**Аналитическая форма по результатам анализа регуляторного воздействия при**

**введении новых регуляторных инструментов и ужесточения регулирования**

***Передача процедуры взвешивания весовых и габаритных параметров АТС в конкурентную среду, с созданием сети автоматизированных пунктов взвешивания транспортных средств интегрированных в Единую систему транспортного контроля***

(наименование требования/регуляторного инструмента)

В рамках проекта ***законопроект «О внесении изменений и дополнений в***

***некоторые законодательные акты Республики Казахстан***

***по вопросам транспорта»***

     (наименование проекта документа)

Разработчик проекта документа ***Министерство индустрии и инфраструктурного развития РК***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ШАГ 1: Определение проблемы и цели регулирования** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | | Определение проблемы и причины существования проблемы (текст в произвольной форме не превышающий 3 предложений, необходимо указать целевую группу и причинно-следственную связь) | | | | **Проблема** – дорожная отрасль Казахстана сталкивается с преждевременной потерей несущей способности дорожных покрытий. Основным фактором разрушения автомобильных дорог, является высокая интенсивность перевозок тяжеловесных грузов. Также, с точки зрения правил дорожного движения эксплуатация автотранспортного средства *(далее – АТС)* с нарушениями весогабаритных параметров приводит к его преждевременному износу, деформации и в дальнейшем возникновению аварийной ситуации на дороге.  **Целевая группа** – перевозчики *(сохранение дорожного полотна)* осуществляющие автомобильные перевозки грузов и багажа *(настоящее время в Казахстане 400 тыс. грузовых АТС)*, также участники дорожного движения *(безопасность на автодорогах)*.  **Причинно-следственная связь** – При погрузке и перевозках грузов АТС допускаются нарушения допустимых параметров АТС, предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам Республики Казахстан. Что приводит к преждевременному разрушению автомобильных дорог, сокращению их межремонтных сроков, а также дорожно-транспортным происшествиям *(далее – ДТП)* и тяжким последствиям не только водителям грузовых АТС, но и всем участникам дорожного движения. | | | | | | | | | |
| 2 | | | Существуют ли данные (в цифровом измерении) доказывающие факт существования проблемы и показывающие ее масштаб | | | | Нет \_\_\_  Да ***Х***  (опишите их и приведите их величины)  Объем грузоперевозок за последние 10 лет увеличился в 2,7 раза, прирост количества зарегистрированного грузового транспорта за тот же период составил более 15%. На сегодняшний день в Казахстане зарегистрировано более 400 тыс. грузовых АТС.  Контроль на дорогах осуществляется силами 51 постов транспортного контроля *(3 стационарные, 48 передвижные)*, которыми должны быть обхвачены автомобильные дороги Казахстана протяженностью 95,9 тыс. км, в т.ч. республиканская сеть – 24,3 тыс. км, местная сеть – 71,6 км. На 1 пост приходится около 2 тыс. км автодорог.  В целях уклонения от ответственности за превышение весовых и габаритных параметров грузоотправители в процессе загрузки АТС не предоставляют перевозчикам товарно-транспортные накладные *(далее – ТТН)* и акты замера.  За 2020 год за погрузку сверх допустимых норм *(ст.571 ч.9 КоАП РК)* привлечено 1572 грузоотправителей, за не предоставление ТТН *(ст.571-1 КоАП РК)* составлено 3307 адм.материалов, за проезд с превышением допустимых весовых и габаритных параметров *(ст.571 ч.6, 7, 8 КоАП РК)* привлечено 3031 перевозчиков.  За 3 месяца 2021 года за погрузку сверх допустимых норм *(ст.571 ч.9 КоАП РК)* привлечено 360 грузоотправителей, за не предоставление ТТН *(ст.571-1 КоАП РК)* составлено 590 адм.материалов, за проезд с превышением весовых и габаритных параметров *(ст.571 ч.6, 7, 8 КоАП РК)* привлечено 618 перевозчиков.  По данным Министерства внутренних дел Республики Казахстан количество зарегистрированных ДТП с участием грузовых АТС:  2019 г. – 401 ДТП *(погибло 112 чел., ранено 519 чел.)*;  2020 г. – 370 ДТП *(погибло 95 чел., ранено 477 чел.)*;  3 мес. 2021 г. – 82 ДТП *(погибло 35 чел., ранено 101 чел.)*. | | | | | | | | | |
| 3 | | | Какова цель вводимого регулирования | | | | 1. Устранение преждевременного износа и деформации автомобильных дорог; 2. Снижение трудозатрат государственных органов, связанных с контрольными и реконструкционными мероприятиями; 3. Снижение количества ДТП с участием грузовых АТС. | | | | | | | | | |
| **ШАГ 2: Альтернативы** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Определение планируемых для рассмотрения альтернатив (отметьте те варианты, которые уже есть и те альтернативные подходы, которые Вы рассматриваете и анализируете – необходимо выбрать не меньше 3 альтернативных подхода, возможно комбинирование. Для определения альтернатив используйте список возможных вариантов представленный ниже.  1. Действующее регулирование (текущая ситуация, то есть неизменность регулирования). 2. ***Информационная кампания.*** 3. Изменение налогов, субсидий, государственные закупки, торговля квотами, другие рыночные механизмы. 4. Обязательное страхование ответственности. 5. Обязательные маркировки. 6. Обязательная отчетность. 7. Декларирование, уведомление. 8. Правила деятельности и проверки их исполнения (без разрешительных документов). 9. Разрешительные инструменты. 10. ***Запреты.*** 11. Введение сферы государственного контроля и надзора.12. Введение обязательного саморегулирования (далее-СРО) (при выборе данной альтернативы необходимо заполнить форму 1а). 13. ***Иное (на выбор разработчика аналитической формы).*** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Описание планируемых альтернатив (описываются все выбранные альтернативы в произвольной форме с указанием регуляторной конкретики (по списку выше) | | | | | | Альтернатива 1  ***Информационная кампания.***  Информирование перевозчиков, осуществляющих перевозки грузов автомобильным транспортом и грузоотправителей о необходимости соблюдения требований законодательства в области автомобильного транспорта. | | | | | | | | | |
| Альтернатива 2  **Запреты.**  Внести изменения в части запрета:   1. на перевозку грузов без ТТН и актов замера; 2. проезда грузовых АТС по автомобильным дорогам, разрешенная масса которых превышают допустимые параметры. | | | | | | | | | |
| Альтернатива 3  ***Иное (на выбор разработчика аналитической формы).***  Передача процедуры взвешивания весовых и габаритных параметров АТС в конкурентную среду, с созданием сети автоматизированных пунктов взвешивания транспортных средств интегрированных в Единую систему транспортного контроля.  Передача процедуры взвешивания и замера позволит государству существенно снизить выделения бюджетных средств на контрольные мероприятия, также предотвратить коррупционные риски, связанные с прямым контактом должностных лиц с перевозчиком на автомобильных дорогах.  Вместе с тем, кардинальное изменение существующего порядка контроля на дорогах с полной автоматизацией бизнес-процессов поможет сократить время контрольных процедур в части измерения весовых и габаритных параметров АТС. Данное новшество увеличит доход в пользу государства за счет увеличения проверок количества весовых и габаритных измерительных средств. | | | | | | | | | |
| **ШАГ 3: Определение воздействия альтернатив** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **3.1. Воздействие на экономическую систему**  **Проведите в произвольной форме описание выгод и издержек каждой альтернативы при ее воздействии на экономическую систему в целом с учетом таких элементов экономической системы как:** **1. Воздействие на свободное перемещение товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также международную торговлю и международные инвестиционные потоки.**  **2. Общие последствия для экономического роста.**  **3. Влияние на занятость, рабочие места.**  **4. Косвенное влияние на отрасли экономики и другое Необходимо спрогнозировать последствия предполагаемого регулирования в произвольной форме** | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  | | | **Выгоды** | | | | | | | | | **Издержки** | | | |
|  | Альтернатива 1 | | | Не предполагает воздействия на экономическую систему | | | | | | | | | Не полнота налоговых отчислений в государственный бюджет, рост теневой экономики и коррупционных факторов, сокращение межремонтных сроков автомобильных дорог. | | | |
|  | Альтернатива 2 | | | Увеличение количества административных материалов и дополнительных средств в бюджет республики | | | | | | | | | Государственными органами невозможность полного охвата контрольных мероприятий, снижение количества грузоперевозок | | | |
|  | Альтернатива 3 | | | Предполагает повышение безопасности грузовых перевозок, предотвращение преждевременного разрушения асфальтобетонного покрытия автомобильных дорог, также снижение трудозатрат государственных органов, связанных с контрольными и реконструкционными мероприятиями, дополнительные рабочие места | | | | | | | | | Не предполагает воздействия на экономическую систему | | | |
| **3.2. Воздействие на бизнес**  **Проведите в произвольной форме описание выгод и издержек каждой альтернативы при ее воздействии на бизнес с обязательным учетом:** **1. Влияния на производительность и конкурентоспособность предприятий, в том числе на инновации и развитие (при внедрении саморегулирования необходимо оценить возможные сложности входа в бизнес).** **2. Влияния на прибыльность и устойчивость предприятий.** **3. Относительное влияние издержек в зависимости от размера предприятия (является ли относительное влияние издержек для малых предприятий выше, чем для крупных).**  **4. Другое.** **Отдельно монетизируйте и посчитайте издержки для бизнеса согласно с формой 1б** | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  | | | | | | | **Выгоды** | | | | | | | **Издержки** | |
|  | Альтернатива 1 | | | | | | | Отклонение от налогов | | | | | | | Развитие недобросовестной конкуренции | |
|  | Издержки для бизнеса по форме 1б | | | | | | | - | | | | | | | - | |
|  | Альтернатива 2 | | | | | | | Отсутствие административных правонарушений | | | | | | | Предполагает издержки для перевозчиков, в связи с низким объемом грузоперевозок | |
|  | Издержки для бизнеса по форме 1б | | | | | | | - | | | | | | | 20 583 400 тг. | |
|  | Альтернатива 3 | | | | | | | Повышение безопасности грузовых перевозок, создание дополнительных рабочих места, а также прибыль от предоставленной услуги | | | | | | | Незначительные издержки в частной сфере при покупке оборудования для измерения весовых и габаритных параметров | |
|  | Издержки для бизнеса по форме 1б | | | | | | | - | | | | | | | 5 310 400 тг.  *(разовая покупка весов и рулетки: 5 031 400 тг. и на 5 лет их поверка:**265 000 тг.)* | |
| **3.3 Воздействие на органы государственной власти и общество в целом**  **Проведите в произвольной форме описание выгод и издержек каждой альтернативы при ее воздействии на органы государственной власти и общество в целом с обязательным учетом:** **1. Влияния на риски для здоровья жизни и безопасности (включая экономическую) населения.** **2. Влияния на преступность включая экономическую.**  **3. Возможные коррупционные риски.** **4. Влияния на экологию.** **5. Изменения потребительского выбора.** **6. Изменения розничных цен.** **7. Влияние на информированность потребителей и их защиту.**  **8. Другое.** **Отдельно монетизируйте и посчитайте издержки на администрирование регулирования согласно с формой 1в** | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  | | | | | | | | **Выгоды** | | | | | **Издержки** | | |
|  | Альтернатива 1 | | | | | | | | нет | | | | | Как показывает практика информирование перевозчиков, касательно необходимости соблюдения требований законодательства в области автомобильного транспорта не показывает достаточных результатов. Ежегодно органами транспортного контроля проводятся акций с перевозчиками, идет информирование посредством средств массовой информации и социальных сетей. | | |
| Издержки на администрирование по форме 1в | | | | | | | |  | | | | | 3 474 385 тг. за 5 лет | | |
|  | Альтернатива 2 | | | | | | | | Обеспечение мониторинга и контроля над деятельностью грузовых перевозок, положительное влияние на обеспечение безопасности дорожного движения | | | | | Увеличение нагрузки на государственные, местные исполнительные органы и другие причастные организация в связи с усилением мониторинга контроля.  Также, имеется коррупционные риски с прямым контактом на автодорогах.  Вместе с тем, по сравнению с другими альтернативами сумма издержки администрирования в разы больше. | | |
| Издержки на администрирование по форме 1в | | | | | | | |  | | | | | 565 500 000 тг. за 5 лет | | |
|  | Альтернатива 3 | | | | | | | | Предполагает положительное влияние на обеспечение безопасности дорожного движения и качества грузовых перевозок, осуществление бесконтактного мониторинга за фактическими показателями грузовых АТС, снижение трудозатрат государственных органов за счет привлечения конкурентной среды | | | | | нет | | |
| Издержки на администрирование по форме 1в | | | | | | | |  | | | | | 2 250 045 тг. за 5 лет | | |
| **ШАГ: 4 Выбор наиболее оптимальной регуляторной альтернативы** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Определение баллов 5-ти бальной системы оценки результативности регулирования 5 – поставленная задача решается полностью (проблема больше существовать не будет); 4 – поставленная задача решается почти полностью (все важные части проблемы существовать не будут); 3 – поставленная задача решается частично (проблема значительно уменьшается, самые критичные аспекты проблемы существовать не будут); 2 – поставленная задача решается в некоторых аспектах (некоторые важные и критические аспекты проблемы продолжат существовать); 1 – поставленная задача не решается (проблема продолжит существовать)\*. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Рейтинг по результативности (достигаемости задач в решении проблемы)** | | | | | | **Бал результативности**  **(5-ти бальная система)** | | | | **Объяснение присвоения соответствующего балла** | | | | | | |
| Альтернатива 1 | | | | | | ***1*** | | | | Отсутствие эффекта от информирования перевозчиков касательно необходимости соблюдения требований законодательства в области автомобильного транспорта. Ежегодно государственными органами посредством СМИ население информируется о временных ограничениях движения в республиканских дорогах, однако, как показывает практика, в данный период количества нарушений увеличивается. | | | | | | |
| Альтернатива 2 | | | | | | ***2*** | | | | Отсутствие должного эффекта от запрета ввиду частичного мониторинга за деятельностью перевозки грузов с использованием большегрузных (карьерных) самосвалов, которое позволяет решить поставленную задачу в аспекте только при проверке на постах транспортного контроля. | | | | | | |
| Альтернатива 3 | | | | | | ***4*** | | | | Передача процедуры взвешивания весовых и габаритных параметров АТС в конкурентную среду поможет охватить большое количество транспортных средств на автомобильных дорогах. На сегодняшний день постами транспортного контроля (51 ед.) физический невозможно охватить 95,9 тыс. км республики *(в день заступает в среднем 35 постов, на 1 пост около 2,74 тыс. км)*. В связи с больших охватом измерения весовых и габаритных параметров АТС, снизится число АТС с перегрузом, что повлияет на снижение выделения бюджетных средств на контрольные мероприятия, выделение средств к преждевременному ремонту автомобильных дорог и дорожно-транспортным происшествиям. | | | | | | |
| **Рейтинг по эффективности, в зависимости от нагрузки на субъект бизнеса** | | | | | **Выгоды (итог)** | | | | | | | **Издержки (итог)** | | | | | |
| Альтернатива 1 | | | | | нет | | | | | | | Отсутствие эффекта от информирования перевозчиков касательно необходимости соблюдения требований законодательства в области автомобильного транспорта. | | | | | |
| Альтернатива 2 | | | | | нет | | | | | | | Отсутствие должного эффекта от запрета ввиду частичного мониторинга за деятельностью перевозки грузов с использованием большегрузных (карьерных) самосвалов, которое позволяет решить поставленную задачу в аспекте только при проверке на постах транспортного контроля. | | | | | |
| Альтернатива 3 | | | | | Снижение выделения бюджетных средств на контрольные мероприятия и преждевременному ремонту автомобильных дорог, также снизится количество дорожно-транспортным происшествий. | | | | | | | Незначительные издержки в частной сфере при покупке оборудования для измерения весовых и габаритных параметров | | | | | |
| **Выбор наилучшей альтернативы (производится на основании сопоставления данных двух предыдущих таблиц) с определением возможных рисков и механизма реализации** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Рейтинг** | | | | | | **Возможные риски и непредвиденные последствия** | | | | | | **Механизм реализации предлагаемого**  **регулирования** | | | | | |
| Альтернатива ***3***  Рекомендуемая | | | | | | ***Возможные риски и непредвиденные последствия отсутствуют*** | | | | | | 1. Сроки и этапы внедрения ***18 месяцев в 2 этапа***.  ***1-этап: внесение изменений в Закон РК «Об автомобильном транспорте» (12 месяцев)***  ***2-этап: внесение изменений в другие нормативно правовые акты***  ***(6 месяца)*** 2. Уполномоченный орган, ответственный за  внедрение регулирования и осуществления оценки достижения поставленных индикаторов  ***Министерство индустрии и инфраструктурного развития РК****.* | | | | |
| **ШАГ 5: Индикатор оценки** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | Определите индикаторы и рекомендуемые изменения в системы сбора и анализа информации для более полного мониторинга (возможные индикаторы и что надо сделать чтоб они стали измеряемы) и указать источники информации, на основании которых будет осуществляться оценка достижения заявленного индикатора | | | | | | | | | ***Снижение количества дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых АТС и большой охват взвешиваний весовых / габаритных параметров данных АТС.***  ***Также, снижение выделения бюджетных средств на преждевременный ремонт автомобильных дорог.***  *(источник информации - Министерство внутренних дел РК и Министерство индустрии и инфраструктурного развития РК)* | | | | |  |
| 2 | | Рекомендуемая периодичность измерения индикаторов (не менее 3 лет, не более 5 лет, а при введении СРО - 3 года) | | | | | | | | | ***Один раз в три года*** | | | | |  |
| 3 | | Планируемое изменение данных, указанных в пункте 2 шага 1 «данные доказывающие факт существования проблемы и показывающие ее масштаб», в цифровом измерении, показывающих возможные изменения масштаба проблемы после введения регулирования (в описании укажите временные рамки планируемых изменений) | | | | | | | | | Нет \_\_\_\_ **Да *Х*** Если  Да –  приведите их  ***Ежегодное снижение количества дорожно-транспортных происшествий на грузовых перевозках и снижения грузовых АТС с весогабаритными нарушениями*** | | | | |  |

\* – присвоение балла 1 означает, что вариант выбран неправильно и его не следует рассматривать вообще

      Подпись \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_            дата «\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

форма 1б**Расчет издержек для бизнеса (монетизация) – Альтернатива 1**

Какие регуляторные действия предполагает использование альтернативы?

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Да | Нет |
| Инвестиции в средства производства, изменения помещений, лаборатории, обучение персонала, иные необходимые неадминистративные издержки |  | ***Х*** |
| Необходимость использования третьих лиц для независимых экспертиз, оценок, заключений |  | ***Х*** |
| Периодическая отчетность государству (или увеличение отчетности) |  | ***Х*** |
| Становление субъектом специализированных государственных проверок (или ужесточение существующего режима проверок или санкций) |  | ***Х*** |
| Получение справок и разрешений от государственных органов |  | ***Х*** |
| Иное (определить) |  | ***Х*** |

Расчет издержек на одно среднестатистическое предприятие субъект регулирования

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 1 | Разовые инвестиции | Расходы на тех обслуживание, поддержание (в год) | | Итого |
| **Инвестиции в средства производства, изменения помещений, лаборатории, обучение персонала** |  |  | |  |
| Расходы за 5 лет |  |  | |  |
| Таблица 2 | Расходы на экспертизы и заключения | Периодическое обслуживание третьими лицами (в год) | | Итого |
| **Необходимость использования третьих лиц для независимых экспертиз, оценок, заключений** |  |  | |  |
| Расходы за 5 лет |  |  | |  |
| Таблица 3 | Государственные пошлины | Цена затраты рабочего времени (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | | Итого |
| **Периодическая отчетность государству** |  |  | |  |
| Расходы за 5 лет |  |  | |  |
| Таблица 4 | Цена затраты рабочего времени на работу с проверяющими (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | | Вероятностные штрафные санкции (цена штрафа умножается на вероятность его наложения) в год | Итого |
| **Государственные проверки (специализированные по альтернативе)** |  | |  |  |
| Расходы за 5 лет |  | |  |  |
| Таблица 5 | Государственные пошлины, другие прямые выплаты за документы | | Цена затраты рабочего времени на их получение (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | Итого |
| **Получение разрешений, иных государственных документов** |  | |  |  |
| Расходы за 5 лет |  | |  |  |

Данные Таблиц 1-5 (расходы за 5 лет в колонках «Итого») суммируются **0 тенге.**  
Данная величина умножается на количество предприятий (субъектов предпринимательства), которые являются субъектами этой альтернативы **0 тенге.**

форма 1б **Расчет издержек для бизнеса (монетизация) – Альтернатива 2**   
 Какие регуляторные действия предполагает использование альтернативы?

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Да | Нет |
| Инвестиции в средства производства, изменения помещений, лаборатории, обучение персонала, иные необходимые неадминистративные издержки | ***Х*** |  |
| Необходимость использования третьих лиц для независимых экспертиз, оценок, заключений |  | ***Х*** |
| Периодическая отчетность государству (или увеличение отчетности) |  | ***Х*** |
| Становление субъектом специализированных государственных проверок (или ужесточение существующего режима проверок или санкций) | ***Х*** |  |
| Получение справок и разрешений от государственных органов |  | ***Х*** |
| Иное (определить) |  | ***Х*** |

Расчет издержек на одно среднестатистическое предприятие субъект регулирования

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 1 | Разовые инвестиции | Расходы на тех обслуживание, поддержание (в год) | Итого | |
| **Инвестиции в средства производства, изменения помещений, лаборатории, обучение персонала** | Приобретение АТС разрешённая масса которого **не превышает** допустимые параметры для проезда по автомобильным дорогам. Для примера выбран АТС марки КамАЗ *(2018-2021 г.)* средняя стоимость – **20 000 000 тг.** | Обслуживание производится по мере необходимости | 20 000 000 тг. | |
| Расходы за 5 лет |  |  | 20 000 000 тг. | |
| Таблица 2 | Расходы на экспертизы и заключения | Периодическое обслуживание третьими лицами (в год) | Итого |
| **Необходимость использования третьих лиц для независимых экспертиз, оценок, заключений** |  |  |  |
| Расходы за 5 лет |  |  |  |
| Таблица 3 | Государственные пошлины | Цена затраты рабочего времени (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | Итого | |
| **Периодическая отчетность государству** |  |  |  | |
| Расходы за 5 лет |  |  |  | |
| Таблица 4 | Цена затраты рабочего времени на работу с проверяющими (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | Вероятностные штрафные санкции (цена штрафа умножается на вероятность его наложения) в год | Итого | |
| **Государственные проверки (специализированные по альтернативе)** |  | Цена штрафа нарушение правил перевозок пассажиров, багажа и грузов по ст.571 ч.2-1 КоАП РК:  влечет штраф на физических лиц в размере **пяти**, на субъектов малого предпринимательства – в размере **десяти**, на субъектов среднего предпринимательства – в размере **пятнадцати**, на субъектов крупного предпринимательства – в размере **двадцати пяти** месячных расчетных показателей.  Также, если данное нарушения совершенные **повторно** в течение года после наложения административного взыскания, влекут штраф на физических лиц в размере **десяти**, на субъектов малого предпринимательства – в размере **пятнадцати**, на субъектов среднего предпринимательства – в размере **двадцати**, на субъектов крупного предпринимательства – в размере **пятидесяти** месячных расчетных показателей.  *10 МРП – согласно данной статье средняя стоимость штрафа;*  *1 МРП 2021 года – 2 917 тг;*  10 \* 2917 тг. = 29 170 тг.  *4 – вероятное количество наложения данного штрафа в год на 1 АТС;*  4 \* 29 170 тг. = 116 680 тг. в год | 116 680 тг. | |
| Расходы за 5 лет |  | 116 680 \* 5 = 583 400 тг. | 583 400 тг. | |
| Таблица 5 | Государственные пошлины, другие прямые выплаты за документы | Цена затраты рабочего времени на их получение (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | Итого | |
| **Получение разрешений, иных государственных документов** |  |  |  | |
| Расходы за 5 лет |  |  |  | |

Данные Таблиц 1-5 (расходы за 5 лет в колонках «Итого») суммируются **20 583 400 тенге**.

В Казахстане около 55 тыс. карьерных самосвалов *(из них 20 тыс. китайского производства)*, исходя из данной альтернативы, к примеру, перевозчики 10 тыс. китайских самосвалов приобретут АТС марки КамАЗ, другая половина также будут осуществлять грузовые перевозки с нарушением.

10 000 \* 20 000 000 = 200 000 000 000 тг. *(покупка АТС с разрешенной массой)*;

10 000 \* 583 400 = 5 834 000 000 тг. *(количество нарушений у другой половины предприятий за 5 лет)*;

Данная величина умножается на количество предприятий (субъектов предпринимательства), которые являются субъектами этой альтернативы **205 834 000 000 тенге.**

форма 1б **Расчет издержек для бизнеса (монетизация) – Альтернатива 3**

Какие регуляторные действия предполагает использование альтернативы?

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Да | Нет |
| Инвестиции в средства производства, изменения помещений, лаборатории, обучение персонала, иные необходимые неадминистративные издержки | ***Х*** |  |
| Необходимость использования третьих лиц для независимых экспертиз, оценок, заключений | ***Х*** |  |
| Периодическая отчетность государству (или увеличение отчетности) |  | ***Х*** |
| Становление субъектом специализированных государственных проверок (или ужесточение существующего режима проверок или санкций) |  | ***Х*** |
| Получение справок и разрешений от государственных органов |  | ***Х*** |
| Иное (определить) |  | ***Х*** |

Расчет издержек на одно среднестатистическое предприятие субъект регулирования

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Таблица 1 | Разовые инвестиции | Расходы на тех обслуживание, поддержание (в год) | Итого |
| **Инвестиции в средства производства, изменения помещений, лаборатории, обучение персонала** | Стоимость 1 комплекта весов  с передачей данных– **5 031 400 тг.**  Стоимость рулетки – **14 000 тг.**    5 031 400 + 14 000 = 5 045 400 тг. | Обслуживание производится по мере необходимости | 5 045 400 тг. |
| Расходы за 5 лет |  |  | 5 045 400 тг. |
| Таблица 2 | Расходы на экспертизы и заключения | Периодическое обслуживание третьими лицами (в год) | Итого | |
| **Необходимость использования третьих лиц для независимых экспертиз, оценок, заключений** | Средняя стоимость поверки весов  в год – **50 000 тг.**  Средняя стоимость поверки рулетки  в год – **3 000 тг.**  50 000 + 3 000 = 53 000 тг. |  | 53 000 тг. | |
| Расходы за 5 лет | 53 000 \* 5 = 265 000 тг. |  | 265 000 тг. | |
| Таблица 3 | Государственные пошлины | Цена затраты рабочего времени (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | Итого |
| **Периодическая отчетность государству** |  |  |  |
| Расходы за 5 лет |  |  |  |
| Таблица 4 | Цена затраты рабочего времени на работу с проверяющими (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | Вероятностные штрафные санкции (цена штрафа умножается на вероятность его наложения) в год | Итого |
| **Государственные проверки (специализированные по альтернативе)** |  |  |  |
| Расходы за 5 лет |  |  |  |
| Таблица 5 | Государственные пошлины, другие прямые выплаты за документы | Цена затраты рабочего времени на их получение (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | Итого |
| **Получение разрешений, иных государственных документов** |  |  |  |
| Расходы за 5 лет |  |  |  |

Данные Таблиц 1-5 (расходы за 5 лет в колонках «Итого») суммируются **5 310 400 тенге.**

Данная альтернатива рассчитана **1 субъект предпринимательства**, так как невозможно спрогнозировать количество готовых предприятий к данному нововведению.  
Данная величина умножается на количество предприятий (субъектов предпринимательства), которые являются субъектами этой альтернативы: **для 1 субъекта предпринимательства 5 310 400 тенге.**

**Альтернатива 1. Информирование перевозчиков, осуществляющих перевозки грузов автомобильным транспортом и грузоотправителей о необходимости соблюдения требований законодательства в области автомобильного транспорта**

форма 1в **Расчет издержек на администрирование регулирования**  
**для государственных органов (монетизация)**

Какие действия предполагает использование альтернативы?   
Если альтернатива предполагает работу нескольких государственных органов, Таблица 1 заполняется по каждому из них отдельно с указанием государственного органа

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Таблица 1 | Цена затраты рабочего времени (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | Итого |
| Получение и анализ отчетности | **Цена затраты КТ МИИР:**  *150 000 тг. – средняя ЗП специалиста КТ МИИР*  *21 – количество рабочих дней в месяц*  *0,0313 – в среднем уходит 1/32 рабочего дня у специалиста на мониторинг и взаимодействие с территориальными органами по информированию перевозчиков*  150 000 тг. / 21 = 7143 тг. стоимость одного дня  7143 х 0,0313 х 21 х 12 мес. = 56 340 тг. | 56 340 тг. |
| Проведение проверок |  |  |
| Выдача разрешений |  |  |
| Иные формы контроля (определить)**Информирование** | **Цена затраты 17 Инспекций транспортного контроля:**  *100 000 тг. – средняя ЗП специалиста в регионах*  *21 – количество рабочих дней в месяц*  *0,0313 – в среднем уходит 1/32 рабочего дня у специалиста*  100 000 тг. / 21 = 4762 стоимость одного дня  4762 х 0,0313 х 21 х 12 мес. = 37 561 тг.  37 561 тг. х 17 регионов = 638 537 тг. | 638 537 тг. |
| Итого за 5 лет | 56 340 тг. + 638 537 тг. = 694 877 тг.  694 877 тг. х 5 лет = 3 474 385 тг. | 3 474 385 тг. |

Предполагает ли альтернатива создание нового государственного органа, либо нового структурного подразделения существующего органа Да \_\_\_\_ **Нет Х**Если да – определите полный планируемый годовой бюджет нового органа или структурного подразделения \_\_\_\_ х5 = \_\_\_\_\_

**Альтернатива 2. Введение запрета на перевозку грузов без товарно-транспортной накладной, актов замера и проезд грузовых автотранспортных средств по автомобильным дорогам, разрешенная масса которых превышают допустимые параметры**

форма 1в **Расчет издержек на администрирование регулирования**  
**для государственных органов (монетизация)**

Какие действия предполагает использование альтернативы?   
Если альтернатива предполагает работу нескольких государственных органов, Таблица 1 заполняется по каждому из них отдельно с указанием государственного органа

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Таблица 1 | Цена затраты рабочего времени (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | Итого |
| Получение и анализ отчетности | **Цена затраты КТ МИИР РК:**  *150 000 тг. – средняя ЗП специалиста КТ МИИР*  *Половина рабочего дня для мониторинга и взаимодействие с территориальными органами и другими причастными организациями*  150 000 тг. / 2 х 12 мес. = 900 000 тг. | 900 000 тг. |
| Проведение проверок | **Цена затраты Инспекций транспортного контроля КТ МИИР РК в 17 регионах:**  *100 000 тг. – средняя ЗП специалиста в регионах*  *2 сотрудника половину рабочего дня будут осуществлять мониторинг за проездом АТС без ТТН, актов замера и с превышением допустимых параметров*  100 000 тг. / 2 х 2 сотруд. х 12 мес. = 1 200 000 тг. (для одного региона)  1 200 000 тг. х 17 рег. = 20 400 000 тг.  **Цена затраты КАП МВД РК в 17 регионах:**  *150 000 тг. – средняя ЗП специалиста в регионах*  *2 – сотрудника на смене*  150 000 тг. х 2 сотруд. х 12 мес. = 3 600 000 тг. (для одного региона)  3 600 000 тг. х 17 рег. = 61 200 000 тг.  **Цена затраты операторов АО «НК «ҚазАвтоЖол» в 17 регионах:**  *150 000 тг. – средняя ЗП специалиста*  150 000 тг. х 12 мес. х 17 рег. = 30 600 000 тг. | 20 400 000 тг.  61 200 000 тг.  30 600 000 тг. |
| Выдача разрешений |  |  |
| Иные формы контроля (определить) |  |  |
| Итого за 5 лет | (900 000 + 20 400 000 + 61 200 000 + 30 600 000) х 5 = 565 500 000 тг. | 565 500 000 тг. |

Предполагает ли альтернатива создание нового государственного органа, либо нового структурного подразделения существующего органа Да \_\_\_\_ **Нет *Х***Если да – определите полный планируемый годовой бюджет нового органа или структурного подразделения \_\_\_\_ х5 = \_\_\_\_\_

**Альтернатива 3. Передача процедуры взвешивания весовых и габаритных параметров АТС в конкурентную среду, с созданием сети автоматизированных пунктов взвешивания транспортных средств интегрированных в Единую систему транспортного контроля**

форма 1в **Расчет издержек на администрирование регулирования**  
**для государственных органов (монетизация)**

Какие действия предполагает использование альтернативы?   
Если альтернатива предполагает работу нескольких государственных органов, Таблица 1 заполняется по каждому из них отдельно с указанием государственного органа

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Таблица 1 | Цена затраты рабочего времени (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | Итого |
| Получение и анализ отчетности | **Цена затраты КТ МИИР РК:**  *150 000 тг. – средняя ЗП специалиста КТ МИИР*  *21 – количество рабочих дней в месяц*  *0,25 – в среднем уходит 1/4 рабочего дня у специалиста для анализа данных в Единой системе транспортного контроля*  150 000 тг. / 21 = 7143 тг. стоимость одного дня  7143 х 0,25 х 21 х 12 мес. = 450 009 тг. | 450 009 тг. |
| Проведение проверок |  |  |
| Выдача разрешений |  |  |
| Иные формы контроля (определить) |  |  |
| Итого за 5 лет | 450 009 тг. х 5 = 2 250 045 тг. | 2 250 045 тг. |

Предполагает ли альтернатива создание нового государственного органа, либо нового структурного подразделения существующего органа Да \_\_\_\_ **Нет *Х***Если да – определите полный планируемый годовой бюджет нового органа или структурного подразделения \_\_\_\_ х5 = \_\_\_\_\_