

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
об оценке фактического воздействия
постановления Правительства Москвы от 31.08.2011 № 405-ПП
«О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг
в городе Москве»

Департамент экономической политики и развития города Москвы в соответствии с разделом 6(2) Положения об оценке регулирующего воздействия и оценке фактического воздействия в городе Москве, утвержденного постановлением Правительства Москвы от 4 марта 2014 г. № 99-ПП (далее – Положение), рассмотрел Сводный отчет о результатах оценки фактического воздействия постановления Правительства Москвы от 31.08.2011 № 405-ПП «О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве» (далее – Сводный отчет об ОФВ, ППМ № 405-ПП).

1. Общая информация

1.1. Информация о проведении публичных консультаций.

Публичные консультации (далее – ПК) в рамках оценки фактического воздействия (далее – ОФВ) ППМ № 405-ПП проводились в период с 22 июня по 9 июля 2018 года.

Уведомление о проведении ПК, текст ППМ № 219-ПП, вопросник для участников и информационный материал в целях сбора мнений участников регулируемых отношений и других заинтересованных лиц были размещены 22 июня 2018 года на официальном сайте Департамента экономической политики и развития города Москвы (ДЭПиР г. Москвы)¹ и Инвестиционном портале города Москвы².

Участникам ПК предлагалось выразить свое мнение путем заполнения размещенного вопросника с дальнейшим его направлением по электронной или обычной почте по указанным в уведомлении адресам ответственного представителя ДЭПиР г. Москвы (данной формой направления информации воспользовались 3 участника ПК).

Одновременно уведомление о начале ПК было направлено Уполномоченному по защите прав предпринимателей в городе Москве и 9 представителям ассоциаций предпринимателей, предприятий, организаций, чьи интересы могли быть затронуты рассматриваемым регулированием.

Дополнительными формами ПК послужили проведенные в указанный период телефонный опрос представителей юридических лиц (ЮЛ) и индивидуальных предпринимателей (ИП), осуществляющих таксомоторные перевозки в городе Москве (400 участников), и полуформализованные интервью с представителями ЮЛ и ИП, предоставляющих услугу каршеринг в городе Москве (8 участников), а также с представителями отраслевых ассоциаций и объединений (3 участника).

В рамках ПК осуществлялось межведомственное информационное взаимодействие с представителями органа исполнительной власти и подведомственных учреждений.

Общее количество участников ПК составило 414.

По результатам ПК составлена, и представлена в Сводном отчете об ОФВ Сводка предложений по результатам публичных консультаций (далее - Сводка). Сводка содержит информацию о результатах рассмотрения поступивших предложений, и отвечает требованиям нормативных правовых актов в сфере оценки, а также требованиям к составлению сводки, установленным уполномоченным органом.

¹ <https://www.mos.ru/depr/documents/orv/ocenka-reguliruyushhego-vozddeistviya-i-ocenka-fakticheskogo-vozddeistviya-2018-god/view/216473220/>

² <http://investmoscow.ru/investment/orv/нормативные-правовые-акты-прошедшие-процедуру-публичных-обсуждений/>

1.2. Иная информация о подготовке настоящего заключения.

ОФВ рассматриваемого ППМ № 405-ПП проводится впервые.

Сводный отчет о результатах проведения ОФВ ППМ № 405-ПП представлен впервые.

Оценка регулирующего воздействия проекта рассматриваемого постановления не проводилась.

2. Соблюдение порядка проведения оценки фактического воздействия

2.1. Вывод о соблюдении порядка проведения оценки фактического воздействия.

Предусмотренный Положением порядок проведения ОФВ соблюден.

Выводы об исполнении основных положений представлены в таблице.

№ пункта Положения	Содержание положения	Исполнение
3.6	Размещение уведомления о проведении ПК на официальном сайте органа исполнительной власти, проводящего ПК, в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет"	Исполнено (22.06.2018).
3.7	Состав информации в уведомлении о проведении ПК	Соответствует. Информация представлена в полном объеме.
3.8	Срок для проведения ПК должен быть не менее 15 календарных дней с момента первого размещения информации (уведомления)	Соответствует. Длительность ПК составила 18 календарных дней.
3.11	Составление сводки предложений с указанием сведений об их учете или причинах отклонения	Соответствует. В сводке предложений указаны сведения об их учете или причинах отклонения.
3.11	Размещение на официальном сайте сводки предложений по результатам ПК	Исполнено (08.10.2018).
6(1).2	Состав сведений Сводного отчета об ОФВ	Соответствует. Сведения представлены по всем разделам.
6(1).5	Размещение на официальном сайте Сводного отчета об ОФВ	Исполнено (08.10.2018).
Соответствие отчета установленной форме		
Форма представленной Сводки предложений по результатам публичных консультаций	Соответствует Приложению 3 к приказу ДЭПиР г. Москвы от 16 мая 2016 г. № 57-ПР.	
Форма представленного Сводного отчета о результатах проведения оценки фактического воздействия	Соответствует Приложению 5 к приказу ДЭПиР г. Москвы от 16 мая 2016 года № 57-ПР.	

2.2. Вывод об эффективности проведенных публичных консультаций.

В ходе ПК была получена информация от представителей всех групп субъектов рассматриваемого регулирования: уполномоченных представителей органа исполнительной власти и подведомственных учреждений, субъектов предпринимательской деятельности города Москвы – ЮЛ и ИП, предоставляющих таксомоторные услуги и услуги каршеринг в городе Москве и претендующих на получение субсидии, предусмотренной рассматриваемым регулированием. Получена позиция Уполномоченного по защите прав предпринимателей

в городе Москве и мнения ассоциаций и организаций, представляющих интересы субъектов предпринимательской деятельности в сфере осуществления таксомоторных перевозок и предоставления услуг каршеринга.

Принимая во внимание охват групп субъектов, затрагиваемых регулированием, и представленные в Сводном отчете об ОФВ статистические данные о количестве хозяйствующих на территории города Москвы субъектов, количество и качественный состав участников ПК следует признать достаточным для проведения настоящей ОФВ.

Полученная информация является достаточной для целей и задач ОФВ, и позволяет оценить отношения основных групп субъектов предпринимательской деятельности к рассматриваемому регулированию. Потребности в проведении дополнительных ПК в отношении оцениваемого постановления не возникло.

3. Полнота и обоснованность оценки фактического воздействия, представленной в отчете

№ п/п	Позиция	Вывод
3.1	Обоснованность качественного и количественного определения групп, затрагиваемых регулированием	<p>В разделе 3 Сводного отчета об ОФВ выделены основные группы субъектов, интересы которых затрагиваются установленным регулированием:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Субъекты предпринимательской деятельности города Москвы (ЮЛ и ИП, предоставляющие таксомоторные услуги и услуги каршеринг в городе Москве и претендующие на получение субсидии). 2. Органы исполнительной власти города Москвы. <p>Приведенный качественный и количественный состав групп, затрагиваемых регулированием, определен на основании анализа данных, представленных Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы (далее – Дептранс), статистических данных, а также информации, находящейся в открытых источниках, и полностью обоснован.</p>
3.2	Корректность оценки степени решения проблемы и преодоления связанных с ней негативных эффектов за счет регулирования	<p>В разделе 2 Сводного отчета об ОФВ обозначена проблема, на решение которой направлено регулирование, установленное ППМ № 405-ПП: недостаточный уровень качества легкового автопарка, используемого для предоставления таксомоторных услуг и услуг каршеринга в городе Москве.</p> <p>Приведены негативные эффекты, обусловленные указанной проблемой:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) негативное влияние использования старых легковых автомобилей в городе на уровень аварийности, безопасности движения, экологии; 2) потенциальное снижение спроса на услуги таксомоторных организаций и операторов каршеринга. <p>На основании проблемы и связанных с ней негативных эффектов определены показатели оценки степени достижения цели рассматриваемого регулирования (далее – показатели достижения цели):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) соотношение числа легковых автомобилей, приобретенных таксомоторными организациями с помощью субсидирования части затрат на уплату

№ п/п	Позиция	Вывод
		<p>лизинговых платежей по договорам лизинга и (или) части затрат на уплату процентов по кредитным договорам, и общего числа легковых автомобилей, задействованных в таксомоторных перевозках;</p> <p>2) соотношение числа легковых автомобилей, приобретенных операторами каршеринга с помощью субсидирования части затрат на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга и (или) части затрат на уплату процентов по кредитным договорам, и общего числа легковых автомобилей, использующихся для предоставления услуги каршеринга;</p> <p>3) соотношение числа хозяйствующих субъектов города Москвы, занимающихся таксомоторной деятельностью, подавших заявку на предоставление субсидии, и общего числа хозяйствующих субъектов города Москвы, занимающихся таксомоторной деятельностью;</p> <p>4) соотношение числа хозяйствующих субъектов города Москвы, предоставляющих услуги каршеринга, подавших заявку на предоставление субсидии, и общего числа хозяйствующих субъектов города Москвы, предоставляющих услуги каршеринга.</p> <p>В таблице 10 подраздела 7.3 раздела 7 Сводного отчета об ОФВ приведена информация об изменении значений показателей, характеризующих наличие проблемы и связанных с ней негативных эффектов на момент проведения ОФВ по сравнению с моментом принятия ППМ № 405-ПП.</p> <p>Оценку степени решения проблем и преодоления связанных с ними негативных эффектов за счет регулирования следует признать корректной.</p>
3.3	Корректность оценки достижения заявленных целей регулирования	<p>В таблице 8 подраздела 7.1 раздела 7 Сводного отчета об ОФВ рассмотрено 4 показателя достижения цели регулирования, приведены значения показателей на момент введения ППМ № 405-ПП и на момент проведения ОФВ. Рассмотренная совокупность показателей является достаточной для определения степени достижения цели регулирования.</p> <p>В таблице 9 раздела 7.2. таблице представлены выводы о степени достижения цели рассматриваемого регулирования, основанные на значениях представленных показателей, которые следует признать корректными.</p>
3.4	Корректность оценки издержек и выгод затрагиваемых групп	<p>В разделе 4 Сводного отчета об ОФВ представлена оценка издержек и выгод групп субъектов, затронутых регулированием, в том числе оценка доходов и расходов бюджета города Москвы.</p> <p>Расчеты представлены в Приложении 2 Сводного отчета об ОФВ, основаны на статистических данных, информации, полученной от Дептранса, результатах ПК, что позволяет сделать вывод о достоверности и</p>

№ п/п	Позиция	Вывод
		<p>корректности оценки издержек и выгод затрагиваемых регулированием групп.</p>
3.5	<p>Корректность оценки положительных и отрицательных последствий регулирования</p>	<p>Результаты оценки положительные и отрицательных последствий регулирования, представленные в подразделе 6.1 раздела 6 Сводного отчета об ОФВ, корректны, и основаны на достоверных, верифицируемых данных.</p> <p>К положительным последствиям установленного регулирования можно отнести:</p> <ul style="list-style-type: none"> – обновление используемого таксомоторными организациями легкового автопарка; – снижение за период действия рассматриваемого регулирования среднего возраста легковых такси в 2 раза (с 5 лет в 2010 г. до 2,7 года в 2018 г.); – увеличение размера рынка таксомоторных перевозок в 6 раз. <p>Отрицательных последствий по результатам ОФВ не выявлено.</p> <p>Вместе с тем ввиду отсутствия на текущий момент практики предоставления субсидий операторам каршеринга последствия установленного регулирования в отношении данной группы хозяйствующих субъектов в Сводном отчете об ОФВ не представлены.</p>
3.6	<p>Корректность определения наличия в нормативном правовом акте положений, которые вводят дополнительные обязанности, запреты и ограничения для субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности или способствуют их введению, а также положений, приводящих к возникновению дополнительных расходов субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности и бюджета города Москвы</p>	<p>Положений, которые вводят дополнительные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской деятельности или способствуют их введению, в результате ОФВ не выявлено.</p> <p>ППМ № 405-ПП не содержит положений, которые привели к возникновению дополнительных расходов субъектов предпринимательской деятельности.</p> <p>Вместе с тем в целях реализации возложенных на органы исполнительной власти рассматриваемым регулированием функций (п. 2.7 ППМ № 405-ПП рассмотрение заявок) Дептрансом создана отраслевая комиссия по предоставлению субсидий юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям и Рабочая группа по рассмотрению заявок о предоставлении субсидий юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим таксомоторные перевозки в городе Москве состав и порядок работы которых, утверждены приказом Дептранса от 22.05.2012 № 61-02-112/2, что привело к возникновению фактических издержек.</p> <p>Кроме того, в соответствии с ППМ № 405-ПП, у Дептранса возникли издержки на проведение мониторинга рынка таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве.</p>

№ п/п	Позиция	Вывод
3.7	Достоверность выводов о достижении целей регулирования	<p>Представленные в разделе 9 Сводного отчета об ОФВ результаты оценки степени достижения цели регулирования позволяют признать достоверным вывод о частичном достижении цели регулирования: создание эффективного механизма субсидирования, направленного на стимулирование хозяйствующих субъектов, осуществляющих таксомоторные перевозки и предоставляющих услугу каршеринг в городе Москве, к обновлению используемого для этого парка легковых автомобилей.</p> <p>Анализ результатов ПК показал, что введенный ППМ № 405-ПП механизм субсидирования стимулирует хозяйствующих субъектов, осуществляющих таксомоторные перевозки в городе Москве, к обновлению используемого для перевозок парка легковых автомобилей.</p> <p>Вместе с тем на данный момент установленные рассматриваемым регулированием требование к российской сборке автомобиля и отсутствие возможности использования операционного лизинга автомобиля не учитывают существующие тенденции рынка и не привлекают существующих операторов каршеринга. Также данный механизм практически не востребован среди малого предпринимательства и индивидуальных предпринимателей, занимающихся таксомоторными перевозками..</p>
3.8	Достоверность выводов об эффективности решения проблем и преодолении связанных с ними негативных эффектов	Анализ, проведенный в рамках ППМ № 405-ПП, позволяет согласиться с представленным в Сводном отчете об ОФВ выводом о частичном решении существующих проблем и преодолении некоторых связанных с ними негативных эффектов.
3.9	Достоверность выводов о наличии в нормативном правовом акте положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской, инвестиционной и (или) иной деятельности	Положений ППМ № 405-ПП, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской деятельности, по результатам проведенной ОФВ выявлено не было.
3.10	Иные комментарии	Отсутствуют.

4. Предложения об отмене или изменении нормативного правового акта или его отдельных положений, о принятии иных мер, направленных на решение проблемы и преодоление связанных с ней негативных эффектов

По результатам проведенной ОФВ оснований для отмены ППМ № 405-ПП нет.

На основе проведенного анализа и полученных в ходе ПК мнений в Сводном отчете об ОФВ обозначен ряд проблем, решение которых способно повысить эффективность

рассматриваемого регулирования.

4.1. Согласие, несогласие уполномоченного органа с предложениями, содержащимися в Сводном отчете об ОФВ

ДЭПиР г. Москвы поддерживает представленные в разделе 9 Сводного отчета об ОФВ предложения по принятию мер, способных повысить эффективность ППМ № 405-ПП и считает целесообразным:

1. Рассмотреть возможность адаптации механизма субсидирования для участия хозяйствующих субъектов, предоставляющих услуги каршеринга, и использующих операционный лизинг автомобилей;

2. Рассмотреть возможность снятия требования для операторов каршеринга к использованию автомобилей российской сборки;

3. Рассмотреть возможность сокращения перечня предоставляемых документов для таксомоторных организаций и операторов каршеринга за счет использования сведений из информационных систем органов исполнительной власти, в том числе Дептранса, в частности, исключить копию свидетельства о регистрации транспортного средства.

4. Рассмотреть возможность исключения из перечня предоставляемых документов справки об оборотах за предшествующий финансовый год в связи с отсутствием в НПА указаний на использование сведений данного документа для допуска хозяйствующего субъекта к конкурсу на предоставление субсидий либо в качестве критериев оценки заявки;

5. Детализировать пункт 4.1 ППМ № 405-ПП в части определения видов контроля за выполнением условий и требований предоставления субсидии, а также за целевым использованием субсидии (предоставление отчетности, проведение выездных проверок, и т.д.);

6. Детализировать порядок предоставления субсидии:

1) ограничить условие об отсутствии непогашенной задолженности по оплате стоимости перемещения и хранения задержанного транспортного средства, предусмотренное пунктом 1.4.7 Порядка, наличием в данных обстоятельствах вступившего в законную силу постановления по делу об административном правонарушении на день подачи заявки на получение субсидии;

2) дополнить пункт 2.1 Порядка утверждением о предоставлении заявки на бумажном носителе либо отсылочной нормой к приказу Департамента, устанавливающему формат предоставления заявки;

3) дополнить пункт 2.2 Порядка утверждением о том, что перечень документов является исчерпывающим.

4.2. Дополнительные предложения уполномоченного органа

Отсутствуют.