АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

Мэрия города Бишкек

УТВЕРЖДАЮ

_____
(должность)

_____
(подпись)

«____» _____ 2026 года

АНАЛИЗ РЕГУЛЯТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
к проекту Закона Кыргызской Республики «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Кыргызской Республики (в Кодекс Кыргызской Республики о неналоговых доходах, Закон Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах»)»

Основания для разработки:

Распоряжение мэрии города Бишкек №198-р от 19 июня 2026 года

Методика проведения анализа регулятивного воздействия нормативных правовых актов на деятельность субъектов предпринимательства, утвержденная постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики от 10 августа 2022 года №444.

Сроки проведения АРВ: июль-октябрь 2026 года

Руководители рабочей группы:

Р.Г. Алиев – заместитель мэра города Бишкек, председатель рабочей группы; _____

У.Б. Бейшенбаев – директор Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры мэрии города Бишкек, заместитель председателя рабочей группы; _____

А.М. Жанболотов – заместитель директора Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры мэрии города Бишкек, секретарь рабочей группы; _____

Члены рабочей группы:

Н.У. Уланбекова – заведующая отделом правового обеспечения управления по подготовке решений центрального аппарата мэрии города Бишкек; _____

А.Т. Хасенов - заведующий отделом транспорта, жилищно-коммунального хозяйства и топливно-энергетического комплекса управления отраслевой политики центрального аппарата мэрии города Бишкек; _____

Т.М. Мамашов – заведующий отделом строительства, реконструкции и ремонта городских дорог Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры мэрии города Бишкек; _____

Ч.Ө. Өмүрбеков – специалист отдела транспорта, жилищно-коммунального хозяйства и топливно-энергетического комплекса управления отраслевой политики центрального аппарата мэрии города Бишкек; _____

Н.Ш. Ахмадов – заведующий отдела правового обеспечения, контроля договорных обязательств и международного сотрудничества Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры мэрии города Бишкек; _____

Э.М. Термечикова – главный специалист отдела по организационным и правовым вопросам Департамента наземного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики; _____

А.Ш. Абдиманапова – ведущий специалист (юрист) муниципального предприятия «Бишкекасфальтсервис»; _____

Карыбеков А.Т. – специалист отдела экономики и финансов Муниципальной администрации мэрии города Бишкек по Октябрьскому административному району; _____

Эгизбаев Д.У. – заведующий отделом жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и благоустройства Муниципальной администрации мэрии города Бишкек по Свердловскому административному району; _____

Курманбеков А.К. – ведущий специалист отдела жилищно- коммунального хозяйства, транспорта и благоустройства Муниципальной администрации мэрии города Бишкек по Первомайскому административному району; _____

Орусбаев А.О. – главный специалист отдела жилищно- коммунального хозяйства, транспорта и благоустройства Муниципальной администрации мэрии города Бишкек по Ленинскому административному району; _____

Качкынбаев М. – ведущий специалист отдела правового обеспечения Муниципальной инспекции мэрии города Бишкек; _____

Убалбеков Ж.О. – старший инспектор (инженер) отдела дорожного надзора УПСМ по ГУВД города Бишкек. _____

По согласованию:

Баянов Б.М. – представитель общественного объединения «Кыргыз Хово Транспорт»; _____

Калачева Н.Н. – юрист Ассоциации рынков, предприятий торговли и сферы услуг Кыргызстана; _____

Дуйшеналиева Н.М. – юрист Ассоциации развития Агропромышленного комплекса Кыргызской Республики; _____

Голубев И.С. – заместитель председателя Объединения юридических лиц «Ассоциация международных грузоперевозчиков Кыргызской Республики»; _____

Ускенбаева Г.Т. – президент Объединения юридических лиц «Ассоциация поставщиков (производителей и дистрибьюторов)». _____

Бишкек – 2026 г.

I. Проблемы и основания для изменения регулирования

1. Описание проблемы

Автомобильные дороги являются одним из ключевых элементов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих устойчивое социально-экономическое развитие населенных пунктов, функционирование общественного транспорта, грузовых перевозок, а также доступ населения к объектам социальной, производственной и коммунальной инфраструктуры.

В соответствии с законодательством Кыргызской Республики органы местного самоуправления обязаны обеспечивать содержание, ремонт, реконструкцию и развитие муниципальных автомобильных дорог за счет средств местных бюджетов. Ежегодно на указанные цели направляются значительные финансовые ресурсы, однако эффективность использования бюджетных средств существенно снижается вследствие преждевременного разрушения дорожного покрытия.

Основной причиной ухудшения технического состояния муниципальных автомобильных дорог является систематическая эксплуатация тяжеловесных транспортных средств с превышением допустимых весогабаритных параметров. Наиболее интенсивное воздействие оказывают грузовые автомобили, осуществляющие перевозку строительных материалов, инертных грузов, крупногабаритной техники и иной продукции. Фактическая нагрузка на дорожное покрытие во многих случаях превышает проектные показатели, что приводит к образованию колейности, трещин, просадок и иных дефектов дорожного полотна.

Особую актуальность данная проблема приобретает в летний период, когда вследствие высоких температур снижается прочность асфальтобетонного покрытия. При движении тяжеловесных транспортных средств увеличивается вероятность деформации дорожного полотна, что значительно сокращает межремонтный срок эксплуатации автомобильных дорог. Действующее законодательство предусматривает механизмы контроля весогабаритных параметров транспортных средств, однако они ориентированы преимущественно на автомобильные дороги общего пользования, находящиеся в ведении уполномоченного государственного органа в сфере транспорта. При этом органы местного самоуправления не наделены полномочиями по самостоятельному установлению допустимых весогабаритных параметров транспортных средств при движении по муниципальным автомобильным дорогам, введению ограничений их использования и применению экономических механизмов регулирования. Отсутствие указанных полномочий не позволяет органам местного самоуправления эффективно исполнять возложенные на них законодательством обязанности по обеспечению сохранности муниципальных автомобильных дорог и рациональному использованию средств местных бюджетов. Кроме того, законодательство не предоставляет органам местного самоуправления правовых механизмов регулирования движения тяжеловесного транспорта по центральным улицам населенных

пунктов несмотря на то, что именно такие участки испытывают наиболее высокую транспортную нагрузку и требуют постоянного проведения дорогостоящих ремонтно-восстановительных работ.

Дополнительной проблемой является наличие автомобильных дорог общего пользования, расположенных в границах населенных пунктов, содержание которых по объективным причинам не осуществляется в полном объеме уполномоченным государственным органом в сфере транспорта и коммуникаций. Это негативно влияет на состояние улично-дорожной сети городов и снижает эффективность управления дорожной инфраструктурой.

Таким образом, существующее законодательное регулирование не обеспечивает необходимого баланса между интересами государства, органов местного самоуправления и субъектов предпринимательства в сфере эксплуатации автомобильных дорог и требует совершенствования.

2. Масштаб проблемы

Проблема носит системный характер и затрагивает большинство органов местного самоуправления Кыргызской Республики, на территории которых осуществляется интенсивное движение грузового транспорта.

Наиболее остро проблема проявляется в крупных городах, включая город Бишкек, где ежегодно реализуются масштабные строительные проекты, осуществляется перевозка значительных объемов строительных материалов, а также наблюдается высокая интенсивность грузовых перевозок.

Разрушение муниципальных автомобильных дорог приводит к следующим негативным последствиям:

- увеличению расходов местных бюджетов на проведение текущего, среднего и капитального ремонта автомобильных дорог;
- сокращению нормативного срока службы дорожного покрытия;
- ухудшению условий дорожного движения;
- увеличению эксплуатационных расходов транспортных средств;
- снижению безопасности дорожного движения;
- возникновению заторов и ограничению пропускной способности улично-дорожной сети;
- снижению качества муниципальных услуг в сфере транспортного обслуживания населения.

Проблема также оказывает влияние на деятельность субъектов предпринимательства, осуществляющих перевозку грузов, поскольку неудовлетворительное состояние дорожной инфраструктуры приводит к увеличению затрат на техническое обслуживание транспортных средств, повышенному расходу топлива, увеличению времени доставки грузов и снижению эффективности логистических процессов.

Вместе с тем отсутствие единых механизмов регулирования движения тяжеловесного транспорта на муниципальном уровне не позволяет обеспечить равные условия эксплуатации автомобильных дорог всеми участниками перевозочного процесса.

3. Основания для изменения регулирования

Необходимость внесения изменений обусловлена рядом правовых, экономических и организационных факторов.

Во-первых, действующее законодательство возлагает на органы местного самоуправления обязанность по содержанию и развитию муниципальных автомобильных дорог, однако не предоставляет достаточных полномочий для предотвращения их разрушения.

Во-вторых, существующие нормы Кодекса Кыргызской Республики о неналоговых доходах и Закона Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах» предусматривают механизмы весового контроля и взимания соответствующих сборов преимущественно в отношении автомобильных дорог общего пользования, находящихся в ведении уполномоченного государственного органа.

В-третьих, ежегодное увеличение объемов строительства объектов жилищного, промышленного и инфраструктурного назначения сопровождается ростом количества тяжеловесных транспортных средств, передвигающихся по муниципальным автомобильным дорогам. При этом нормативная нагрузка, предусмотренная при проектировании большинства муниципальных дорог, значительно ниже фактической нагрузки, возникающей в процессе эксплуатации.

Кроме того, отсутствует правовой механизм, позволяющий органам местного самоуправления оперативно вводить ограничения движения тяжеловесного транспорта с учетом особенностей конкретной муниципальной дорожной сети, сезонных климатических условий и технического состояния отдельных участков дорог.

Также действующая редакция части 8 статьи 21 Закона Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах» не позволяет эффективно решать вопросы передачи отдельных автомобильных дорог, расположенных в пределах населенных пунктов, в ведение органов местного самоуправления, что препятствует своевременному проведению их содержания и ремонта.
Указанные обстоятельства свидетельствуют о необходимости совершенствования законодательства путем предоставления органам местного самоуправления дополнительных полномочий в сфере управления муниципальными автомобильными дорогами.

4. Международный опыт

Практика большинства государств свидетельствует о том, что сохранность автомобильных дорог обеспечивается посредством установления обязательных весогабаритных требований и осуществления весового контроля транспортных средств.

В государствах – членах Евразийского экономического союза, а также в большинстве стран Европы, местные органы власти обладают полномочиями по введению ограничений движения тяжеловесного транспорта на дорогах местного значения, особенно в периоды сезонного

снижения несущей способности дорожного покрытия либо при проведении ремонтных работ.

Так, в Республике Казахстан местные исполнительные органы вправе вводить временные ограничения движения тяжеловесных транспортных средств на автомобильных дорогах местного значения в периоды неблагоприятных климатических условий и в целях сохранения дорожной инфраструктуры.

В Российской Федерации органы государственной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления вправе вводить временные ограничения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального, межмуниципального и местного значения, устанавливать маршруты объезда, а также осуществлять мероприятия по сохранности автомобильных дорог в соответствии с федеральным законодательством.

В государствах Европейского союза контроль весогабаритных параметров транспортных средств осуществляется на постоянной основе с использованием автоматизированных систем взвешивания в движении (Weigh-in-Motion), стационарных и мобильных пунктов весового контроля, а также механизмов выдачи специальных разрешений для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Получаемые платежи и штрафные санкции используются для компенсации расходов на содержание и развитие дорожной инфраструктуры.

Международная практика показывает, что наиболее эффективной моделью является предоставление органам, ответственным за эксплуатацию автомобильных дорог, полномочий по регулированию движения тяжеловесного транспорта, установлению ограничений, осуществлению контроля и применению экономических механизмов компенсации ущерба, причиняемого дорожной инфраструктуре на определенной территории городов. Предлагаемый законопроект соответствует данным подходам и направлен на внедрение аналогичных механизмов в сфере управления муниципальными автомобильными дорогами Кыргызской Республики.

II. Описание предлагаемого регулирования

5. Цель регулирования

Целью государственного регулирования является обеспечение сохранности муниципальных автомобильных дорог городов республиканского значения Бишкек и Ош посредством создания эффективного и правового определенного механизма регулирования движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, установления допустимых весогабаритных параметров, организации весогабаритного контроля и применения предусмотренных законодательством мер в отношении транспортных средств, превышающих установленные параметры.

Достижение указанной цели должно обеспечить снижение негативного воздействия сверхнормативных нагрузок на дорожное покрытие, сокращение преждевременного разрушения муниципальных автомобильных дорог, снижение расходов на их восстановление и повышение эффективности использования средств местных бюджетов.

При этом регулирование не направлено на необоснованное ограничение предпринимательской деятельности или создание дополнительных административных барьеров для субъектов предпринимательства. Ограничения и контрольные мероприятия должны применяться исключительно в объеме, необходимом для обеспечения сохранности муниципальных автомобильных дорог и безопасности дорожного движения.

6. Предлагаемое регулирование

Предлагаемое регулирование направлено на создание комплексного правового механизма обеспечения сохранности муниципальных автомобильных дорог посредством регулирования движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, осуществляющих движение по муниципальным автомобильным дорогам городов республиканского значения.

Необходимость предлагаемого регулирования обусловлена тем, что эксплуатация автомобильных дорог транспортными средствами с превышением установленных весовых и габаритных параметров оказывает повышенную нагрузку на дорожное покрытие, приводит к его ускоренному разрушению, сокращает срок эксплуатации автомобильных дорог и, как следствие, увеличивает расходы на их содержание, ремонт и восстановление.

В этой связи проектом Закона предлагается сформировать правовые основания для установления на муниципальных автомобильных дорогах соответствующих требований и ограничений, организации весогабаритного контроля и применения предусмотренных законодательством Кыргызской Республики мер.

При этом предлагаемое регулирование не направлено на установление необоснованных ограничений предпринимательской деятельности. Ограничения должны применяться исключительно при наличии объективных оснований, связанных с техническим состоянием автомобильной дороги, ее пропускной способностью, допустимой нагрузкой, безопасностью дорожного движения и необходимостью обеспечения сохранности дорожной инфраструктуры.

Предлагаемый механизм регулирования распространяется на муниципальные автомобильные дороги городов республиканского значения Бишкек и Ош.

Ограничение сферы действия регулирования муниципальными автомобильными дорогами обусловлено необходимостью четкого разграничения полномочий органов местного самоуправления и уполномоченных государственных органов.

При этом положения проекта не распространяется на автомобильные дороги, находящиеся в ведении иных собственников или уполномоченных государственных органов, если иное прямо не предусмотрено законодательством Кыргызской Республики.

Такой подход позволит исключить дублирование полномочий и обеспечить применение предлагаемого механизма непосредственно в отношении той дорожной инфраструктуры, содержание и эксплуатация которой относятся к компетенции органов местного самоуправления.

Предлагается предусмотреть возможность установления ограничений движения транспортных средств по отдельным муниципальным автомобильным дорогам или их участкам с учетом объективных характеристик соответствующей дороги.

Основаниями для введения ограничений могут являться:

- техническое состояние автомобильной дороги;
- наличие участков, не рассчитанных на соответствующую нагрузку;
- допустимая нагрузка на дорожное покрытие и искусственные сооружения;
- необходимость предотвращения разрушения дорожного покрытия;
- проведение ремонтных, реконструкционных или иных дорожных работ;
- обеспечение безопасности дорожного движения;
- сезонные или иные объективные условия эксплуатации дороги;
- иные основания, установленные законодательством Кыргызской Республики.

При этом введение ограничения должно быть обоснованным, соразмерным и ограниченным по территории и сроку, если характер обстоятельств позволяет определить такой срок.

Не допускается установление ограничений исключительно в целях увеличения поступлений от сборов.

В целях снижения административной нагрузки на субъектов предпринимательства предлагается поэтапное внедрение электронных процедур. Цифровизация позволит сократить время проведения контрольных мероприятий, снизить количество бумажных документов и минимизировать субъективный фактор при принятии решений.

Предлагаемый механизм позволит перейти к системному профилактическому регулированию нагрузки на муниципальную дорожную инфраструктуру, сократить преждевременное разрушение дорожного покрытия, повысить эффективность расходов местных бюджетов на содержание и ремонт автомобильных дорог и одновременно обеспечить для субъектов предпринимательства прозрачные, единые и предсказуемые правила осуществления грузовых перевозок.

Таким образом, предлагаемое регулирование представляет собой комплекс взаимосвязанных правовых, организационных и контрольных мер, направленных на обеспечение сохранности муниципальных автомобильных дорог городов республиканского значения Бишкек и Ош.

7. Оценка вероятных социальных и экономических последствий регулирования

7.1. Ожидаемая результативность (уровень достижения цели регулирования) на дату:

Ожидаемая результативность предлагаемого регулирования заключается в достижении поставленной цели по обеспечению сохранности муниципальных автомобильных дорог городов республиканского значения, а также повышении эффективности государственного и муниципального регулирования движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств.

На дату проведения анализа регулятивного воздействия фактический уровень достижения цели регулирования определить в количественном выражении не представляется возможным, поскольку предлагаемые меры направлены на совершенствование правового и организационного механизма, результаты применения которого могут быть объективно оценены после его введения в действие и накопления соответствующих статистических данных.

Вместе с тем ожидается, что реализация предлагаемого регулирования позволит обеспечить следующие результаты:

- повышение сохранности муниципальных автомобильных дорог за счет установления четких и единообразных требований к допустимым весогабаритным параметрам транспортных средств и усиления контроля за их соблюдением;

- снижение негативного воздействия тяжеловесных транспортных средств на дорожную инфраструктуру, в том числе предупреждение ускоренного разрушения дорожного покрытия, деформации конструктивных элементов дорог и возникновения иных повреждений, связанных с превышением допустимых нагрузок;

- повышение правовой определенности для субъектов предпринимательства за счет четкого определения территориальной сферы регулирования, условий движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, порядка проведения контроля, а также порядка исчисления и уплаты предусмотренных законодательством сборов;

- повышение прозрачности взаимодействия между органами регулирования и субъектами предпринимательства путем обеспечения доступности информации об установленных ограничениях, допустимых параметрах транспортных средств, результатах весогабаритного контроля и порядке обжалования принятых решений.

- снижение расходов местных бюджетов на внеплановое восстановление и ремонт дорожной инфраструктуры в долгосрочной перспективе за счет перехода от преимущественно восстановительного подхода к предупредительному регулированию нагрузок на муниципальные автомобильные дороги;

- формирование единообразной правоприменительной практики при осуществлении весогабаритного контроля на муниципальных автомобильных дорогах городов республиканского значения Бишкек и Ош.

Количественная оценка фактической результативности регулирования должна осуществляться после введения соответствующих норм в действие на основании данных о количестве проверенных транспортных средств, выявленных нарушениях весогабаритных параметров, суммах взысканных платежей, количестве введенных ограничений движения, состоянии дорожного покрытия, объемах расходов на текущий и внеплановый ремонт, а также иных показателей, характеризующих состояние муниципальной дорожной инфраструктуры.

При этом базовые значения указанных показателей подлежат формированию на основе официальных статистических и административных данных, имеющихся на момент введения регулирования, что позволит в дальнейшем провести объективное сравнение показателей «до» и «после» введения регулирования и определить фактический уровень достижения поставленной цели.

7.2. Ожидаемое воздействие на экономику, социальный сектор и экологию:

1) воздействие на экономику.

Негативные воздействия:

- не предвидятся.

Позитивные воздействия:

- снижение количества случаев эксплуатации транспортных средств с превышением допустимых весогабаритных параметров;

- снижение интенсивности разрушения дорожного покрытия вследствие движения перегруженных транспортных средств;

- сокращение расходов местного бюджета на восстановление и внеплановый ремонт муниципальных автомобильных дорог;

- увеличение срока службы дорожного покрытия и элементов дорожной инфраструктуры;

- повышение эффективности планирования расходов на содержание, ремонт и реконструкцию муниципальных автомобильных дорог;

- создание более равных условий конкуренции между перевозчиками, соблюдающими установленные требования, и субъектами, допускающими эксплуатацию перегруженных транспортных средств.

2) воздействие на социальную сферу.

Негативные воздействия:

- не предвидятся.

Позитивные воздействия:

- повышение безопасности дорожного движения;

- улучшение состояния муниципальной дорожной инфраструктуры;

- повышение качества и комфортности передвижения населения;

- снижение риска возникновения аварийных ситуаций;

- снижение количества внеплановых ограничений движения, связанных с необходимостью проведения аварийно-восстановительных работ.

3) воздействие на экологию.

Негативные воздействия:

- не предвидятся.

Позитивные воздействия:

- снижение объемов строительных и ремонтных материалов, необходимых для преждевременного восстановления дорожного покрытия;

- снижение потребления топлива и ресурсов при выполнении отдельных видов дорожно-ремонтных работ;

- снижение косвенных выбросов загрязняющих веществ, связанных с производством, транспортировкой и использованием материалов для ремонта дорог;

- снижение экологической нагрузки, связанной с проведением частых внеплановых ремонтных работ.

7.3. Ожидаемое воздействие на основные группы заинтересованных сторон – адресатов регулирования (государственные органы, предприниматели, население):

Данный вариант регулирования предположительно будет иметь следующие ***негативные и позитивные последствия*** (в зависимости от групп интересов):

а) Государственные органы:

Негативные последствия:

- увеличение административной и организационной нагрузки на уполномоченные государственные и муниципальные органы;

- необходимость разработки и принятия соответствующих подзаконных нормативных правовых актов и административных процедур;

- необходимость организации учета результатов взвешивания и измерения, а также администрирования предусмотренных платежей;

- необходимость рассмотрения обращений и жалоб субъектов предпринимательства;

- возможные первоначальные затраты, связанные с организацией и техническим обеспечением процедур контроля.

Позитивное воздействие:

- повышение эффективности государственного и муниципального управления автомобильными дорогами;

- создание дополнительного механизма обеспечения сохранности муниципальных автомобильных дорог;

- снижение количества случаев повреждения дорожного покрытия вследствие движения транспортных средств с превышением установленных весогабаритных параметров;

- сокращение расходов на внеплановый ремонт и восстановление дорожной инфраструктуры;

- повышение эффективности планирования бюджетных расходов на содержание и ремонт дорог;

- повышение прозрачности и упорядоченности процедур взвешивания и измерения параметров транспортных средств;

- улучшение межведомственного взаимодействия при осуществлении контроля за соблюдением установленных требований.

б) Субъекты предпринимательства:

Негативные последствия:

- возникновение дополнительных расходов, связанных с прохождением процедур взвешивания и измерения параметров транспортных средств и уплатой предусмотренных законодательством платежей;

- необходимость адаптации хозяйственной деятельности к установленным весогабаритным требованиям.

При этом негативное воздействие на предпринимателей в значительной степени связано с необходимостью соблюдения установленных требований и не должно рассматриваться как самостоятельная цель регулирования. Основной целью является предотвращение чрезмерной нагрузки на муниципальные автомобильные дороги и обеспечение их сохранности.

Позитивное воздействие:

- установление единых и прозрачных правил проведения взвешивания и измерения параметров транспортных средств;

- обеспечение равных условий для субъектов рынка грузовых перевозок;

- снижение конкурентных преимуществ перевозчиков, систематически использующих перегруженные транспортные средства;

- снижение риска повреждения транспортных средств вследствие систематической перегрузки;

в) Население:

Негативное воздействие:

- возможно незначительное увеличение стоимости отдельных грузовых перевозок вследствие включения дополнительных расходов перевозчиков в себестоимость услуг;

- в переходный период возможно незначительное увеличение времени прохождения грузовым транспортом процедур взвешивания и измерения.

Позитивное воздействие:

- улучшение состояния муниципальных автомобильных дорог;

- повышение безопасности дорожного движения;

- снижение количества повреждений и деформаций дорожного покрытия;

- повышение комфортности и качества передвижения;

- повышение надежности транспортного сообщения;

- снижение риска дорожно-транспортных происшествий.

8. Оценка затрат и выгод

На данном этапе разработки проекта нормативного правового акта проведение полной количественной оценки затрат и выгод затруднительно в связи с отсутствием окончательно сформированного механизма реализации предлагаемого регулирования, а также достоверных исходных данных, позволяющих определить прогнозируемый объём поступлений, расходы на организацию и администрирование процедур взвешивания и измерения габаритных и иных параметров транспортных средств, а также возможное влияние вводимых платежей на деятельность субъектов предпринимательства.

Вместе с тем принятие предлагаемого Закона Кыргызской Республики позволит сформировать необходимую правовую основу для последующей разработки и внедрения соответствующих механизмов регулирования, определения порядка взимания платы и обеспечения контроля за соблюдением установленных требований.

После принятия Закона и начала практической реализации предусмотренных им норм оценка затрат и выгод подлежит пересмотру и уточнению с учётом фактических результатов применения регулирования, включая анализ объёма поступлений, расходов на организацию и функционирование системы взвешивания и измерения, административных затрат уполномоченных органов, а также финансовой нагрузки на субъектов предпринимательской деятельности.

9. Оценка реализационных рисков

В процессе реализации предлагаемого регулирования возможны определённые риски для субъектов предпринимательства, государственных органов и органов местного самоуправления, связанных с введением платы за взвешивание и измерение габаритных и иных параметров транспортных средств на муниципальных автомобильных дорогах городов Бишкек и Ош.

- оценка риска:

а) риски субъектов предпринимательства – возникновение дополнительных финансовых затрат в связи с уплатой предусмотренных законодательством платежей, возможное увеличение операционных расходов при осуществлении перевозок, а также дополнительные временные затраты, связанные с прохождением процедур взвешивания и измерения параметров транспортных средств.

б) риски государства и мэрии – необходимость разработки и согласования подзаконных нормативных правовых актов, определения компетенции уполномоченных органов, организации межведомственного взаимодействия и обеспечения надлежащего контроля за реализацией положений Закона.

10. Оценка воздействия на конкуренцию

Предлагаемое регулирование предусматривает внесение изменений в Кодекс Кыргызской Республики о неналоговых доходах и Закон Кыргызской

Республики «Об автомобильных дорогах» в части создания правовых оснований для взимания платы за взвешивание и измерение габаритных и иных параметров транспортных средств на муниципальных автомобильных дорогах городов Бишкек и Ош.

Ожидается, что принятие проекта Закона само по себе не приведёт к существенному ограничению конкуренции на соответствующих товарных рынках, поскольку предлагаемые изменения направлены на регулирование порядка проведения процедур взвешивания и измерения параметров транспортных средств и не предусматривают установления ограничений на осуществление предпринимательской деятельности, количество участников рынка или доступ субъектов предпринимательства к рынку перевозок.

11. Обоснование предлагаемого регулирования

Выбор предлагаемого регулирования обусловлен необходимостью формирования надлежащей нормативной правовой основы для организации процедур взвешивания и измерения габаритных и иных параметров транспортных средств на муниципальных автомобильных дорогах городов Бишкек и Ош, а также установления правового механизма взимания платы за проведение указанных процедур.

Основными аргументами в поддержку предлагаемого регулирования являются:

1) Необходимость совершенствования нормативной правовой базы.

Внесение изменений в Кодекс Кыргызской Республики о неналоговых доходах и Закон Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах» позволит закрепить правовые основания для взимания платы за взвешивание и измерение параметров транспортных средств и обеспечить нормативную определённость при реализации соответствующих процедур;

2) Обеспечение сохранности муниципальных автомобильных дорог.

Введение упорядоченного механизма контроля за весовыми и габаритными параметрами транспортных средств создаст дополнительные условия для соблюдения установленных требований при эксплуатации муниципальных автомобильных дорог и будет способствовать предупреждению их преждевременного износа, связанного с движением тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств;

3) Повышение прозрачности и упорядоченности процедур.

Законодательное закрепление соответствующего механизма позволит определить правовые условия применения платы и создать предпосылки для единообразного применения установленных требований, исключая возможность произвольного определения порядка её взимания;

4) Определение чёткой территориальной сферы применения регулирования.

Ограничение действия предлагаемого регулирования муниципальными автомобильными дорогами городов Бишкек и Ош позволит конкретизировать

территорию его применения и учитывать особенности управления муниципальной дорожной инфраструктурой указанных городов;

5) Соблюдение баланса публичных и частных интересов.

Предлагаемое регулирование направлено на обеспечение публичных интересов в части сохранения дорожной инфраструктуры при одновременном соблюдении прав и законных интересов субъектов предпринимательства. Для этого необходимо обеспечить прозрачность процедур, равные условия применения требований и недопущение необоснованного ограничения предпринимательской деятельности и конкуренции.

6) Возможность последующей оценки эффективности регулирования.

Принятие Закона позволит перейти к практической реализации предусмотренного механизма и накоплению данных, необходимых для оценки его результативности. После начала применения регулирования предполагается анализировать фактические расходы на организацию соответствующих процедур, объём поступлений, влияние платы на субъектов предпринимательства и эффективность принимаемых мер по сохранению муниципальных автомобильных дорог. При необходимости результаты анализа будут использоваться для дальнейшего совершенствования нормативной правовой базы.

Таким образом, предлагаемое регулирование выбрано в качестве правового механизма, позволяющего упорядочить процедуры взвешивания и измерения параметров транспортных средств, обеспечить нормативную определённость при взимании соответствующей платы и создать дополнительные условия для сохранения муниципальной дорожной инфраструктуры. Его практическая эффективность будет зависеть от качества нормативного регулирования, прозрачности процедур и соблюдения баланса интересов государства, органов местного самоуправления, предпринимателей и населения.

12. Приложение

К аналитической записке прилагаются:

- особые мнения отдельных членов рабочей группы;
- распоряжение мэрии города Бишкек о создании о рабочей группе по проведению АРВ;
- письма от представителей бизнес-ассоциаций, подтверждающее их делегирование для участия в проведении АРВ.