



ПРАВИТЕЛЬСТВО НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ  
МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ  
НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

« 04 » июня 2015 г.

№ 4

**об оценке регулирующего воздействия проекта нормативного правового акта  
Новосибирской области, затрагивающего вопросы осуществления  
предпринимательской и инвестиционной деятельности**

Министерство экономического развития Новосибирской области (далее – Министерство) в соответствии с Положением о проведении оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Новосибирской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, утвержденным постановлением Губернатора Новосибирской области от 21.07.2014 № 116 (далее – Положение), рассмотрело проект закона Новосибирской области «О внесении изменений в Закон Новосибирской области «О порядке перемещения задержанных транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения, оплаты расходов на перемещение и хранение, а также возврата транспортных средств» (далее – проект акта), разработанный депутатами Законодательного Собрания Новосибирской области Ю.В. Зозулей и М.В. Леоненко (далее – разработчики акта) и сводный отчет о проведении оценки регулирующего воздействия проекта акта, подготовленный министерством транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области, осуществляющим полномочия разработчика проекта акта в соответствии с пунктом 3 Положения (далее – Минтранс Новосибирской области) и сообщает следующее.

**1. Порядок проведения оценки регулирующего воздействия**

По результатам рассмотрения представленных документов установлено, что при подготовке проекта акта был соблюден порядок проведения оценки регулирующего воздействия, предусмотренный разделами III, IV Положения.

**2. Описание предлагаемого регулирования**

Проект акта разработан в целях совершенствования порядка перемещения задержанных транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения, оплаты расходов на перемещение и хранение, возврата транспортных

средств, профилактики административных правонарушений, а также обеспечения сохранности задерживаемых транспортных средств, защиты прав и законных интересов их владельцев.

Проектом акта предлагается дополнить Закон статьей, содержащей понятийный аппарат, состоящий из следующих терминов: «транспортное средство», «владелец транспортного средства», «перемещение транспортного средства», «начало перемещения транспортного средства», «окончание перемещения транспортного средства», «специализированная организация», «уполномоченное должностное лицо», а также установить, что перемещение задержанного транспортного средства (за исключением судна) начинается с момента начала движения специализированного транспортного средства после осуществления погрузки на него задержанного наземного транспортного средства.

Помимо этого, предлагается запретить установление дифференцированных тарифов за хранение задержанного транспортного средства на специализированной стоянке в зависимости от времени суток.

Также, проектом акта предлагается установить, что перемещение задержанного транспортного средства по территории специализированной стоянки допускается только специализированными транспортными средствами, обеспечивающими перемещение путем полной погрузки.

### **3. Проблема, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования, оценка негативных эффектов, возникающих в связи с наличием рассматриваемой проблемы**

По мнению Минтранса Новосибирской области, проблемой, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования, является необходимость внесения корректировок в процедуру перемещения задержанных транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения, оплаты расходов на перемещение и хранение, а также возврата транспортных средств.

Однако, проанализировав представленные Минтрансом Новосибирской области документы, Министерство считает, что проблемами, на решение которых направлен предлагаемый способ регулирования, являются следующие:

1. отсутствие у владельцев транспортных средств права самостоятельно устранить причину задержания транспортного средства до начала движения специализированного транспортного средства.

2. некоторые из способов перемещения задержанных транспортных средств (путем частичной погрузки и жесткой сцепки) по территории специализированной стоянки, по мнению разработчиков акта, с высокой степенью вероятности могут повлечь повреждения задержанных транспортных средств путем соприкосновения с другими транспортными средствами и иными стационарными объектами.

### **4. Обоснование целей предлагаемого регулирования**

В соответствии с пунктом «к» части 1 статьи 72 Конституции Российской Федерации в совместном ведении Российской Федерации и субъектов Российской Федерации находится, в том числе и административное законодательство.

Так, часть 1 статьи 1.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП) предусматривает, что законодательство об административных правонарушениях состоит из КоАП и принимаемых в соответствии с ним законов субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях.

Проект акта подготовлен на основании статьи 27.13 КоАП в целях реализации прав, предоставленных субъекту Российской Федерации, иной способ решения проблемы не целесообразен.

## **5. Анализ международного опыта, опыта субъектов Российской Федерации в соответствующей сфере**

Международный опыт и опыт субъектов Российской Федерации в соответствующей сфере Минтрансом Новосибирской области не представлен.

В ходе анализа Министерством действующего законодательства субъектов Российской Федерации в области регулирования порядка перемещения задержанных транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения, оплаты расходов на перемещение и хранение, а также возврата транспортных средств, заслуживает внимания опыт Краснодарского края. В законе от 04.06.2012 № 2508-КЗ «О перемещении задержанных транспортных средств на специализированные стоянки на территории Краснодарского края, об их хранении, оплате расходов на перемещение хранение и о возврате транспортных средств» установлено, что *«если до начала транспортировки эвакуатором транспортного средства причины его задержания могут быть устранены на месте выявления административного правонарушения, действия представителя уполномоченной организации, связанные с перемещением задержанного наземного транспортного средства прекращаются, а транспортное средство возвращается владельцу. А в случае, если задержанное транспортное средство до момента устранения причины задержания транспортного средства на месте выявления административного правонарушения погружено на эвакуатор, лицо, совершившее административное правонарушение, повлекшее задержание транспортного средства, обязан оплатить погрузочно-разгрузочные работы».*

Законом города Москвы от 11.07.2012 № 42 «О порядке перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения, оплаты расходов на перемещение и хранение, возврата транспортных средств в городе Москве», установлено, что *«в случае если до начала перемещения задерживаемого транспортного средства должностным лицом принято решение об устранении причины задержания транспортного средства на месте выявления административного правонарушения, перемещение задерживаемого транспортного средства не осуществляется. Моментом начала перемещения задерживаемого транспортного средства считается начало движения автомобиля-эвакуатора с помещенным на него указанным транспортным средством».*

В Самарской области согласно Закону от 09.07.2012 №74-ГД установлено, что перемещение транспортного средства начинается с момента: *«1) начала*

*присоединения погрузочного механизма к наземному транспортному средству в целях его погрузки на другое наземное транспортное средство, осуществляющее его перемещение на специализированную стоянку; 2) начала присоединения маломерного судна к другому судну в целях его дальнейшей буксировки другим судном».*

**6. Анализ предлагаемого регулирования и иных возможных способов решения проблемы, включая вариант, который позволит достичь поставленные цели без введения нового правового регулирования**

Как отмечалось выше, вводимое регулирование направлено на совершенствование порядка перемещения задержанных транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения, оплаты расходов на перемещение и хранение, установленного Законом. Вместе с тем, ряд норм вводимого регулирования содержат необоснованные препятствия для лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность.

Так, единственное требование существующего регулирования (часть 5 статьи 2 Закона) состоит в обеспечении сохранности задержанного транспортного средства при его перемещении. В зависимости от дорожной обстановки это требование можно выполнить при перемещении его путём полной погрузки, а также буксировки на жёсткой сцепке и путём частичной погрузки. Вместе с тем, пунктом 2 статьи 1 проекта акта предлагается введение статьи 1.1 Закона «Основные понятия, используемые в настоящем Законе», абзацами 4 и 5 которой установлено следующее:

*начало перемещения транспортного средства — момент (время) начала движения специализированного транспортного средства **после осуществления погрузки на него задержанного транспортного средства**, а также момент начала буксировки судна другим судном;*

*окончание перемещения транспортного средства — момент (время) отсоединения **погруженного транспортного средства** в связи с помещением его на специализированную стоянку или прекращение уполномоченным должностным лицом производства по делу об административном правонарушении в виде задержания транспортного средства*

Исходя из сказанного, фактически проект акта устанавливает дополнительную обязанность специализированных организаций осуществлять перемещение задержанных транспортных средств, не применяя при этом таких способов, как буксировка на жёсткой сцепке и путём частичной погрузки (в этом случае транспортное средство будет считаться буксируемым, а не погруженным, что исключается предлагаемой редакцией вводимой статьи 1.1 Закона).

Кроме того, пунктом 10 статьи 1 проекта акта предлагается изменить существующую редакцию части 4 статьи 3 Закона:

*Перемещение задержанного транспортного средства по территории специализированной стоянки допускается только при помощи специализированных транспортных средств, обеспечивающих буксировку путём частичной или полной погрузки или жёсткой сцепки.*

изложив её следующим образом:

*Перемещение задержанного транспортного средства (за исключением судов) по территории специализированной стоянки допускается только специализированными транспортными средствами, обеспечивающими перемещение путём полной погрузки.*

Как видно, в последнем случае предлагается устранить недостаток действующей нормы, состоящий в отнесении перемещения путём полной погрузки к разновидностям буксировки. Однако одновременно с этим разработчик акта предлагает запретить буксировку транспортных средств по территории специализированной стоянки.

Сам по себе такой запрет был бы обоснован (особенно с учётом плотности размещения транспортных средств, находящихся на специализированной стоянке) при наличии статистических данных, подтверждающих высокую вероятность причинения ущерба задержанным транспортным средствам. Однако таковых Министерству предоставлено не было. Наоборот, согласно данным ООО «ГАПП-9», за период с 01.05.2013 по 30.04.2015 г. на специализированные стоянки указанной организации были перемещены (в том числе методом буксировки) 61 643 задержанных транспортных средства. При этом в общей сложности за тот же период поступило 166 претензий, что составляет 0,27 % от общего количества перемещённых транспортных средств. Часть претензий, кроме того, не подтвердилась.

Сказанное свидетельствует о том, что буксировка транспортного средства на жёсткой сцепке или путём частичной погрузки, в целом, позволяет обеспечить сохранность транспортного средства.

Перемещение задержанных транспортных средств путём их полной погрузки требует приобретения соответствующих транспортных средств. Следует полагать, что именно для выражения этой мысли в пункте 2 статьи 1 проекта акта предлагается включить во вводимую статью 1.1 Закона абзац 7, устанавливающий, что специализированное транспортное средство — это транспортное средство, предназначенное и оборудованное для *перевозки определённых видов грузов*.

Буксировка, в том числе исходя из положений пунктов 20.1–20.4 Правил дорожного движения, может осуществляться как грузовыми, так и легковыми транспортными средствами. Полная погрузка возможна только на грузовой автомобиль, длина кузова которого должна быть достаточной для помещения на него задержанного транспортного средства. Разумно предположить, что цена таких транспортных средств, даже исходя из сказанного, будет выше. Следовательно, расходы специализированных организаций на приобретение транспортных средств окажутся заведомо больше, чем при существующем регулировании.

Пунктом 6 проекта акта предлагается изложить часть 5 статьи 2 Закона:

*Перемещение задержанного транспортного средства на специализированную стоянку осуществляется способом, обеспечивающим сохранность задержанного транспортного средства.*

в следующей редакции:

*Перемещение задержанного транспортного средства на*

*специализированную стоянку осуществляется способом, обеспечивающим сохранность окраски наружных и внутренних элементов задержанного транспортного средства, а также функциональных характеристик задержанного транспортного средства, его агрегатов, узлов и систем.*

В указанной части существующее регулирование конкретизируется вводимым. Однако при этом возникает внутреннее противоречие анализируемой нормы и части 2 статьи 2 Закона, согласно которой в акте приёма задержанного транспортного средства указываются следующие сведения:

- 1) о лицах, подписавших акт (фамилия, имя, отчество, должность);
- 2) о дате, времени и месте составления;
- 3) о реквизитах протокола о задержании транспортного средства;
- 4) о задержанном транспортном средстве (за исключением судна) — марка, модель, государственный регистрационный знак, а в отношении судна — тип, марка, модель, название, заводской номер, регистрационный (бортовой) номер, количество двигателей (подвесных моторов), их тип, мощность и номера;
- 5) о наличии внешних повреждений задержанного транспортного средства, обнаруженных на месте его задержания;
- 6) о месте нахождения специализированной стоянки, телефон для справок;
- 7) о лице, в отношении которого произведено задержание транспортного средства, — фамилия, имя, отчество (если оно присутствует на момент составления акта приёма задержанного транспортного средства);
- 8) иные сведения в случаях, установленных настоящим Законом.

Изменения в приведённую часть 2 статьи 2 Закона проектом акта не вносятся.

Сама по себе обязанность обеспечить сохранность окраски наружных и внутренних элементов задержанного транспортного средства, а также функциональных характеристик задержанного транспортного средства, его агрегатов, узлов и систем, представляется обоснованной: основная цель перемещения транспортного средства на специализированную стоянку (как разновидности его задержания) — пресечение административного правонарушения. Повреждение транспортного средства, его элементов или нарушение функциональных характеристик в процессе задержания достижению обозначенной цели не способствует и влечёт возникновение неоправданного ущерба у владельца соответствующего транспортного средства.

Вместе с тем, процесс задержания не позволяет проверить все названные характеристики его сохранности во время указанного процесса. При составлении акта обеспечивается лишь неизменность расположения объектов, размещённых в открываемых частях транспортного средства, а также проверяется его внешний вид для выявления возможных повреждений. В силу этого последующие претензии, касающиеся причинения ущерба владельцу транспортного средства во время его перемещения, а также до или после него посредством изъятия объектов из открываемых частей, могут быть проверены. Функциональные характеристики, агрегаты, узлы и системы не проверяются, в силу чего специализированная организация не может достоверно знать параметры, которым (в обозначенной части) должно соответствовать транспортное средство в момент получения его владельцем. В этой связи Министерство полагает, что выбрана не вполне удачная

юридическая техника.

Так, если дополнить перечень сведений, указываемых в акте, сведениями о способе транспортировки, а также о производимых для этого манипуляциях с транспортным средством, то его владелец в случае повреждения сможет получить доступ к дополнительной информации технического характера, которая позволит сделать вывод о достоверно возможной, однозначной или невозможной причинно-следственной связи между конкретным способом транспортировки или применяемых для его осуществления манипуляциях с автомобилем и заявленным повреждением. В этом случае внесение изменений в часть 5 статьи 2 Закона не потребуется.

#### **7. Анализ основных групп участников отношений, интересы которых будут затронуты предлагаемым правовым регулированием, оценка их ожидаемых дополнительных расходов и доходов**

Участниками отношений, интересы которых будут затронуты предлагаемым правовым регулированием – являются индивидуальные предприниматели и юридические лица, осуществляющие деятельность по перемещению и хранению задержанных транспортных средств на территории Новосибирской области, а также водители задержанных транспортных средств и иные участники дорожного движения. По данным Минтранса Новосибирской области количество индивидуальных предпринимателей – 7, юридических лиц (ООО, муниципальные предприятия) – 16, осуществляющих деятельность по перемещению и хранению задержанных транспортных средств на территории Новосибирской области.

Оценить ожидаемые расходы и доходы не представляется возможным в силу отсутствия необходимых данных.

#### **8. Анализ новых, изменяемых и отменяемых функций, полномочий, обязанностей и прав органов государственной власти Новосибирской области и органов местного самоуправления, а также оценка расходов и возможных доходов консолидированного бюджета Новосибирской области**

Отсутствуют.

#### **9. Оценка рисков решения проблемы предложенным способом регулирования и рисков негативных последствий**

По данным Минтранса Новосибирской области, риски решения проблемы предложенным способом регулирования и риски негативных последствий отсутствуют.

По мнению Министерства, принятие проекта акта может повлечь необходимость дополнительного приобретения специализированными организациями соответствующих транспортных средств, позволяющих осуществлять перемещение транспортных средств путем полной погрузки, что повлечет за собой финансовые издержки специализированных организаций, а также может привести к прекращению деятельности отдельных организаций.

### 10. Индикативные показатели, программы мониторинга и иные способы (методы) оценки достижения заявленных целей регулирования

Проведение мониторинга качества оказания услуг по перемещению задержанных транспортных средств путем подсчета поступивших жалоб граждан и проведение социального опроса граждан, по истечении одного года после вступления в силу проекта акта позволит осуществлять мониторинг по достижению заявленных целей регулирования.

Индикаторами достижения целей являются:

- сокращение количества жалоб граждан;
- исключение задержания и перемещения транспортных средств, владельцы которых готовы самостоятельно переместить транспортное средство.

### 11. Иные сведения, позволяющие оценить обоснованность предлагаемого регулирования

Иные сведения отсутствуют.

### 12. Результаты публичных консультаций по проекту

Публичные консультации по проекту акта проводились в период с 10.04.2015 по 30.04.2015.

Круг участников публичных консультаций включал представителей Саморегулирующей организации некоммерческого партнерства «Транспортный Союз Сибири», Уполномоченный по правам предпринимателей по Новосибирской области, Общественный Совет при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области.

В ходе проведения публичных консультаций замечания и предложения не поступили.

### 13. Выводы по результатам проведения оценки регулирующего воздействия

В ходе проведения оценки регулирующего воздействия проект акта был рассмотрен по критериям, перечисленным в нижеприведенной таблице.

Таблица 1

Сведения о выявленных положениях НПА, которые создают необоснованные затруднения осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, способствуют возникновению необоснованных расходов бюджета Новосибирской области

№ п/п	Критерии	Наличие или отсутствие выявленных положений, которые создают необоснованные затруднения осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, а также способствуют возникновению необоснованных расходов бюджета Новосибирской области
1	Наличие в нормативном правовом акте избыточных требований по подготовке и	Отсутствуют



	(или) представлению документов, сведений, информации	
2	Наличие в нормативном правовом акте требований, связанных с необходимостью создания, приобретения, содержания, реализации каких-либо активов, возникновения, наличия или прекращения договорных обязательств, наличия персонала, осуществления не связанных с представлением информации или подготовкой документов работ, услуг в связи с организацией, осуществлением или прекращением определенного вида деятельности, которые, по мнению субъекта предпринимательской и инвестиционной деятельности, необоснованно усложняют ведение деятельности либо приводят к существенным издержкам или невозможности осуществления предпринимательской или инвестиционной деятельности	Пункты 2 и 10 статьи 1 содержат положения о возможности перемещения транспортных средств только путём их полной погрузки, что необоснованно исключает возможность приобретения и использования специализированными организациями более дешёвых транспортных средств, обеспечивающих перемещение иными способами (буксировку путём жёсткой сцепки и частичной погрузки).
3	Отсутствие, неточность или избыточность полномочий лиц, наделенных правом проведения проверок, участия в комиссиях, выдачи или осуществления согласований, определения условий и выполнения иных установленных законодательством Новосибирской области обязательных процедур	Отсутствуют
4	Наличие положений, способствующих возникновению необоснованных расходов бюджета Новосибирской области	Отсутствуют
5	Отсутствие необходимых организационных или технических условий, приводящее к невозможности реализации исполнительными органами государственной власти Новосибирской области установленных функций в отношении субъектов предпринимательской или инвестиционной деятельности	Отсутствуют

Исходя из проведенного анализа, полагаем возможным предложить разработчикам акта внести следующие изменения в проект акта:

1. Изложить абзацы 4 и 5 статьи 1.1 Закона, вводимой пунктом 2 статьи 1 проекта акта, в редакции, не ограничивающей возможность перемещения задержанных транспортных средств каким-либо способом, поскольку в противном случае эта норма создаёт возможность для несения специализированными организациями избыточных расходов. Например:

*«начало перемещения транспортного средства — момент (время) начала движения специализированного транспортного средства с погруженным или*

*буксируемым задержанным транспортным средством;*

*окончание перемещения транспортного средства — момент (время) отсоединения задержанного транспортного средства в связи с помещением его на специализированную стоянку или прекращение уполномоченным должностным лицом производства по делу об административном правонарушении в виде задержания транспортного средства».*

2. Пункт 10 статьи 1 проекта акта исключить.

3. Рассмотреть вопрос о разрешении выявленного Министерством противоречия между пунктом 6 статьи 1 проекта акта и частью 2 статьи 2 Закона, в силу которого специализированная организация должна обеспечивать состояние задержанного транспортного средства, в соответствии которому (этому состоянию) не имеет возможности убедиться до начала перемещения транспортного средства на специализированную стоянку.

Заместитель Председателя Правительства  
Новосибирской области – министр экономического  
развития Новосибирской области

О.В. Молчанова

