

СВОДКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ,

поступивших в связи с размещением уведомления о подготовке проекта нормативного правового акта в соответствии с порядком, утвержденным проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Губернатора Курганской области, Правительства Курганской области и органов исполнительной власти Курганской области, осуществляющих отраслевое либо межотраслевое управление, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, и экспертизы нормативных правовых актов Губернатора Курганской области, Правительства Курганской области и органов исполнительной власти Курганской области, осуществляющих отраслевое либо межотраслевое управление, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, утвержденным постановлением Правительства Курганской области от 23 декабря 2013 года № 698

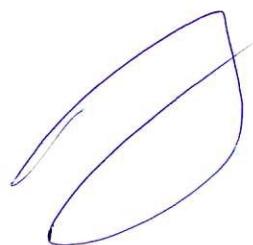
Наименование проекта нормативного правового акта: постановление Правительства Курганской области «Об утверждении Положения об организации и осуществлении регионального государственного контроля (надзора) за осуществлением перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Курганской области»

№ п/п	Предложения, поступившие в рамках публичного обсуждения уведомления о подготовке проекта нормативного правового акта	Позиция Департамента экономического развития Курганской области
1.	<p>Настоящая ситуация с отсутствием контроля автомобилей такси со стороны исполнительных органов власти, привела к тому, что нелегалов очень много. При этом, нелегалы в основном — это водители пользующиеся услугами агрегаторов такси. Ситуация такова, что данная категория «перевозчиков» под проверки практически никогда не попадает (исключение в виде контрольных мероприятий - «контрольная закупка», которые бывают крайне редко). В итоге проверки касается той доли водителей, которые разрешение на деятельность такси имеют. Данная несправедливость приводит к тому, что легальные перевозчики сдают разрешения на деятельность такси и уходят в тень. Нужно призвать агрегаторов такси к ответственности! Нужно организовать взаимодействие с агрегаторами такси именно так, чтобы они обязывали водителей такси работать легально и получать разрешение на деятельность такси. В настоящее время, ситуация противоположная, достоверно известно, что некоторые агрегаторы отговаривают водителей от получения разрешения, склоняя к тому, что водители перевозчиками не являются, а возят рекламу сервиса такси.</p>	<p>Постановление Правительства Курганской области «Об утверждении Положения об организации и осуществлении регионального государственного контроля (надзора) за осуществлением перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Курганской области» направлено на приведение правового регулирования Курганской области в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».</p> <p>Проектом предлагается регламентировать организацию и осуществление регионального государственного контроля (надзора) за осуществлением перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Курганской области, в том числе за обеспечением доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры в пределах своей компетенции (далее также – региональный государственный контроль).</p> <p>Предметом регионального государственного контроля является соблюдение юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность по оказанию услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, обязательных</p>
2.	<p>Привлекать агрегаторов такси к ответственности в части соблюдения норм Э8-ФЗ. Согласно ст. 7 38-ФЗ «О рекламе» от 13.03.2006 не допускается реклама товаров на производство и (или) реализацию которых требуется получение лицензий или иных специальных разрешений, в случае отсутствия таких разрешений. Легальная работа в такси относится именно к такому виду деятельности, для осуществления которой необходимо получение специального разрешения. Таким образом, использование рекламы агрегатора на бортах</p>	

№ п/п	Предложения, поступившие в рамках публичного обсуждения уведомления о подготовке проекта нормативного правового акта	Позиция Департамента экономического развития Курганской области
	автомобиля при отсутствии разрешения на данный автомобиль, является незаконным. В этом случае нарушитель должен быть привлечен к ответственности по ст. 14.3 КоАП РФ, что влечет наложение штрафа на граждан в размере от 2 тыс. до 2,5 тыс. руб. на физических лиц, от 4 тыс. до 20 тыс. руб. на должностных лиц, от 100 тыс. до 500 тыс. руб. на юридические лица.	требований, установленных статьей 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Правилами перевозок пассажиров и багажа легковым такси, а также требований к обеспечению доступности для инвалидов объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур и предоставляемых услуг.
3.	Необходимо ужесточение контроля действующего законодательства. Автомобиль, нелегально используемый для перевозки пассажиров, должен задерживаться, как предмет административного правонарушения согласно КоАП до вынесения судом постановления о правонарушении по примеру Краснодарского края и Красноярского края, где такие меры оказали существенное влияние на работу в сфере такси.	Таким образом, предложения поступившие, в связи с размещением уведомления о подготовке проекта нормативного правового акта, не относятся к предмету регулирования, на решение которых направлена разработка постановления Правительства Курганской области «Об утверждении Положения об организации и осуществлении регионального государственного контроля (надзора) за осуществлением перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Курганской области».
4.	Необходимо упразднить предрейсовые технические и медицинские осмотры. Путевой лист как вид контроля себя изжил и является условностью. В настоящее время перечень определяемых веществ не является актуальным, а используемые методы определения наркотических веществ устарели. Водитель после прохождения предрейсового медицинского осмотра может изменить свое«состояние» сразу же выйдя из кабинета, а путевой лист будет актуальным, Предрейсовый технический осмотр также является условностью, т.к. по сути технический осмотр проводится автомобилями на аккредитованных пунктах технических осмотров каждые полгода или год в зависимости от года выпуска автомобиля. Кроме того, за нарушения связанные с управлением автомобиля в несоответствующем состоянии водитель будет наказан, независимо от наличия у него путевого листа. Либо усовершенствовать способы проведения медицинских осмотров, в том числе с применением телемедицины (удалённого проведения осмотров) для того, чтобы водители могли проходить в любое время и без затруднений.	Указанные предложения не препятствуют разработке нормативного правового акта.
5.	Систематизация контроля на дорогах. Либо проверки проводить на постоянной и регулярной основе, либо не проводить их вообще. На практике имеем ситуацию, что комплексная проверка (с проверкой разрешения, необходимой атрибутики, актуальной диагностической карты, путевого листа и пр.) проходит в среднем раз в год. Складывается ощущение, что целью таких проверок является не осуществление контроля на дорогах, а сбор штрафов для пополнения бюджета и улучшения статистики по штрафам. Рейды должны быть регулярными, с обучением сотрудников ГИБДД (не раз были случаи, когда сотрудник ГИБДД не владеет актуальными знаниями в сфере законодательства такси).	
6.	Просьба повлиять на страховые компании в вопросе изготовления страховых полисов ОСАГО для автомобилей, используемых в качестве такси. Страховые компании массово отказывают в оформлении полиса «под такси». Мотивируют отказ тем, что такси является транспортом повышенной	

№ п/п	Предложения, поступившие в рамках публичного обсуждения уведомления о подготовке проекта нормативного правового акта	Позиция Департамента экономического развития Курганской области
	<p>опасности, что ДТП с участием машин такси встречаются чаще. Следует сказать, что озвучиваемые «риски» закладываются в цене стоимости данных полисов, стоимость их как минимум в два раза выше, чем стоимость обычного полиса для физических лиц. Страховые компании могут отказать в оформлении полиса «под такси» и без объяснения причин, либо могут озвучить формальные причины. При этом, если полис оформлен на автомобиль с разрешением, а тип страховки «под личное», отказывают в выплатах и расторгают полис ОСАГО в одностороннем порядке без возврата денежных средств за неиспользуемый период страхования</p>	

Директор Департамента экономического
развития Курганской области



В.В. Ковалев