

**Заключение
об оценке регулирующего воздействия
проекта закона Астраханской области**

«О внесении изменений в Закон Астраханской области «Об отдельных вопросах правового регулирования отношений по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории Астраханской области» и Закон Астраханской области «О перераспределении полномочий по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом между органами местного самоуправления муниципального образования «Город Астрахань и органами государственной власти Астраханской области»

«26» 07 2023 г.

Министерство экономического развития Астраханской области (далее – уполномоченный орган) в соответствии с Порядком проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Астраханской области, утвержденным постановлением Правительства Астраханской области от 14.04.2014 № 130-П «Об оценке регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Астраханской области и экспертизе нормативных правовых актов Астраханской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности» (далее – Порядок), рассмотрело проект закона Астраханской области «О внесении изменений в Закон Астраханской области «Об отдельных вопросах правового регулирования отношений по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории Астраханской области» и Закон Астраханской области «О перераспределении полномочий по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом между органами местного самоуправления муниципального образования «Город Астрахань и органами государственной власти Астраханской области» (далее – проект закона), разработанный министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Астраханской области (далее – разработчик), и сообщает следующее.

Проект закона направлен разработчиком для подготовки настоящего заключения об оценке регулирующего воздействия проекта закона (далее – заключение об ОРВ) впервые.

Информация о проведении оценки регулирующего воздействия проекта закона размещена разработчиком в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: <https://mintrans.astrobl.ru/documents/document-16g8i-717-6g2c-4e4e>.

В ходе подготовки настоящего заключения об ОРВ были проведены публичные консультации в срок с 19.06.2023 по 29.06.2023.

По степени регулирующего воздействия проект закона имеет среднюю степень воздействия.

При проведении публичных консультаций разработчиком проект закона был направлен уполномоченному по защите прав предпринимателей при Губернаторе Астраханской области на общественных началах, в Астраханское отделение Общероссийской общественной организации «Деловая Россия», в Союз «Астраханская торгово-промышленная палата», Региональное объединение работодателей «Астраханский областной союз промышленников и предпринимателей», Астраханское региональное отделение Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ».

В рамках публичных консультаций поступили мнения от Союза «Астраханская торгово-промышленная палата» и Союза пассажирских перевозок, в соответствии с которыми предлагаемое правовое регулирование направлено на повышение требований к качеству используемых транспортных средств, что, соответственно, улучшит качество перевозок пассажиров.

При этом отмечена актуальность проблемы, на решение которой направлено предлагаемое правовое регулирование.

Кроме того, по мнению Союза «Астраханская торгово-промышленная палата» и Союза развития пассажирских перевозок, разработчик корректно обосновал необходимость правового вмешательства и направленность предлагаемых изменений на достижение поставленных целей.

Также по мнениям Союза «Астраханская торгово-промышленная палата» и Союза развития пассажирских перевозок, выбранный вариант решения проблемы является оптимальным, в том числе с точки зрения выгод и издержек для организации в целом.

Вместе с тем Союз «Астраханская торгово-промышленная палата» и Союз развития пассажирских перевозок считают, что предлагаемым правовым регулированием будут затронуты предприниматели, занимающиеся перевозкой пассажиров и багажа.

В соответствии с точкой зрения Союза «Астраханская торгово-промышленная палата» предлагаемое правовое регулирование повлияет на изменение конкурентной среды, расстановки сил и средств в отрасли. Однако, в соответствии с позицией Союза «Астраханская торгово-промышленная палата» – предлагаемое правовое регулирование является обоснованным, так как предприниматели будут использовать для перевозки более современный транспорт.

При этом с точки зрения Союза развития пассажирских перевозок, предлагаемые изменения не повлияют на конкурентную среду в отрасли.

Вместе с тем Союз «Астраханская торгово-промышленная палата» и Союз развития пассажирских перевозок обращают внимание на соответствие предлагаемого правового регулирования действующим нормативным правовым актам, а также на отсутствие положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской и иной экономической деятельности.

Последствия, к которым может привести принятие предлагаемых изменений в части невозможности исполнения субъектами предпринимательской и иной экономической деятельности дополнительных обязанностей, возникновения избыточных административных и иных ограничений и обязанностей

для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, как отмечают Союз «Астраханская торгово-промышленная палата» и Союз развития пассажирских перевозок, не усматриваются.

Кроме того, по мнениям Союза «Астраханская торгово-промышленная палата» и Союза развития пассажирских перевозок издержки (прямого, административного характера) субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, возникающие при введении предлагаемого правового регулирования, а также временные издержки, которые понесут субъекты предпринимательской и иной экономической деятельности вследствие необходимости соблюдения административных процедур, предлагаемых в проекте закона, не предусмотрены.

Также с точек зрения Союза «Астраханская торгово-промышленная палата» и Союза развития пассажирских перевозок, проблемы и трудности с контролем соблюдения требований и норм, вводимых предлагаемым правовым регулированием, отсутствуют, все адресаты предлагаемых изменений окажутся в одинаковых условиях.

Вместе с тем в рамках публичных консультаций поступило мнение от Астраханского регионального отделения Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ», в соответствии с которым отмечена актуальность и своевременность проблемы, на решение которой направлено предлагаемое правовое регулирование – регулирование отношений по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортом на территории Астраханской области.

Кроме того, по мнению Астраханского регионального отделения Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ», разработчик корректно обосновал необходимость внесения изменений. При этом Астраханское региональное отделение Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» считает, что предлагаемые изменения являются назревшей необходимостью, их цель соотносится с проблемой, на решение которой направлено предлагаемое правовое регулирование.

Также по мнению Астраханского регионального отделения Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ», выбранный вариант решения проблемы является оптимальным, в том числе с точки зрения выгод и издержек для организации в целом.

Вместе с тем, Астраханское региональное отделение Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» считает, что предлагаемым правовым регулированием будут затронуты субъекты малого и среднего предпринимательства.

В соответствии с точкой зрения Астраханского регионального отделения Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» предлагаемое правовое регулирование не повлияет на изменение конкурентной среды в отрасли, а также не будет способствовать необоснованному изменению расстановки сил в отрасли.

По мнению Астраханского регионального отделения Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» обязанности, ответственность субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности отражены полно и точно, понятно и недвусмысленно прописаны административные процедуры, реализуемые ответственными исполнительными органами Астраханской области.

При этом также отмечено, что исполнение положений предлагаемого правового регулирования не приведет к возникновению избыточных обязанностей субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, а также к необоснованному существенному росту отдельных видов затрат или появлению новых необоснованных видов затрат.

В соответствии с мнением Астраханского регионального отделения Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» исполнение положений предлагаемого правового регулирования не создает существенные риски ведения предпринимательской и инвестиционной деятельности, не способствует возникновению необоснованных прав органов государственной власти и должностных лиц, не допускает возможность избирательного применения норм.

Кроме этого, отмечается, что последствия, к которым может привести принятие предлагаемых изменений в части невозможности исполнения субъектами предпринимательской и иной экономической деятельности дополнительных обязанностей, возникновения избыточных административных и иных ограничений и обязанностей для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, не усматриваются.

Иных замечаний и предложений в ходе проведения публичных консультаций не поступило.

На основе проведенной оценки регулирующего воздействия проекта закона с учетом информации, представленной в сводном отчете о результатах проведения оценки регулирующего воздействия проекта закона (далее – сводный отчет), уполномоченным органом сделаны следующие выводы:

1. При проведении процедуры оценки регулирующего воздействия проекта закона требования, предусмотренные разделом 3 Порядка соблюдения не полностью (нарушены сроки начала проведения публичных консультаций, а также направления разработчиком проекта сводного отчета заместителю председателя Правительства Астраханской области для согласования).

2. Проект закона не содержит положений, вводящих избыточные обязанности, запреты и ограничения для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности или способствующих их введению.

3. Проект закона не содержит положений, способствующих возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, а также бюджета Астраханской области.

Отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее – регулярные перевозки), в том числе отношения, связанные с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к осуществ-

лению регулярных перевозок, использованием для осуществления регулярных перевозок объектов транспортной инфраструктуры, а также с организацией контроля за осуществлением регулярных перевозок, регулирует Федеральный закон 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» (далее – Федеральный закон № 220-ФЗ).

Статьей 26 Федерального закона № 220-ФЗ установлены сведения, которые должны быть включены в реестры муниципальных, межмуниципальных, смежных межрегиональных, межрегиональных маршрутов регулярных перевозок.

Отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы Российской Федерации, также регулируются Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (Федеральный закон № 259-ФЗ). Федеральным законом № 259-ФЗ определены общие условия перевозок пассажиров и багажа, грузов соответственно автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобилями, в том числе с использованием автомобильных прицепов, автомобильных полуприцепов, а также общие условия предоставления услуг пассажирам. Кроме этого в статье 4 Федерального закона № 259-ФЗ установлены виды сообщения:

- перевозки пассажиров и багажа, грузов осуществляются в городском, пригородном, междугородном, международном сообщении;
- перевозки в городском сообщении осуществляются в границах населенных пунктов;
- перевозки в пригородном сообщении осуществляются между населенными пунктами на расстояние до пятидесяти километров включительно между границами этих населенных пунктов;
- перевозки в междугородном сообщении осуществляются между населенными пунктами на расстояние более пятидесяти километров между границами этих населенных пунктов;
- перевозки в международном сообщении осуществляются за пределы территории Российской Федерации или на территорию Российской Федерации с пересечением Государственной границы Российской Федерации, в том числе транзитом через территорию Российской Федерации.

В свою очередь, отдельные отношения по организации регулярных перевозок на территории Астраханской области регулируются Законом Астраханской области от 28.12.2015 № 114/2015-ОЗ «Об отдельных вопросах правового регулирования отношений по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории Астраханской области» (далее – Закон Астраханской области).

Согласно информации, представленной разработчиком в сводном отчете, проблемой, на решение которой направлен проект закона, является сильная изношенность подвижного состава, используемого на регулярных маршрутах в Астраханской области, снижение уровня технической надежности и безопасности перевозок пассажиров, отсутствие обеспечения минимального уровня комфортности поездок пассажиров. Кроме того, разработчиком в сводном отчете отмечено, что неудовлетворенность качеством транспортного обслуживания вызывает многочисленные жалобы и обращения от населения Астраханской области с предложениями отрегулировать работу пассажирского транспорта, в том числе принять меры по улучшению комфортности поездок.

С учетом вышеизложенного разработчиком определена цель предлагаемого правового регулирования – повышение качества транспортного обслуживания населения Астраханской области, обновление автопарка транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки по муниципальным маршрутам, межмуниципальным маршрутам, межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, отбор перевозчиков, обеспечивающих наиболее безопасные и качественные условия перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

Так, проектом закона предлагается в реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок помимо сведений, предусмотренных статьей 26 Федерального закона № 220-ФЗ, включать сведения о виде сообщения в соответствии со статьей 4 Федерального закона № 259-ФЗ, а также исключить процедуру подготовки документов планирования регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, межмуниципальным маршрутам, установив полномочие Правительства Астраханской области по подготовке и реализации региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения.

Кроме этого, проектом закона предлагается в шкалу для оценки критериев и сопоставления заявок на участие в открытом конкурсе по муниципальным маршрутам, межмуниципальным маршрутам в раздел «Влияющие на качество перевозок характеристики транспортных средств, предлагаемых юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем или участниками договора простого товарищества для осуществления регулярных перевозок» добавить экологический класс транспортных средств ЕВРО-2 и ЕВРО-3 и определить количество баллов за каждый экологический класс.

В этой связи проектом закона предлагается исключить требования на использование на территории Астраханской области для осуществления регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, межмуниципальным маршрутам, межрегиональным маршрутам регулярных перевозок транспортные средства не ниже экологического класса ЕВРО-4. При этом разработчиком в сводном отчете указано, что установление данного критерия распространяется на вновь организуемые маршруты, а также для привлечения перевозчиков на регулярные маршруты, входящие в реестры регулярных перевозок, на которых отсутствуют в настоящее время перевозчики. При этом по информации сводного отчета для дальнейшего запуска оптимизированной

маршрутной сети в Астраханской области продолжена работа по заключению государственных контрактов на 22 маршрута, из которых на 3 межмуниципальных маршрутах обслуживание будет организовано автобусами среднего класса в количестве 34 единицы и на 19 муниципальных маршрутах – автобусами малого класса в количестве 157 единиц.

Установление проектом закона возможности использования транспортных средств с экологическим классом ЕВРО-2 и выше, как указано разработчиком в сводном отчете, необходимо для проведения конкурентных процедур по привлечению новых перевозчиков для обслуживания оптимизированной маршрутной сети, внедряемой в рамках реформы пассажирского транспорта, проводимой на территории Астраханской области. Правительством Астраханской области, предоставления возможности обновления подвижного состава на более новый для действующих перевозчиков, в маршрутных картах которых указан максимальный срок эксплуатации от 0 до 3 лет. Также расширяется возможность для субъектов малого предпринимательства с учетом их финансовых возможностей выходить с предложениями транспортных средств экологического класса ЕВРО 2 и выше для участия в конкурсных процедурах.

Обоснование разработчиком в сводном отчете выбора предлагаемого способа решения проблемы заключается в возникновении трудностей по заключению новых государственных контрактов из-за отсутствия автобусной техники на заводах-изготовителях в связи с дефицитом компонентной базы для производства транспортных средств экологического класса ЕВРО-5 и ЕВРО-4, который образовался в результате введения запретительных санкций Евросоюза.

Как указано разработчиком в сводном отчете, предлагаемое правовое регулирование не создаст дополнительной финансовой нагрузки для субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих свою деятельность по итогам ранее проведенных конкурсных процедур и получивших свидетельства на 5 лет. Срок действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок и карт маршрута регулярных перевозок определяется в соответствии с частью 5 статьи 19 Федерального закона № 220-ФЗ, согласно которой, если до истечения срока действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок и карты маршрута регулярных перевозок не наступят обстоятельства прекращения или приостановления действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок и карт маршрута регулярных перевозок, предусмотренных пунктами 1, 2, 3, 7 части 1 статьи 29, а также пунктом 4 части 2 статьи 19 Федерального закона № 220-ФЗ, действие указанных свидетельств и карт маршрута продлевается на срок не менее 5 лет. Количество таких продлений не ограничивается. Таким образом, действующие перевозчики могут осуществлять свою деятельность без дополнительных затрат.

Исходя из расчетов, приведенных разработчиком в сводном отчете, расходы, которые могут возникнуть у субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности для обеспечения соответствия критериям, предлагаемым для оценки и сопоставления заявок на участие в открытом

конкурсе по муниципальным маршрутам, межмуниципальным маршрутам, за счет приобретения транспортного средства, соответствующего 2 экологическому классу, составляют порядка 3 775 тыс. рублей на одно транспортное средство. При этом, как сообщает разработчик в сводном отчете, ссылаясь на информацию, представленную в интернет-сервисе для размещения объявлений «Авито», приобрести транспортное средство с экологическим классом ЕВРО-3 для регулярных перевозок пассажиров и багажа невозможно, в связи с отсутствием на рынке продаж.

При этом расходы, которые могут возникнуть у субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности при приобретении транспортных средств, соответствующих 2 экологическому классу, для осуществления регулярных перевозок, по экспертной оценке должны покрываться доходами, полученными от исполнения заключенных государственных контрактов на регулярные перевозки по регулируемым тарифам, а также доходом от реализации деятельности в сфере регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам.

Вместе с этим, анализ сферы пассажирского транспорта Астраханской области, проведенный уполномоченным органом по данным Росстата, выявил следующую тенденцию:

1. Рост показателя количества автобусов общего пользования на 100 000 человек в Астраханской области на фоне снижения показателей среднероссийского уровня и регионов ЮФО (табл. 1).

Таблица 1

Число автобусов общего пользования на 100 000 человек в 2020-2021 гг.
в Российской Федерации и в регионах ЮФО

Показатель	РФ	ЮФО	Астраханская область	Республика Адыгея	Республика Калмыкия	Республика Крым	Краснодарский край	Волгоградская область	Ростовская область	Г. Севастополь
2020 г.										
Число автобусов общего пользования на 100 000 человек населения	110	116	89	143	96	120	107	118	100	165

Показатель	РФ	ЮФО	Астраханская область	Республика Адыгея	Республика Калмыкия	Республика Крым	Краснодарский край	Волгоградская область	Ростовская область	Г. Севастополь
2021 г.										
Число автобусов общего пользования на 100 000 человек населения	99	103	109	102	82	122	106	85	94	143

По данным таблицы 1 можно отметить, что показатель числа автобусов общего пользования на 100 000 человек населения по Астраханской области в 2021 году стал выше общероссийского показателя на 10 ед. и на 6 ед. выше среднего показателя по ЮФО. Аналогичная ситуация в ЮФО наблюдается в Республике Крым, Краснодарском крае, г. Севастополь. При этом самый лучший показатель по Российской Федерации и по ЮФО удерживает г. Севастополь, где число автобусов на 100 000 человек в 1,4 раза превышает среднероссийский уровень.

2. Сокращение перевозок пассажиров и пассажирооборота по Астраханской области (табл. 2).

Таблица 2

Анализ динамики показателей перевозки пассажиров и пассажирооборота автобусов общего пользования по Астраханской области, ЮФО и Российской Федерации в период с 2010 по 2021 гг.

Годы	Темп роста перевозок пассажиров, %			Темп роста пассажирооборота, %		
	РФ	ЮФО	Астраханская область	РФ	ЮФО	Астраханская область
2010/2005	82,0	100,7	111,8	98,8	104,8	117,9
2015/2010	85,7	89,8	75,4	89,8	133,1	339,7
2018/2015	94,7	114,5	79,2	97,0	110,0	97,2
2019/2018	97,5	101,2	93,9	99,9	101,7	101,3
2020/2019	72,3	71,0	65,8	72,1	67,9	68,6
2021/2020	104,7	97,9	76,5	114,7	87,1	30,92

По данным таблицы 2 показатели перевозки пассажиров и пассажирооборота автобусов общего пользования по Астраханской области имеют отрицательную динамику. При этом необходимо отметить, что отрицательная

динамика отличается от общероссийской тенденции к росту данных показателей. Снижение указанных показателей в Астраханской области опережает темпы снижения по ЮФО, что является негативным фактором, влияющим на результаты функционирования транспортного комплекса Астраханской области. В части показателя «Пассажирооборот автобусов общего пользования по Астраханской области» необходимо отметить значительное снижение его уровня в 2021 году по сравнению с 2020 годом – на 69 %.

Результаты анализа, проведенного уполномоченным органом, выявили наличие проблем в сфере пассажирского транспорта Астраханской области – не смотря на рост числа автобусов общего пользования на 100 000 человек населения в Астраханской области, наблюдается снижение как перевозок пассажиров, так и пассажирооборота.

Рисками, связанными с текущей ситуацией транспортного комплекса Астраханской области, являются возможное снижение общего количества пассажироперевозок и пассажирооборота, а также рост убыточных предприятий указанной сферы с дальнейшей их возможной ликвидацией.

К основным группам, подверженным влиянию рассматриваемых проблем, согласно информации, представленной разработчиком в сводном отчете, относятся субъекты предпринимательской и иной экономической деятельности – участники конкурса по муниципальным маршрутам, межмуниципальным маршрутам, перевозчики, обслуживающие межмуниципальные маршруты на территории Астраханской области и города Астрахань в количестве 268 ед. (при этом оценить потенциальных участников конкурса по муниципальным маршрутам, межмуниципальным маршрутам, перевозчиков, обслуживающих межмуниципальные маршруты на территории Астраханской области и города Астрахань не представляется возможным, так как для участия в открытых конкурсах и электронных аукционах на право получения права осуществлять пассажирские перевозки по регулярным маршрутам допускаются все претенденты, отвечающие установленным требованиям); исполнительные органы Астраханской области; органы местного самоуправления муниципальных образований Астраханской области; население Астраханской области.

Предлагаемое правовое регулирование будет способствовать расширению круга субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, что положительно скажется на развитии транспортной системы в Астраханской области, организации конкурентоспособных услуг по регулярным перевозкам, обеспечении безопасности пассажиров, а также повышении занятости населения Астраханской области в сфере пассажирского транспорта.

Принятие проекта закона позволит систематизировать меры по развитию транспортного комплекса Астраханской области, а также повысить уровень доступности транспортных услуг для населения Астраханской области.

В этих условиях предлагаемое правовое регулирование, направленное на развитие системы пассажирского транспорта Астраханской области, является обоснованным.

При подготовке проекта закона разработчиком проведен мониторинг лучших законодательных практик субъектов Российской Федерации в сфере правоотношений по организации регулярных перевозок.

Данные сводного отчета показывают, что предлагаемое в проекте закона правовое регулирование разработано в том числе с учетом практики субъектов Российской Федерации.

Проведенные в сводном отчете процедуры оценки позволили разработчику предлагаемого правового регулирования в процессе разработки проекта закона рассмотреть возможные меры правового регулирования, оценить затраты и выгоды как адресатов регулирования (субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности), так и бюджетов всех уровней, предложить наиболее эффективное решение, а также оценить его возможные последствия.

Необоснованных обязанностей или ограничений для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности не предусмотрено. Необоснованных дополнительных расходов для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности не предусмотрено. При этом потенциальная выгода для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности заключается в предоставлении им следующих возможностей:

- использования для регулярных перевозок транспортных средств, доступных для приобретения в Российской Федерации;
- заключения государственных контрактов для работы на регулярных маршрутах по регулируемым тарифам и получении свидетельств для работы на регулярных маршрутах по нерегулируемым тарифам.

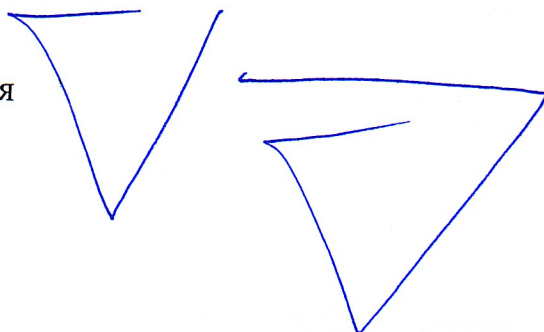
Таким образом, предлагаемое правовое регулирование не предполагает введения избыточных административных и иных ограничений и обязанностей для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности.

Принятие проекта закона позволит сформировать работоспособный и эффективный механизм функционирования системы пассажирского транспорта в Астраханской области.

Проектом закона необоснованные затраты бюджета Астраханской области также не предусмотрены.

Таким образом, принятие проекта закона приведет к положительному эффекту в части повышения эффективности функционирования транспортной системы Астраханской области. Это, в свою очередь, наряду с вышеуказанными эффектами, послужит росту объема инвестиций в основной капитал, созданию новых рабочих мест, а также увеличению налоговых поступлений в консолидированный бюджет Астраханской области.

Министр
экономического развития
Астраханской области



М.С. Гаджиев