



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА  
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ВОСЬМОГО СОЗЫВА

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

**О проекте федерального закона № 1222896-7  
«О внесении изменений в отдельные законодательные акты  
Российской Федерации»**

Государственная Дума Федерального Собрания

Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т:**

1. Принять в первом чтении проект федерального закона № 1222896-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», внесенный Правительством Российской Федерации.

2. Направить указанный законопроект Президенту Российской Федерации, в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, комитеты и комиссии Государственной Думы, во фракции в Государственной Думе, в Правительство Российской Федерации,

законодательные органы субъектов Российской Федерации.

Установить, что поправки к указанному законопроекту направляются в Комитет Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры в тридцатидневный срок со дня принятия настоящего Постановления.

3. Комитету Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры доработать указанный законопроект с учетом поступивших поправок и внести его на рассмотрение Государственной Думы во втором чтении.

При доработке указанного законопроекта внести в него изменения, предусматривающие:

исключение из состава объектов концессионного соглашения метрополитена;

установление этапов концессионных соглашений, которые предусмотрены указанным законопроектом и по которым концессионеры обязаны составлять отчетность, продолжительностью не более одного года;

участие субъектов Российской Федерации в качестве самостоятельной стороны концессионных соглашений с муниципальными образованиями и соглашений о муниципально-частном партнерстве в случаях реализации соглашений за счет бюджетного кредита,

предоставляемого из федерального бюджета и (или) из бюджета субъекта Российской Федерации;

установление равных условий конкурсного отбора, требований к перевозчикам, получившим допуск к регулярным перевозкам:

по государственным и муниципальным контрактам;

по концессионным соглашениям;

по соглашениям о государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве.

4. Настоящее Постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Государственной Думы  
Федерального Собрания  
Российской Федерации



В.В.Володин

Москва

15 февраля 2022 года

№ 771-8 ГД

Вносится Правительством  
Российской Федерации

Проект

*N 1222896-7*

## **ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН**

### **О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации**

#### **Статья 1**

Внести в Федеральный закон от 21 июля 2005 года № 115-ФЗ "О концессионных соглашениях" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2005, № 30, ст. 3126; 2007, № 46, ст. 5557; № 50, ст. 6245; 2008, № 27, ст. 3126; 2009, № 29, ст. 3582, 3601; 2010, № 27, ст. 3436; 2011, № 30, ст. 4594; № 49, ст. 7015; № 50, ст. 7359; 2012, № 18, ст. 2130; 2013, № 19, ст. 2330; № 52, ст. 7003; 2014, № 26, ст. 3386; № 30, ст. 4266; 2015, № 1, ст. 11; № 45, ст. 6208; № 48, ст. 6724; 2016, № 1, ст. 11, 80; № 27, ст. 4208; 2017, № 30, ст. 4457; № 31, ст. 4828; 2018, № 1, ст. 87; № 15, ст. 2034; № 27, ст. 3956) следующие изменения:

1) пункт 12 части 1 статьи 4 изложить в следующей редакции:



"12) объекты инфраструктуры метрополитена и другого транспорта общего пользования, а также технологически связанный с такими объектами подвижной состав;";

2) статью 5 дополнить частью 1<sup>7</sup> следующего содержания:

"1<sup>7</sup>. По концессионному соглашению, объектом которого является имущество, предусмотренное пунктом 12 части 1 статьи 4 настоящего Федерального закона, и концедентом по которому выступает муниципальное образование, третьим лицом, участвующим в таком соглашении, может являться субъект Российской Федерации, в границах территории которого находится или будет находиться имущество, передаваемое концессионеру по концессионному соглашению, в случае, если при осуществлении концессионером деятельности, предусмотренной таким концессионным соглашением, реализация производимых товаров, выполнение работ, оказание услуг осуществляются концессионером по регулируемым ценам (тарифам) и (или) с учетом установленных надбавок к ценам (тарифам) и если полномочия по тарифному регулированию деятельности, предусмотренной этим концессионным соглашением, не переданы указанному муниципальному образованию в соответствии с законодательством субъекта Российской Федерации. В этом случае права и обязанности субъекта Российской Федерации, участвующего



в концессионном соглашении в качестве третьего лица, устанавливаются нормативными правовыми актами субъекта Российской Федерации. Такой субъект Российской Федерации в случае, если объектом концессионного соглашения является имущество, предусмотренное пунктом 12 части 1 статьи 4 настоящего Федерального закона, также может выступать в качестве самостоятельной стороны по соглашению между концедентом, концессионером и кредиторами, предусмотренному частью 4 настоящей статьи, с учетом требований, установленных бюджетным законодательством Российской Федерации."

## Статья 2

Внести в Федеральный закон от 13 июля 2015 года № 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" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 29, ст. 4346; 2018, № 1, ст. 64) следующие изменения:

1) часть 2 статьи 14 изложить в следующей редакции:

"2. Осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством:



1) заключения уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления либо иным государственным или муниципальным заказчиком государственных или муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учетом положений настоящего Федерального закона;

2) заключения в соответствии с законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях, законодательством Российской Федерации о государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве концессионных соглашений, соглашений о государственно-частном партнерстве, соглашений о муниципально-частном партнерстве в отношении объектов инфраструктуры городского наземного электрического транспорта и технологически связанного с ними подвижного состава, предусматривающих осуществление концессионером регулярных перевозок городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам с использованием указанных объектов инфраструктуры и подвижного состава.";



2) статью 15 дополнить частью 4 следующего содержания:

"4. Размер регулируемого тарифа на перевозки по маршрутам регулярных перевозок с использованием объектов инфраструктуры автомобильного транспорта или городского наземного электрического транспорта, являющихся объектом концессионного соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве или соглашения о муниципально-частном партнерстве, в период действия соответствующего соглашения не может превышать:

1) при перевозках по муниципальным маршрутам регулярных перевозок - максимальный размер регулируемого тарифа на перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок автомобильным транспортом или городским наземным электрическим транспортом в пределах территории того же муниципального образования;

2) при перевозках по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок - максимальный размер регулируемого тарифа на перевозки по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок автомобильным транспортом или городским наземным электрическим транспортом в пределах территории того же субъекта Российской Федерации;





3) при перевозках по смежным межрегиональным маршрутам регулярных перевозок - максимальный размер регулируемого тарифа на перевозки по смежным межрегиональным маршрутам регулярных перевозок автомобильным транспортом или городским наземным электрическим транспортом в пределах территорий субъектов Российской Федерации, по которым проходят такие маршруты.";

3) в статье 19:

а) часть 3 дополнить пунктом 3 следующего содержания:

"3) по маршруту регулярных перевозок, указанному в концессионном соглашении, соглашении о государственно-частном партнерстве или соглашении о муниципально-частном партнерстве, заключенных в отношении объектов инфраструктуры городского наземного электрического транспорта и технологически связанного с ними подвижного состава, предусматривающих осуществление концессионером регулярных перевозок городским наземным электрическим транспортом по такому маршруту с использованием указанных объектов инфраструктуры и подвижного состава.";

б) часть 6 изложить в следующей редакции:



"6. Без проведения открытого конкурса свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок и карты маршрута регулярных перевозок выдаются:

1) в случаях, предусмотренных пунктами 1 и 2 части 3 настоящей статьи, в день наступления обстоятельств, явившихся основанием для их выдачи, один раз на срок, который не может превышать сто восемьдесят дней, а в случае, если таким обстоятельством явилось приостановление действия ранее выданного свидетельства об осуществлении перевозок по данному маршруту, на срок приостановления действия указанного свидетельства;

2) в случаях, предусмотренных пунктом 3 части 3 настоящей статьи, по запросу концессионера, частного партнера в день, указанный в запросе, на период до окончания срока действия концессионного соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве или соглашения о муниципально-частном партнерстве. Форма запроса, порядок и сроки его направления утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.";

4) в статье 29:



а) часть 1 дополнить пунктом 9 следующего содержания:

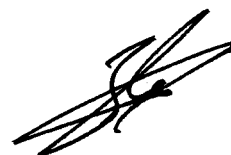
"9) досрочное прекращение концессионного соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве или соглашения о муниципально-частном партнерстве.";

б) в части 2 слова "6, 7 и 8" заменить цифрами "6 - 9";

в) в части 6 слова "со дня прекращения действия данного контракта" заменить словами "либо в соответствии с концессионным соглашением, соглашением о государственно-частном партнерстве или соглашением о муниципально-частном партнерстве, со дня прекращения действия данных контракта или соглашения".

### Статья 3

Статью 5 Федерального закона от 13 июля 2015 года № 224-ФЗ "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 29, ст. 4350; 2016, № 1, ст. 11; № 27, ст. 4293, 4294; 2018, № 27, ст. 395) дополнить частью 4<sup>1</sup> следующего содержания:



"4<sup>1</sup>. По соглашению о муниципально-частном партнерстве, объектом которого является имущество, предусмотренное пунктом 2 части 1 статьи 7 настоящего Федерального закона, и публичным партнером по которому выступает муниципальное образование, третьим лицом, участвующим в таком соглашении, может являться субъект Российской Федерации, в границах территории которого находится или будет находиться имущество, передаваемое частному партнеру по соглашению о муниципально-частном партнерстве, в случае, если при осуществлении частным партнером деятельности, предусмотренной таким соглашением, реализация производимых товаров, выполнение работ, оказание услуг осуществляются частным партнером по регулируемым ценам (тарифам) и (или) с учетом установленных надбавок к ценам (тарифам) и если полномочия по тарифному регулированию деятельности, предусмотренной этим соглашением, не переданы указанному муниципальному образованию в соответствии с законодательством субъекта Российской Федерации. В этом случае права и обязанности субъекта Российской Федерации, участвующего в соглашении о муниципально-частном партнерстве в качестве третьего лица, устанавливаются нормативными правовыми актами субъекта Российской Федерации. Такой субъект Российской Федерации также может выступать в качестве самостоятельной стороны



по прямому соглашению с учетом требований, установленных бюджетным законодательством Российской Федерации."

Президент  
Российской Федерации



## **ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

### **к проекту федерального закона "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"**

#### **1. Общие характеристики проекта акта.**

Проект федерального закона "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" подготовлен Минтрансом России в соответствии с пунктом 5 плана законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации на 2021 год, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 г. № 3683-р, а также подпунктом "п" пункта 6 перечня поручений Президента Российской Федерации от 24 октября 2020 г. № Пр-1726ГС.

#### **2. Анализ правоприменительной практики, обусловившей необходимость изменения правового регулирования.**

На сегодняшний день существует практика реализации проектов, направленных на развитие и модернизацию общественного транспорта, объектов транспортной инфраструктуры на основе Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд" (далее - Закон о закупках), Федерального закона от 29 октября 1998 г. № 164-ФЗ "О финансовой аренде (лизинге)", Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ "О концессионных соглашениях" (далее - Закон о концессионных соглашениях).

Реализация проектов в сфере транспорта на основе концессионных соглашений и соглашений о государственно-частном партнерстве, соглашений о муниципально-частном партнерстве (далее - соглашение о ГЧП) позволяет привлечь инвестиции в транспортную отрасль страны, создать современную транспортную инфраструктуру, обеспечить эффективное использование имущества, находящегося в государственной или муниципальной собственности, повысить качество товаров, работ, услуг, предоставляемых потребителям.

Однако отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, в том числе отношения, связанные с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к осуществлению регулярных перевозок,

использованием для осуществления регулярных перевозок объектов транспортной инфраструктуры, а также с организацией контроля за осуществлением регулярных перевозок регулируется Федеральным законом 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" (далее - Федеральный закон № 220-ФЗ).

В соответствии со статьей 14 Федерального закона № 220-ФЗ право на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством заключения уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления либо иным государственным или муниципальным заказчиком государственных или муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учетом положений Федерального закона № 220-ФЗ, то есть исключительно на основании государственного или муниципального контракта, предполагающего проведение конкурсных процедур.

Таким образом, концессионер, уже заключивший по результатам конкурсной процедуры концессионное соглашение, которым предусмотрено в качестве деятельности с использованием созданного им объекта концессионного соглашения осуществление регулярной перевозки, в силу Федерального закона № 220-ФЗ, должен пройти конкурсный отбор на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок в соответствии с Законом о закупках в целях заключения государственного/муниципального контракта.

Аналогичная ситуация возникает и при заключении частным партнером соглашения о ГЧП в отношении транспорта общего пользования, поскольку согласно пункту 3 части 2 статьи 6 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (далее - Закон о ГЧП) осуществление частным партнером эксплуатации и (или) технического обслуживания объекта соглашения является обязательным элементом соглашения о ГЧП. Соответственно, в случае заключения соглашения о ГЧП, предусматривающего эксплуатацию объекта такого соглашения в форме

осуществления регулярных перевозок, частный партнер для выполнения перевозок также будет вынужден пройти дополнительную процедуру торгов.

В связи с этим возникает риск невыполнения концессионером либо частным партнером своих обязательств по заключенным соответственно концессионным соглашениям либо соглашениям о ГЧП, риск расторжения данных соглашений в связи с таким нарушением и применения последствий такого расторжения в виде выплаты компенсаций из бюджета бюджетной системы Российской Федерации, а также риск для инвестора невозвратности вложенных инвестиций в объекты транспортной инфраструктуры, используемые для осуществления регулярных перевозок.

В соответствии со статьей 17.1 Федерального закона от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ "О защите конкуренции" заключение договоров, предусматривающих переход прав владения и (или) пользования в отношении государственного или муниципального имущества может быть осуществлено только по результатам поведения конкурсов или аукционов на право заключения этих договоров. Однако в силу пункта 2 этой статьи подобный порядок заключения договоров не распространяется на имущество, распоряжение которым осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях, законодательством Российской Федерации о государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве.

### **3. Описание проблемы, на решение которой направлен проект акта. Обоснование предлагаемых решений и ожидаемые результаты их реализации.**

В целях устранения рисков потенциального концессионера/частного партнера недополучения доходов по заключенным соглашениям в связи с незаключением соответствующих государственных/муниципальных контрактов на осуществление регулярных перевозок, разработан проект федерального закона "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (далее - законопроект). Законопроектом предусматривается возможность осуществления регулярных перевозок в силу уже имеющегося концессионного соглашения, соглашения о ГЧП в порядке, установленном действующим законодательством Российской Федерации.

При заключении концессионного соглашения обеспечивается соблюдение конкуренции. Концессионное соглашение может заключаться по итогам конкурса. Статьей 37 Закона о концессионных соглашениях определены случаи, когда концессионное соглашение заключается без проведения



конкурса. При этом указанные случаи связаны с признанием конкурса несостоявшимся (часть 6 статьи 29 и часть 7 статьи 32 Закона о концессионных соглашениях).

Дополнительно частью 4.1 статьи 37 Закона о концессионных соглашениях предусмотрена процедура частной инициативы, при которой инициатором заключения соглашения и разработчиком проекта соглашения выступает потенциальный концессионер. Указанная процедура позволяет минимизировать затраты публичной стороны на подготовку и заключение соглашения, стимулировать привлечение инвестиций в транспортную отрасль, сократить сроки на заключение соглашения.

Кроме того, в рамках этого способа заключения соглашения конкуренция также будет обеспечена. Предложение инициатора с проектом концессионного соглашения публикуется на сайте [www.torgi.gov.ru](http://www.torgi.gov.ru), и третьи лица могут в течение сорока пяти дней выразить заинтересованность в проекте путем направления заявок о готовности к участию в конкурсе на заключение концессионного соглашения. В случае, если такие заявки поступят, то будет проводиться открытый конкурс на право заключения концессионного соглашения на общих основаниях.

Если в сорокапятидневный срок со дня размещения на указанном сайте предложения о заключении концессионного соглашения не поступило заявок о готовности к участию в конкурсе на заключение концессионного соглашения на условиях, предусмотренных в предложении о заключении концессионного соглашения, от иных лиц, отвечающих требованиям, предъявляемым Законом о концессионных соглашениях к концессионеру, а также требованиям, предъявляемым частью 4.1 статьи 37 Закона о концессионных соглашениях, то концессионное соглашение заключается на условиях, предусмотренных в предложении о заключении концессионного соглашения и проекте концессионного соглашения (проекте концессионного соглашения с внесенными изменениями), без проведения конкурса в порядке и с учетом особенностей, установленных Законом о концессионных соглашениях.

Процедура частной инициативы, обеспечивающая соблюдение конкуренции, предусмотрена и в Законе о ГЧП.

Таким образом, конкуренция при выборе концессионера и частного партнера обеспечивается и при указанных выше способах заключения концессионного соглашения и соглашения о ГЧП.

Также законопроектом предусматривается возможность участия субъекта Российской Федерации в качестве третьего лица концессионного соглашения в отношении транспорта общего пользования, по которому

реализация концессионером производимых товаров, выполнение работ, оказание услуг осуществляются по регулируемым ценам (тарифам) и (или) с учетом установленных надбавок к ценам (тарифам) концедентом по которому является муниципальное образование, которому не переданы полномочия по тарифному регулированию деятельности, предусмотренной концессионным соглашением.

Участие субъекта Российской Федерации в концессионном соглашении в качестве третьей стороны, имеющей установленные концессионным законодательством права и обязанности по концессионному соглашению, предусмотрено в Законе о концессионных соглашениях только для концессионных соглашений в отношении отдельных объектов жилищно-коммунального хозяйства.

Вместе с тем представляется целесообразным предусмотреть такую возможность применительно к концессионным соглашениям, заключаемым муниципальными образованиями в тех случаях, когда субъект Российской Федерации своими решениями влияет на экономику проекта, прежде всего путем реализации полномочий в сфере тарифного регулирования.

Аналогичные изменения предложены законопроектом в отношении соглашений о ГЧП.

Кроме того, для реализации положений об участии субъекта Российской Федерации в качестве третьего лица, предусмотрены также положения об участии субъекта Российской Федерации в качестве самостоятельной стороны по соглашению, заключаемому между концедентом, концессионером и кредиторами, а по Закону о ГЧП - по прямому соглашению.

Законопроектом не устанавливаются расходные обязательства субъектов Российской Федерации в связи с участием в концессионных соглашениях, соглашениях о муниципально-частном партнерстве, в случае если субъект Российской Федерации выступает в качестве третьего лица таких соглашений. Права и обязанности субъекта Российской Федерации, участвующего в концессионном соглашении, соглашении о муниципально-частном партнерстве в качестве третьего лица, устанавливаются нормативными правовыми актами субъекта Российской Федерации.

Действующая редакция Закона о концессионных соглашениях, вводя общее правило об отсутствии на момент заключения концессионного соглашения прав третьих лиц на объект концессионного соглашения, предусматривает возможность его обременения правами хозяйственного ведения и оперативного управления в отношении объектов автодорожной сферы. Законопроектом предлагается распространить указанные нормы

концессионного законодательства также и на транспорт общего пользования и метрополитен, а также включить отсутствующие в действующей редакции Закона о концессионных соглашениях положения о прекращении указанных прав унитарных предприятий с момента передачи объекта концессионного соглашения концессионеру. Необходимость данных изменений обусловлена значительным количеством муниципальных транспортных систем, находящихся в управлении унитарных предприятий и учреждений. Отсутствие предлагаемого регулирования сдерживает их развитие посредством вовлечения в концессионные отношения.

Юридические лица, эксплуатирующие объекты городского наземного электрического транспорта, в подавляющем большинстве осуществляют свою деятельность в организационно-правовой форме муниципальных предприятий.

В настоящее время практика эксплуатации объектов городского наземного электрического транспорта государственными учреждениями отсутствует.

Согласно статистическим данным, в Российской Федерации количество организаций, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа городским наземным электрическим транспортом составляет 109 организаций.

При этом 93 организации из указанных 109 осуществляют свою деятельность по перевозке пассажиров и багажа городским наземным электрическим транспортом в организационно-правовой форме муниципальных унитарных предприятий.

Законопроектом вводится норма о вовлечении имущества унитарных предприятий в концессионные соглашения, основная цель которых - вовлечение в проект имущества, эксплуатация которого осуществляется при регулярных перевозках пассажиров и багажа по нескольким маршрутам в целях поэтапной реализации проекта, при которой до передачи права эксплуатации маршрута концессионеру он будет продолжать эксплуатироваться унитарным предприятием.

Например, в Санкт-Петербурге был реализован проект, предусматривающий несколько этапов ввода в эксплуатацию объектов инфраструктуры городского наземного электрического транспорта по итогам создания и реконструкции (концессионное соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга). Подобное соглашение заключено и в 2021 году (концессионное соглашение о создании и использовании (эксплуатации) трамвайной сети в г. Таганроге).

Во исполнение подпункта "п" пункта 6 перечня поручений Президента Российской Федерации от 24 октября 2020 г. № Пр-1726ГС законопроектом предусматривается изменение в перечень объектов концессионного соглашения в части дополнения его положением о возможности установления в качестве объекта концессионного соглашения подвижного состава пассажирского транспорта общего пользования.

Также законопроектом устанавливается, что размер регулируемого тарифа на перевозки по маршрутам регулярных перевозок в рамках концессионного соглашения не может превышать максимального размера регулируемого тарифа на прочие перевозки по маршрутам регулярных перевозок.

**4. Информация о наличии или отсутствии в проекте акта обязательных требований, оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора), муниципального контроля, при рассмотрении дел об административных правонарушениях, или обязательных требований, соответствие которым проверяется при выдаче разрешений, лицензий, аттестатов аккредитации, иных документов, имеющих разрешительный характер, о соответствующем виде государственного контроля (надзора), виде разрешительной деятельности и предполагаемой ответственности за нарушение обязательных требований или последствиях их несоблюдения.**

В проекте федерального закона не содержатся обязательные требования, оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора), муниципального контроля, при рассмотрении дел об административных правонарушениях, или обязательных требований, соответствие которым проверяется при выдаче разрешений, лицензий, аттестатов аккредитации, иных документов, имеющих разрешительный характер, а также не содержит положений о виде государственного контроля (надзора), разрешительной деятельности и предполагаемой ответственности за нарушение обязательных требований или последствиях их несоблюдения.

**5. Оценка соответствия законопроекта положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.**

Законопроект соответствует положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.



**ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ**  
**к проекту федерального закона "О внесении изменений**  
**в отдельные законодательные акты Российской Федерации"**

Реализация положений Федерального закона "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" не потребует дополнительных расходов, покрываемых за счет федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов, и не приведет к сокращению доходной части бюджетов всех уровней.



## **П Е Р Е Ч Е Н Ь**

**федеральных законов, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием проекта федерального закона "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"**

Принятие проекта федерального закона "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" не повлечет необходимости признания утратившими силу, приостановления, изменения или принятия других федеральных законов.



## **П Е Р Е Ч Е Н Ь**

**нормативных правовых актов Президента Российской Федерации,  
Правительства Российской Федерации, федеральных органов  
исполнительной власти, подлежащих признанию утратившими силу,  
приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием проекта  
федерального закона "О внесении изменений в отдельные  
законодательные акты Российской Федерации"**

Принятие проекта федерального закона "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" не повлечет необходимости признания утратившими силу, приостановления, изменения или принятия нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти.

