

Начальнику управления жилищно-коммунального хозяйства, строительства, транспорта и связи администрации муниципального образования Кавказский район

Арутюнову А.Г.

### Заключение

по результатам оценки регулирующего воздействия проекта постановления администрации муниципального образования Кавказский район "Об утверждении Порядка установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории муниципального образования Кавказский район"

Отдел экономического развития администрации муниципального образования Кавказский район как уполномоченный орган по проведению оценки регулирующего воздействия проектов муниципальных нормативных правовых актов муниципального образования Кавказский район рассмотрел поступивший 18 декабря 2025 г. проект постановления администрации муниципального образования Кавказский район "Об утверждении Порядка установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории муниципального образования Кавказский район" (далее - проект), направленный для подготовки настоящего Заключения, исполняющим обязанности заместителя главы муниципального образования Кавказский район А.Г. Арутюновым (далее - разработчик), и сообщает следующее.

В соответствии с Порядком проведения оценки регулирующего воздействия проектов муниципальных нормативных правовых актов муниципального образования Кавказский район, устанавливающих новые, или изменяющих ранее предусмотренные муниципальными нормативными правовыми актами обязательные требования для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, обязанности для субъектов инвестиционной деятельности, утвержденным постановлением администрации муниципального образования Кавказский район (далее - Порядок), проект подлежит проведению оценки регулирующего воздействия.

По результатам рассмотрения установлено, что при подготовке проекта требования Порядка разработчиком соблюдены.

Проект направлен разработчиком для проведения оценки регулирующего воздействия впервые.

Проведен анализ результатов исследований, проводимых регулирующим органом с учетом установления полноты рассмотрения регулирующим органом

всех возможных вариантов правового регулирования выявленной проблемы, а также эффективности способов решения проблемы в сравнении с действующим на момент проведения процедуры оценки регулирующего воздействия правовым регулированием рассматриваемой сферы общественных отношений.

Проведена оценка эффективности предложенных регулирующим органом вариантов правового регулирования, основанных на сведениях, содержащихся в соответствующих разделах сводного отчета, и установлено следующее.

Разработчиком выявлена следующая проблема: невозможность установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории муниципального образования Кавказский район, ввиду несоблюдения сроков процедуры и предоставлении документации, не в полном объеме, предусмотренным порядком. Данная проблема сформулирована точно.

Правовым регулированием будут затронуты юридические лица, индивидуальные предприниматели, участники договора простого товарищества, осуществляющие регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам на территории муниципального образования Кавказский район (2 автотранспортных предприятия, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки по муниципальным пригородным маршрутам регулярных перевозок).

Цели предлагаемого правового регулирования определены объективно: установление, изменение, отмена муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории муниципального образования Кавказский район в соответствии с требованиями действующего законодательства. Заявленные цели предлагаемого правового регулирования практически реализуемы.

Регулирующим органом установлены следующие показатели достижения целей предлагаемого правового регулирования:

Выработка четкого взаимодействия в предоставлении комплекта документации в установленные сроки для своевременного принятия решения - 100% в 2026 г.

Возможность последующего мониторинга достижения установленных показателей практически реализуема.

Регулирующим органом проведена оценка дополнительных расходов и доходов потенциальных адресатов предлагаемого правового регулирования и расходов районного бюджета (бюджета муниципального образования Кавказский район), связанных с введением предлагаемого правового регулирования: расходы не предполагаются.

Расходы районного бюджета не предусматриваются в связи с тем, что объем трудовых затрат не изменится, так как реализация функции предполагается в пределах штатной численности.

Регулирующим органом выявлены следующие риски введения предлагаемого правового регулирования: Риск 1. Риск по предоставлению комплекта документов не в полном объеме по установлению, изменению, отмене муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории муниципального образования Кавказский район (вероятность наступления неблагоприятных событий - минимальная, метод контроля рисков - анализ поступившей документации, контроль - частичный).

По мнению регулирующего органа, выявленная проблема может быть решена исключительно посредством введения предлагаемого правового регулирования, в связи с тем, что в этом варианте решения проблемы сумма издержек и риски минимальны по сравнению с возможными издержками и рисками остальных вариантов решения проблемы.

В соответствии с Порядком установлено следующее:

1. Потенциальные группы участников общественных отношений, интересы которых будут затронуты правовым регулированием в части прав и обязательных требований субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, прав и обязанностей субъектов инвестиционной деятельности: юридические и физические лица, в том числе индивидуальные предприниматели.

2. Проблема, на решение которой направлено правовое регулирование в части прав и обязательных требований субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, прав и обязанностей субъектов инвестиционной деятельности, предусмотренных проектом муниципального нормативного правового акта: невозможность установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории муниципального образования Кавказский район. Альтернативного способа решения проблемы не имеется в связи с урегулированностью данного вопроса федеральным законодательством (статья 11 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 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").

3. Цели правового регулирования, предусмотренные проектом муниципального нормативного правового акта: организация регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в Кавказском районе.

4. Проект муниципального нормативного правового акта предусматривает положения, которыми изменяется содержание прав и обязательных требований субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, прав и обязанностей субъектов инвестиционной деятельности:

а) требования к инициаторам установления, изменения, отмены маршрутов (Организатор перевозок, органы местного самоуправления, юридические и физические лица): обязанность направлять заявление с приложением технико-экономического обоснования (ТЭО); требования к содержанию ТЭО (являются обязательными для предоставления) (данные обследования пассажиропотока, сведения о безопасности перевозок, подтвержденные актом обследования маршрута, пояснительная записка с обоснованными предложениями); обязанность прилагать к ТЭО проекты расписания и схемы движения, а также акт обследования маршрута (для установления).

б) требования к перевозчикам (обладателям свидетельств): обязанность в 60-дневный срок после принятия решения об изменении маршрута обратиться с заявлением о продлении действия свидетельств и карт маршрутов; право и по-

рядок самостоятельного изменения маршрута или прекращения перевозок в особых случаях (санитарные, ЧС) с обязанностью уведомить администрацию и владельцев остановочных пунктов в день принятия такого решения.

Проект муниципального нормативного правового акта предусматривает положения, которыми изменяется содержание или порядок реализации полномочий органов местного самоуправления муниципального образования Кавказский район в отношениях с субъектами предпринимательской и иной экономической деятельности, субъектами инвестиционной деятельности:

а) основания для отказа в установлении, изменении, отмене маршрута (являются обязательными для применения Организатором): непредоставление документов или недостоверные сведения; наличие на других маршрутах с совпадающими остановками свободных провозных возможностей; несоответствие состояния и обустройства дорог требованиям безопасности движения;

б) основания для отмены маршрута: пассажиропоток менее 25% от вместимости ТС (определяется за период не менее 3 месяцев), невозможность обеспечить безопасность (подтвержденная актом), предписание госорганов или суда, изменение категории маршрута на межмуниципальный, несостоявшийся повторный конкурс из-за отсутствия заявок, условия для организации новых маршрутов: состояние дорог и их обустройство должны соответствовать требованиям безопасности движения.

5. Возможные риски недостижения целей правового регулирования, а также возможные негативные последствия от введения правового регулирования для экономического развития муниципального образования Кавказский район:

а) риск избыточного администрирования и создания административных барьеров. Порядок устанавливает сложную процедуру, требующую от инициаторов (включая бизнес и граждан) подготовки объемного технико-экономического обоснования (ТЭО) с данными обследования пассажиропотока, актом комиссионного обследования безопасности маршрута и пр. (пп. 2.4, 3.7, 4.3). Высокие транзакционные издержки для бизнеса и активных граждан. Малые и средние перевозчики, а также инициативные группы жителей могут не располагать ресурсами для проведения таких исследований и оформления документов. Это сведет на нет право инициативы (п. 1.6) и сделает процедуру доступной, по сути, только для самой администрации ("Организатора перевозок").

б) риск субъективизма и непрозрачности принятия решений. Ключевые критерии остаются оценочными и размытыми: "наличие потребности населения" (п. 2.3), "наличие свободных провозных возможностей" на других маршрутах (пп. 2.6, 3.9), "существенное сокращение объемов перевозок" (п. 5.1). Срок рассмотрения обращения - 30 дней (пп. 2.5, 3.8) - не регламентирует срок принятия итогового решения, что может привести к затягиванию процесса. Отсутствие четких, измеримых критериев оставляет широкий простор для усмотрения чиновника. Это создает почву для коррупционных рисков и непредсказуемости исхода для заявителя, дискредитируя саму идею четкого регламента.

в) риск конфликта интересов и ограничения конкуренции. Основанием

для отказа в установлении нового маршрута является наличие на других маршрутах "свободных провозных возможностей" (п. 2.6). Это положение можно трактовать как инструмент защиты действующих перевозчиков от появления новых конкурентов, даже если новый маршрут логически обоснован. Потенциальный новый перевозчик не имеет доступа к данным о загрузке чужих маршрутов. Подавление здоровой конкуренции ведет к консервации существующей, возможно, неэффективной маршрутной сети и снижению качества услуг для населения.

г) риск снижения инвестиционной привлекательности транспортной сферы. Длительные сроки (до 180 дней) для согласования изменений с действующим перевозчиком (п. 3.11) и уведомления об отмене (п. 4.10), неопределенность с возмещением затрат перевозчика при досрочной отмене маршрута создают нестабильную регуляторную среду. Инвесторы и предприниматели будут считать вложения в муниципальные перевозки высокорисковыми, что отпугнет частные инвестиции и приведет к деградации парка и сервиса.

д) риск декларативности и неисполнимости. Порядок возлагает на "Организатора перевозок" (администрацию) множество обязанностей: разработка ТЭО для своих же инициатив (п. 2.7), установление параметров маршрута (п. 2.10), разработка технологической документации (п. 2.11), проведение конкурса в течение 90 дней (п. 2.13). При этом неясно, есть ли у администрации для этого кадровые, экспертные и финансовые ресурсы. Нормы могут остаться на бумаге. Реальная работа по развитию маршрутной сети будет саботироваться или выполняться формально из-за нехватки ресурсов, что приведет к застою в развитии транспортной системы.

Возможные негативные последствия для экономического развития муниципального образования включают в себя:

а) сдерживание развития малого и среднего предпринимательства (МСП) в ключевой сфере услуг. Сложный и затратный вход на рынок пассажирских перевозок закроет эту нишу для местных предпринимателей. Это лишит район потенциальных новых рабочих мест, налоговых поступлений и инициативных бизнес-решений в сфере мобильности.

б) Ухудшение транспортной связанности и доступности территорий. Негибкая и забюрократизированная система установления/изменения маршрутов будет мешать быстрому реагированию на изменяющиеся потребности населения (развитие новых районов, промзон, социальных объектов). Снижение мобильности трудовых ресурсов и покупателей тормозит развитие бизнеса и рынка недвижимости в отдаленных или новых частях района.

в) снижение качества жизни и привлекательности района для жителей и инвесторов. Неэффективная транспортная система - ключевой фактор, ухудшающий качество жизни. Это делает район менее привлекательным для проживания, что ведет к оттоку активного населения, особенно молодежи. Для внешних инвесторов (в любые отрасли) плохая логистика и транспортная доступность - серьезный антистимул.

г) консервация неэффективности и рост нагрузки на бюджет. Защита существующих маршрутов от конкуренции (см. риск "в") приводит к отсутствию

стимулов у действующих перевозчиков повышать качество, обновлять парк, оптимизировать затраты. В долгосрочной перспективе это может привести к деградации услуг и росту необходимости прямых бюджетных субсидий на поддержку убыточных, но социально-значимых маршрутов.

д) рост социальной напряженности. Непрозрачные и субъективные решения по отмене или изменению привычных маршрутов, особенно без широкого обсуждения с жителями (что в проекте не прописано), будут вызывать обоснованные жалобы и протесты. Это создает репутационные риски для местной власти и отвлекает ресурсы на урегулирование конфликтов.

6. Возможные расходы районного бюджета (бюджета муниципального образования Кавказский район).

Исходные данные.

Количество действующих муниципальных маршрутов - 8.

Количество потенциальных инициаторов (бизнес, ОМСУ) в год, подающих заявления на установление/изменение маршрутов - 1.

Среднемесячная зарплата специалиста администрации - 49849 руб.

Проведение обследования пассажиропотока с помощью установки системы учета пассажиропотока - 15000 руб.

Стоимость услуг организации для проведения комиссионного обследования безопасности дорожного движения (акт обследования маршрута) - 150 тыс. за 1 маршрут.

Затраты времени специалиста администрации на рассмотрение одного обращения (анализ документов, подготовка проекта решения, согласования): 10 рабочих дней.

Информационные издержки.

Прямые расходы бюджета муниципального образования (администрации).

Эти расходы связаны с исполнением администрацией новых обязанностей, прописанных в проекте.

Расходы на рассмотрение обращений инициаторов (Трудозатраты специалистов): Рассмотрение обращения за 30 дней. 1 обращение/год \* 10 раб.дней/обращение = 10 раб.дней. ФОТ = (10 дн. / 247 раб.дн. в году) \* 600 000 руб./год. = 10/247\*600000 ~ 25 тыс. руб.

Расходы на подготовку ТЭО по инициативе самой администрации. Привлечение экспертной организации. Если инициатор – администрация, она сама готовит ТЭО. Предположим, 1 такая инициатива в год. 1 проект \* (стоимость ТЭО 15000 руб. + акт безопасности 150000 руб.) = 165 тыс. руб.

Расходы на разработку и утверждение технологической документации. Трудозатраты и возможное привлечение подрядчиков (картография, графики). Для каждого нового/измененного маршрута. Предположим, 1 новый/измененный маршрут в год. 1 маршрут \* (зарплатные издержки 25000 руб. + внешние услуги 30000 руб.) = 55 тыс. руб.

Расходы на ведение и актуализацию Реестра муниципальных маршрутов. Трудозатраты, возможно, ПО. Постоянная функция. 0,1 ставки специалиста (10% рабочего времени): 0,1 \* 600 000 руб./год. = 60 тыс. руб.

Расходы на организацию и проведение открытых конкурсов. Работа ко-

миссии, публикации, оформление документации. Конкурс через 90 дней после установления каждого маршрута. Предположим, 1 новый маршрут в год. 1 конкурс \* (работа комиссии 50 000 руб. + публикации/издержки 20 000 руб.) = 70 тыс. руб.

Административные расходы на согласование с субъектом РФ. Командировки, переписка, трудозатраты. Для маршрутов с общими остановочными пунктами. 1 случай в год. Командировка, переписка, подготовка материалов: ~ 40 тыс. руб.

Итого прямых расходов бюджета в год:  $25+165+55+60+70+40 = 415$  тыс. руб. Проект создает новые регулярные расходы местного бюджета в размере порядка 0,4 млн рублей ежегодно только на поддержание самой процедуры, без учета возможных субсидий перевозчикам.

Информационные издержки отсутствуют.

Содержательные издержки отсутствуют.

Издержки простоя, издержки в виде недополученной прибыли, альтернативные издержки - отсутствуют.

Предполагаемые расходы субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, субъектов инвестиционной деятельности, понесенные от регулирующего воздействия предлагаемого проекта муниципального нормативного правового акта.

Информационные издержки.

Расходы на подготовку Технико-Экономического Обоснования (ТЭО).

Наем экспертной организации для анализа пассажиропотока, подготовки пояснительной записки. Обязательное требование. Услуги специализированной фирмы по сбору и анализу данных: 15 тыс. руб.

Расходы на получение Акта обследования маршрута на безопасность. Услуги аккредитованной организации. Обязательное приложение к ТЭО. Проведение обследования, выезд комиссии, оформление акта - 150 тыс. руб.

Расходы на разработку проектов расписания и схемы движения. Работа логиста/планировщика. Обязательное приложение. Внутренние трудозатраты бизнеса или услуги подрядчика ~ 20 тыс. руб.

Упущенная выгода и операционные издержки из-за длительных сроков согласования. Простой ресурсов, "замороженные" инвестиции: 30 дней на рассмотрение, решение за 180 дней. Невозможность начать коммерческую деятельность. Для нового маршрута с 1 автобусом: потеря потенциальной выручки ~ 30 000 руб./мес. \* 6 мес. ожидания = ~ 180 тыс. руб.

Расходы на продление свидетельств и карт маршрутов при изменении маршрута администрацией. Обязанность перевозчика в 60-дневный срок подать заявление о продлении. Госпошлина (если есть), трудозатраты юриста/менеджера на подготовку пакета документов - ~ 10 тыс. руб.

Итого расходов на один проект для инициатора (бизнеса) -  $15+150+20+180+10 = 365$  тыс. руб. Для того чтобы инициировать создание или изменение одного маршрута, предпринимателю необходимо сразу инвестировать от 0,37 млн руб. только в подготовку документов и экспертизы, без гарантии положительного решения. Это серьезный барьер для входа на рынок, осо-

бенно для малого бизнеса.

Содержательные издержки отсутствуют.

Издержки простоя, издержки в виде недополученной прибыли, альтернативные издержки - Упущенная выгода и операционные издержки из-за длительных сроков согласования. Простой ресурсов, "замороженные" инвестиции: 30 дней на рассмотрение, решение за 180 дней. Невозможность начать коммерческую деятельность. Для нового маршрута с 1 автобусом: потеря потенциальной выручки  $\sim 30\,000$  руб./мес. \* 6 мес. ожидания =  $\sim 180$  тыс. руб.

Расходы субъектов инвестиционной деятельности (существующих и потенциальных перевозчиков). Эти расходы связаны с неопределенностью и рисками, которые проект создает для долгосрочных инвестиций.

Информационные издержки.

Риск досрочной отмены маршрута и обесценения инвестиций. Потеря стоимости специализированного транспорта, обученного персонала. Уведомление за 180 дней не компенсирует стоимость автобуса. Допустим, перевозчик купил автобус за 5 млн руб. для конкретного маршрута. При вынужденной продаже "с колес" потеря 20-30% стоимости. 1-1,5 млн руб. на единицу транспорта.

Повышенная стоимость привлечения капитала (процентов по кредитам). Общий регуляторный риск делает отрасль менее предсказуемой. Банки закладывают премию за риск в ставку. При инвестиционном кредите на автобус (5 млн руб.) повышение ставки даже на 1% генерирует дополнительные расходы.

Доп. расходы: 5 млн руб. \* 1% = 50 000 руб./год, то есть  $\sim 50\,000$  руб./год на 5 млн руб. инвестиций.

Издержки на адаптацию к изменениям маршрута. Переобучение водителей, изменение логистики, обновление информации. Обязанность обратиться за продлением, уведомление владельцев остановок. Трудозатраты, полиграфия (новые расписания), изменения в системах контроля. Для среднего перевозчика на 1 маршрут =  $\sim 50$ -100 тыс. руб. на одно изменение.

Проект существенно повышает нефинансовые (репутационные, регуляторные) риски, что трансформируется в конкретные финансовые потери: обесценение активов на 1-1.5 млн руб. при неблагоприятном сценарии и ежегодное увеличение стоимости обслуживания долга.

Содержательные издержки отсутствуют.

Издержки простоя, издержки в виде недополученной прибыли, альтернативные издержки - отсутствуют.

7. В соответствии с Порядком уполномоченный орган провел публичные консультации по проекту в период с 22 декабря 2025 г. по 14 января 2026 г.

8. Информация о проводимых публичных консультациях была размещена на Интернет-портале, официальном сайте администрации муниципального образования Кавказский район (<https://www.kavraion.ru/>).

9. Сведения о результатах рассмотрения замечаний и предложений участников публичных консультаций, поступивших по проекту муниципального нормативного правового акта.

Количество экспертов, участвовавших в обсуждении: 6.

Перечень органов и организаций, которым были направлены уведомления



о проведении публичных консультаций: местное отделение ККО "Опора России", Кропоткинская МТПП (КМТПП), СФ "Кавказская районная АККОР", МБУ "ИКЦ МСП", АНО "Центр социальных инициатив "Держава", АНО защиты животных "Серафим Саровский".

Сведения о проведенных мероприятиях в соответствии с пунктом 3.10 Порядка: по итогам публичных консультаций в установленный срок в отдел экономического развития в телефонном режиме от участников публичных консультаций, которые были уведомлены о проведении публичных консультаций, поступила информация об отсутствии замечаний и предложений к проекту муниципального нормативного правового акта. От прочих участников публичных консультаций поступили замечания и предложения к проекту муниципального нормативного правового акта не поступили.

10. В проекте муниципального нормативного правового акта содержатся положения, вводящие избыточные обязательные требования для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, обязанности, запреты и ограничения для субъектов инвестиционной деятельности или способствующие их введению, оказывающие негативное влияние на отрасли экономики муниципального образования Кавказский район, а также положения, способствующие возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, субъектов инвестиционной деятельности, а также необоснованных расходов районного бюджета (бюджета муниципального образования Кавказский район).

Пунктом 1.6 проекта Порядка установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории муниципального образования Кавказский район (далее - проекта Порядка) установлено, что инициаторами установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок могут являться Организатор перевозок, заинтересованные органы местного самоуправления, по территории которых предполагается прохождение маршрута, а также юридические и физические лица, в том числе индивидуальные предприниматели.

Пунктом 2.4 проекта Порядка установлено, что для рассмотрения вопроса об установлении муниципального маршрута, инициатор направляет Организатору перевозок соответствующее заявление с приложением технико-экономического обоснования целесообразности установления нового муниципального маршрута. Техничко-экономическое обоснование должно подтверждать наличие потребности населения в перевозках по новому муниципальному маршруту и включать в себя: 1) данные проведенного инициатором установления маршрута обследования пассажиропотока по пути его следования; 2) сведения о возможности обеспечения безопасных условий перевозки, подтвержденные актом комиссионного обследования на соответствие муниципального маршрута требованиям безопасности дорожного движения (далее – акт обследования маршрута).

Но, обследование пассажиропотока по пути следования нового муниципального маршрута невозможно без действующего маршрута. Предлагается внести изменения и изложить требование следующим образом: "сведения о

возможном пассажиропотоке на предлагаемом муниципальном маршруте", что далее указано в подпункте 2.4.3.

Аналогично, акт комиссионного обследования маршрута не может быть составлен в отсутствие действующего маршрута.

Пункт 4.4 (1) устанавливает, что маршрут может быть отменён, если количество пассажиров составляет менее 25% от вместимости транспортного средства. Данный критерий не учитывает социальную значимость маршрута (например, обслуживание отдалённых населённых пунктов, школьные перевозки). Это может привести к сокращению транспортной доступности и ухудшению качества жизни населения. На практике маршруты с низким пассажиропотоком не являются привлекательными для перевозчиков ввиду их нерентабельности, заявки на обслуживание таких маршрутов от перевозчиков не поступают, а населенные пункты остаются без регулярного транспортного обслуживания, что противоречит целям государственной транспортной политики.

Федеральным законом от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ определены правовые и организационные основы установления и оценки применения содержащихся в нормативных правовых актах требований, которые связаны с осуществлением предпринимательской и иной экономической деятельности и оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора), муниципального контроля, привлечения к административной ответственности, предоставления лицензий и иных разрешений, аккредитации, оценки соответствия продукции, иных форм оценки и экспертизы (далее - обязательные требования).

Положения нормативных правовых актов, устанавливающих обязательные требования, должны вступать в силу либо с 1 марта, либо с 1 сентября соответствующего года, но не ранее чем по истечении девяноста дней после дня официального опубликования соответствующего нормативного правового акта, если иное не установлено федеральным законом, Указом Президента Российской Федерации или международным договором Российской Федерации, предусматривающими установление обязательных требований.

В соответствии с порядком установления и оценки применения, устанавливаемых муниципальными нормативными правовыми актами муниципального образования Кавказский район обязательных требований, которые связаны с осуществлением предпринимательской и иной экономической деятельности и оценка соблюдения которых осуществляется в рамках муниципального контроля, утвержденным постановлением администрации муниципального образования Кавказский район от 24 июня 2024 г. № 1045, муниципальным нормативным правовым актом, содержащим обязательные требования, должен предусматриваться срок его действия, который не может превышать 6 лет со дня его вступления в силу.

В рассмотренном проекте муниципального нормативного правового акта содержатся обязательные требования, подробно описанные в пункте 4 настоящего заключения. В связи с этим необходимо изложить пункт 4 проекта следующим образом: "4. Постановление вступает в силу с 1 марта 2026 года, но не ранее чем по истечении девяноста дней после дня его официального опублико-

вания и действует до 1 марта 2032 года".

Исходя из вышеуказанного, согласовать проект не представляется возможным.

Необходимо внести соответствующие изменения в проект постановления администрации муниципального образования Кавказский район "Об утверждении Порядка установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории муниципального образования Кавказский район" и доработанный проект направить для получения положительного заключения об оценке регулирующего воздействия.

В случае несогласия с выводами, изложенными в заключении, необходимо представить в уполномоченный орган в срок до 30 января 2026 г. в письменном виде свои возражения, в этом случае урегулирование разногласий, возникающих по результатам проведения оценки регулирующего воздействия проекта, будет осуществляться в соответствии с пунктом 6 Порядка проведения оценки регулирующего воздействия проектов муниципальных нормативных правовых актов муниципального образования Кавказский район, устанавливающих новые, или изменяющих ранее предусмотренные муниципальными нормативными правовыми актами обязательные требования для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, обязанности для субъектов инвестиционной деятельности.

Начальник отдела экономического  
развития администрации  
муниципального образования  
Кавказский район

И.И. Чернобаева

21.01.2026

