

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия
на приказ Минобрнауки России от 26 декабря 2013 г. № 1408
«Об утверждении Примерных программ профессионального обучения водителей
транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий»

Минэкономразвития России в соответствии с пунктом 26 Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Совета Евразийской экономической комиссии, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1318 (далее – правила проведения оценки регулирующего воздействия), рассмотрело приказ Минобрнауки России от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении Примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (далее – Приказ), подготовленный и направленный для подготовки настоящего заключения Минобрнауки России (далее – разработчик), и сообщает следующее.

25 ноября 2013 года проект Приказа был размещен на официальном сайте в сети «Интернет» regulation.gov.ru в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25 августа 2012 г. № 851 «О порядке раскрытия федеральными органами исполнительной власти информации о подготовке проектов нормативных правовых актов и результатах их общественного обсуждения». Минэкономразвития России письмом от 30 декабря 2013 г. № Д26и-2212 уведомило Минобрнауки России о необходимости проведения в отношении проекта Приказа оценки регулирующего воздействия.

Вместе с тем Приказ был принят Минобрнауки России и направлен на государственную регистрацию в Минюст России без проведения процедуры оценки регулирующего воздействия. Письмом от 24 февраля 2014 г. № 01/14398-ЮЛ Приказ возвращен Минюстом России без регистрации в связи с отсутствием заключения об оценке регулирующего воздействия.

Разработчиком проведены публичные обсуждения уведомления о подготовке проекта акта в срок с 27 февраля по 14 марта 2014 г., а также проекта акта и сводного отчета о проведении оценки регулирующего воздействия (далее – сводный отчет) в срок с 20 марта по 19 апреля 2014 г.

Информация об оценке регулирующего воздействия проекта акта размещена разработчиком на официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: regulation.gov.ru/project/12824.html.

Приказ направлен разработчиком для подготовки настоящего заключения впервые.

По результатам рассмотрения установлено, что при подготовке проекта акта процедуры, предусмотренные пунктами 9 – 23 правил проведения оценки регулирующего воздействия, разработчиком соблюдены.

Вместе с тем отмечаем, что разработчиком не приведено описание порядка организации исполнения обязанностей и ограничений субъектов предпринимательской деятельности, предусмотренное разделом 10 сводного отчета, оценок расходов на приведение материально-технической базы и кадровых ресурсов в соответствие с предлагаемыми требованиями, предусмотренных разделом 11, в достаточной степени не оценены риски негативных последствий, предусмотренные разделом 12, не приведены индикативные показатели достижения поставленной цели регулирования в соответствии с разделом 15, не проанализирован международный опыт в сфере подготовки водителей транспортных средств.

В целях подготовки настоящего заключения об оценке регулирующего воздействия Минэкономразвития России был направлен запрос о предоставлении необходимой информации заинтересованным органам исполнительной власти Российской Федерации и субъектам предпринимательской деятельности письмом от 9 апреля 2014 г. № Д26и-199.

Кроме того, в целях обсуждения Приказа 17 апреля 2014 г. было проведено совещание под председательством статс-секретаря – заместителя Министра экономического развития Российской Федерации О.В. Фомичева с представителями разработчика и заинтересованными органами государственной власти Российской Федерации и субъектами предпринимательской деятельности.

Кроме того, 21 апреля 2014 года в Минобрнауки России было проведено заседание рабочей группы по выработке позиции в отношении норм Приказа.

Настоящее заключение об оценке регулирующего воздействия подготовлено с учетом позиций, представленных в ответ на указанный запрос, а также высказанных на совещании и заседании рабочей группы.

В соответствии с пунктом 21 правил проведения оценки регулирующего воздействия Приказ доработан разработчиком с учетом проведенных публичных

консультаций, совещания и рабочей группы и направлен в Минэкономразвития России для подготовки заключения об оценке регулирующего воздействия.

1. История вопроса

Проект акта разработан в целях реализации статьи 26 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ). Федеральным законом от 7 мая 2013 г. № 92-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (далее – Федеральный закон № 92-ФЗ) внесены изменения в статьи 24 и 25 Федерального закона № 196-ФЗ в части установления новых категорий и подкатегорий транспортных средств, на право управления которыми выдаются водительские удостоверения, исключения нормы, допускающей самостоятельную подготовку водителей на получение права управления транспортными средствами категории «А» и «В», и установления условий получения права на управление транспортными средствами.

Федеральный закон № 92-ФЗ был разработан в целях установления запрета на привлечение для работы в качестве водителей лиц, не имеющих водительских удостоверений соответствующих категорий, выданных в Российской Федерации, а также в целях приведения национального законодательства Российской Федерации в соответствие с требованиями поправок к Конвенции о дорожном движении 1968 года, вступившими в силу 28 марта 2006 года.

Так, поправками в том числе введены обязательные требования к форме и содержанию национальных и международных водительских удостоверений, уточнены категории транспортных средств, на которые выдаются водительские удостоверения. В этой связи в рамках реализации Федерального закона № 92-ФЗ предусматривается принятие нормативных правовых актов в том числе, устанавливающих новую форму водительских удостоверений, а также утверждающих программы обучения водителей по новым категориям и подкатегориям транспортных средств.

В соответствии с планом реализации мероприятий по совершенствованию порядка исполнения государственных функций и процедур, связанных с приемом квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами и выдачей водительских удостоверений, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2010 г. № 1174-р, предусмотрено

определение порядка установления требований к учебно-материальной базе образовательных учреждений и организаций, осуществляющих подготовку (переподготовку) водителей транспортных средств, а также введение механизма аккредитации таких образовательных учреждений на право участия в проверке теоретических знаний и практических навыков кандидатов в водители при проведении теоретического и первого этапа практического экзаменов.

В соответствии с указанным планом порядок установления требований к учебно-материальной базе образовательных учреждений должен был быть разработан в течение 60 дней со дня опубликования Федерального закона № 92-ФЗ.

Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил разработки примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» принято 1 ноября 2013 г. № 980. Приказ разработан в соответствии с указанным постановлением Правительства Российской Федерации.

2. Общее описание регулирования, предусмотренного Приказом

Основными группами участников общественных отношений, чьи интересы могут быть затронуты в результате принятия проекта акта, являются:

- физические лица, обучающиеся навыкам управления транспортными средствами;
- юридические лица, осуществляющие образовательную деятельность в сфере профессионального обучения водителей.

По данным Госавтоинспекции, ежегодно право на управление транспортными средствами получает порядка 2-2,3 млн. чел. В настоящее время в Российской Федерации, по разным оценкам, действует от 9 до 11,4 тыс. автошкол.¹

В соответствии с пунктом 5 Положения о лицензировании образовательной деятельности (далее – Положение о лицензировании), утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации 28 октября 2013 г. № 966, наличие согласованных с Госавтоинспекцией программ подготовки (переподготовки) водителей по каждой категории транспортных средств, по которой производится обучение в автошколе, составленных в соответствии с предлагаемыми примерными программами обучения, является лицензионным требованием при намерении соискателя лицензии реализовывать образовательные программы. Кроме того, лицензионным требованием является наличие заклучения Госавтоинспекции о соответствии учебно-материальной базы установленным

¹ В зависимости от использования данных Минобрнауки России или Госавтоинспекции.

требованиям. Согласно Приказа материально-технические условия реализации Примерной программы, являющиеся обязательным разделом Примерной программы профессиональной подготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, являются требованиями к учебно-материальной базе организации.

Аналогичные требования устанавливаются в соответствии с пунктом 7 Положения о лицензировании при осуществлении лицензиатом образовательной деятельности.

В соответствии с частью 9 статьи 108 Федерального закона № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» ранее выданные лицензии на осуществление образовательной деятельности и свидетельства о государственной аккредитации переоформляются до 1 января 2016 года. Таким образом, все действующие в настоящий момент на территории Российской Федерации автошколы обязаны переоформить лицензии в соответствии с новыми лицензионными требованиями.

Основные изменения по сравнению с действующими примерными программами подготовки водителей транспортных средств, утвержденными приказом Минобрнауки России от 18 июня 2010 г. № 636, заключаются в следующем:

- увеличение количества часов обучения (как для теоретических предметов, так и для практических занятий по вождению) со 106 часов теории до 138 часов, с 50 часов вождения до 56 часов (для категории «В» с механической коробкой);
- добавление учебных предметов профессионального цикла;
- разработка программ обучения для новых категорий и подкатегорий транспортных средств, предусмотренных Федеральным законом № 196-ФЗ;
- разработка отдельного учебного плана для обучения вождению транспортных средств с автоматической трансмиссией;
- установление требований к квалификации педагогического состава;
- введение требований к учебно-материальной базе организаций, осуществляющих образовательную деятельность.

В частности, Приказом предполагается установить требования к закрытым площадкам или автодромам, включающие:

- асфальтирование или цементирование площадки;
- установку ограждения по периметру площадки;

- оборудование площадки или автодрома перекрестком (регулируемым или нерегулируемым), пешеходным переходом и установку дорожных знаков;
- установку освещения (освещенность закрытой площадки или автодрома должна быть не менее 20 лк; отношение максимальной освещенности к средней должно быть не более 3:1; показатель ослепленности установок наружного освещения не должен превышать 150).

При этом размер площадки должен обеспечивать выполнение всех необходимых заданий, включая отработку буксировки (то есть обеспечивать возможность маневрирования состава транспортных средств длиной 13 и более метров), а покрытие площадки должно обеспечивать коэффициент сцепления равный 0,4.

Одновременно следует отметить, что в настоящее время Правилами дорожного движения установлено, что первоначальное обучение вождению транспортных средств должно проводиться на закрытых площадках или автодромах без утверждения требований непосредственно к самой площадке.

3. Риски недостижения целей правового регулирования, возможные негативные последствия от введения правового регулирования

3.1. Оценка избыточных требований к оборудованию закрытых площадок и автодромов

По экспертным оценкам, площадка для обучения вождению, соответствующая предъявляемым требованиям, должна иметь площадь не менее 0,3 га.

Принимая во внимание, что стоимость земельного участка промышленного назначения без улучшений, подходящего для ведения учебного процесса, составляет от 0,1 млн. до 9,8 млн. рублей, создания асфальтового покрытия и установки оборудования – от 1,5 млн. до 3 млн. рублей, освещения площадки – от 0,2 млн. руб. до 2,5 млн. руб., общие финансовые вложения для создания закрытой площадки или автодрома могут быть оценены от 2,1 млн. до 17,3 млн. руб., не считая согласований и утверждений.

Отмечаем, что информации о количестве автошкол, соответствующих предлагаемым требованиям в настоящее время, в ответ на запрос Минэкономразвития России представлено не было.

При этом стоит отметить, что инвестирование в инфраструктуру автошкол является высоко рискованным. Иными словами инвесторы не заинтересованы во вложении средств в строительство закрытых площадок или автодромов в связи с тем, что

перепрофилирование площадок и автодромов является высокочрезвычайно затратным и в ряде случаев нецелесообразным.

Таким образом, соответствие устанавливаемым требованиям в части оснащения закрытых площадок будет достигаться за счет собственных средств автошкол.

Вместе с тем остается неясной необходимость строительства на закрытой площадке перекрестка и имитирования пешеходного перехода.

Исходя из примерных программ профессиональной подготовки водителей транспортных средств различных категорий и подкатегорий, утверждаемых Приказом (далее – примерные программы подготовки), обучение практическим навыкам управления транспортными средствами разделено на два этапа:

обучение первоначальным навыкам управления транспортными средствами на закрытой площадке или автодроме;

обучение навыкам управления транспортными средствами в условиях дорожного движения.

В этой же логике построена проверка полученных при обучении знаний кандидата в водители как при проведении квалификационных экзаменов самой автошколой, так и при проведении экзамена на право управления транспортными средствами, проводимого Госавтоинспекцией.

Таким образом, можно предположить, что обучение на закрытой площадке или автодроме должно быть направлено на отработку первоначальных навыков управления транспортными средствами, не связанных с взаимодействием с другими участниками дорожного движения. При этом проезд перекрестка и пешеходного перехода относится к навыкам, отработка которых необходима в реальных условиях дорожного движения.

3.2. Оценка избыточных требований к педагогическим работникам

Проектом акта устанавливаются требования к педагогическим работникам, реализующим программы профессионального обучения водителей транспортных средств. Так, педагогические работники должны удовлетворять квалификационным требованиям, указанным в квалификационных справочниках по соответствующим должностям и (или) профессиональных стандартах.

При этом проектом акта установлено, что обучение вождению проводится мастером производственного обучения вне сетки учебного времени. В соответствии с Разделом «Квалификационные характеристики должностей работников образования» Единого

квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и служащих, утвержденного приказом Минздравсоцразвития России от 26 августа 2010 г. № 761н (далее – Квалификационный справочник), мастер производственного обучения должен знать:

приоритетные направления развития образовательной системы Российской Федерации;

Конвенцию о правах ребенка;

технологии педагогической диагностики;

основы работы с персональным компьютером (текстовыми редакторами, электронными таблицами), электронной почтой и браузерами, мультимедийным оборудованием.

Вместе с тем остается неясной необходимость наличия указанных знаний у мастера производственного обучения, проводящего обучение вождению транспортным средством.

3.3. Оценка последствий реализации примерных программ подготовки

3.3.1. Снижение рисков при приведении материально-технической базы в соответствие требованиям будет возможно только при увеличении стоимости обучения и тем самым снижении сроков возвратности вложенного в инфраструктуру автошкол капитала.

При этом стоит отметить, что в настоящее время значительное число автошкол не соответствует предъявляемым требованиям, в этой связи можно предположить, что такие автошколы будут вынуждены арендовать закрытые площадки или автодромы, соответствующие требованиям в настоящее время². Таким образом, в условиях повышенного спроса на такие площадки существует риск увеличения стоимости арендной платы со стороны владельцев соответствующих площадок.

Ожидаемыми последствиями увеличения такой платы с учетом ограничений, указанных в пункте 3.1, будет монополизация рынка крупными автошколами, имеющими площадки, соответствующие предлагаемым требованиям, или имеющими возможность быстрого приведения в соответствие имеющихся площадок.

Таким образом, введение предлагаемых требований повлияет на стоимость обучения в сторону увеличения при средней стоимости обучения в автошколе в настоящее время

² По крайней мере до момента приведения собственных или арендуемых в настоящее время площадок в соответствие предлагаемым требованиям.

от 15 до 30 тыс. рублей в зависимости от региона, по экспертным оценкам, от 2-3 тыс. руб. до полутора раз.

3.3.2. В части предоставления конкурентного преимущества отдельным автошколам необходимо также отметить следующее.

Федеральный закон № 92-ФЗ, вступивший в силу в ноябре 2013 года, предоставил автомобильным школам право реализовывать образовательные программы по новым категориям транспортных средств, а гражданам получать образование по указанным категориям. Как было указано выше, переходный период вступления в силу указанного федерального закона составлял 180 дней. Принимая во внимание, что необходимым условием предоставления образовательных услуг по новым категориям и подкатегориям транспортных средств является получение лицензии в соответствии с Положением о лицензировании, возможность в полной мере реализовывать предоставленные федеральным законом права автошколы могли получить только после принятия Приказа.

Учитывая вышеизложенное, можно сделать вывод, что принятие Приказа в любой другой срок после вступления в силу Федерального закона № 92-ФЗ ограничивает автошколы в праве реализовывать указанные программы.

При этом в случае вступления в силу Приказа после ноября 2013 года создаются условия, при которых автошколы, соответствующие вводимым требованиям, имеют конкурентное преимущество перед теми, материально-техническая база которых требованиям не соответствует. Иными словами, отсутствие как такового переходного периода вступления в силу Приказа приводит к невозможности единовременного приведения в соответствие требованиям материально-технической базы части автошкол (и как следствие невозможности получения лицензии). Таким образом, вступление в силу Приказа приведет к ограничению рынка автошкол в пользу имеющих соответствующую новым требованиям базу.

Таким образом, для недопущения кризисной ситуации, связанной с невозможностью получения лицензии для обучения по новым категориям и подкатегориям, Приказ должен был быть принят до вступления в силу Федерального закона № 92-ФЗ. При этом, учитывая, что части автошкол необходимо привести в соответствие материально-техническую базу предлагаемым требованиям, дата вступления в силу Приказа должна была предоставлять автошколам возможность переоснащения.

3.3.3. С позиции разработчика введение требований к материально-технической базе автошкол, что является основным отличием предлагаемых примерных программ обучения водителей от существующих, должно оказать влияние на недобросовестных участников рынка автошкол и тем самым повысить качество подготовки водителей.

При этом отмечаем, что в соответствии с данными Госавтоинспекции, статистика дорожно-транспортных происшествий (ДТП) остается практически неизменной за последние 10 лет. Количество ДТП с 2004 г. по 2013 г. колеблется в пределах от 200 тыс. до 208 тыс. происшествий. График динамики количества ДТП с 2004 по 2013 г. представлен на рисунке 1. График количества ДТП, совершенных с участием водителей со стажем вождения до 3-х лет представлен на рисунке 2.

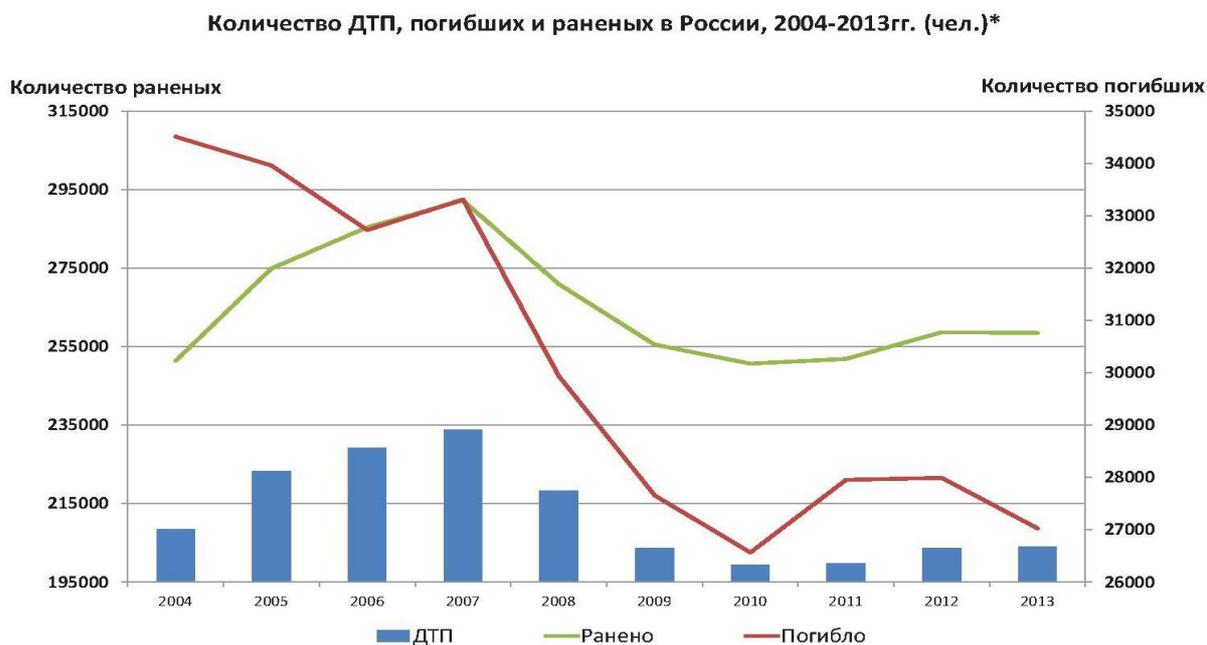


Рисунок 1

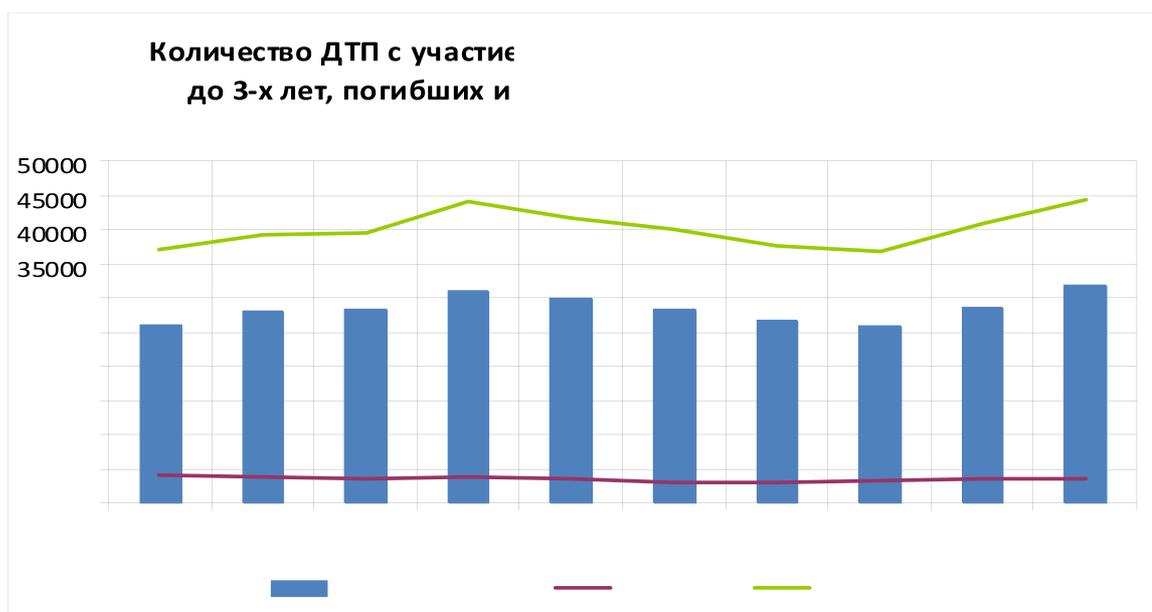


Рисунок 2

За указанный период программы подготовки водителей переутверждались два раза – в 2008 г. и в 2010 г. При этом динамика ДТП в целом и среди водителей со стажем вождения до 3-х лет аналогична. Таким образом, можно предположить, что введение новых программ обучения не имеет значительного влияния на безопасность дорожного движения.

При этом количество образовательных учреждений, осуществляющих подготовку водителей, за указанный период возросло с 8,1 тыс. до 11,4 тыс. Динамика количества автошкол в России с 2004 по 2013 год представлена на рисунке 3.

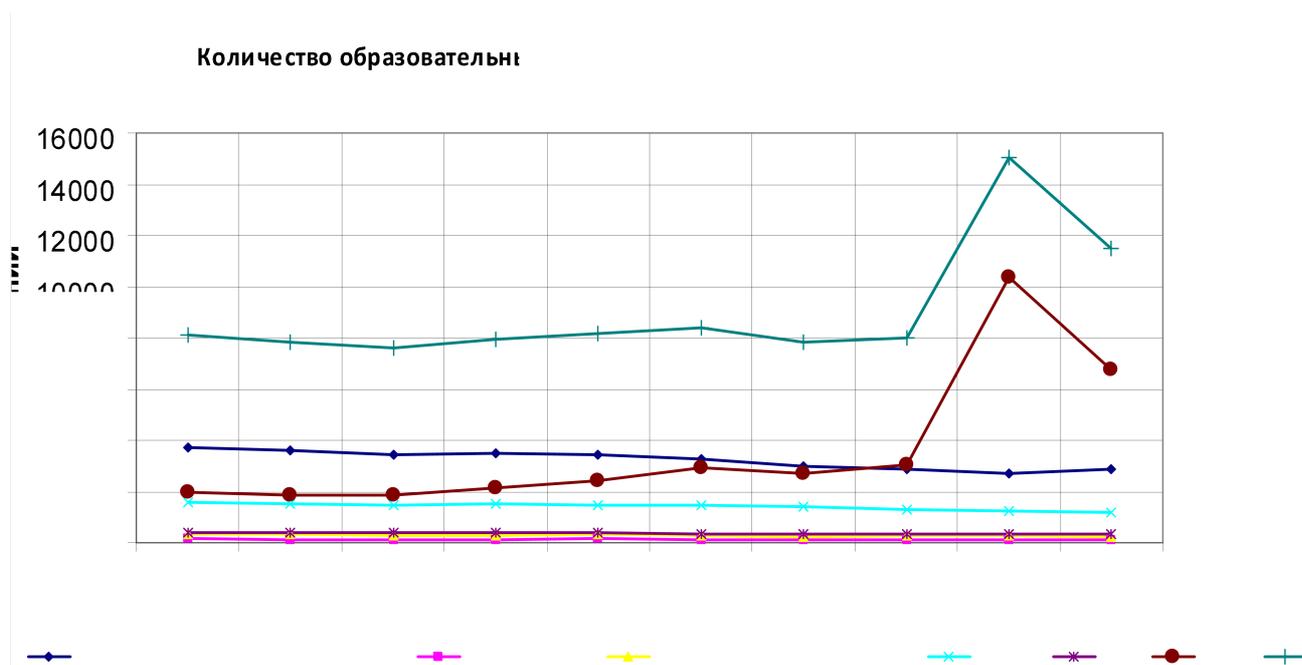


Рисунок 3

Вместе с тем стоит отметить, что процесс получения права на управление транспортным средством, по сути, может быть разделен на два этапа: обучение в автошколе и непосредственно экзамен на получение такого права в Госавтоинспекции. Предлагаемое Приказом регулирование исходит из логики возложения всей ответственности за подготовку водителей на автошколы, при этом делая акцент на обучении первоначальным навыкам управления транспортными средствами.

По мнению отдельных экспертов, принимавших участие в публичном обсуждении, основной причиной совершения ДТП является низкое качество подготовки водителей транспортных средств. Вместе с тем решение о допуске к управлению транспортным средством принимается не по результатам квалификационного экзамена проводимого автошколой, а сотрудником Госавтоинспекции при приеме экзамена на право управления транспортным средством. Иными словами, при выдаче кандидату в водители прав на управление транспортным средством указанным сотрудником навыки водителя оцениваются как достаточные для выдачи водительского удостоверения.

В таком случае остается неясным, в чем заключается практический смысл проведения экзамена, если он не дает возможности оценки качества подготовки водителя.

В этой связи считаем целесообразным рассмотреть в первую очередь необходимость реформирования системы приема экзаменов.

Так, считаем целесообразным проанализировать международный опыт в сфере допуска к управлению транспортными средствами. В ряде стран, например, предложена многоступенчатая система допуска к управлению транспортными средствами: в Австралии на первый год после сдачи экзаменов выдается «ученическое» удостоверение с некоторыми ограничениями для водителя (запрет на вождение с пассажирами, ограничение по скорости, полный запрет на алкоголь за рулем) и только в случае, если за отведенный период времени водителем не были нарушены правила дорожного движения, выдаются постоянные права. При этом в некоторых штатах данная система имеет 4 ступени доступа, в зависимости от устанавливаемых требований.³

При этом обращаем внимание разработчика, что в настоящее время МВД России подготовлен проект постановления Правительства Российской Федерации «О допуске к управлению транспортными средствами» (далее - проект постановления), перечень проверяемых на экзамене упражнений в котором частично не совпадает с перечнем,

³ ОТЧЕТ О КОНГРЕССЕ СЕЕСА Строим мосты между подготовкой водителей и допуском к управлению транспортными средствами, 2013 год; Сдать на права в Сиднее (<http://www.geo.ru/sdat-na-prava-v-sidnee>)

предлагаемым Приказом. Минэкономразвития России провело оценку регулирующего воздействия указанного проекта постановления, по итогам которой был сделан вывод о наличии в проекте постановления положений, которые вводят избыточные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствуют их введению.⁴

В частности, подпунктом 2 пункта 11 Правил сдачи экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, утверждаемых проектом постановления, предлагается проверять навыки маневрирования в ограниченном пространстве. Вместе с тем примерные программы обучения содержат необходимость прохождения раздела «Движение в ограниченных проездах, сложное маневрирование». Таким образом, остается неясным, являются ли указанные термины идентичными.

В рамках проведенного согласительного совещания по проекту постановления разработчиком проекта постановления была представлена позиция, что постановление Правительства Российской Федерации является нормативным правовым актом более высокой юридической силы, чем приказ федерального органа исполнительной власти, в связи с чем в случае необходимости целесообразно скоррелировать нормы приказа в соответствии с проектом постановления.

В этой связи считали бы целесообразным синхронизировать нормы указанных актов.

3.4. Риски ненадлежащего правового регулирования в части осуществления лицензионного контроля

Как указано в разделе 2 настоящего заключения, требование о наличии согласованных с Госавтоинспекцией программ обучения водителей, а также заключения Госавтоинспекции о соответствии материально-технической базы автошколы установленным требованиям является лицензионным требованием как для получения лицензии, так и при осуществлении образовательной деятельности.

В соответствии с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденным Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (далее - Положение о Госавтоинспекции), Госавтоинспекция наделена полномочиями по согласованию программ подготовки (переподготовки) водителей автотранспортных

⁴ Заключение об оценке регулирующего воздействия направлено в МВД России письмом Минэкономразвития России от 2 апреля 2014 г. № 6859-ОФ/Д26и.

средств, трамваев и троллейбусов, и выдаче заключений соискателям лицензий на осуществление образовательной деятельности (при подготовке водителей автотранспортных средств) о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям.

Вместе с тем порядок согласования указанным программ, а также порядок обследования образовательных учреждений на предмет соответствия требованиям не определен. Кроме того, не определена процедура проведения контроля за соблюдением образовательной организацией требований в части соответствия учебно-материальной базы установленным требованиям, в связи с тем, что ни Госавтоинспекция в соответствии с Положением о Госавтоинспекции, ни Рособрнадзор в соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере образования и науки, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2013 г. № 594, не наделены полномочиями по проведению последующего контроля за такими требованиями.

Таким образом, в случае однократной выдачи заключения о соответствии учебно-материальной базы требованиям существует риск нарушения автошколами указанных требований без возможности последующего выявления и устранения таких нарушений.

В этой связи Минэкономразвития России считает целесообразным:

- утвердить порядок согласования программ подготовки (переподготовки) водителей автотранспортных средств, а также порядок обследования образовательных учреждений на предмет соответствия учебно-материальной базы установленным требованиям с внесением изменений в соответствующие нормативные правовые акты;
- определить порядок контроля за соблюдением требований к учебно-материальной базе организаций.

4. Выводы о возможных последствиях принятия проекта акта

Доработанная редакция Приказа учитывает замечания Минэкономразвития России, представленные в отношении непосредственно норм Приказа, в части избыточности требований к оснащению закрытых площадок, указанные в пункте 3.1.1.

Так, разработчиком исключены требования о необходимости отработки буксировки на закрытой площадке или автодроме, что устраняет необходимость увеличения площади площадки и требование о наличии на закрытой площадке перекрестка и пешеходного перехода.

Кроме того, разработчиком конкретизированы требования о необходимости асфальтирования и цементирования площадки в части такой необходимости только на участках, предназначенных для выполнения упражнений.

Таким образом, в проекте акта в представленной редакции положений, которые вводят избыточные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствуют их введению, а также способствуют возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствуют возникновению необоснованных расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации, не выявлено.

Вместе с тем по итогам проведенной оценки регулирующего воздействия может быть сделан вывод о необходимости совершенствования регулирования в сфере контроля за деятельностью автошкол.

1. Существующая модель лицензирования и последующего контроля организаций, осуществляющих образовательную деятельность в сфере подготовки водителей, нуждается в дополнении в части принятия нормативных правовых актов, регулирующих порядок согласования программ подготовки (переподготовки) водителей автотранспортных средств, а также порядок обследования образовательных учреждений на предмет соответствия учебно-материальной базы установленным требованиям с внесением изменений в соответствующие нормативные правовые акты более высокого уровня.

Вместе с тем принимая во внимание высокую социальную значимость указанной сферы общественных отношений, считаем целесообразным рассмотреть альтернативный вариант решения проблемы, направленный на существенное изменение порядка лицензирования автошкол, заключающийся в установлении требований к материально-технической базе автошкол в качестве требования, предъявляемого к образовательным учреждениям при получении лицензии на образовательную деятельность и при осуществлении такой деятельности.

Одновременно считаем необходимым рассмотреть вопрос об определении уполномоченного на проведение контроля за такими требованиями органа, а также об утверждении порядка проведения такого контроля.

2. Также в рамках совершенствования регулирования в указанной сфере считаем целесообразным рассмотреть дополнение Квалификационного справочника должностью «Инструктор по вождению» с установлением необходимых квалификационных

требований к нему, а также разделение программ обучения водителей для любителей и водителей, получающих профессию «Водитель», с установлением дифференцированных требований к указанным программам.