

СВОДНЫЙ ОТЧЕТ
о результатах проведения оценки регулирующего воздействия проекта нормативного
правового акта

1. Общая информация

1.1. Наименование разработчика	Министерство цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области (далее – Министерство)
1.2. Вид и наименование проекта нормативного правового акта	Проект постановления Правительства Пензенской области «О внесении изменений в отдельные нормативные правовые акты Правительства Пензенской области» (далее – проект).
1.3. Степень регулирующего воздействия проекта нормативного правового акта	Высокая степень регулирующего воздействия.
1.4. Обоснование отнесения проекта нормативного правового акта к определенной степени регулирующего воздействия	Проект нормативного правового акта содержит нормы, устанавливающие ранее не предусмотренные законами Пензенской области обязанности, запреты и ограничения для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности.
1.5. Краткое описание содержания предлагаемого правового регулирования, основание для разработки проекта нормативного правового акта	В соответствии с представлением Прокуратуры Пензенской области об устранении нарушений закона от 03.07.2024 №7-12-2024/2679-24-2056001 (далее – представление Прокуратуры) установленные индикаторы риска регионального (муниципального) государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте (далее – региональный и муниципальный контроль соответственно) являются не объективными, не позволяют их использовать для инициирования контрольно-надзорных мероприятий в отношении перевозчиков и фактически остаются неприменимы на практике. В этой связи на основании анализа опыта регионов Российской Федерации проектом предлагается установить новые индикаторы риска в части соблюдения контролируруемыми лицами максимально допустимого соотношения, равного «0,07», между количеством рейсов, не выполненных в течение одного квартала, и количеством рейсов, предусмотренным для выполнения в течение данного квартала. Предлагаемые индикаторы риска в соответствии с частью 9 статьи 23 Федерального закона от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» (с последующими изменениями) (далее – Закон № 248-ФЗ) являются отклонением от параметров объекта контроля, которые сами по себе не являются нарушениями обязательных требований, но с высокой степенью вероятности свидетельствуют о наличии таких нарушений и риска причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям.
1.6. Контактная информация исполнителя разработчика: Ф.И.О., должность, контактный телефон, адрес электронной почты	Заместитель начальника управления транспорта Министерства цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области Дубынин Евгений Николаевич, тел. 8(8412) 20-10-10, доб. 303 e-mail: e.dubynin@ui.pnzreg.ru

2. Описание проблемы, на решение которой направлено предлагаемое правовое регулирование

2.1. Описание и причины возникновения проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования	В соответствии с представлением Прокуратуры установленные индикаторы риска регионального (муниципального) являются не объективными, не позволяют их использовать для инициирования контрольно-надзорных мероприятий в отношении перевозчиков и фактически остаются неприменимы на практике. В этой связи на основании анализа опыта регионов Российской Федерации проектом предлагается установить новые индикаторы риска в части соблюдения контролируруемыми лицами максимально допустимого соотношения, равного «0,07», между количеством рейсов, не выполненных в течение одного квартала, и количеством рейсов, предусмотренным для выполнения в течение данного квартала. Предлагаемые индикаторы риска в соответствии с частью 9 статьи 23 Закона № 248-ФЗ являются отклонением от параметров объекта контроля, которые сами по себе не являются нарушениями обязательных требований, но с высокой степенью вероятности свидетельствуют о наличии таких нарушений и риска причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям. В качестве индикаторов риска устанавливаются: - поступление от оператора государственной информационной системы «Региональная навигационно-информационная система Пензенской области» либо из иных достоверных источников информации об установлении за период 30 календарных дней показателя регулярности движения по маршруту регулярных перевозок ниже 93%; - поступление в течение 30 календарных дней от физических и (или) юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, государственных казенных учреждений, органов власти, средств массовой информации, информации о не менее 10 фактах, содержащих сведения о несоблюдении расписания движения по маршруту регулярных перевозок.
2.2. Характеристика негативных эффектов, возникающих в связи с наличием проблемы, их количественная оценка	Необъективность индикаторов риска не позволяют их использовать для инициирования контрольно-надзорных мероприятий (далее – КНМ) в отношении перевозчиков. Фактически индикаторы риска остаются неприменимы на практике. Вышеуказанное приводит к невозможности осуществления регионального и муниципального контроля в соответствии с принципами оценки риска причинения вреда (ущерба) при принятии решения о проведении и выборе вида внепланового КНМ. Также такое положение приводит к невозможности контроля за соблюдением контролируруемыми лицами обязательных требований, что в свою очередь приведет к причинению вреда (ущерба) или об угрозе причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям.
2.3. Информация о мерах, принятых ранее для ее решения, достигнутых результатах и затраченных ресурсах	В 2021 году указанные виды контроля не осуществлялись. В 2022 году в связи с принятием постановления Правительства Российской Федерации от 10.03.2022 № 336 «Об особенностях организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля» (далее - Постановления № 336), в редакции действовавшей до 17.03.2023, проведение КНМ по индикаторам риска предполагалось только в отношении в отношении объектов чрезвычайно высокого и высокого рисков, которые по указанным видам контроля отсутствовали. С 17.03.2023 по настоящий момент индикаторы риска не стали основанием для проведения КНМ.
2.4. Прогноз развития ситуации при сохранении текущего регулирования	Сохранение текущего регулирования не позволяет проведение КНМ регионального и муниципального контроля, что приводит к невозможности контроля за соблюдением контролируруемыми лицами обязательных требований, что в свою очередь приведет к причинению

	вреда (ущерба) или об угрозе причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям.
2.5. Опыт решения аналогичных проблем в других субъектах Российской Федерации Источники данных	Аналогичные индикаторы риска приняты в Тульской и Калининградской области: - постановление Правительства Тульской области от 05.04.2024 № 159; - постановление Правительства Калининградской области от 28.09.2021 № 633. Источник данных правовая система «Консультант».
2.6. Альтернативные способы решения проблемы	Альтернативные способы решения проблемы, кроме сохранения текущего регулирования, отсутствуют.

3. Цели предлагаемого правового регулирования и показатели их достижения

3.1. Цели предлагаемого правового регулирования	3.2. Показатели достижения целей предлагаемого правового регулирования	3.3. Сроки достижения целей предлагаемого правового регулирования
Осуществление регионального и муниципального контроля в соответствии с принципами оценки риска причинения вреда (ущерба) при принятии решения о проведении и выборе вида внепланового КНМ. Соблюдение обязательных требований, снижение риска причинения вреда (ущерба) или угрозы причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям.	Достижение целевого значения ключевого показателя контроля, которое должно быть меньше либо равно 0,07 (отношение количества рейсов, не выполненных контролируемым лицом в течение года по расписанию и (или) с нарушением маршрута, к количеству рейсов, предусмотренных для выполнения в течение года установленным расписанием).	Не позднее декабря 2035 года.

4. Описание основных групп субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, иных лиц, интересы которых могут быть затронуты предполагаемым правовым регулированием

4.1. Группы потенциальных субъектов предлагаемого правового регулирования (краткое описание их качественных характеристик)	4.2. Количественная оценка участников группы	4.3. Источники данных
(Группа 1) Перевозчики пассажиров автобусами Пензенской области.	73 перевозчика.	Реестр межмуниципальных маршрутов Пензенской области. Реестр муниципальных маршрутов городского округа город Пенза, закрытого административно-территориального образования город Заречный Пензенской области, Пензенского района Пензенской области, Бессоновского района Пензенской области

5. Изменение функций (полномочий, обязанностей, прав) исполнительных органов государственной власти (органов местного самоуправления)

**Пензенской области, а также порядка их реализации
в связи с введением предлагаемого правового регулирования**

5.1. Наименование функции (полномочия, обязанности или права)	5.2. Характеристик а функции (новая/ изменяемая/ отменяемая)	5.3. Предполагаемый порядок реализации	5.4. Оценка изменения численности сотрудников и/или потребностей в других ресурсах
Наименование органа 1: Министерство цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области			
Региональный и муниципальный контроль на автомобильном транспорте	Изменяемая	Регулируется порядком установленным в Положении о региональном контроле, Положении о муниципальном контроле.	В пределах существующей штатной численности.

6. Оценка дополнительных расходов (доходов) консолидированного бюджета Пензенской области, связанных с введением предлагаемого правового регулирования

6.1. Наименование функции (полномочия, обязанности или права) (в соответствии с пунктом 5.1)	6.2. Возможные расходы (возможные поступления) консолидированного бюджета Пензенской области	6.3. Количественная оценка расходов или возможных поступлений, тыс. рублей
Наименование органа 1: Министерство цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области		
Региональный и муниципальный контроль на автомобильном транспорте	Дополнительные расходы (возможные поступления) консолидированного бюджета Пензенской области не предполагаются.	Поступления:0 Расходы:0.
Итого: Поступления: нет. Расходы: нет.		

6.4. Другие сведения о дополнительных расходах (доходах) консолидированного бюджета Пензенской области, связанных с введением предлагаемого правового регулирования: нет.

6.5. Источники данных: Министерство цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области.

7. Новые преимущества, обязанности или ограничения для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности либо изменение содержания существующих обязанностей и ограничений, оценка расходов субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, связанных с необходимостью соблюдения установленных обязанностей или ограничений либо с изменением содержания таких обязанностей или ограничений, а также возможные издержки и выгоды для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности от предполагаемого правового регулирования

7.1. Группы потенциальных адресатов предлагаемого правового регулирования (в соответствии с п. 4.1 Сводного отчета)	7.2. Новые обязанности, преимущества и ограничения, изменения существующих обязанностей и ограничений, вводимые предлагаемым правовым регулированием (с указанием соответствующих положений проекта акта)	7.3. Описание расходов и возможных доходов, связанных с введением предлагаемого правового регулирования	7.4. Количественная оценка, тыс. рублей
(Группа 1)	Преимущества: отсутствуют.	Дополнительных	Дополнительных

Перевозчики пассажиров автобусами Пензенской области.	Ограничения: отсутствуют.	расходов не предполагается.	расходов не предполагается.
---	---------------------------	-----------------------------	-----------------------------

7.5. Издержки и выгоды адресатов предлагаемого правового регулирования, не поддающиеся количественной оценке: нет.

8. Оценка рисков неблагоприятных последствий применения предполагаемого регулирования

8.1. Виды рисков	8.2. Оценка вероятности наступления неблагоприятных последствий	8.3. Методы контроля рисков	8.4. Степень контроля рисков (полный/частичный/отсутствует)
Риск 1 Неисполнения перевозчиками обязательных требований.	Вероятность наступления неблагоприятных последствий минимальная	Осуществление регионального и муниципального контроля.	полная

9. Сравнение возможных вариантов решения проблемы

	Вариант 1	Вариант 2
9.1. Содержание варианта решения проблемы	Принятие настоящего проекта.	Применение текущего регулирования.
9.2. Качественная характеристика и оценка численности потенциальных адресатов предполагаемого правового регулирования	Перевозчики пассажиров автобусами Пензенской области в количестве 73 субъекта.	Перевозчики пассажиров автобусами Пензенской области в количестве 73 субъекта.
9.3. Оценка дополнительных расходов (доходов) потенциальных адресатов регулирования, связанных с введением предполагаемого правового регулирования	Расходы не предполагаются.	Расходы не предполагаются.
9.4. Оценка расходов (доходов) консолидированного бюджета Пензенской области, связанных с введением предполагаемого правового регулирования	Дополнительные расходы (доходы) отсутствуют.	Дополнительные расходы (доходы) отсутствуют.
9.5. Оценка рисков неблагоприятных последствий	Минимальный риск.	Высокий риск.

9.6. Обоснование выбора предпочтительного варианта решения выявленной проблемы: Предпочтительным вариантом решения проблемы является принятие настоящего проекта, что позволит организовать осуществление регионального и муниципального контроля в соответствии с принципами оценки риска причинения вреда (ущерба) при принятии решения о проведении и выборе вида внепланового КНМ. Осуществление регионального и муниципального контроля позволит поддерживать высокий уровень соблюдения обязательных требований, снизить риск причинения вреда (ущерба) или угрозы причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям.

Министр цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области



С.Л. Балакин