 году и тут же указывает на заключение в 2017 году муниципальных контрактов на выполнение работ по этим маршрутам (п. 5.1 проекта НПА).⁹ Как было уже указано, предлагаемое решение в своей основе направлено на установление на территории города Брянска исключительно маршрутов по регулируемым тарифам. Это противоречит положениям Федерального закона № 220-ФЗ. В соответствии с частью 1 статьи 17 органы местного самоуправления наряду с маршрутами по регулируемым тарифам устанавливают маршруты по нерегулируемым тарифам. Федеральный законодатель не использует формулировку, что органы исполнительной власти наряду с маршрутами по регулируемым тарифам ВПРАВЕ устанавливать маршруты по нерегулируемым тарифам. Это означает обязанность установления органами исполнительной власти маршрутов как по</p>		
--	--	--

	<p>регулируемым, так и по нерегулируемым тарифам. Данная система была введена для экономии бюджетных средств, которые должны быть направлены для установления льготного тарифа на проезд для малообеспеченных граждан. Государственная политика направлена на то, что обеспеченные слои населения самостоятельно оплачивают экономически обоснованный тариф. Государство не должно нести бремя финансовой ответственности за перевозку финансово состоятельных лиц. 10. Перечень предлагаемых разработчиком мероприятий не содержит в себе конкретных мероприятий по развитию сети автомобильных дорог и транспортной инфраструктуры для целей повышения доступности транспортных услуг для населения.</p>		
25	<p>1. Существуют ли в предлагаемом муниципальном регулировании положения, которые необоснованно затрудняют ведение предпринимательской и инвестиционной деятельности? Приведите обоснования по каждому указанному положению, дополнительно определив: имеется ли смысловое противоречие с целями регулирования или существующей проблемой либо положение не способствует достижению целей регулирования; имеются ли технические ошибки. В данном случае уместно говорить не просто о затруднении ведения предпринимательской деятельности, а лишении права осуществления предпринимательской</p>	<p>Изменения маршрутной сети и вида перевозок, предлагаемые в представленном проекте Документа планирования, не коим образом не препятствует осуществлению предпринимательской деятельности в сфере городских перевозок, а всего лишь переводит процедуру конкурентного отбора в плоскость регулируемую законодательством о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд. Дополнительных ограничений для участия субъектов малого предпринимательства, самозанятых граждан с товарного рынка осуществления пассажирских перевозок предлагаемым документом планирования не вводится.</p>	<p>Брянское региональное отделение МООА «Свобода Выбора»</p>

	<p>деятельности в разрез гарантиям, установленным Федеральным законом № 220-ФЗ.</p>		
26	<p>В качестве избыточных действий можно говорить о том, что при лишении права осуществления деятельности по маршрутам предприниматели будут вынуждены выходить на аукционы для получения изъятого у них права осуществления деятельности по городским маршрутам. Выход на участие в аукционе связан с дополнительными финансовыми издержками МСБ.</p>	<p>Изменения маршрутной сети и вида перевозок, предлагаемые в представленном проекте Документа планирования, не коим образом не препятствует осуществлению предпринимательской деятельности в сфере городских перевозок, а всего лишь переводит процедуру конкурентного отбора в плоскость регулируемую законодательством о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд. Дополнительных ограничений для участия субъектов малого предпринимательства, самозанятых граждан с товарного рынка осуществления пассажирских перевозок предлагаемым документом планирования не вводится.</p>	<p>Брянское региональное отделение МООА «Свобода Выбора»</p>

27	<p>1. Решением Брянского городского Совета народных депутатов от 23.12.2015 №331 «Об организации транспортного обслуживания в городе Брянске» утверждена процедура проведения конкурсного отбора перевозчиков по маршрутам по нерегулируемым тарифам. В городе Брянске отсутствует и проектом НПА не предусматривается разработка правового акта о проведении процедуры электронных аукционов. Это может способствовать тому, что должностные лица будут необоснованно занижать цену контракта и заключать договоры без проведения процедуры конкурентного отбора по субъективному усмотрению.2. Считаем, что изменение вида маршрутов на маршруты регулируемых тарифов возможно связано с намерением внедрить в городе систему электронных проездных документов. Само внедрение данной системы не подвергается критике. Сотрудники отдела транспорта города Брянска обозначали, что внедрение будет проходить за счет средств бюджета. Изучение бюджета города Брянска на 2017 год позволило установить, что бюджетные ассигнования на данные цели не заложены. Считаем, что в настоящее время городской администрацией ведутся переговоры с иногородними компаниями о внедрении данной системы в городе Брянске, но в качестве плательщиков рассматриваются перевозчики всех форм собственности, а не заказчик – администрация города Брянска. По аналитическим данным других регионов</p>	<p>В соответствии с действующим Федеральным законодательством Федеральным законом № 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» пункт 2 статьи 14 : Осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством заключения уполномоченным органом местного самоуправления муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд (Федеральный закон от 5 апреля 2013 года N 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд"), разработка муниципального правового акта о проведении процедуры электронных аукционов не имеет смысла.</p> <p>Варианты внедрения электронных систем учета проезда не относятся к проекту НПА.</p>	Брянское региональное отделение МООА «Свобода Выбора»
----	--	--	---

	<p>внедрение данной системы в городе Брянске будет оцениваться порядка 500 млн. руб. Перевод маршрутов в маршруты регулируемых тарифов на наш взгляд может преследовать цели оплаты 500 млн. руб. за счет средств перевозчиков. Внедрение АСОП потребует установки в автобусах турникетов, валидаторов. Стоимость данной продукции: турникет - 56230 руб. валидатор - 31650 руб. обслуживание оборудования (ежегодно) - 27000 руб. Однако, если внедрение АСОП будет осуществляться за счет средств перевозчиков, то администрация города Брянска, не являющаяся заказчиком услуги АСОП и не оплачивающая данную услугу, не сможет выступать в качестве получателя денежных средств (т.е. денежных средств за оплату проезда). Полагаем, что под видом инвестора, предлагающего внедрение в городе Брянске АСОП может прийти некая организация, целью которой будет не инвестирование средств в развитие региона, а наоборот получение средств из бюджета города Брянска и от пассажирских предприятий.</p>		
28	<p>Принятие проекта НПА приведет к невозможности осуществления субъектами МСБ осуществлять законные действия по перевозке.</p>	<p>Документом не устанавливаются ограничения на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам посредством заключения муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд</p>	<p>Брянское региональное отделение МООА «Свобода Выбора»</p>

29	<p>Принятие предлагаемого НПА влечет за собой риски потери работы в целом для предпринимателей и водителей, осуществляющих городские пассажирские перевозки. В инвестиционной деятельности предлагаемые изменения приведут к тому, что субъекты МСБ, осуществляющие городские пассажирские перевозки, откажутся приобретать новые автобусы в виду нестабильности регулирования рынка городских перевозок. Часть предпринимателей, приобретавших автобусы в кредит или лизинг, не сможет выплатить оставшиеся суммы платежей, что повлечет за собой изъятие банками и лизинговыми компаниями автобусов из владения предпринимателей.</p>		<p>Брянское региональное отделение МООА «Свобода Выбора»</p>
30	<p>В том случае, если местных перевозчиков заменят перевозчики из других регионов, то возникнут сложности с осуществлением контроля над соблюдением лицензионных требований и условий, т.к. осуществление такого контроля возможно Управлением государственного автодорожного надзора, выдавшего лицензию по месту регистрации ИП или юридического лица.</p>	<p>Вопрос контроля соблюдения лицензионных требований не относится к полномочиям органа местного самоуправления.</p>	<p>Брянское региональное отделение МООА «Свобода Выбора»</p>

31	Считаем неуместным говорить о переходном периоде, т.к. полагаем, что в предлагаемой редакции проект НПА не должен быть принят, в виду противоречий федеральному законодательству, пробелов в правовом регулировании, отсутствии необходимых организационных условий, что способствует возникновению факторов полного лишения осуществления предпринимательской деятельности СМБ в регулируемой сфере на территории города Брянска.		Брянское региональное отделение МООА «Свобода Выбора»
32	Документ планирования должен обеспечить право осуществления предпринимательской деятельности в порядке и на условиях, определенных Федеральным законом № 220-ФЗ. Недопустимо использовать видимость оптимизации маршрутной сети, для вытеснения с рынка субъектов МСБ.	Документом не устанавливаются ограничения на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам посредством заключения муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд	Брянское региональное отделение МООА «Свобода Выбора»

**Председатель комитета по
экономике**

И.Н. Крохмалева
74 25 24

Г.Н. Анищенко