



# ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ СОБРАНИЕ ГОРОДА СЕВАСТОПОЛЯ

ЮРИДИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
Аппарата Законодательного Собрания города Севастополя

299011; г. Севастополь, ул. Ленина, 3; каб. 44; тел. +7 (8692 )54-13-39

к № 03-19/261 от 28.12.2015,  
внесенному Правительством  
Севастополя

**28 января 2016 года**

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ № 04-01/13-ЮУ

на проект закона города Севастополя «О внесении изменений в Закон города Севастополя от 29 мая 2015 года № 147-ЗС «Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом общего пользования в городе Севастополе»

Юридическое управление Аппарата Законодательного Собрания города Севастополя (далее – Юридическое управление) провело правовую, антикоррупционную, лингвистическую и юридико-техническую экспертизы проекта закона города Севастополя «О внесении изменений в Закон города Севастополя от 29 мая 2015 года № 147-ЗС «Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом общего пользования в городе Севастополе» (далее – законопроект).

Основание для проведения экспертиз законопроекта: статьи 20, 21, 23 Закона города Севастополя от 29 сентября 2015 года № 185-ЗС «О правовых актах города Севастополя (далее – Закон № 185-ЗС), статья 28 Регламента Законодательного Собрания города Севастополя.

Предметом правового регулирования законопроекта является вопросы организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом общего пользования.

На федеральном уровне данные правоотношения регулируют следующие нормативные правовые акты:

- 1) Конституция Российской Федерации;
- 2) Гражданский кодекс Российской Федерации;
- 3) Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

4) 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».

Порядок вступления в силу закона соответствует статье 37 Закона № 185-ЗС.

I. По представленному законопроекту у Юридического управления имеются следующие замечания правового характера.

1. Данный законопроект предлагается принять в связи с принятием Федерального закона 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» (далее - Федеральный закон № 220-ФЗ), который устанавливает принципиально новую систему правового регулирования правоотношений по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Согласно части 10 статьи 39 Федерального закона № 220-ФЗ, все положения Закона города Севастополя от 29 мая 2015 года № 147-ЗС «Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом общего пользования в городе Севастополе» (далее - Закон № 147-ЗС) должны быть приведены в соответствие с положениями принятого Федерального закона № 220-ФЗ.

Из содержания изменений в действующий Закон № 147-ЗС, предлагаемых законопроектом, не усматривается, что данный Закон города Севастополя, регулирующий организацию регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городе Севастополе, предполагается полностью привести в соответствие с Федеральным законом № 220-ФЗ.

Федеральным законом № 220-ФЗ предусмотрено новое регулирование базовых вопросов классификации маршрутов регулярных перевозок, их установления, изменения и отмены, ведения реестров маршрутов перевозок, определения перевозчиков по маршрутам перевозок, проведения соответствующих конкурсов по определению перевозчиков, выдачи и оформления разрешительных документов, заключению государственных контрактов на выполнение работ перевозок в соответствии с положениями Федерального закона от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», тарифного регулирования перевозок, требований к объектам транспортной инфраструктуры, контрольной деятельности в сфере организации перевозок, и другие. При этом данные вопросы относятся к предмету совместного ведения Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, что требует регулирования данных правоотношений

законодательством субъектов Федерации в соответствии с действующим Федеральным законом.

Таким образом, следует внести изменения в Закон № 147-ЗС, урегулировав в новой редакции данного Закона все вопросы организации перевозок, соответствующие Федеральному закону № 220-ФЗ и относящиеся к предмету ведения субъекта Российской Федерации, а также исключив из Закона № 147-ЗС все несоответствующие Федеральному закону № 220-ФЗ нормы (положения, понятия), в частности, о паспорте маршрута, договоре об организации пассажирских перевозок и пр. (в статьях 4 – 8, 11, 13, 16 Закона № 147-ЗС).

2. Пунктом 4 статьи 1 законопроекта предлагается изложить статью 9 Закона № 147-ЗС в новой редакции, которой предусмотреть применение в отношении маршрутов регулярных перевозок в городе Севастополя понятие «межмуниципальные маршруты регулярных перевозок».

Понятие «межмуниципального маршрута регулярных перевозок» определено в статье 3 Федерального закона № 220-ФЗ как «маршрут регулярных перевозок в границах не менее двух муниципальных районов одного субъекта Российской Федерации, не менее двух городских округов одного субъекта Российской Федерации или не менее одного муниципального района и не менее одного городского округа одного субъекта Российской Федерации». Данное определение, согласно статье 2 Федерального закона № 220-ФЗ, должно использоваться в отношении соответствующих маршрутов в нормативных правовых актах субъектах федерации. При этом, согласно той же статье 3 Федерального закона № 220-ФЗ, в отношении маршрутов регулярных перевозок в границах субъекта Российской Федерации - города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя либо двух и более поселений одного муниципального района городов федерального значения, применяется понятие «муниципального маршрута регулярных перевозок».

С учетом того, что Законом города Севастополя от 3 июня 2014 года № 17-ЗС «Об установлении границ и статусе муниципальных образований в городе Севастополе» в качестве муниципальных образований в городе Севастополе не установлено ни муниципальных районов, ни городских округов, применение в отношении каких-либо маршрутов регулярных перевозок в городе Севастополе определения «межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок» - не может иметь места. Также при этом, из определения в Федеральном законе № 220-ФЗ понятия «муниципального маршрута регулярных перевозок» вытекает, что именно данное понятие может применяться ко всем маршрутам в границах субъекта Федерации города Севастополя.

3. Частями 4, 6 статьи 9 Закона № 147-ЗС в новой редакции, согласно пункту 4 статьи 1 законопроекта, в качестве обязанности перевозчика (и требования к характеристикам транспортного средства) при осуществлении регулярных перевозок устанавливается обеспечение учета проданных билетов и совершенных поездок, в том числе поездок, совершенных льготными категориями граждан.

Из данного положения следует, что данные обязанности и требования распространяются полностью как на перевозки по регулируемым тарифам, так и перевозки по нерегулируемым тарифам.

В то же время Федеральным законом № 220-ФЗ (статьей 14) определено, что обязанность перевозчика в части использования билетов, выданных от имени государственного заказчика и подтверждающих право проезда пассажиров по всем маршрутам регулярных перевозок, может быть установлена только соответствующим государственным контрактом с перевозчиком на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

4. Законопроектом предлагается внести в различные положения Закона № 147-ЗС изменения, предусматривающие обязанность перевозчиков обеспечить техническую возможность безналичной оплаты проезда и перевозки багажа, со ссылкой в пояснительной записке к законопроекту на статью 861 Гражданского кодекса РФ. В то же время, как признается и в пояснительной записке, данным положением Гражданского кодекса РФ обеспечение возможности безналичной оплаты не установлена в качестве обязанности продавца (исполнителя).

Обязанность продавца (исполнителя) обеспечить возможность оплаты товаров (работ, услуг) путем использования национальных платежных инструментов установлена статьей 16<sup>1</sup> Закона РФ от 7 февраля 1992 года № 2300-1 «О защите прав потребителей», но при этом такая обязанность не распространяется на субъектов предпринимательской деятельности, выручка от реализации товаров (выполнения работ, оказания услуг) без учета налога на добавленную стоимость или балансовая стоимость активов (остаточная стоимость основных средств и нематериальных активов) которых за предшествующий календарный год не превышает предельные значения, установленные Правительством Российской Федерации для микропредприятий.

Тем самым, обеспечение технической возможности безналичной оплаты проезда и перевозки багажа не может быть установлена законопроектом как безусловная обязанность любых субъектов – перевозчиков.

5. Пунктом «а» части 7 статьи 9 Закона № 147-ЗС в новой редакции, согласно пункту 4 статьи 1 законопроекта, предлагается в качестве основания для обращения уполномоченного органа в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок, а также с заявлением о расторжении государственного контракта установить «неоднократные (два и более раза) нарушения перевозчиком требований пунктов 4, 5, 6» данной статьи 7 Закона № 147-ЗС.

Во-первых, части 5 и 6 статьи 7 сформулированы не как требования к перевозчикам, но как требования к требованиям государственного заказчика, которые должны быть установлены для выдачи свидетельств об осуществлении перевозок или для заключения соответствующего государственного контракта.

Во-вторых, требования, устанавливаемые частями 4, 5, 6 вышеуказанной статьи по своему содержанию представляют собой одни и те же требования (а именно по обеспечению возможности безналичной оплаты проезда и перевозки

багажа, обеспечению учета проданных билетов и совершенных поездок, в том числе поездок, совершенных льготными категориями граждан), но сформулированные троекратно в качестве требований к перевозчикам (часть 5), требований к выполнению работ перевозки (часть 6) и требований к характеристикам транспортных средств (часть 7).

В-третьих, неясно, что именно в отношении данного основания для обращения в суд должно представлять собой неоднократно совершаемое деяние: необеспечение пассажиру возможности оплаты проезда с использованием национальных платежных инструментов в рамках национальной системы платежных карт (как предусмотрено частью 4 статьи 14<sup>8</sup> Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях), отсутствие у перевозчика соответствующей технической возможности, установленное по результатам проверки, непредоставление данных учета с установленной периодичностью либо по требованию уполномоченного органа, или иное.

Таким образом, пунктом «а» части 7 статьи 9 Закона № 147-ЗС в новой редакции не сформулировано определенным и непротиворечивым образом безусловное основание для прекращения действия свидетельства об осуществлении перевозок и расторжения государственного контракта с перевозчиком.

б. Пунктом «б» части 7 статьи 9 Закона № 147-ЗС в новой редакции, согласно пункту 4 статьи 1 законопроекта, предлагается в качестве основания для обращения уполномоченного органа в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства, а также с заявлением о расторжении государственного контракта «самовольное прекращение работы перевозчика на маршруте без предварительного согласования с уполномоченным органом».

В то же время пунктом 1 части 5 статьи 29 Федерального закона № 220-ФЗ в качестве основания для обращения уполномоченного органа в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства установлено «неосуществление в отсутствие чрезвычайной ситуации предусмотренных данным свидетельством перевозок по маршруту регулярных перевозок в течение более чем трех дней подряд, а в случае осуществления перевозок по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, установленным уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, невыполнение более пяти рейсов подряд». Тем самым, федеральный законодатель установил конкретный состав неисполнения обязанности перевозчиком – неосуществление перевозок три дня подряд, а по межрегиональным маршрутам – невыполнение более пяти рейсов. Данное основание подлежит применению, как императивно установленное федеральным законом.

Основание, устанавливаемое законом города Севастополя, как дополнительное, не должно противоречить или совпадать в части состава с положением Федерального закона № 220-ФЗ. Если данное основание предполагается установить в качестве дополнительного для обращения уполномоченного органа в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства, то оно не совпадает частично по составу нарушения обязанности

с аналогичным основанием, установленным пунктом 1 части 5 статьи 29 Федерального закона № 220-ФЗ.

7. Пунктом «в» части 7 статьи 9 Закона № 147-ЗС в новой редакции, согласно пункту 4 статьи 1 законопроекта, предлагается в качестве основания для обращения уполномоченного органа в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства, а также с заявлением о расторжении государственного контракта установить «поступление в уполномоченный орган из контролирующих органов документов рекомендательного, предписывающего или обязывающего характера, содержащих сведения о нарушениях перевозчиком требований федерального законодательства, законодательства города Севастополя, регламентирующих пассажирские перевозки на автомобильном транспорте, правил дорожного движения».

Такое основание для прекращения в судебном порядке действия свидетельства или расторжения договора является в недопустимой степени неопределенным. Поступление в уполномоченный орган конкретно не указываемых документов из конкретно не указываемых органов, и должностных содержащих «сведения о нарушениях требований» не указываемых конкретно норм законодательства – не может быть определено в качестве законного основания для применения к перевозчику санкций и мер ответственности. В качестве оснований для таких мер ответственности должны быть указаны конкретные и установленные в соответствующем порядке нарушения законодательства или государственного контракта, а не факты «поступления документов».

Кроме того, субъектами административной ответственности за нарушение правил дорожного движения (применительно к перевозкам) являются водители транспортного средства как участники дорожного движения, и лишь в случаях, установленных статьей 2.6.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях – владельцы транспортных средств, которые в данном случае могут являться перевозчиками.

8. Пунктом «г» части 7 статьи 9 Закона № 147-ЗС в новой редакции, согласно пункту 4 статьи 1 законопроекта, предлагается в качестве основания для обращения уполномоченного органа в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства, а также о расторжении государственного контракта установить «неоднократные (два и более раз) нарушения перевозчиками, осуществляющими регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам, требований федерального законодательства, законодательства города Севастополя к осуществлению перевозок по нерегулируемым тарифам».

Такое основание для прекращения в судебном порядке действия свидетельства или расторжения договора также является неопределенным, фактически совпадая по составу нарушений с иными основаниями, установленными пунктом «а» той же части статьи (а именно нарушений в части обеспечения возможности безналичной оплаты проезда и перевозки багажа, обеспечению учета проданных билетов и совершенных поездок, в том числе поездок, совершенных льготными категориями граждан), пунктом «в» той же части статьи (а именно нарушений перевозчиком требований федерального

законодательства, законодательства города Севастополя, регламентирующих пассажирские перевозки на автомобильном транспорте).

9. В целом часть 7 статьи 9 Закона № 147-ЗС в новой редакции, согласно пункту 4 статьи 1 законопроекта, содержит основания для обращения уполномоченного органа в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства, а также о расторжении государственного контракта неопределенные по содержанию, повторяющиеся в части состава нарушений и повторяющие положения Федерального закона № 220-ФЗ, что исключает возможность их надлежащего применения и может вызвать затруднения при разрешении данных вопросов в суде. В качестве оснований для прекращения действия свидетельства, а также о расторжении государственного контракта должны быть установлены нарушения конкретных норм законодательных актов, положений государственного контракта со стороны перевозчика, при необходимости оговорена неоднократность допущенных нарушений.

Следует учесть, что судебной практикой по рассмотрению заявлений о признании недействующими нормативных актов, регулирующих осуществление перевозок автомобильным транспортом (Постановление Федерального арбитражного суда Поволжского округа от 5 марта 2013 г. № Ф06-11083/12 по делу № А06-8686/2011) признано, что расторжение договора в одностороннем порядке по основаниям систематического невыполнения перевозчиком условий договора, неоднократных нарушений условий договора и нарушений действующего законодательства в сфере транспортного обслуживания населения, не содержащее указаний на конкретные факты либо события, являющиеся основанием для реализации заказчиком права на односторонний отказ от исполнения договора, означает несогласованность сторонами конкретных оснований, признаваемых существенным условием нарушения договора, влечет неопределенность в гражданско-правовых отношениях сторон и возможность злоупотребления правом со стороны заказчика, что недопустимо в силу статьи 10 ГК РФ и создает необоснованные препятствования осуществлению деятельности перевозчиков (подпункт 2 пункт 1 статьи 15 Федерального закона от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции»).

10. Из законопроекта и пояснительной записки к нему не усматривается оснований для установления (частью 3 статьей 18 Закона № 147-ЗС в новой редакции, согласно статье 1 законопроекта) срока «с 10 апреля 2016 года», с наступлением которого положения данного закона применяются в части, не противоречащей Федеральному закону № 220-ФЗ.

В соответствии со статьей 42 Федерального закона № 220-ФЗ он вступает в силу со дня его официального опубликования 14 июля 2015 года, за исключением статей 4 - 32, 36 - 38, которые вступают в силу 11 января 2016 года и статей 33 - 35, 40, которые вступают в силу 15 июля 2016 года. При этом, согласно части 10 статьи 39 Федерального закона № 220-ФЗ, до приведения в соответствие с его положениями законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, муниципальные нормативные правовые акты действуют в части, не противоречащей данному Федеральному

закону. Отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, осуществляемые на основании ранее действовавшего законодательства, продолжают осуществляться в порядке, предусмотренном частями 1 - 9 статьи 39 Федерального закона № 220-ФЗ.

Тем самым, установление специального срока с наступления которого положения данного закона применяются в части, не противоречащей Федеральному закону № 220-ФЗ, представляются немотивированным и не соответствующим заключительным и переходным положениям Федерального закона № 220-ФЗ.

11. Законопроект, как устанавливающий новые и изменяющие ранее предусмотренные Законом № 147-ЗС обязанности субъектов предпринимательской деятельности, подлежит оценке регулирующего воздействия согласно статье 26<sup>3-3</sup> Федерального закона от 6 октября 1999 года № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации», статье 13 Закона города Севастополя от 29 сентября 2015 года № 185-ЗС «О правовых актах города Севастополя», с приложением к законопроекту сводного отчета об оценке регулирующего воздействия, заключения уполномоченного органа об оценке регулирующего воздействия и проведения публичного обсуждения законопроекта и сводного отчета.

12. Согласно финансово-экономическому обоснованию законопроекта его принятие не потребует дополнительных расходов из бюджета города Севастополя. Однако законопроектом предполагается принципиально новая система организации транспортного обслуживания населения и организацию регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городе Севастополе, предусматривающее, в частности, организацию таких перевозок на основании государственных контрактов, заключаемых в соответствии с положениями Федерального закона от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», проведения конкурсов по определению перевозчиков, изменение системы классификации маршрутов регулярных перевозок, ведение реестров маршрутов перевозок, выдачу и оформление новых разрешительных документов, тарифное регулирование перевозок с бюджетным финансированием компенсации расходов перевозчиков, реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры, и другое. Тем самым, из содержания законопроекта усматривается необходимость в будущем, при применении положений законопроекта, возникновение новых бюджетных обязательств и затрату бюджетных средств.

II. Каждое из положений пунктов «а» - «г» части 7 статьи 9 Закона № 147-ЗС в новой редакции, согласно пункту 4 статьи 1 законопроекта, которые устанавливают основания для обращения уполномоченного органа в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении



перевозок по маршруту регулярных перевозок, а также с заявлением о расторжении государственного контракта, на которые имеются замечания правового характера, указанные в пунктах 5 – 9 заключения правовой экспертизы, содержит признаки коррупциогенных факторов в форме неопределенности условий или оснований принятия решения, широты дискреционных полномочий органа, осуществляющего действия по прекращению действия свидетельства и расторжению государственного контракта.

**Выводы правовой и антикоррупционной экспертизы:** по представленному законопроекту имеются замечания правового характера, в том числе требующие существенной доработки законопроекта. В представленном законопроекте усматриваются коррупциогенные факторы.

III. Анализ законопроекта позволяет прийти к выводу о необходимости устранения замечаний лингвистического характера.

1. С целью улучшения лингвистической конструкции правовой нормы, во избежание неоправданных повторений предлагаемую редакцию пункта 4 статьи 5, изложенную в подпункте «б» пункта 1 статьи 1 законопроекта, Юридическое управление считает необходимым изложить в следующей редакции:

«4) определяет порядок установления, изменения, отмены маршрутов регулярных перевозок, в том числе основания для отказа в установлении, изменении либо отмене данных маршрутов;».

2. Разработчик законопроекта неверно выстроил грамматическую конструкцию правовой нормы предлагаемой редакции пункта 4 статьи 6, изложенной в подпункте «б» пункта 3 статьи 1 законопроекта, что затрудняет ее восприятие. Кроме того, Юридическое управление обращает внимание, что в систему законодательства Российской Федерации включаются все нормативные правовые акты, в том числе и субъектов Российской Федерации, образующие единую цельную систему. Однако, в соответствии с Конституцией Российской Федерации, Федеральным законом от 4 октября 1999 года № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации», законодательство одного из субъектов Российской Федерации не может регламентировать какие-либо правоотношения другого субъекта Российской Федерации. В связи с этим указанную структурную единицу следует изложить в следующей редакции:

«4) заключает государственные контракты на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, в порядке, установленном федеральным законодательством;».

3. Предлагаемые редакции частей 4, 5 и 6 статьи 9, изложенные в пункте 4 статьи 1 законопроекта, следует после слов «в том числе поездов» дополнить

пунктуационным знаком «запятая» с целью обособления причастного оборота, стоящего после определяемого слова.

4. В предлагаемой редакции части 4 статьи 9, изложенной в пункте 4 статьи 1 законопроекта, следует слово «обеспечить» после слова «обязаны» заменить словом «предоставить» во избежание неоправданного повторения.

По тем же основаниям в предлагаемой редакции части 5 статьи 9, изложенной в пункте 4 статьи 1 законопроекта, следует слово «обеспечить» после слов «обязанность перевозчиков» заменить словом «предоставить».

Кроме того, в указанной структурной единице с целью однозначного толкования правовой нормы следует слова «перевозок по регулируемым тарифам, выполняемых по государственному контракту» заменить словами «перевозок по регулируемым тарифам и выполняемых по государственному контракту».

5. Предлагаемую редакцию абзаца первого части 7 статьи 9, изложенную в пункте 4 статьи 1 законопроекта, целесообразно после слов «государственного контракта» дополнить пунктуационным знаком «тире», поскольку такой знак препинания ставится в неполном предложении или неполной части предложения при пропуске одного из его членов.

6. В предлагаемой редакции подпункта «в» части 7 статьи 9, изложенной в пункте 4 статьи 1 законопроекта, после слов «о нарушениях перевозчиком» следует устранить техническую ошибку, исключив дублирование слова «требований».

7. Согласно правилам современного русского языка в сочетаниях «два (три, четыре) и более...» управляемое существительное ставится в родительном падеже единственного числа, то есть зависит от числительного, а не от слова «более», в связи с чем в предлагаемой редакции подпункта «г» части 7 статьи 9, изложенной в пункте 4 статьи 1 законопроекта, слова «(два и более раз)» следует заменить словами «(два и более раза)».

8. Для улучшения лингвистической конструкции и во избежание скрытого повтора в предлагаемой редакции статьи 10, изложенной в пункте 5 статьи 1 законопроекта, следует:

- а) слова «Обеспечение доступности» заменить словами «Доступность»;
- б) слово «создания» после слов «провоза багажа,» исключить, дополнив указанную структурную единицу словом «предоставлением»;
- в) слово «предоставлением» перед словами «мер социальной поддержки» исключить;
- г) слова «по проезду» заменить словами «при проезде».

9. В предлагаемой редакции пункта 8 статьи 12, изложенной в подпункте «б» пункта 6 статьи 1 законопроекта, для устранения тавтологии и слов, не несущих смысловой нагрузки, следует слова «(для перевозок по маршруту)» после слов «по маршруту регулярных перевозок» исключить. Кроме того, в указанной структурной единице необходимо пунктуационный знак «закрывающая скобка» после слов «по нерегулируемым тарифам)» исключить.

IV. Анализ законопроекта позволяет прийти к выводу о необходимости устранения замечаний юридико-технического характера.

1. В соответствии с нормами юридико-технического оформления законопроектов необходимо:

а) пункт 1 статьи 1 законопроекта дополнить подпунктом «в» следующего содержания:

«в) в пункте 9 слово «Севастополя.» заменить словом «Севастополя;»;

б) пункт 6 статьи 1 законопроекта дополнить подпунктом «б» следующего содержания:

«б) в пункте 7 части 7 слова «(при отсутствии кондуктора).» заменить словами «(при отсутствии кондуктора);».

При этом следует изменить дальнейшую нумерацию подпунктов указанных структурных единиц.

2. Поскольку пункт 2 статьи 1 законопроекта предполагает внесение изменения в статью 5 Закона города Севастополя от 29 мая 2015 года № 147-ЗС «Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом общего пользования в городе Севастополе», а в подпунктах «а» и «б» пункта 1 статьи 1 также перечисляются изменения, вносимые в статью 5 указанного закона, Юридическое управление считает целесообразным пункт 2 статьи 1 законопроекта изложить подпунктом «г» пункта 1 статьи 1 с последующим изменением всей нумерации пунктов статьи 1 законопроекта. При этом в указанной структурной единице после слова «дополнить» слова «статью 5» исключить.

3. Для уточнения правовой нормы пункта 5.1 статьи 6, изложенный в подпункте «г» пункта 3 статьи 1 законопроекта, текст указанной структурной единицы необходимо дополнить словом «федерального» перед словом «законодательства».

4. Принимая во внимание, что в статье 6 Закона города Севастополя от 29 мая 2015 года № 147-ЗС «Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом общего пользования в городе Севастополе» отсутствует часть 9, а правовая норма части 8 статьи 6 указанного закона определяет иные полномочия уполномоченного органа, Юридическое управление считает необходимым подпункт «д» пункта 3 статьи 1 законопроекта изложить в следующей редакции:

«д) пункт 8 изложить в следующей редакции:

«8) осуществляет иные полномочия, отнесенные к его компетенции федеральным законодательством и законодательством города Севастополя.».

5. В соответствии с пунктом 5 части 4 статьи 17 Закона города Севастополя от 29 сентября 2015 года № 185-ЗС «О правовых актах города Севастополя» части делятся на пункты, обозначаемые арабской цифрой с закрывающей круглой скобкой. На этом основании в предлагаемой редакции части 7 статьи 9, изложенной в пункте 4 статьи 1 законопроекта, строчные буквы кириллицы, обозначающие пункты, следует заменить арабскими цифрами.

Кроме того, в подпункте «а» слова «пунктов 4,5,6» после слова «требований» следует заменить словами «частей 4, 5 и 6». В конце подпункта «г» пунктуационный знак «точка» необходимо заменить пунктуационным знаком «точка с запятой».

6. Руководствуясь нормами юридико-технического оформления законопроектов, а также правилом современного русского языка о том, что пунктуационный знак «точка с запятой» ставится в конце рубрик перечисления, если эти рубрики не являются самостоятельными предложениями, но достаточно распространены, и особенно если внутри них уже есть какие-либо знаки препинания, необходимо пунктуационный знак «точка» заменить пунктуационным знаком «точка с запятой» в конце пунктов 4, 5 и 6 статьи 1 законопроекта.

7. Во избежание возможных расхождений в толковании срока вступления законодательного акта в силу Юридическое управление считает целесообразным применить формулировку в соответствии со статьей 6 Федерального закона от 14 июня 1994 года № 5-ФЗ «О порядке опубликования и вступления в силу федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов палат Федерального Собрания», а именно статью 2 законопроекта изложить в следующей редакции:

«Статья 2

Настоящий Закон вступает в силу по истечении десяти дней после дня его официального опубликования.».

**Выводы лингвистической и юридико-технической экспертизы:** в представленном законопроекте необходимо устранить замечания лингвистического и юридико-технического характера.

**Обобщенный вывод:**

1) по представленному законопроекту имеются замечания правового характера, в том числе требующие существенной доработки законопроекта;

2) в представленном законопроекте усматриваются коррупциогенные факторы;

3) в представленном законопроекте необходимо устранить замечания лингвистического характера;

4) в представленном законопроекте необходимо устранить замечания юридико-технического характера.

Начальник Юридического управления  
Аппарата Законодательного Собрания  
города Севастополя



Е.А. Близнюк