

ИНСТИТУТ РЕГИОНАЛЬНОГО КОНСАЛТИНГА



СБОРНИК ПРОБЛЕМНЫХ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ ПРАКТИК, ЗАТРУДНЯЮЩИХ РАЗВИТИЕ СЕВЕРА И АРКТИКИ

ИНСТИТУТ РЕГИОНАЛЬНОГО
КОНСАЛТИНГА

**Сборник
проблемных
законодательных
практик,
затрудняющих
развитие Севера и
Арктики**

Издательские решения
По лицензии Ridero
2018

УДК 31
ББК 60
И71

Шрифты предоставлены компанией «ПараТайп»

ИНСТИТУТ РЕГИОНАЛЬНОГО КОНСАЛТИНГА

- И71 Сборник проблемных законодательных практик, затрудняющих развитие Севера и Арктики / ИНСТИТУТ РЕГИОНАЛЬНОГО КОНСАЛТИНГА. — [б. м.] : Издательские решения, 2018. — 36 с.
ISBN 978-5-4493-8012-8

Сборник призван обратить внимание на те нормы российского законодательства, которые не учитывают географические особенности северных и арктических регионов. Мы постарались отобразить лишь некоторые, на наш взгляд, наиболее «кричащие» проблемы явного недоучета местной специфики в федеральных нормах и правилах в сфере транспорта, промышленного производства, деятельности малых предприятий и т. д.

**УДК 31
ББК 60**

12+

В соответствии с ФЗ от 29.12.2010 №436-ФЗ

В отличие от предыдущего, посвященного ЛУЧШИМ практикам, данный Сборник призван обратить внимание на те нормы российского законодательства, которые не учитывают географические особенности северных и арктических регионов. Многие принятые федеральные нормативные правовые акты не могут быть реализованы в конкретных условиях Севера и Арктики просто по объективным ограничениям климата, низкой плотности населения, очаговой освоенности и т. д. Хуже того, во многих случаях федеральное законодательство не просто не учитывает арктическую и северную специфику, но объективно тормозит развитие этих территорий ввиду искусственных, рассчитанных на среднестатистический российский регион, ограничений.

Мы постарались отобразить лишь некоторые, на наш взгляд, наиболее «кричащие» проблемы явного недоучета местной специфики в федеральных нормах и правилах в сфере транспорта, промышленного производства, деятельности малых предприятий и т. д. В каждой главе рассматривается определенная проблема, проводится анализ соответствующего законодательства, и предлагаются варианты решения сложившейся ситуации.

В подготовке сборника принимали участие сотрудники АНО «Институт регионального консалтинга»:

- Надежда Замятина (редактор);
- Александра Потураева (верстка сборника);
- Андрей Шипугин (главы 1,2);
- Иван Шамало (глава 3);
- Татьяна Евсеева (главы 4, 5, 8, 9, 10);
- Евгений Белов (главы 6,7).

I. Особенности эксплуатации транспорта в районах Севера и Арктики

1. Эксплуатация автотранспорта с заводскими технологическими изменениями

Наименование законодательного акта

Федеральный закон от 01.07.2011 N 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств».

Постановление Правительства РФ от 12.02.2018 N 148 «О внесении изменений в Правила проведения технического осмотра транспортных средств».

Описание нормы

С 1 января 2017 года вступили в действие поправки в Федеральный закон ФЗ-170 «О техническом осмотре транспортных средств» от 1 июля 2011 года.¹ Они предусматривают изменение порядка аккредитации пунктов и операторов технического осмотра, а также ужесточают меры контроля за деятельностью данных организаций. Согласно поправкам, контроль за деятельностью операторов технического осмотра и проверка заявителей на соответствие установленным требованиям аккредитации осуществляется в порядке, установленном уполномоченным государственным органом.

Кроме того, вышло Постановление Правительства РФ №148 «О внесении изменений в Правила проведения техниче-

¹ Новый закон о контроле за техосмотром с 1 января 2017 года // 1GAI.ru — URL: <http://www.1gai.ru/baza-znaniy/techosmotr/516882-novyuy-zakon-o-kontrolle-za-tehosmotrom-s-1-yanvary-2017-goda.html>

ского осмотра транспортных средств» от 12 февраля 2018 года.¹ Согласно Постановлению в случае самостоятельного внесения технологических изменений в конструкцию транспортного средства заявитель на прохождение технологического осмотра должен обратиться в орган по сертификации, аккредитованную испытательную лабораторию, ГИБДД и технический центр. В случае, если технологические изменения уже были внесены, и они не согласованы с государственными органами, транспортное средство не допускается к эксплуатации.

Последствия для районов Севера и Арктики

Появление указанных законопроектов вызвало массовое недовольство водителей, особенно в районах Крайнего Севера². Пользователи автомобилей считают, что установка некоторых элементов тюнинга не способна повлиять на безопасность использования транспортного средства.

Пояснения

В связи с недостаточным уровнем развития транспортной инфраструктуры в муниципалитетах районов Севера и Арктики водителям приходится самостоятельно модернизировать свои транспортные средства для езды по дорогам с гравийным покрытием и по бездорожью.

Популярностью пользуются сервис и услуги по повышению подвески автомобиля, увеличению диаметра колёс, установке лебёдок, оборудованию багажников на крыше автомобиля и др. В дополнение, в данных районах распространено кустарное производство вездеходной техники, активно используемой для передвижения по бездорожью. Особенно актуальным становится езда на вездеходах в летний период, когда транспортное сообщение практически отсутствует.

Использование тюнингованных транспортных средств необходимо для жителей Крайнего Севера. Примерами таких деталей можно назвать лебёдки и шноркели. Первые необхо-

¹ Официальный Интернет-портал правовой информации. — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201802140009>

² Интернет-форум drom.ru. — URL: <https://forums.drom.ru/kamchatka/t1152309689.html>

димы любому внедорожнику: с помощью лебёдок достают застрявшие автомобили. Вторые нужны при пересечении небольших водных препятствий, т.к. шноркели являются воздухозаборниками для двигателя, которые установлены на уровне крыши.

Теперь в случае изменения конструктивных особенностей автомобиля вопреки требованиям Технического регламента¹ транспортные средства не будут допускаться к прохождению технического осмотра и эксплуатации. Если владелец автомобиля захочет сделать тюнинг автомобиля, ему придётся обратиться в несколько инстанций (испытательная лаборатория, ГИБДД и технический центр), чтобы осуществить его. В случае, если изменения уже были внесены, и они не согласованы с государственными органами, автомобиль не допускается к эксплуатации. ГИБДД в праве аннулировать регистрацию автомобиля несмотря на то, что конструкции многих автомобилей были изменены до законопроекта

Кроме того, нарушением считается установка на транспортном средстве колёсных дисков большего диаметра, что требуется для передвижения по бездорожью, или топливного бака увеличенной ёмкости, полезного в условиях отсутствия автозаправочных станций.

С препятствиями также сталкиваются водители, эксплуатирующие вездеходы кустарного производства. Регулярно в разных муниципальных районах Сибири ГИБДД проводится операция «Вездеход» по выявлению нелегальной техники, у которой отсутствует сертификация и регистрация².

Предложение по изменению норм

В связи с указанным выше целесообразно разработать поправки в законопроект, упрощающие порядок прохождения

¹ Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств. — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_91802/3a2c885b0ea39d8d4f87df622c8cf6b3348f0593/

² Замятина Н. Ю. Транспорт Севера и Арктики: тоска по малым формам // Goarctic.ru — URL: <https://goarctic.ru/live/transport-severa-i-arktiki-toska-po-malym-formam>

техосмотра автомобилям, тюнингованным до 2017 года (в районах, относящихся к Крайнему Северу), а также исключая некоторые конструктивные элементы (например, лебёдки и шноркели) из списка деталей, относящихся к элементам тюнинга. Кроме того, необходимо разработать процедуру сертификации кустарной (мелкосерийной) вездеходной техники для эксплуатации на территории Крайнего Севера РФ.

2. Сертификации автотранспорта для работы в «холодных» климатических условиях

Наименование законодательного акта

Технический регламент Таможенного Союза от 09.12.2011 N 877 «О безопасности колёсных транспортных средств (ТР БКТС)» 018/2011.

Описание нормы

Технический регламент Таможенного Союза не предусматривает каких-либо «климатических» требований для эксплуатации автотранспорта.

Последствия для районов Севера и Арктики

Районы, относящиеся к Крайнему Северу, как правило, характеризуются продолжительным зимним периодом, когда температуры опускаются до -40°C и ниже. Отсутствие прописанной нормы приводит к использованию автомобилей, не приспособленных к «холодному» климату, и, таким образом, затрудняется эксплуатация автотранспорта, который не рассчитан на использование при таких низких температурах.

Пояснения

Некоторые положения данного регламента являются абсурдными, они не соответствуют реалиям эксплуатации техники в условиях Крайнего Севера. В частности, в пункте 1.6.10 Приложения 6 Технического регламента говорится, что автомобили скорой медицинской помощи должны изготавли-

ваться в климатическом исполнении и категории размещения для эксплуатации в макроклиматическом районе с умеренным климатом при температуре окружающего воздуха от минус 40° С до плюс 40° С.¹ При этом субарктический и умеренный континентальный типы климата предполагают, что температура опускается ниже указанных значений, что делает небезопасным эксплуатацию техники в данных условиях.

В результате срок службы автомобилей «скорой помощи» на Крайнем Севере составляет всего 2—3 года, хотя в Средней полосе России зачастую машинами пользуются 5 лет и больше². Работникам автосервисов приходится самостоятельно дорабатывать автомобили: устанавливать двойные стёкла, дополнительные утеплители, заслонять вентиляционные отверстия моторного отсека для нормальной эксплуатации. Однако такие вмешательства в конструкцию машин регулируются описанным выше Федеральным законом «О внесении изменений в Правила проведения технического осмотра транспортных средств», и, строго говоря, являются непозволительными для прохождения технического осмотра. Также вождение даже «подготовленного» автомобиля требует повышенной квалификации водителя, т.к. неаккуратное вождение может привести к поломке.

Даже современные виды резины, используемые в автомобильных шинах при низких температурах подвержены кристаллизации (затвердеванию), что приводит к деформации и разрушению детали³. Углеродистая сталь при температуре -30°С и ниже теряет сопротивление к ударным нагрузкам. При

¹ Решение Комиссии Таможенного Союза от 9 декабря 2011 г. N 877 о принятии Технического регламента Таможенного Союза «О безопасности колёсных транспортных средств» // Консультант-плюс — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_125114/fb912286b5c44149bb594585163dbf84f712edb5/

² Пять месяцев не глушить двигатель, или Правила зимней автомобильной жизни в Якутии // Drom.ru — URL: <https://www.drom.ru/info/misc/26993.html>

³ Квадратная резина и крошащийся чугун: как ездили при -50 °С в 50-е годы // Колёса.ru — URL: <https://www.kolesa.ru/article/kvadratnaya-rezina-i-kroshashhijsya-chugun-kak-ezdili-pri-500s-v-50-e-gody>

этих же температурах сталь с добавлением марганца и кремния, из которой производят рессоры и пружины, становится хрупкой.

Во времена СССР проводилась объёмная работа по оценке надёжности автомобильного транспорта. В 60-70-е гг. XX века создавались экспериментально-производственные автохозяйства (ЭПАХ), собиравшие данные об отказах автомобилей¹. Разработка «северных» модификаций транспортных средств была важнейшим элементом машиностроительного комплекса страны, для её финансирования действовало несколько государственных программ.

Предложение по изменению нормы

Целесообразно подготовить изменения в Технический регламент, предусматривающие повышение надёжности автотранспорта, эксплуатируемого в условиях Крайнего Севера. Также необходимо создать систему добровольной сертификации автотранспорта (наподобие той, что успешно использовалась в СССР), которая позволит на практике установить возможность использования техники при низких температурах.

В дополнение, необходимо разработать систему субсидирования российских производителей автомобилей, выпускающих «северные» модификации техники, в том числе и снегоболотоходных типов. В современных условиях рыночной экономики перспективным решением является организация специальных инновационных структур (по примеру ЭПАХ в СССР), в рамках которых можно будет протестировать пригодность автотранспорта к низким температурам непосредственно на местах.

¹ Возрождение климатических испытаний модификаций автотранспорта для Севера и Арктики и снегоболотоходов в Якутии. Журнал автомобильных инженеров, 2016, №1 (96), 48—53.

3. Гражданская авиация Севера

Наименование законодательного акта

Приказ Министерства Транспорта РФ от 28.06.2007 N 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил „Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей“».

Федеральный закон от 05.04.2013 N 44 ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Федеральный закон от 18.07.2011 N 223 ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц».

Описание нормы

Согласно правилам воздушных перевозок, глава 4, пункт 8: «Проекты вновь строящихся или реконструируемых аэропортов должны предусматривать наличие: помещений (зон контроля пассажиров) для досмотра пассажиров, ручной клади и багажа, оборудованных техническими средствами досмотра; помещений для проведения личного (индивидуального) досмотра пассажиров; помещений для досмотра почты, грузов и бортовых запасов; помещений для оформления оружия, боеприпасов и спецсредств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета воздушного судна; служебных помещений для сотрудников САБ, сотрудников органов внутренних дел; помещений для отдыха дежурных смен САБ; караульных помещений; контрольно-пропускных пунктов (далее — КПП); ограждения аэропортов по периметру.»

Согласно пункту 23 «Территория аэропорта, отнесенного в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности к 1, 2 или 3 категории объектов транспортной инфраструктуры, и его особо важных объектов должна иметь сплошное ограждение высотой не менее 2,13 метра по всему периметру с предупредительными аншлагами, запрещающими проникновение в контролируемую зону.

Расстояние между предупредительными аншлагами должно составлять не более 100 метров.»

Для аэропорта, отнесенного в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности к 4 или 5 категории объектов транспортной инфраструктуры, расположение, высота и оборудование ограждения территории аэродрома определяются администрацией аэропорта.

Последствия для районов Севера и Арктики

Из-за общих правил эксплуатации инфраструктуры аэропортов в аэропортах, расположенных в северных городах, имеет место крайне неэффективное использование и содержание зданий аэропортов. Это несет в себе значительные финансовые издержки, обременительные для малых городов.

Пояснения

К проблемам северных аэропортов с малым числом рейсов относится избыточное требование по антитеррористической и противопожарной безопасности. Из-за низкой интенсивности полетов большую часть времени аэропорт и его сооружения вынуждены простаивать, однако за ними все равно требуется уход: расчистка взлетно-посадочной полосы, поддержание в работоспособном состоянии заправочной и светотехнической аппаратуры. Каждый аэропорт должен быть огорожен периметром с видеонаблюдением, а также патрульными дорогами, что в малонаселенных пунктах с сильными речными половодьями приводит к чрезмерным затратам на восстановление подобной инфраструктуры, задерживая и удорожая открытие аэродрома после вынужденного длительного перерыва.

Как следствие, сотрудники аэропорта в течение дня остаются не занятыми полностью, как если бы аэропорт ежедневно обслуживал бы авиарейсы. Подобная практика также является финансовыми издержками для городов.

Еще одной проблемой, с которой сталкиваются аэропорты Севера, является нормативные требования к строительству служебно-пассажирских зданий. На территории аэропорта обязательно строительство здания, размеры которого превышают потребности аэропортов с малым числом пассажиров,

а объединение одним помещением нескольких функций не предусмотрено.¹ Это ведет к кратному росту цены строительства аэропортов в удаленных населенных пунктах, а также повышает эксплуатационные затраты на содержание здания аэровокзала.

С 2017 г. аэропорты, находящиеся в государственной собственности, обязаны производить закупки согласно Федеральному закону №44-ФЗ от 5 апреля 2013 года «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». С момента проведения торгово-закупочных процедур, выбора подрядной организации и заключения договоров проходит не менее 45 календарных дней, в некоторых случаях осуществление закупок на конкурсной основе влечет за собой снижение качества услуг, предоставляемых аэропортами (иногда приводит к невозможности их предоставить).² Основным минусом является длительный срок осуществления конкурса, таким образом, в случае экстренной поломки невозможно осуществить закупку в приемлемые сроки, т. к. доставку габаритного или тяжелого груза во многие аэропорты можно осуществить только по зимникам или рекам, что диктует жесткие сроки для транспортировки (из-за межени, снеготаяния и т. д.).

Предложение по изменению нормы

Прежде чем применять нижеописанные предложения, необходимо на уровне Министерства транспорта разработать классификацию аэродромов и аэропортов России по объему пассажиропотоков и установить упрощенные нормы по авиационной безопасности для тех, чей пассажиропоток менее 2000 человек в год, что особенно важно для аэропортов Севера.³

¹ Аэропортам Севера необходимы содействие и поддержка. Aviation explorer — содружество авиационных экспертов. — URL: <https://www.aex.ru/docs/2/2017/11/20/2686/>

² Северные аэропорты предлагают тратить разумно. Авиапорт. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.aviaport.ru/news/2016/02/17/379612.html> (Дата обращения: 29.07.2018)

Решение проблемы, возникшей из-за требований обеспечения безопасности, возможно только в случае внесения изменений Министерством транспорта в Федеральные авиационные правила (ФАП). Необходимо сделать наличие патрульных дорог в северных аэропортах с малой интенсивностью полетов не обязательными, а рекомендательными. Патрулирование прилегающих к аэродрому территорий может осуществляться на вездеходах или снегоходах, а не на автомобилях, требующих расчищенные дороги и дорогостоящее топливо.

Решением проблемы расходов на заработную плату должно стать дополнительное обучение персонала по двум и более специальностям, что позволит нанимать меньше людей. Помимо этого, возможно разработать упрощенные нормативы расчета необходимых сил и средств для обеспечения приёма воздушных судов в зависимости от среднего количества посадок на аэродром за один календарный год.⁴

Проблему строительства зданий аэропорта необходимо избежать путем внесения изменений в требования по строительству аэровокзалов в северных аэропортах с малой интенсивностью полетов, в которых будут заданы минимальные размеры зданий аэровокзала, способных два-три раза в неделю принять самолет, вместимостью около 40 человек (Ан-26, Bombardier Q300). В таких зданиях могут, к примеру, отсутствовать душевые кабины или комната матери и ребенка, которая в случае необходимости может создаваться ограждением ширмами и откидыванием столиков для пеленания.

Решением проблемы закупок для государственных и муниципальных нужд должно стать включение северных аэропортов в специальный перечень предприятий, которые могут осуществлять закупки так же и по упрощенной схеме согласно Федеральному закону №223-ФЗ от 18 июля 2011 года «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц».

³ Проблемы авиации в районах Крайнего севера Российской Федерации и пути их решения. Pandia. — URL: <http://pandia.ru/text/77/318/11783.php>

⁴ Проблемы авиации в районах Крайнего севера Российской Федерации и пути их решения. Pandia. — URL: <http://pandia.ru/text/77/318/11783.php>

4. Регулирование использования снегоходов

Наименование законодательного акта

Постановление правительства РФ от 12.07.1999 «Об утверждении Правил допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста-машиниста (тракториста)».

Согласно постановлению, «Отсутствие удостоверения тракториста-машиниста (тракториста) не лишает права на выполнение работ, не связанных с управлением самоходными машинами, но предусмотренных квалификациями трактористов, трактористов-машинистов и машинистов самоходных машин».

Последствия для районов Севера и Арктики

В связи с удаленностью некоторых городов от мест получения водительского удостоверения, это может создать определенные трудности для мобильности жителей заснеженных районов, а также для развития туризма.

Пояснения

Снегоходы для многих жителей Арктики и Севера — одно из основных видов транспорта для передвижения по заснеженным дорогам. Однако помимо регистрации транспортного средства для управления снегоходом требуется иметь удостоверение тракториста-машиниста. Регистрация мототехники, а также экзамены на получение прав категории А1 проходят в органах Гостехнадзора, офисы которых находятся в крупных городах.

Ежегодно в регионах России проводится операция «Снегоход» цель, которой — профилактика происшествий при эксплуатации снегоходов.

Предложение по изменению нормы

Предлагается смягчить требования обязательной регистрации для жителей районов Крайнего Севера, поскольку добраться до крупного города для регистрации мототехники и получения удостоверения тракториста-машиниста зачастую

затруднительно для местных жителей ввиду финансовых ограничений и нерегулярной работы общественного транспорта. В дополнение, предлагается упростить правила езды на снегоходах для туристов на Севере для развития туризма. К примеру, туристы могли бы использовать снегоходы без надлежащих прав в незаселенных районах под присмотром опытных инструкторов.

5. Перевозка школьников в районах Крайнего Севера

Наименование законодательного акта

Постановление правительства РФ от 17.12.2013 N 1177 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами».

Приказ Министерства Транспорта РФ от 15.01.2014 N 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации».

Описание нормы

Согласно постановлению N 1177 «Для осуществления организованной перевозки группы детей используется автобус, с года выпуска которого прошло не более 10 лет, который соответствует по назначению и конструкции техническим требованиям к перевозкам пассажиров, допущен в установленном порядке к участию в дорожном движении и оснащен в установленном порядке тахографом, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS».¹

¹ Постановление Правительства РФ от 17 декабря 2013 г. N 1177 «Об утверждении

Согласно приказу Министерства Транспорта N 7 «Маршруты регулярных перевозок пассажиров автобусами организуются на автомобильных дорогах I — IV категорий».²

Последствия для районов Севера и Арктики

Как результат, стоимость перевозки школьников в регионах Севера многократно увеличивается ввиду использования объездных дорог с твердым покрытием, тратами на бензин для автобусов или использованием альтернативных видов транспорта (таких как вертолет).

Пояснения

В связи с особенностями развития инфраструктуры и климатическими нормами в районах Крайнего Севера провозить детей только на школьном автобусе по автомобильным дорогам I — IV категорий бывает затруднительно. Дороги V, низшей, категории имеют одну полосу движения, ширину 3,5—4,5 м, пересечение с другими автодорогами и железными дорогами на одном уровне³, а также покрытие низшего типа или отсутствие покрытия⁴. Тем не менее иногда, это единственные дороги, соединяющие небольшие села. Выходит, что школы в таких поселках априори не имеют права вывезти школьников на автобусе если дорога ниже IV категории. Как пример, из-за недостаточной чувствительности закона школьников в пос. Красное НАО везут на вертолете в Нарьян-Мар

нии Правил организованной перевозки группы детей автобусами» (с изменениями и дополнениями) // Система ГАРАНТ. — URL: <http://base.garant.ru/70545618/>

² ПРИКАЗ

МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ от 15 января 2014 г. N 7 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ И ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ГОРОДСКИМ НАЗЕМНЫМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ТРАНСПОРТОМ...»

³ Классификация и категория автомобильных дорог // Федеральное дорожное агентство. — URL: <http://www.rosavtodor.ru/about/upravlenie-fda/upravlenie-zemelno-imushchestvennykh-otnosheniy/edinyy-gosudarstvennyy-reestr-avtomobilnykh-dorog/14694>

⁴ Классификация дорог. — URL: <http://abs76.ru/rus/stat/dorogi-asfalt/>

для сдачи ЕГЭ и на каникулы, хотя поселок и расположен всего лишь в 50 км от города.¹

Требование использовать исключительно автобусы также не совсем уместно на Севере ввиду особенностей рельефа и высокой стоимости бензина.

Предложение по изменению нормы

Предлагается смягчить требование провозить детей исключительно на автобусах для территорий Севера и включить вездеходы в список допустимых видов транспорта в местах бездорожья, если они отвечают технике безопасности. Помимо вездеходов, необходимо допустить возможным использование дорог V категории в исключительных случаях, когда иных адекватных способов транспортировки нет.

¹ Личная беседа Н. Ю. Замятиной, г. Нарьян-Мар, выступление окружных служб. 27 августа 2018 г.

II. Развитие сырьевой отрасли в районах Севера и Арктики

6. Поддержка независимых участников розничного рынка моторных топлив

Наименование законодательного акта

Федеральный закон от 21.11.2011 N 325-ФЗ «Об организованных торгах», Федеральный закон от 26.07.2006 N 135-ФЗ «О защите конкуренции».

Описание нормы

Согласно Статье 17 «Заявки, подаваемые на организованных торгах» содержание заявок, подаваемых на организованных торгах, и порядок их подачи и отзыва определяются правилами организованных торгов, то есть правилами биржи. Согласно правилам биржи безадресные заявки являются анонимными¹.

Предложения по ограничению доступа трейдеров к товарно-сырьевой бирже прямо противоречат закону «О защите конкуренции»: «...недобросовестная конкуренция — любые действия хозяйствующих субъектов (группы лиц), которые направлены на получение преимуществ при осуществлении предпринимательской деятельности, противоречат законодательству Российской Федерации, обычаям делового оборота, требованиям добропорядочности, разумности и справедливости и причинили или могут причинить убытки другим хозяйствующим субъектам — конкурентам либо нанесли или могут нанести вред их деловой репутации...». Иными словами, попытка ограничить трейдеров в осуществлении торговли и есть недобросовестная конкуренция.

¹ Правила проведения организованных торгов. — URL: <http://spimex.com/upload/iblock/3bd/3bd1a7848843055d14e22493bae3b0d8.pdf>

Последствия для районов Севера и Арктики

На фоне резкого повышения цен на моторное топливо весной 2018 года остро встал вопрос выживания 2500 независимых АЗС в Сибирском федеральном округе и Уральском федеральном округе. Закрытие предприятий, занимающихся розничной реализацией автобензина и дизельного топлива, приведет к ряду социально-экономических последствий, чреватых для стабильности регионов.

Пояснения

Одна из особенностей работы независимых АЗС для того, чтобы иметь прибыль хотя бы 2—3%, необходимо продавать минимум 2,25 тонны топлива в сутки. В настоящее время в Сибири немало АЗС, реализующие объем около 1,8 или 1,2 тонны в сутки. Если цены на топливо растут, местные жители скорее поедут в районный центр к конкурентной АЗС (принадлежащей нефтяному гиганту) терпя неудобства, чем продолжат закупать бензин с АЗС, расположенной ближе к дому с более высокой ценой на топливо. Цены на топливо, оказались даже выше тех, что прогнозировали эксперты ФАС¹ и специалисты нефтехимической отрасли.² Если независимый оператор конкурирует с крупной компанией в больших городах, то жители просто переключаются на конкурента, даже не неся транспортных издержек.

Операторы реализуют автобензин и дизельное топливо на розничном рынке, и для них торговля в убыток является неизбежным путем к банкротству: происходит реализация топлива в небольших объемах — менее 75 тонн в месяц, в настоящее время в одном только Алтайском крае таких АЗС не менее 95³.

¹ ФАС: «Рост розничных цен на бензин будет близок к инфляции». — URL: <https://fas.gov.ru/publications/15140> (Дата обращения: 28.07.2018)

² Капогузов Евгений Алексеевич, Чупин Роман Игоревич, Харламова Мария Сергеевна Сценарии развития нефтехимической отрасли России в условиях санкций: прогноз конъюнктуры рынка автомобильного бензина на основе байесовского подхода // Вестник ПГУ. Серия: Экономика. 2017. №3.

³ По оценке ООО «Консалтинговая компании «ОМТ-Консалт»

Вопрос о регулировании цен на моторное топливо так или иначе затрагивает тех или иных участников всей цепочки «производитель — конечный потребитель» или вообще противоречит законодательству. Навязывание вертикально-интегрированным нефтяным компаниям высоких норм отгрузок топлива на внутренний рынок ведет к недополученной прибыли в условиях, когда экспорт нефтепродуктов выгоднее предложений внутри страны. Экстренные меры вроде снижения акцизов на автобензин при этом не являются окончательным решением проблемы, а выступают лишь в роли промежуточного конъюнктурного (антикризисного) действия.¹

Закрытие независимых предприятий реализующие автобензин и дизельное топливо приведет к серьезным последствиям. Во-первых, при закрытии АЗС неизбежно исчезнут рабочие места не только на самой автозаправочной станции, но и в сервисных компаниях, занимающихся перевозкой и хранением топлива, обслуживанием профильного оборудования и электротехнических систем, строительством, что приведет к ухудшению социально-экономической ситуации. Во-вторых, возможен резкий рост расходов конечных потребителей, поскольку АЗС ВИНК (вертикально интегрированные компании) существуют далеко не во всех районах Алтайского края, Красноярского края, Иркутской области и практически отсутствуют в Республиках Алтай и Тыва.

Дополнительно, закрытие независимых АЗС приведет к росту транспортных издержек. Более того, продолжение работы независимых АЗС с использованием незаконных практик окажет еще более пагубное воздействие: недолив топлива, продажа топлива, не соответствующего стандартам Таможенного союза и т. д.

Предложение по изменению нормы

Одним из решений могло бы стать повышение экспортной пошлины и снижение НДС, однако это прямо противоречит

¹ Интерфакс: «Акцизы на топливо будут снижены уже с 1 июля». — URL: <http://www.interfax.ru/business/615168> (Дата обращения: 28.07.2018)

т.н. «налоговому маневру».¹ Предложение же участникам диверсифицировать свой бизнес и извлекать прибыль не из продажи моторных топлив, а из продаж сопутствующих товаров и услуг также лишь ограниченно применимо. Во-первых, продажа таких высокомаржинальных продуктов, как алкогольные напитки, запрещена на АЗС.² Во-вторых, для построения эффективного розничного бизнеса необходимы значительные оборотные средства, которых у многих участников нет. В-третьих, сомнительно, что при завышенных по сравнению с обычными розничными ценами, необходимыми для компенсации финансовых потерь при продаже топлива, сопутствующие товары и услуги будут повсеместно пользоваться спросом.

Предложение самих участников рынка раскрывать информацию о продавцах на бирже³ можно признать сравнительно эффективной и способной дать определенный эффект; это потребует внесения изменения в Федеральный закон от 21 ноября 2011 г. N 325-ФЗ «Об организованных торгах». Очевидно, раскрытие информации о продавцах совместно с тщательным мониторингом со стороны ФАС (речь в первую очередь об адресных сделках и спекуляциях) и выявлением подлинных причин, по которым доля поставок с других НПЗ⁴, расположенных в Сибири, столь незначительна, может улучшить ситуацию на оптовом, мелкооптовом и розничном рынках автобензина и дизельного топлива.

¹ Совет Федерации утвердил налоговый маневр в нефтяной отрасли для роста доходов бюджета // ТАСС. URL: <http://tass.ru/ekonomika/5410944> (Дата обращения: 28.07.2018)

² Федеральный закон от 22.11.1995 N 171-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции» // КонсультантПлюс. — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8368/d3618b9062472ca3182811e431fa7d71b532e447/ (Дата обращения: 28.07.2018)

³ Спекулянты погорят на бензине // РБК. — URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2017/11/30/5a1d88c59a79470e4f7b3c3a>

⁴ в УФО и СФО — в Сургуте, Ачинске, Ангарске

Полноценное же решение проблемы стабильного обеспечения потребителей моторным топливом и поддержания настоящей конкуренции на рынке невозможно свести к правкам одного законодательного акта. Здесь необходима последовательная реализация комплексной экономико-производственной политики, в основе которой происходит:

- стимулирование развития существующих малых (независимых) нефтяных компаний и создание новых участников рынка;

- дробление существующих ВИНК (с последующей приватизацией некоторых «дочек»);

- регулирование обязательных поставок сырой нефти на внутренний рынок со стороны крупнейших добывающих компаний (в первую очередь входящих в корпоративные контуры нынешних ВИНК),

- проведение налоговой реформы, в основе которой — децентрализация рентных доходов, налогообложение финансового результата, формирование региональных ресурсных (нефтяных) фондов.¹

7. Поддержка малых нефтяных компаний

Наименование законодательного акта

Федеральный закон от 21.02.1992 N 2395—1 ФЗ «О недрах»

Федеральный закон от 24.07.2007 N 209 ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации»

Постановление Правительства РФ от 04.04.2016 N 265 «О предельных значениях дохода, полученного от осуществления предпринимательской деятельности, для каждой категории субъектов малого и среднего предпринимательства»

¹ Соловьев М. М. Методы и практика учета экономической специализации регионов в государственном регулировании пространственной экономики России (на примере регионов с нефтеориентированной экономикой), 2018.

Описание нормы

Малые нефтяные компании (далее — МНК) не попадают в категорию субъектов малого и среднего предпринимательства, соответственно, не попадают под действие закона №209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации». Согласно статье 4 «категории субъектов малого и среднего предпринимательства», существует три ограничения, по которым предприятия может быть отнесено к категории малых с средних: тип (или статус) предприятия, среднесписочная численность работников, доход от предпринимательской деятельности. Согласно постановлению Правительства РФ от 04.04.2016 N 265: «Установить предельные значения дохода, полученного от осуществления предпринимательской деятельности за предшествующий календарный год, определяемого в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о налогах и сборах, суммируемого по всем осуществляемым видам деятельности и применяемого по всем налоговым режимам, для следующих категорий субъектов малого и среднего предпринимательства:

- микропредприятия — 120 млн. рублей;
- малые предприятия — 800 млн. рублей;
- средние предприятия — 2 млрд. рублей».

Сейчас в России малые и средние нефтяные компании добывают по 150—350 тыс. тонн в год, соответственно, доход компании больше «допустимого» для категорий субъектов у малого и среднего предпринимательства.

Последствия для районов Севера и Арктики

Сегодня в Западной Сибири простаивают тысячи скважин, способных давать 0.5—5 т нефти в день. Дальнейший вывод из эксплуатации действующих сегодня низкорентабельных скважин лишь ухудшит перспективы извлечения нефти, поскольку при консервации скважины с последующим повторным вводом в эксплуатацию и сохранением прежних технологий, объемы нефти, доступные для извлечения, значительно сокращаются.

Неформальная дискриминация со стороны ВИНК с одной стороны ставит их в заведомо невыгодное положение, с другой — приводит к значительным экономическим потерям как у конечных потребителей, так и у государства в целом.

Пояснения

На долю вертикально-интегрированных нефтяных компаний (ВИНК) приходится более 95% добываемой в РФ нефти, что, например, резко отличает нашу страну от Канады, где 30% добычи приходится на малые нефтяные компании. В России около 150 предприятий МНК¹ — в десятки раз меньше, чем в США. В настоящее время МНК, а также нефтяные компании с участием иностранного капитала вынуждены вести свою основную производственную деятельность в условиях явной и при этом зарегулированной законодательно дискриминации.

Нефтяные компании с участием иностранного капитала, привносят наиболее современные управленческие и производственные практики, позволяющие успешно эксплуатировать старые и/или небольшие месторождения. В России МНК с участием иностранного капитала подвергается дополнительной дискриминации в сфере разработки шельфовых месторождений². Также отечественные МНК выглядят неконкурентоспособными для реализации подобных проектов³.

В то же время даже в тяжелых условиях нефтедобычи в старых нефтяных районах государство может получать значительные доходы, что должно уже являться достаточным основанием для поддержки МНК.⁴ Помимо создания

¹ Центральное диспетчерское управление топливно-энергетического комплекса. — URL: <http://www.cdu.ru/> Официальный сайт компании «АссоНефть». — URL: <http://www.assoneft.ru/> Официальный сайт Российского Федерального Геологического Фонда «Росгеолфонд». — URL: <http://www.rfgf.ru/>

² Закон РФ от 21.02.1992 N 2395—1 (ред. от 03.08.2018) «О недрах» // КонсультантПлюс. — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_343/

³ Медведев А. Г. Международный менеджмент, Санкт-Петербург, 2014

⁴ Хисматуллина А. М., Осипов Д. В. Актуальные проблемы и направления развития малых нефтяных компаний в республике Татарстан // Вестник Казанского технологического университета. 2011. №7

новых рабочих мест и выплаты налогов в региональный бюджет, одной из основных причин поддержки МНК является облегченное на управленческом уровне внедрение передовых производственных и иных практик, обеспечивающие повышение эффективности нефтедобычи (особенно характерно для нефтяных компаний с участием иностранного капитала). Это особенно важно для староосвоенных¹ нефтяных районов, при соблюдении экологических нормативов. Также это актуально для обеспечения быстрого (в пределах 6 месяцев) освоения очень мелких разведанных месторождений (до 10 млн. т).

Реализацию конкретных практических шагов, направленных на стимулирование развития МНК, необходимо проводить с учетом того положительного опыта, который уже накоплен в настоящее время в Удмуртии и Татарстане, где добычей нефти занимаются более 30 малых нефтяных компаний (Таблица 1).

Таблица 1 — Объемы добычи нефти

Регион	Число компаний, шт. / Добыча, млн т	
	2009 г.	2016 г.
Республика Татарстан	38 / 5.8	33 / 8.6
Удмуртская Республика	4 / 0.1	22 / 6
Ханты-Мансийский автономный округ	14 / 7.8	14 / 3.7
Иркутская область	2 / 0.3	7 / 2

Источник: ЦДУ ТЭК, «Ассонефть», Росгеолфонд

¹ Актуально для регионов, где добыча нефти монотонно сокращается, например, в Томской области

Уникальность опыта Татарстана заключается в том, что местная ВИНК (ПАО «Татнефть») охотно взаимодействует с региональными МНК, не угрожая им недружественным поглощением (даже в случае эксплуатации высокорентабельных по местным меркам месторождений). ВИНК и МНК сотрудничают при решении логистических задач, в первую очередь — транспортировки нефти на местные НПЗ. Формируют запросы на выполнение нефтесервисных работ, что позволяет МНК избежать необходимости тратить финансовые и людские ресурсы на формирование собственных служб, способных решать все сервисные проблемы. Подобная практика, очевидно, подходит только крупным независимым нефтяным компаниям, вроде Иркутской нефтяной компании, которые отечественные специалисты зачастую не относят к числу МНК в силу значительных объемов добычи нефти. Подобное сотрудничество тем более представляется целесообразным, что более 70% месторождений нефти относится к категории мелких, зачастую — с трудноизвлекаемой нефтью.

На МНК Татарстана приходится более 20% добываемой в регионе нефти. Более того, МНК обеспечивают прирост добычи несмотря на более высокую стоимость добычи.¹

Предложение по изменению нормы

В качестве предложения, практическая реализация должна вестись при внесении ряда правок и дополнений к закону «О недрах»² и Налоговому кодексу³:

- уменьшение и/или сохранение понижающих коэффициентов на НДПИ для МНК;

- повышение размера льготной выработки (от 5% в большую сторону в зависимости ряда параметров, в том числе ме-

¹ Ларионова Г. Н. Состояние малых нефтяных компаний в нефтегазохимическом комплексе Татарстана // Вестник Казанского технологического университета. 2014. №16.

² Закон «О недрах». — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_343/

³ Налоговый кодекс Российской Федерации. — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/

стоположения и размера месторождений, геологических условий, качества нефти и пр.). При этом необходимо уйти от практики персонифицированного представления льгот — явления, порожденного как отсутствием правовых регуляторов, так и лоббизмом тех или иных участников рынка;

— решение проблемы допуска МНК к транспортной инфраструктуре, а также нефтепереработке, в том числе путем внесения правок, касающихся подготовки и транспортировки нефти, с последующим принятием законопроекта «О магистральном трубопроводном транспорте». В свою очередь ФАС должна более строго следить за тем, чтобы перерабатывающие структуры ВИНК закупали нефть у добывающих участников рынка по рыночным же ценам;

— выполнение государством роли гаранта погашения кредитов, предоставляемых МНК коммерческими банками на покупку отечественного оборудования,

— отказ от практики показательно-пренебрежительного отношения к МНК¹: необходимо развитию МНК придать статус одной из основных целей государственной производственной политики в нефтяной отрасли. Возможно также применение т.н. «канадского метода»².

¹ Ассонефть. — URL: <http://www.assoneft.ru/activities/press-centre/smi/4413>, (дата обращения: 26.07.2018)

² Моргунов Е. В. Управление недропользованием в Канаде // Народонаселение. 2014. №2

III. Развитие социальной сферы в районах Севера и Арктики

8. Обязательная компенсация расходов стоимости проезда к месту отдыха и работа малых предприятий

Наименование законодательного акта

Статья 325 «Трудового кодекса Российской Федерации» от 30.12.2001 N 197-ФЗ

Федеральный закон Российской Федерации от 19.02.1993 N 4520—1 (ред. от 07.03.2018) «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях».

Описание нормы

Согласно «Трудовому кодексу Российской Федерации», лица, работающие в организациях, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, имеют право на оплату проезда «в отпуск» один раз в два года за счет средств работодателя. Проезд оплачивается в обе стороны, в оплату также входит стоимость багажа, и он осуществляется в пределах территории Российской Федерации.

Последствия для районов Севера и Арктики

Из-за высоких финансовых нагрузок на предприятие некоторые работодатели среднего и малого бизнеса стараются избежать столь значительных расходов разными способами. К примеру, работодатели переносят производство в более южные районы, таким образом избегая выполнения социальных гарантий, оплачивают проезд не полностью или «по договоренности» или же намеренно не регулирует вопросы компенсаций¹.

Пояснения

Социальная нагрузка на малый бизнес — результат советской практики по привлечению трудовых ресурсов на Север. После распада СССР социальные гарантии государства были переложены на плечи предприятий. Различные бюджетные организации получают финансирование для компенсаций из бюджетных средств. Частные компании обязаны финансировать сотрудников за счет прибыли вне зависимости от ее дохода и размера предприятия.

Работники Федеральных государственных органов, государственных внебюджетных фондов Российской Федерации и федеральных государственных учреждений получает компенсацию расходов на проезд любым видом транспорта (в том числе личным) за исключением такси. Проезд также оплачивается в обе стороны, в оплату также входит стоимость багажа весом до 30 кг. Дополнительно, неработающие члены семьи работника вышеуказанных организаций также имеют право получить компенсацию за проезд и оплату багажа. Что интересно, выплата компенсаций не зависит от времени использования отпуска членами семьи. Компенсация предусмотрена только по основному месту работы. Выплаты не могут суммироваться в случае, когда работник и члены его семьи не воспользовались правом на оплату проезда и провоза багажа.

Размер, условия и порядок компенсации стоимости проезда и провоза багажа к месту использования отпуска и обратно для лиц, работающих в государственных органах субъектов Российской Федерации, территориальных фондах обязательного медицинского страхования, государственных учреждениях субъектов Российской Федерации, устанавливаются нормативными правовыми актами органов государственной власти субъектов Российской Федерации. В органах местного самоуправления, муниципальных учреждениях — нормативными правовыми актами органов местного самоуправления.

¹ Сам себе адвокат. Защита прав в суде без адвоката. Оплата проезда к месту отдыха северянам. — URL: <http://pershickow.ru/oplata-proezda-k-mestu-otdyxa-severyanam>.

У прочих работодателей компенсация определяется коллективными договорами, локальными нормативными актами, принимаемыми с учетом мнения выборных органов первичных профсоюзных организаций, трудовыми договорами. Иными словами, работодатели коммерческих компаний в праве самостоятельно определять (или не определять) все условия выплаты компенсаций для своих сотрудников. Как следствие, владельцы предприятий для того, чтобы оставаться на плаву идут на различные ухищрения.

Согласно расчетам предпринимателя Алексея Мостовщикова, оглашенным на Третьем Восточном экономическом форуме -2017¹, предприниматели, работающие в условиях Крайнего Севера, платят 52.3% (ФСС (3.1%), ПФР (22%), ФФОМС (5.1%), НДФЛ (13%), компенсация дополнительного отпуска 24 дня (9.1%)) от фонда оплаты труда на одного работника. Дополнительно, введение обязанности по оплате проезда увеличивает расходы на 10% от фонда оплаты труда на работника. Общая социальная нагрузка на работника составляет 62,3%.

Помимо проблемы финансовой нагрузки на предприятие, существует сложность регулирования оплаты проезда к месту отдыха, когда таким местом является иностранное государство, и воздушное судно следует в другую страну без посадки в ближайшем к границе страны аэропорту. Подобные споры являются частым предметом судебных разбирательств.² В целом, проблема давно на повестке дня различных конференций и круглых столов.³

¹ Magadan Media: «Алексей Мостовщиков: Проблемы бизнеса Дальнего Востока могут быть решены благодаря ВЭФ». — URL: <https://magadanmedia.ru/news/621532/>

² См.: Шальман О. В. Споры о компенсации расходов северян на оплату стоимости проезда воздушным транспортом к месту отдыха и обратно // Комментарий судебной практики / под ред. К. Б. Ярошенко. М.: КОНТРАКТ, 2014. Вып. 19. С. 132 — 156; Трофимова Г. А. Право на труд в нормах Трудового кодекса РФ: ограниченные гарантии // Российский юридический журнал. 2014. №1. С. 147 — 155 и др. — URL: <http://xn----7sbbaj7auwnffhk.xn--p1ai/article/3914>

³ Северный рабочий: «Северные льготы не потянуть». — URL: <http://nworker.ru/2016/06/09/7069.html>

Предложение по изменению нормы

Предлагается снять социальную ответственность предоставлять проезд и провоз багажа с предпринимателей малого и среднего бизнеса. Для данных компаний компенсацию полностью или частично могло бы предоставлять государство. Один из вариантов — предоставление работнику налогового вычета в рамках НДФЛ в размере расходов, которые он заплатил за проезд и провоз багажа к месту отдыха. Второй вариант — предоставление работодателям компенсации из Фонда социального страхования.

Дополнительно, необходимо выработать единый подход в определении ближайшей точки пересечения государственной границы в реализации государственных гарантий для жителей районов Крайнего севера и приравненных к ним.

9. Закупки для муниципальных нужд

Наименование законодательного акта

Федеральный закон от 05.04.2013 N 44 «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (ред. от 03.07.2018)

Описание нормы

Конкурентными способами определения поставщиков (подрядчиков, исполнителей) являются конкурсы (открытый конкурс, конкурс с ограниченным участием, двухэтапный конкурс, закрытый конкурс, закрытый конкурс с ограниченным участием, закрытый двухэтапный конкурс), аукционы (электронный аукцион, закрытый аукцион), запрос котировок, запрос предложений.¹

Последствия для районов Севера и Арктики

¹ Федеральный закон от 05.04.2013 N 44-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»

Бюджетные средства осваиваются с опозданием. При этом в медицинском секторе наблюдается дефицит бюджета на закупки медикаментов.

Пояснения

В связи с удаленной транспортной доступностью, сезонных сроков завоза груза, низкой скорости Интернета в Северных районах существуют трудности использования конкурентных способов закупок. По этой причине целевые бюджетные средства с использованием конкурентных осваиваются с опозданием.¹

Помимо временных затрат, в связи с удаленностью территории также возрастают и стоимость закупок из-за сложной транспортировки. В первую очередь это отражается на закупках онкологических препаратов, себестоимость которых и так значительно превышает другие медицинские затраты.²

Предложение по изменению нормы

Принятие специальных норм для проведения закупок для нужд Крайнего Севера. Особенное внимание нужно уделить доле затрат на доставку медицинских препаратов от всей стоимости бюджетных закупок. В целом, необходимо рассчитывать выделяемые бюджетные средства на государственные закупки с учетом транспортной удаленности территории.

10. Озеленение пришкольных участков

Наименование законодательного акта

Постановление Главного государственного врача РФ от 29.12.2010 N 189 «Об утверждении СанПиН 2.4.2.2821—10 «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям и организации обучения в общеобразовательных учреждениях» (с изменениями на 24 ноября 2015 года).

¹ Регионам не хватает лекарств. — URL: <http://galinadanchikova.ru/o-slozhnostyakh-i-tonkostyakh-fz-44/>

² Личная беседа Н. Ю. Замятиной, Нарьян-Мар, выступление окружных служб. 27 августа 2018 г.

Описание нормы

Территория общеобразовательной организации должна быть ограждена и озеленена. Территорию рекомендуется озеленять из расчета 50% площади территории, свободной от застройки, в том числе и по периметру территории. Для районов Крайнего Севера, а также в городах в условиях сложившейся (плотной) городской застройки допускается снижение озеленения на 25—30% площади территории, свободной от застройки.¹

Последствия для районов Севера и Арктики

Школы не проходят проверку СанПиНа, что негативно сказывается на образовательном процессе.

Пояснения

В связи с особенными климатическими условиями северных районов арктического климата озеленение в дополнение к прочим необходимым мероприятиям кажется избыточной мерой. Арктическая и субарктическая климатические зоны имеют крайне низкое разнообразие растительности, в большинстве своём флора представлена мохово-лишайниковыми и кустарниковыми видами. Возделывание этих видов требует особенно больших трудозатрат, которыми не всегда располагают школы в данных районах.

Предложение по изменению нормы

Предлагается сделать данное требование необязательным для школ, находящихся в арктической и субарктической климатических зонах.

¹ Об утверждении СанПиН 2.4.2.2821—10 «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям и организации обучения в общеобразовательных учреждениях» (с изменениями на 24 ноября 2015 года). — URL: <http://docs.cntd.ru/document/902256369>

Оглавление

I. Особенности эксплуатации транспорта в районах Севера и Арктики	4
1. Эксплуатация автотранспорта с заводскими технологическими изменениями	4
2. Сертификация автотранспорта для работы в «холодных» климатических условиях	7
3. Гражданская авиация Севера	10
4. Регулирование использования снегоходов	14
5. Перевозка школьников в районах Крайнего Севера	15
II. Развитие сырьевой отрасли в районах Севера и Арктики	18
6. Поддержка независимых участников розничного рынка моторных топлив	18
7. Поддержка малых нефтяных компаний	22
III. Развитие социальной сферы в районах Севера и Арктики	28
8. Обязательная компенсация расходов стоимости проезда к месту отдыха и работа малых предприятий	28
9. Закупки для муниципальных нужд	31
10. Озеленение пришкольных участков	32

ИНСТИТУТ РЕГИОНАЛЬНОГО КОНСАЛТИНГА

**Сборник проблемных законодательных практик,
затрудняющих развитие Севера и Арктики**

Редактор Надежда Юрьевна Замятина

Верстка Александра Вячеславовна Потураева

Институт регионального консалтинга: Сборник проблемных
законодательных практик, затрудняющих развитие Севера и Арктики

Сборник призван обратить внимание на те нормы российского законодательства, которые не учитывают географические особенности северных и арктических регионов. Мы постарались отобразить лишь некоторые, на наш взгляд, наиболее «кричащие» проблемы явного недоучета местной специфики в федеральных нормах и правилах в сфере транспорта, промышленного производства, деятельности малых предприятий и т. д.

ISBN 978-5-4493-8012-8



9 785449 380128 >