

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН
ТРАНСПОРТ ЖАНА ЖОЛ
МИНИСТРЛИГИ



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА И ДОРОГ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

720017, Бишкек ш., Исанов көч., 42
тел. +996 (312) 31-43-85, 31-43-13,
факс: +996 (312) 31-28-11
E-mail: mtd@mtd.gov.kg
www.mtd.gov.kg

720017, г. Бишкек, ул. Исанова, 42
тел. +996 (312) 31-43-85, 31-43-13,
факс: +996 (312) 31-28-11
E-mail: mtd@mtd.gov.kg
www.mtd.gov.kg

02

№ 05-3/10626
На № _____

« 13 » 12 2017 ж. (г.)

Министрство

Экономики КР

Министерства и ведомства
Кыргызской Республики
(по списку)

Настоящим Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики направляет на согласование проект постановления Правительства Кыргызской Республики «О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике» от 23 сентября 2013 года № 519.

По результатам рассмотрения просим завизировать листы согласования в сроки, установленные Регламентом Правительства, утвержденным постановлением Правительства от 10 июня 2013 года № 341.

При этом сообщаем, что ввиду наличия необходимости проведения согласования в оперативном порядке, согласно пункту 56 упомянутого Регламента Правительства, данный проект постановления Правительства направляется на официальном языке.

Приложение:

- проект постановления Правительства КР на 2 л.;
- справка-обоснование к проекту постановления Правительства КР на 2 л.;
- таблица сравнения на 1 л.;
- лист согласования на 2 л.

АРВ на 15 л.

И.о. статс-секретаря

Исп. Мусабеков Н.
Тел.: 31-40-67

Э. Мамыркалиев



ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

**«О внесении изменений и дополнений в постановление
Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Правил
организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом
в Кыргызской Республике» от 23 сентября 2013 года № 519**

В целях исполнения пункта 66 Плана мероприятий по реализации комплекса мер по реформе системы дорожной безопасности в Кыргызской Республике, утвержденного постановлением Правительства Кыргызской Республики от 30 августа 2017 года № 546 и в соответствии со статьями 10 и 17 конституционного Закона Кыргызской Республики «О Правительстве Кыргызской Республики», Правительство Кыргызской Республики постановляет:

1. Внести в постановление Правительства Кыргызской Республики № 519 от 23 сентября 2013 года «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике» следующие изменения и дополнения:

- в Правилах организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике, утвержденным вышеуказанным постановлением:


- пункт 36 дополнить следующим абзацем:

«Не допускается выпуск автобуса на городские, пригородные, междугородные и международные маршруты без наличия установленного спутникового прибора для определения местонахождения и прибора, записывающего процесс его движения (видео-регистратора)»;

2. Городским муниципалитетам (мэриям) и Государственному предприятию «Кыргыз автобекети» создать централизованную базу данных для хранения данных с устройств указанных в пункте 1 настоящего постановления.

Расходы, связанные с реализацией настоящего постановления в отношении создания централизованных баз данных, осуществить за счет и в пределах средств, предусмотренных городским муниципалитетам на соответствующий финансовый год и за счет ГП «Кыргыз автобекети».

«13» 12 2017г.

Министр  Ж. Калилов

3. Министерству транспорта и дорог Кыргызской Республики в двухмесячный срок привести свои решения в соответствие с настоящим постановлением.

4. Настоящее постановление вступает в силу по истечении шести месяцев со дня официального опубликования.

**Премьер-министр
Кыргызской Республики**

« 13 » 12 2017г.

Министр *А.Калилов* —

Ж. Калилов

СПРАВКА – ОБОСНОВАНИЕ

к проекту постановления Правительства Кыргызской Республики «О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике»»

Данный проект постановления Правительства Кыргызской Республики «О внесении изменения в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике» от 23 сентября 2013 года № 519 был разработан во исполнение пункта 66 Плана мероприятий по реализации комплекса мер по реформе системы дорожной безопасности в Кыргызской Республике, утвержденного постановлением Правительства Кыргызской Республики от 30 августа 2017 года № 546.

Решением Совета безопасности Кыргызской Республики «О мерах по повышению безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике» от 31 июля 2017 года №1, рекомендовано Министерству обязать руководителей предприятий (организаций) автоперевозчиков, независимо от форм собственности оборудовать транспортные средства видеорегистраторами и устройствами отслеживания местонахождения транспортного средства.

Действие проекта Правил распространяется на все физические, юридические лица, осуществляющие перевозки пассажиров автобусами в городских, пригородных, междугородских и международных направлениях, независимо от их форм собственности.

Настоящий проект постановления Правительства Кыргызской Республики устанавливает требование к установке спутникового прибора определения местонахождения автобуса и видео-регистратора, а также требование к открытию централизованных баз данных для хранения данных поступающих от вышеуказанных устройств. В настоящее время контроль за передвижением автобуса в режиме реального времени не осуществляется, лишь время отправки с автовокзала (пункт отправки) и время прибытия в автовокзал (пункт прибытия) фиксируются соответствующим персоналом автовокзала (пункта прибытия) или вообще не фиксируется, то есть в случае поломки, аварийных и форс-мажорных ситуаций уполномоченный государственный орган, органы чрезвычайных ситуаций, медицинские службы не могут своевременно оказать необходимую помощь. Степень риска попадания в дорожно-транспортные происшествия автобуса с не имеющимся спутниковым прибором для определения местонахождения велик, чем имеющий таким прибором автобуса, потому что при наличии данного прибора предприятия пассажирского транспорта и автовокзалы могут контролировать скоростной режим транспортного средства.

Создание единой базы данных о режиме работы автобусов путем создания централизованных баз данных в муниципалитетах и автовокзалах позволит повысить уровень обеспечения безопасности движения автобусов и

междугородских и международных сообщений будут находиться под контролем муниципалитетов и автовокзалов.

С учетом вышеизложенного, действие вносимых изменений и дополнений в Правила направлено на:

- обеспечение безопасности при перевозке автобусами в городских, пригородных, междугородних и международных сообщениях;
- защита прав потребителей услуг автомобильного транспорта;
- контроля режима работы и отдыха водителя, и устранения возможных дорожно-транспортных происшествий;
- контроля выполнения водителем и перевозчиком расписания движения автобусов;
- для оперативного реагирования сотрудниками уполномоченного государственного органа в области транспорта на внештатные ситуации, при аварийных или вынужденных остановках автобуса, для своевременной и оперативной замены автобуса в целях качественного предоставления услуг;
- для оказания содействия водителю и пассажирам при изменении дорожных условий вследствие сезонного изменения климата и т.д.;
- создание единой базы данных о режиме работы автобусов путем создания централизованных баз данных. В созданном централизованном базе данных можно в режиме реального времени наблюдать за передвижением автобуса, скоростью движения, по результатам проведенного наблюдения, снятия данных с видео-регистратора, в случае нарушения правил дорожного движения, уполномоченный государственный орган может применять административные меры в отношении автоперевозчиков.

В соответствии со статьёй 22 Закона Кыргызской Республики «О нормативных правовых актах Кыргызской Республики» данный проект размещен на официальном сайте Правительства Кыргызской Республики в целях обеспечения широкого общественного обсуждения.

Данный проект постановления не содержит норм влекущих возможные негативные социальные, экономические, правовые, правозащитные, гендерные, экологические, коррупционные последствия.

Представленный проект не противоречит нормам действующего законодательства, а также вступившим в установленном порядке в силу международных договоров, участницей которых является Кыргызская Республика.

Принятие вышеуказанного проекта постановления не влечет за собой дополнительных расходов из республиканского бюджета Кыргызской Республики.

В соответствии с Методикой анализа регулятивного воздействия нормативных и правовых актов на деятельность субъектов предпринимательства, утвержденного постановлением Правительства Кыргызской Республики от 30 сентября 2014 года № 559 разработан анализ регулятивного воздействия.

Министр

Ж. Калилов

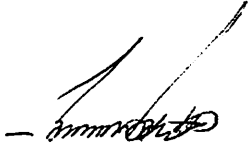
Ж. Калилов

Сравнительная таблица

к проекту постановления Правительства Кыргызской Республики «О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике»

№	Действующая редакция Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике	Предлагаемая редакция Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике
1	<p>§ 4. Основные требования безопасности движения</p> <p>36. Не допускается выпуск на линию автобусов с техническими неисправностями и с неисправными устройствами аварийного открывания люков, дверей, окон в салоне автобусов, а также не обеспеченных необходимым исправным противопожарным оборудованием; медицинскими аптечками; знаками аварийной остановки, противооткатными башмаками; комплектами молоточков для разбивания стекол; не имеющих надписей, информирующих пассажиров о способах экстренного открывания люков, окон и дверей и удалении стекол из салона автобусов в случае дорожно-транспортных происшествий.</p>	<p>§ 4. Основные требования безопасности движения</p> <p>36. Не допускается выпуск на линию автобусов с техническими неисправностями и с неисправными устройствами аварийного открывания люков, дверей, окон в салоне автобусов, а также не обеспеченных необходимым исправным противопожарным оборудованием; медицинскими аптечками; знаками аварийной остановки, противооткатными башмаками; комплектами молоточков для разбивания стекол; не имеющих надписей, информирующих пассажиров о способах экстренного открывания люков, окон и дверей и удалении стекол из салона автобусов в случае дорожно-транспортных происшествий.</p> <p>«Не допускается выпуск автобуса на городские, пригородные, междугородные и международные маршруты без наличия установленного спутникового прибора для определения местонахождения и прибора, записывающего процесс его движения (видео-регистратора)»;</p>

Министр

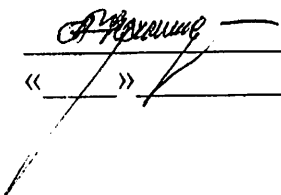


Ж. Калылов

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

к проекту постановления Правительства Кыргызской Республики
«О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства
Кыргызской Республики «Об утверждении Правил организации
пассажирских перевозок автомобильным транспортом
в Кыргызской Республике» от 23 сентября 2013 года № 519

Министерство транспорта и
дорог
Кыргызской Республики


« » 2017г.

Министерство экономики
Кыргызской Республики

« » 2017г.

Министерство финансов
Кыргызской Республики

« » 2017г.

Министерство внутренних дел
Кыргызской Республики

« » 2017г.

Министерство сельского хозяйства
и мелиорации Кыргызской Республики

« » 2017г.

Министерство чрезвычайных ситуаций
Кыргызской Республики

« » 2017г.

Министерство здравоохранения
Кыргызской Республики

« » 2017г.

Министерство иностранных дел
Кыргызской Республики

« » 2017г.

Министерство образования и науки
Кыргызской Республики

«__»____2017г.

Министерство социального развития и
труда Кыргызской Республики

«__»____2017г.

Министерство культуры, информации
и туризма Кыргызской Республики

«__»____2017г.

Государственный комитет
информационных технологий и связи
Кыргызской Республики

«__»____2017г.

Государственный комитет
промышленности, энергетики и
недропользования
Кыргызской Республики

«__»____2017г.

Государственная регистрационная
служба при Правительстве
Кыргызской Республики

«__»____2017г.

Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики

«УТВЕРЖДАЮ»

И.о. статс-секретаря _____ Мамыркалиев Э.А.

подпись

«__» _____ 2017 г.

**Анализ регулятивного воздействия
к проекту постановления Правительства Кыргызской Республики
«О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства
Кыргызской Республики «Об утверждении Правил организации
пассажирских перевозок автомобильным транспортом
в Кыргызской Республике»**

Бишкек – 2017

Разработка проекта постановления Правительства Кыргызской Республики «О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике» и проведение Анализа регулятивного воздействия инициированы Министерством транспорта и дорог Кыргызской Республики:

Основание для разработки:

- Приказ Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики от 22 ноября 2017 года № 372 «О создании рабочей группы для проведения Анализа регулятивного воздействия».

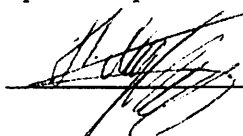
Сроки проведения АРВ

Начало: 22 ноября 2017 г.


Окончание: 15 декабря 2017 г.

Рабочая группа:

1. Мусабеков Н.Б. - заведующий отделом автомобильного транспорта, Управления автомобильного и железнодорожного транспорта МТид КР – председатель рабочей группы

 _____;

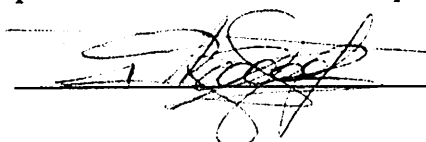
2. Доолетов К.Д. - ведущий специалист отдела автомобильного транспорта, Управления автомобильного и железнодорожного транспорта МТид КР – заместитель председателя рабочей группы

 _____;

3. Жумабаев М.Т. - заместитель директора Агентства автомобильного, водного транспорта и весогабаритного контроля при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики (далее – Агентство автотранспорта)

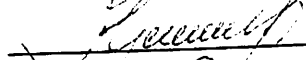
 _____;

4. Акунов К.К. - начальник отдела организационной и правовой работы Агентства автотранспорта

 _____;

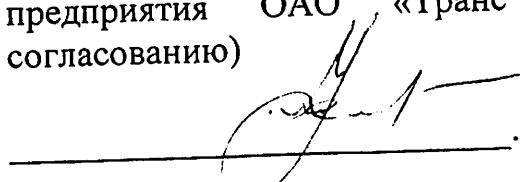
5. Нанаев Т.Б.

- начальник отдела выдачи лицензий и разрешений
Агентства автотранспорта


_____;

6. Уметалиев Дж.

- представитель перевозчиков транспортного
предприятия ОАО «Транс Союз Азия» (по
согласованию)


_____.

Контактные данные ответственного лица:

Адрес: г. Бишкек, ул. Исанова, 42, Министерство транспорта и дорог
Кыргызской Республики, Доолетов К.Д. телефон: (0312) 31-42-88;

Акунов К.К., телефон (0312) 31-40-73; e-mail: kuttubek.akunov@mail.ru

Объем - ____ стр., прилож. - ____.

**Анализ регулятивного воздействия
к проекту постановления Правительства Кыргызской Республики
«О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства
Кыргызской Республики «Об утверждении Правил организации
пассажирских перевозок автомобильным транспортом
в Кыргызской Республике»**

Анализ регулятивного воздействия к настоящему проекту постановления подготовлен в соответствии с Методикой анализа регулятивного воздействия нормативных и правовых актов на деятельность субъектов предпринимательства, утвержденной постановлением Правительства Кыргызской Республики от 30 сентября 2014 года №559.

Решением Совета безопасности Кыргызской Республики «О мерах по повышению безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике» от 31 июля 2017 года №1, был одобрен Комплекс мер по реформе системы дорожной безопасности Кыргызской Республики.

Далее, постановлением Правительства Кыргызской Республики от 30 августа 2017 года № 546 был утвержден Плана мероприятий по реализации комплекса мер по реформе системы дорожной безопасности в Кыргызской Республике. Данный План предусматривает исполнение следующих мероприятий в сфере коммерческих пассажирских перевозок:

№	Наименование мероприятий	Сроки реализации	Ответственные органы
	Блок 3. Законодательные меры		
	3.5. Коммерческие пассажирские перевозки		
66	Обязать руководителей предприятий (организаций) автоперевозчиков, независимо от форм собственности, оборудовать транспортные средства видеорегистраторами, GPS-навигаторами для осуществления контроля за соблюдением водителем режима работы и движения по маршруту. Разработать механизм направления сведений, зафиксированных вышеуказанным оборудованием, в централизованную базу данных	30 декабря 2017 года	МТД, ОМСУ (по согласованию)

Таким образом, анализируемый проект постановления был разработан в целях исполнения пункта 66 Плана мероприятий по реализации комплекса мер по реформе системы дорожной безопасности в Кыргызской Республике, утвержденного постановлением Правительства Кыргызской Республики от 30 августа 2017 года № 546.

1. ПРОБЛЕМЫ И ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

Проблемы и справочно-аналитическая информация

Анализ нормативных правовых актов в сфере автомобильного транспорта показывает, что в национальном законодательстве имеются пробелы, наличие которых не полностью обеспечивает безопасность перевозки пассажиров общественным транспортом. В сфере осуществления коммерческих пассажирских перевозок автомобильным транспортом возникло большое количество не отрегулированных вопросов, которые в конечном счете приводят к дорожно-транспортным происшествиям (далее - ДТП) с человеческими жертвами.

Согласно утвержденной маршрутной сети Кыргызской Республики функционируют 943 автобусных маршрутов (включая городские автобусные и троллейбусные маршруты городов Бишкек и Ош), из них международные – 30, межобластные – 131, внутриобластные – 517, городские - 265. Общая протяженность автобусных маршрутов составляет 84341 км. На этих маршрутах ежедневно в соответствии с утвержденными расписаниями движения работают 9,5 тыс. пассажирского транспорта. Указанные автобусные маршруты обслуживаются 270 юридическими лицами (АО, ОсОО, МП и т.д.).

С каждым годом увеличивается количество дорожно-транспортных происшествий, количество погибших и раненных при ДТП. За 11 месяцев 2017 года зарегистрировано 170 случаев ДТП с участием пассажирского транспорта, обслуживающих регулярные автобусные маршруты на территории Кыргызской Республики, где погибло 3 человек и получили травмы с различной тяжести 240 человек. Причины дорожно-транспортных происшествий зависят от многих факторов таких как: состояние дорог, состояние автотранспортных средств, физическое состояние водителей, соблюдение правил дорожного движения и правил перевозки пассажиров и т.д.

Уровень знания правил дорожного движения, соблюдение водителями пассажирского транспорта режима труда и отдыха оставляет желать лучшего. В целях обеспечения безопасности перевозок пассажиров, возникает необходимость оснащение и применение современных дополнительных оборудования на пассажирском транспорте. Для уменьшения аварийности на дорогах, во многих странах на автобусы устанавливаются спутниковые системы для определения местонахождения автомобильного транспорта и видео-приборы, записывающие процесс движения транспортного средства.

Причины и цель принятия проекта постановления

Причина принятия данного проекта постановления является не обеспечение безопасности в процессе перевозок пассажиров автомобильным транспортом на автобусных маршрутах, нарастание количества ДТП с участием пассажирского транспорта с человеческими жертвами.

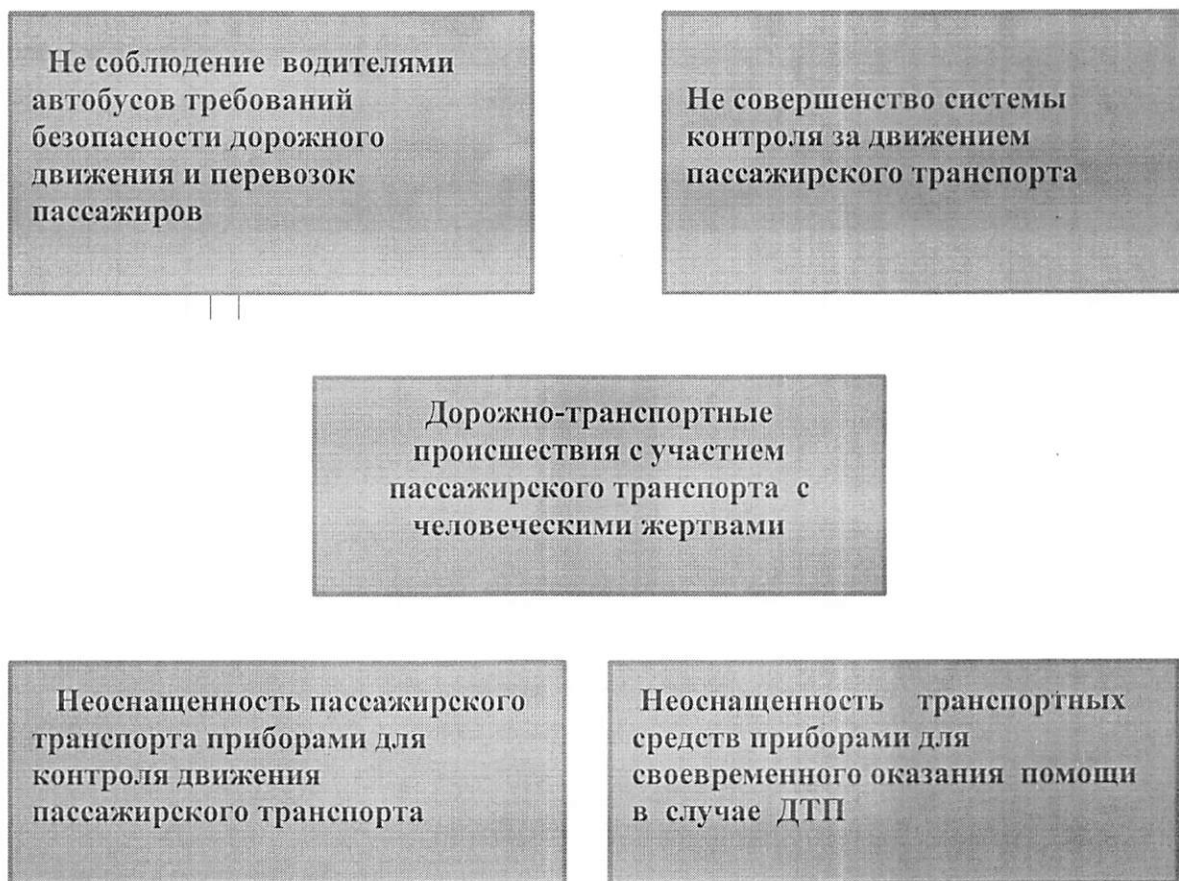
Целями настоящего проекта постановления являются:

- обеспечение качественного обслуживания и безопасной перевозки пассажиров автомобильным транспортом на автобусных маршрутах;
- контроль работы автомобильного транспорта и водителя (скоростной режим, график движения, режим отдыха);
- предотвращение совершения ДТП с участием пассажирского транспорта.

В целях предотвращения ДТП, контроля работы пассажирского транспортного средства, в том числе скоростного режима автобуса, графика и расписаний движения, режим отдыха водителя, предлагается установка спутникового прибора для определения место нахождения автобуса и прибора записывающее процесс движения (видео-регистратор).

Таким образом, представляемым проектом постановления устанавливаются требования, обеспечивающие безопасность движения и перевозки пассажиров.

Дерево проблем



Корневая проблема: Дорожно-транспортные происшествия с участием пассажирского транспорта

- Формулировка проблемы 1: Не соблюдение водителями автобусов требований безопасности дорожного движения и перевозок пассажиров;

-Формулировка проблемы 2: Не совершенство системы контроля за движением пассажирского транспорта;

-Формулировка проблем 3: Неоснащенность пассажирского транспорта приборами для контроля движения пассажирского транспорта

-Формулировка проблем 4: Неоснащенность транспортных средств приборами для своевременного оказания помощи в случае ДТП

Решение: Принятие предлагаемого проекта постановления Правительства Кыргызской Республики

Масштаб проблем

Автомобильный транспорт являются источником повышенной опасности и требуют особого внимания к вопросам государственного регулирования и контроля деятельности, связанной с эксплуатацией автотранспортных средств, направленного на сохранение жизни и здоровья людей (водителей, пассажиров, пешеходов) и окружающей среды.

В настоящее время контроль за передвижением автобуса в режиме реального времени не осуществляется. Только время отправки автобуса с автовокзала (пункт отправки) и время прибытия в автовокзал (пункт прибытия) фиксируются соответствующим персоналом автовокзала (пункта прибытия) или не фиксируется по определенным обстоятельствам. В случае поломки, аварийных и форс-мажорных ситуаций в пути следования автобуса с пассажирами перевозчик, уполномоченный государственный орган на транспорте, органы чрезвычайных ситуаций, медицинские службы не могут своевременно оказать необходимую помощь. Степень риска попадания в дорожно-транспортные происшествия автобуса с неоснащенным спутниковым прибором для определения местонахождения велика, чем оснащенный таким прибором автобуса. Потому что, при наличии данного прибора автопредприятия пассажирского транспорта и автовокзалы могут контролировать скоростной режим, режим труда и отдыха водителя транспортного средства.

Создание систему контроля движения автобуса путем оснащения подвижного состава пассажирского транспорта современными приборами, создания автоматизированную информационную систему базы данных о работе пассажирского транспорта в муниципалитетах, автовокзалах, государственного органа в сфере регулирования и контроля автомобильного транспорта позволит поднять уровень обеспечения безопасности движения автобусов, безопасности перевозки пассажиров, а также оказать своевременную помощь пассажирам в случае совершения ДТП.

С учетом того, что в Кыргызской Республике 95% пассажирских перевозок осуществляется автомобильным транспортом, в том числе по

регулярным автобусным маршрутам, обеспечение безопасности пассажирских перевозок и принятие соответствующих мер в этом направлении имеет особую значимость.

Международный опыт решения аналогичных проблем

Использование транспортных средств, особенно пассажирского транспорта, оснащенных в установленном порядке техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха, а также использование транспортных средств, оснащенных в установленном порядке аппаратурой спутниковой навигации практикуется во всех развитых странах мира.

В Российской Федерации «Положением о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2012 года № 280, для лицензиатов (перевозчиков) установлены такие требования, как:

- использование лицензиатом транспортных средств, оснащенных в установленном порядке техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха;
- использование лицензиатом транспортных средств, оснащенных в установленном порядке аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

В целях повышения безопасности и эффективности перевозки автомобильным транспортом пассажиров и опасных грузов приказом Министерства транспорта РФ от 26.01.2012 г. №20 утвержден «Порядок оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, включая специальные транспортные средства, категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории Н, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS». Порядок оснащения применяется владельцами транспортных средств независимо от того, являются ли они собственниками транспортных средств или используют их на ином законном основании.

Кроме этого, положением Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), входящего в правовую базу Евразийского экономического союза и требования которого обязательны для исполнения в Кыргызской Республике, установлено, что транспортные средства категорий М₂, М₃, Н₂, Н₃ оснащаются устройством вызова экстренных оперативных служб». В Российской Федерации система экстренного вызова осуществляется на базе системы «ЭРА-ГЛОНАСС», в Республике Казахстан - «ЭВАК», в Республике Беларусь – «ЭРА-РБ».

2. Варианты государственного регулирования и оценки последствий

1) Первый вариант: Оставить все как есть.

Регулятивное воздействие. Спрос на услуги перевозок пассажиров автомобильным транспортом, строительство и открытие новых автомобильных дорог, рост количества пассажиров, автотранспортных средств и перевозчиков на коммерческой основе, совершение ДТП с участием пассажирского транспорта, пробелы в нормативных правовых актах требуют усовершенствования действующего законодательства в сфере обеспечения безопасности пассажирских перевозок. В противном случае остаются открытыми все вышеуказанные проблемы.

2) Второй вариант: Принятие предлагаемого проекта постановления Правительства Кыргызской Республики .

Цели данного варианта:

- сохранение жизни и здоровья водителей, пассажиров и пешеходов;
- создание правовой основы оснащения пассажирского автотранспортного средства приборами и средствами контроля движения пассажирского транспорта.

Индикаторы достижения цели: снижение количества ДТП с участием коммерческого пассажирского транспорта. Количественный показатель индикатора – снижение количества ДТП невозможно заранее предугадать.

Способ регулирования: Суть механизма и особенность регулирования данного варианта заключаются в установлении государством конкретных требований к перевозчикам, владельцам пассажирского транспортного средства направленных на сокращение количества ДТП с человеческими жертвами, а также принятия ими мер по повышению уровня безопасности предоставления транспортных услуг по перевозке пассажиров. С помощью системы отслеживания движения транспортного средства можно будет предотвратить совершения ДТП.

Регулятивное воздействие

В результате применения второго варианта регулирования ожидается внедрение процедуры оснащения приборов для контроля движения пассажирского транспорта, повышение ответственности перевозчиков при осуществлении деятельности, способствующих уменьшения ДТП и человеческих жертв в сфере коммерческих перевозок пассажиров.

Степень достижения целевых значений индикаторов достаточно высок, так как у уполномоченного государственного органа по регулированию и контролю деятельности на транспорте будет возможность осуществления контроля за движением пассажирского транспорта и совершения ДТП.

Ожидается положительное воздействие на группы интересов по предлагаемому варианту регулирования, так как конечная цель – обеспечение безопасности людей – сокращение количества ДТП с участием пассажирского транспорта.

Реализационные риски

Во втором варианте регулирования потенциальные риски не прослеживаются, за исключением уровня исполнимости норм предлагаемого проекта (своевременность приобретения, установки приборов и обслуживания системы отслеживания) со стороны лиц, ответственных за оснащение автотранспортных средств указанными приборами и организацию системы контроля пассажирского транспорта.

Правовой анализ.

В настоящее время требования к автотранспортным средствам пассажирского транспорта регулируются следующими НПА:

- Закон Кыргызской Республики «О Транспорте»;
- Закон Кыргызской Республики «Об автомобильном транспорте»;
- Технический регламент Таможенного союза “О безопасности колесных транспортных средств” (ТР ТС 018/2011);
- «Положение о лицензировании отдельных видов деятельности», утвержден постановлением Правительства Кыргызской Республики от 31 мая 2001 года № 260.

Экономический анализ

Расчет затрат субъекта при принятии проекта постановления.

Затраты субъекта (автопредприятия - Зп) при выполнении указанных требований складываются из прямых затрат (Пз) и косвенных затрат (Кз), как единовременных, так и повторяющихся.

Прямые затраты на один автобус исчисляются покупкой и установкой спутникового прибора для определения местонахождения транспорта и видеорегистратора: $P_z = \text{стоимость спутникового прибора (10000 сом)} + \text{видеорегистратор (4000 сом)} = 14000 \text{ сом.}$

Согласно маршрутной сети автобусных маршрутов в рейс выходят 9500 автобуса по всем видам автобусных маршрутов. Стоимость приборов будет составлять:

$$P_z = 9500 \times 14000 = 133\,000\,000 \text{ сом.}$$

Косвенные затраты субъекта (предприятия) автоперевозчика на выполнение требований по использованию приборов (Кз) исчисляется от обслуживания спутникового прибора и зависит от обслуживающего оператора связи, в среднем составляет 1000 сом в месяц.

$$K_z = 1000 \text{ сом}$$

Считаем на 9500 автобуса:

$$K_z = 9500 \times 1000 = 9\,500\,000 \text{ сом.}$$

Таким образом, при принятии указанного проекта постановления финансовые затраты предприятий (автоперевозчиков) составляет **142 500 000 сомов.**

Расчет затрат органа муниципалитета (Зг).

Прямые затраты органа муниципалитета (Пзг).

Реализация вышеуказанного проекта постановления требует от органа муниципалитета и государственных предприятий автовокзалов и

автостанций определенных финансовых вложений. Для достижения поставленных целей необходимо организовать диспетчерские пункты для контроля автобусов в каждом регионе республики, точнее 7 диспетчерских центров. Необходимое оборудование для одного диспетчерского центра состоит из следующих элементов:

- персональный компьютер (ПК) -2 шт;
- программное обеспечение – 1 комплект;
- сервер (С) – 1шт;
- диспетчерский монитор (ДМ) -1шт;
- принтер (Пр)-1 шт;
- телефон (Т)-1шт;
- модем (М)-1 шт;

Таким образом, прямые затраты ичисляются по следующей формуле:

$$Пзг=ПК+ПО+С+ДМ+Пр+ М.$$

$$Пзг =60000+200000+70000+100000+7000+ 5500= 442 500 \text{ сом}$$

Так как требуется открыть диспетчерские центры в каждом регионе, то соответственно прямые затраты государства (Пзг) умножается на семь:

$$Пзг= 442 500 \times 7= 3 097 500 \text{ сом}$$

Косвенные затраты (Кзг).

Косвенные затраты (Кзг) ичисляются в зависимости от заработной платы специалиста, производящего сбор необходимых информации и ее обработку:

$$Кзг= Зср \times 3$$

Персонал диспетчерского центра будет состоять из 3 (трех) человек, работающих посменно по 8 часов, средняя сложившаяся зарплата специалиста составляет $Зп= 5500$ сом. Таким образом, косвенные затраты ежемесячно составляет:

$$Кзг = 5500 \times 3 = 16500 \text{ сом.}$$

Таким образом, финансовые затраты составляет 3 114 000 сомов.

Общие издержки для экономики страны (Иэ)

Общие издержки для экономики страны складываются из затрат предприятия и расходов государственного органа:

$Иэ =142 500 000$ - издержки автопредприятия (Ип) + 3 114 000- издержки органов муниципалитета и автоковзалов (Иг).

Таким образом, общие издержки для экономики страны составляют:
 $Иэ = 145 614 000 \text{ сом.}$

Расчет выгод предпринимательства и государства (В)

Принятие данного проекта постановления положительно отразится не только на предпринимательстве и государству, но и на общество в целом. Добросовестные предприниматели, государство и потребители транспортных услуг получают выгоды от повышения ответственности перевозчиков и сокращения количества ДТП.

2) Другие варианты, предполагающие изменение государственного регулирования, не предвидится.

Результаты общественных обсуждений

5 декабря 2017 года в Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики прошел круглый стол по обсуждению разработанного проекта. В обсуждении проекта приняли участие представители МТиД КР, члены рабочей группы по разработке проекта постановления, представители ассоциаций автоперевозчиков. Участники обсуждения высказали свое мнение, предложения и замечания по разработанному проекту постановления. В целом участники поддержали данный проект.

Кроме того, разработанный проект постановления был размещен на официальном сайте Аппарата Правительства Кыргызской Республики. Предложений и замечаний от населения не поступало.

3. РЕКОМЕНДУЕМОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Исходя из сложившейся ситуации в сфере лицензирования деятельности перевозки пассажиров, а также роста числа ДТП, а также тщательного анализа ожидаемых положительных результатов второго варианта регулирования и общей цели проект постановления, предпочтительным является принятие проекта постановления Правительства Кыргызской Республики «О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике»