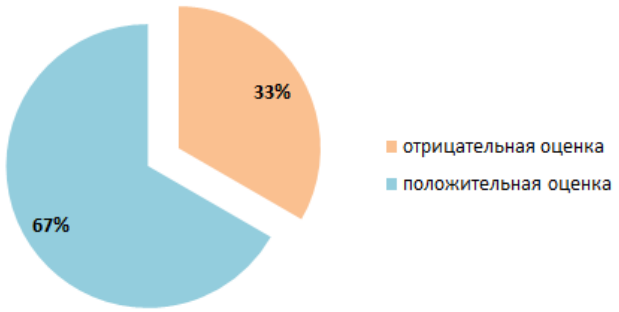
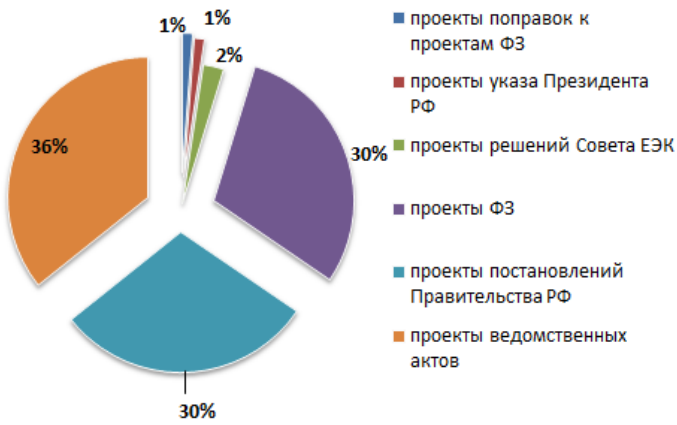
Краткий обзор
заключений об оценке регулирующего воздействия
за февраль 2016 года

Минэкономразвития России в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 года № 1318 в феврале 2016 года было подготовлено 84 заключения об оценке регулирующего воздействия (далее – заключение об ОРВ), 33 % которых – с отрицательными оценками.

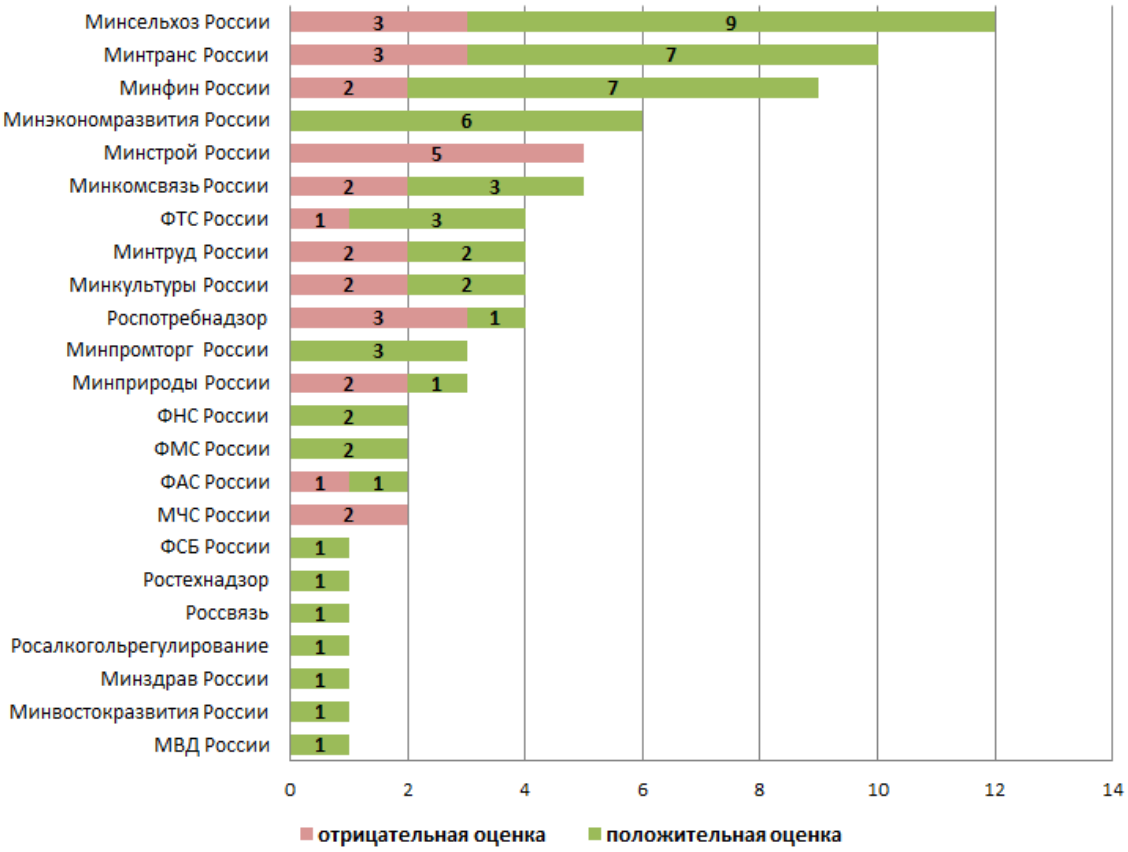
Количество подготовленных заключений об ОРВ в феврале 2016 г.



Количество подготовленных заключений об ОРВ в феврале 2016 г. (по видам актов)



Количество подготовленных заключений об ОРВ в феврале 2016 г. (по разработчикам)



Отдельного внимания из числа подготовленных заключений об ОРВ заслуживают следующие.

1. Проблемой, на решение которой направлен подготовленный Минтрансом России проект приказа (http://regulation.gov.ru/projects#npa=42073), является *отсутствие нормативно-закрепленного порядка формирования* **перечня припортовых железнодорожных станций, с которых перевозчик и владелец инфраструктуры вправе перемещать порожние вагоны,** однако разработанное регулирование не решит обозначенную проблему.

На практике, исходя из установленного действующим законодательством определения[1], к таким станциям могут быть отнесены любые станции, технологически связанные с портом, на которых осуществляются международные/внутренние перевозки и возникают технологические затруднения.

Однако понятие технологических затруднений, которые могут служить основанием для внесения конкретной станции в данный Перечень, проектом акта не раскрывается.

Таким образом, *в отсутствии однозначного определения понятия технологического затруднения, а также анализа причин его возникновения и взаимосвязи с приемом и отправлением вагонов невозможно сделать однозначный вывод о целесообразности включения той или иной станции в Перечень* (заключение Минэкономразвития России от 15 февраля 2016 года № 3668-ОФ/Д26и).

2. В целях восполнения правового пробела был разработан **проект федерального закона «О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей»** (http://regulation.gov.ru/projects#npa=27165).

Для защиты прав потребителей, приобретающих товары (услуги) в сети Интернет, разработанное Роспотребнадзором регулирование предлагает *выделить Интернет-организации (называемые проектом акта «агрегаторами») в качестве самостоятельного субъекта ответственности перед потребителями*, хотя по своей сути отношения между «агрегатором», продавцом и покупателем являются агентскими и урегулированы Гражданский кодексом Российской Федерации.

[1] Постановление Правительства Российской Федерации от 31 октября 2015 г. № 1180 «Об утверждении Правил перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте».

Кроме того, проектом акта предлагается закрепить ответственность «агрегатора» за недостоверную информацию о товаре (услуге) или продавце (исполнителе, изготовителе, импортере). По факту, «агрегатор» может оказаться в ситуации, когда он *целиком зависит от добросовестности действий продавца, предоставившего информацию, т.е. фактически – нести ответственность за действия продавца.*

При этом обязательство продавца или производителя предоставлять такую информацию «агрегатору» разработанным регулированием не предусмотрено, в то время как любая ошибка продавца может привести к ответственности «агрегатора», вплоть до прекращения его деятельности.

Отдельно следует отметить, что описанные новшества *касаются только российских «агрегаторов»,* оставляя за рамками деятельность иностранных организаций, и создают им тем самым определенные преференции (заключение Минэкономразвития России от 11 февраля 2016 года № 3210-ОФ/Д26и).

3. В качестве цели разработки **проекта приказа «Об утверждении Правил по охране труда при добыче (вылове) и переработке водных биоресурсов»** (http://regulation.gov.ru/projects#npa=39732) Минтруд России указывает необходимость установления унифицированных государственных нормативных требований охраны труда и снижения риска производственного травматизма в рассматриваемой сфере деятельности.

При этом проектом акта устанавливаются требования к охране труда не только при добыче (вылове) и переработке водных биоресурсов, но и при производстве и хранении рыбной и иной продукции из водных биоресурсов на береговых объектах рыбоперерабатывающей инфраструктуры и хранения рыбной продукции в целом.

Указанные *требования выходят за рамки предмета регулирования, дублируют положения действующих нормативных правовых актов и не достигают установленных целей* (заключение Минэкономразвития России от 8 февраля 2016 г. № 2924-ОФ/Д26и).

4. В соответствии с действующей редакцией **приказа Минтранса России от 13 февраля 2013 года № 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства…»** в настоящее время тахографами должны быть оснащены порядка 3,6 млн транспортных средств.

По факту на сегодняшний день оснащено менее 10% от указанного числа ТС (350 тысяч).

Между тем проектом приказа Минтранса России (http://regulation.gov.ru/projects#npa=42416) предлагается *дополнить список транспортных средств, подлежащих оснащению тахографами, транспортными средствами, осуществляющими городские и пригородные перевозки*[2] (более 20 тысяч хозяйствующих субъектов).

Данное решение, согласно данным разработчика, продиктовано значительным количеством нарушений режима труда и отдыха, которые, в том числе, привели к дорожно-транспортным происшествиям при осуществлении городских и пригородных регулярных перевозок.

Однако подтверждающей статистики выявленных правонарушений водителей автобусов, а также статистики дорожно-транспортных происшествий с их участием, произошедших по причине несоблюдения режима труда и отдыха, разработчиком не представлено.

При этом по данным Госавтоинспекции в 2014 году за управление транспортным средством без тахографа либо с неисправным тахографом было привлечено 170,6 тысяч ответственных лиц, в то время как за нарушение режима труда и отдыха было привлечено 2203 лица.

Не представлено данных и о невозможности использовать путевые листы и устройства спутниковой навигации ГЛОНАСС, применяемые организациями для контроля режима труда и отдыха водителей в настоящее время.

Следует отметить, что городские и пригородные регулярные перевозки осуществляются как частными, так и государственными и муниципальными предприятиями. Таким образом*, расходы на установку и обслуживание тахографов будут нести как субъекты предпринимательской деятельности, так и региональные и муниципальные бюджеты, что в свою очередь может привести к росту стоимости перевозок.*

По информации, полученной от субъектов Российской Федерации, *стоимость установки тахографа на одно транспортное средство варьируется от 30 до 55 тысяч рублей* в зависимости от региона. Совокупные издержки на оснащение всех используемых на пригородных и городских перевозках транспортных средств могут составить в Кемеровской области – свыше 75 млн рублей, в Волгоградской области – от 150 до 250 млн рублей, в Новосибирской области – от 350 до 520 млн рублей.

---

[2] Транспортные средства категории М2 и М3.

Помимо прочего контроль за режимом труда и отдыха водителей осуществляется в настоящее время *тремя контрольно-надзорными органами: Государственная инспекция труда, Госавтоинспекция и Ространснадзор.*

Учитывая изложенное, Минэкономразвития России считает нецелесообразным ужесточение требований в области контроля режима труда и отдыха (заключение Минэкономразвития России от 15 февраля 2016 года № 3670-ОФ/Д26и).

5. Ряд требований, устанавливаемых **проектом постановления Правительства Российской Федерации «О порядке подтверждения исключения негативного воздействия на окружающую среду объектов размещения отходов»** (http://regulation.gov.ru/projects#npa=40739) является не только необоснованным, но и практически невыполнимым.

В частности, речь идет об использовании для подтверждения исключения негативного воздействия на окружающую среду объектов размещения отходов результатов мониторинга состояния окружающей среды, в том числе соблюдения нормативов предельно допустимых концентраций (далее – ПДК) химических веществ.

При этом сам *порядок мониторинга объекта размещения отходов не определен, ПДК химических веществ (для воздуха, воды или почвы) на территории объекта размещения отходов не существуют.*

При отсутствии ПДК разработчик предлагает использовать фоновые значения показателей, однако не предлагают методики их определения. Таким образом, на владельцев объектов размещения отходов проектом акта *предлагается возложить невыполнимые обязанности, а надзорным органам предоставляется возможность избирательного правоприменения* (заключение Минэкономразвития России от 8 февраля 2016 года № 2935-ОФ/Д26и).