

Концепция¹

радикальной реформы "К безопасности на дорогах страны через прозрачность, подотчетность и без коррупции"

Цель реформы:

Достижение безопасности на дорогах через снижение коррупции посредством достижения прозрачности и подотчетности госоргана, ответственного за обеспечение безопасности и жизни граждан, и легализации крупных финансовых потоков, идущих от населения в карманы коррумпированных сотрудников ГУБДД и чиновников МВД.

Задача проекта: проведение радикальных реформ в системе ГУБДД, разработка новой Стратегии финансирования для эффективной и прозрачной деятельности ГУБДД при МВД КР с конечной целью повышения общей безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике.

Ожидаемые результаты:

Предлагаемая реформа приведет к снижению коррупции на дорогах, увеличения бюджетных поступлений от его деятельности, верховенство закона, направленное на повышение безопасности движения на дорогах с целью сохранения жизни и здоровья граждан.

Основные подходы к реформированию системы

¹ Данная Концепция разработана совместно Антикоррупционным деловым советом КР и Общественным наблюдательным советом при МВД, при активном содействии участников конференции от 6-8 декабря 2011гг: эксперты Жогорку Кенеш, правительства, МВД, ГУБДД при МВД, Государственной регистрационной службы, Граждане против коррупции, Фонд развития демократии, ОО "МСБ-ПРОМА", ОО «Дорога жизни», Парламент политических партий, Национальный штаб «За законность, политическую транспарентность, общественную безопасность и права человека», Гражданская журналистика, Открытый Кыргызстан, DRIVE2.KG - Сообщество правильных водителей, Ассоциация юристов, Общественный наблюдательный совет при ГРС.

Данная Концепция обсуждена и получила поддержку группы разработчиков альтернативной Концепции реформирования МВД: Клуб либеральной молодежи, центр «Интербилим», Центральноазиатский институт свободного рынка.

Для реформирования системы ГУБДД и обеспечения безопасности на дорогах в рамках данной Концепции предлагаются 10 простых, но радикальных мер.

Первое, ликвидировать ГУБДД/ГАИ, создав взамен хорошо оснащенную малочисленную мобильную группу быстрого реагирования с вертикальной структурой на контрактной основе.

Второе, устранить существующие вилки «от» и «до» в Кодексе об административной ответственности.

Третье, пересмотреть и уменьшить количество штрафных санкций за административные нарушения.

Четвертое, внедрить систему наложения и оплаты штрафов, взимаемые за нарушение правил дорожного движения, выдачи госномеров, регистрации автотранспорта, выдачи прав на вождение, за предоставление различных справок на бесконтактной основе.

Пятое, достичь прозрачности поступления и расходования денежных средств посредством систематизации потоков, поступающих от административных штрафов и других видов деятельности МВД.

Шестое, внедрить электронный формат сдачи экзаменов на получение водительских прав.

Седьмое, ликвидировать процедуру прохождения технического осмотра частных автомобилей, оставив прохождение техосмотров только для коммерческих, пассажирских и общественных видов транспорта.

Восьмое, внедрение принципов «единого окна» в подразделениях РЭО ГРС для получения разрешительных документов, ликвидировать существующее дублирование в регистрации и выдаче разрешительных документов, четко регламентировав их наличие, установив их официальную стоимость и прозрачность порядка получения.

Девятое, установить верховенство закона (правил) путем неотвратимости наказания за ДТП и за коррупционные нарушения на дорогах.

Десятое, организация обучения участников дорожного движения ПДД посредством введения в вузовскую, школьную и дошкольную программу.

Установления знаков дорожного движения, знаков ограничения скорости, маркировки дорог, зебров, видеокамер наблюдения, видеофиксаций,

камер слежения -это первоочередная задача правительства и органов МСУ для обеспечения безопасности на дорогах без коррупции.

Существующая ситуация

Согласно Барометра оценки уровня коррупции Антикоррупционного делового совета Кыргызской Республики в разрезе госорганов, МВД в последние 2 года считается очень коррумпируемой. Согласно результатов национального опроса «Настроение страны», проведенного исследовательским консалтинговым агентством “SIAR research&consulting” в 2011 году, ГУБДД при МВД признан государственной структурой с очень высоким уровнем коррупции.

Существующие коррупционные практики и механизмы в системе МВД в целом и в ГУБДД в частности являются результатом несовершенного законодательства, непрозрачности деятельности МВД и ГУБДД, наличие человеческого фактора при взаимодействии инспекторов дорожно-патрульного поста с населением, правовой нигилизм участников дорожного движения, что в конечном итоге ведет к высокому уровню коррупциогенности системы, отсутствию доверия и безопасности на дорогах.

I. Проблемы структурного и управленческого характера:

1. Отсутствует единый орган в системе МВД, организующего деятельность службы безопасности дорожного движения. Сотрудники БДД имеют тройное подчинение – МВД, УВД областей и городов Бишкек и Ош, руководство ГоРОВД. Но фактически сотрудники БДД подчиняются руководству ГоРОВД, которое использует данных сотрудников не по назначению, а на обслуживание нужд других служб и решения личных проблем. Тройное подчинение ведет к дублированию приказов, зачастую когда приказы противоречат друг другу.
2. Сотрудники БДД вынуждены заниматься не прямыми функциональными обязанностями по обеспечению безопасности на дорогах, а хозяйственными делами по приказу вышестоящего руководства, изыскивать средства для организации выезда сотрудников ОВД, взысканием штрафов с населения, участвовать в работе оперативной или следственной

группы и в раскрытие преступлений, НЕ СВЯЗАННЫХ С ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ.

3. Назначение или снятие с должности сотрудника БДД основывается на его полезности для начальника регионального ОВД, исходя из вопросов землячества, родственных отношений и.т.д

4. На основании приказа МВД № 42 от 11.01.21011г. инспектор ДПС должен согласно дислокации нести службу на линии в сменном режиме с 7:00 до 16:00 часов в первую смену и с 16:00 до 00:00 во вторую смену. Однако на практике у сотрудника БДД нет возможности исполнять требования данного приказа, так как большую часть времени сотрудник БДД занимается решением задач по хоз.обеспечению, либо присутствует на различного рода планерках и совещаниях, проводимых руководством ОВД, либо участвует в раскрытие преступлений, поставленные перед следственной группой, не связанных с дорожным движением.

5. Непрозрачность системы приема в правоохранительные органы в целом, отсутствие стимулов для карьерного роста, отсутствие системы материального стимулирования добросовестных сотрудников в результате чего в БДД зачастую принимаются некомпетентные лица.

6. Критерием оценки деятельности сотрудников БДД является «палочная система оценки», основанный на количестве выявленных преступлений и/или административных нарушений. При оценке не учитываются другие параметры как: состояние аварийности на определенной территории, доверие населения к службе, наличие или отсутствие жалоб на сотрудников БДД, раскрытие неочевидных ДТП и других преступлений, связанных с АМТС.

II. Проблемы законодательного характера:

1. Сложные и многоступенчатые нормы законодательства, регулирующие взаимоотношения граждан с сотрудниками государственных органов при совершение преступлений и правонарушений, что приводит к сложности и зачастую необоснованности принятия решения, как например, изъятие водительских прав, простаивание в различных очередях, искусственное создание проблем путем направления материалов для принятия решения в судебные органы, отсутствие четкой регламентированности постановки автотранспорта на стоянку, изъятие номерных знаков.

- В законодательстве (ст. 511 Кодекса об административных правонарушениях) предусмотрен 7 видов должностных лиц, которые налагают административные наказания, в том числе штрафы, по различным видам административных правонарушений. На практике имеем механизм, когда одни выявляют административное правонарушение и составляют протокол, а другие, более высокопоставленные должностные лица, решают вопрос о наложении штрафа или применение другого более мягкого наказания, а иногда могут просто сделать предупреждение нарушителю. При этом они фактически никому неподотчетны, хотя их действия могут быть обжалованы в суде. Но на практике таких случаев единицы, т.е. изначально в нормы закона заложены коррупционные механизмы.
 - В нормах закона сумма штрафных санкций не указана одной цифрой, а заложен принцип «от.. и до..», что также позволяет чиновникам, за определенную «благодарность», снижать суммы штрафа до минимального размера. В законе имеется лазейка для коррупции.
 - За любое правонарушение со стороны водителей, независимо от тяжести и налагаемых санкций, работник БДД имеет право изымать водительское удостоверение для приложения к протоколу. Получение изъятого удостоверения требует определенного времени и усилий для прохождения бюрократических процедур. Поэтому, водители стараются на месте «договориться» с работником ДПС с целью уйти от этой волокиты, вручив ему определенную сумму денег.
 - Механизм взыскания штрафа регулируется межведомственными и ведомственными актами. Практически нет сведений об изготовлении штрафных бланков, протоколов о административных правонарушениях, порядке учета и отчетности по ним в качестве доступной или открытой информации.
2. Отсутствует норма, при наличие которого гражданам невыгодно совершать правонарушения, но позволяющего в кратчайшие сроки эффективно взыскивать с правонарушителей административный штраф.

3. Отсутствие норм, позволяющих эффективно обжаловать правонарушение не в вышестоящем органе, который заинтересован в оставлении первичного решения без изменения, а в независимых судебных органах.

4. Отсутствие норм, позволяющих не изымать у водителей водительские удостоверения.

Предлагаемые меры:

I. Деятельность по изменению структуры и управления в системе ГУБДД:

1. утверждение Концепции правительством;
2. ликвидация ГУБДД приказом министра МВД;
3. создание законодательной базы для деятельности мобильной группы быстрого реагирования с вертикальной структурой, утверждение его структуры, обеспечение открытости и гласности отбора кадров в мобильную группу быстрого реагирования, определения источника финансирования (или самофинансирования);
4. открытый отбор профессиональных кадров.

II. Деятельность по изменению: нормативно-правовой базы:

5. инвентаризация всей законодательной базы с учетом существующих недостатков и выявленных пробелов в нормах закона, а также реалий современного общественного устройства. Особенно это касается нормативных правовых актов межведомственного и ведомственного характера, а также устраниний вилок «от» и «до» в Кодексе об административной ответственности.
6. повышение прозрачности и открытости нормативных актов, регулирующих вопросы автодорожной безопасности посредством проведения антикоррупционной экспертизы подзаконных актов, упрощения процедур взимания штрафов, введения понятных и фиксированных штрафных санкций, введение фото и видео фиксации правонарушений, введение норм, не позволяющих изымать у водителей водительские удостоверения.

7. законодательное закрепление нормы, при наличие которого гражданам невыгодно совершать правонарушения, но позволяющего в кратчайшие сроки эффективно взыскивать с правонарушителей административный штраф.
8. введение норм, позволяющих эффективно обжаловать правонарушение в судебных органах.
9. введение нормы, отменяющей прохождение технического осмотра транспортных средств, принадлежащих гражданам на праве личной собственности.
10. внедрение системы наложения и оплаты штрафов, взимаемые за нарушение правил дорожного движения, выдачи госномеров, регистрации автотранспорта, выдачи прав на вождение, за предоставление различных справок на бесконтактной основе.

Ожидаемый результат:

1. законодательное закрепление открытости и гласности в деятельности органа по обеспечению безопасности дорожного движения;
2. устранение коррупционных механизмов на законодательном уровне;
3. исключение всех норм, которые создают основу для принятия дискреционных решений;
4. исключение человеческого фактора при принятии решений.

III. Проблемы обеспечения прозрачности поступления и расходования финансовых средств в системе ГУБДД:

1. В настоящее время правовой механизм регулирования финансовых операций по взысканию штрафных санкций с нарушителей ПДД (правил дорожного движения) и оплаты за проведение технического осмотра транспортных средств действует таким образом, что большая часть денежных средств не попадает в государственный бюджет и оседает в карманах коррумпированных сотрудников ГУБДД и чиновников МВД.

2. Существует большой перечень штрафных санкций с одновременным отсутствием прозрачности взыскания штрафов и механизма отслеживания их поступлений в бюджет.
3. Большая коррупционная составляющая имеет место при взимания налога на автотранспортное средство во время прохождения технического осмотра. В результате искусственно усложненной системы оплаты налога на движимое имущество взысканные средства не поступают в бюджет в полной мере.
4. Собираемость штрафных санкций за различные административные нарушения низкая, так как не до конца отработан механизм взыскания средств. Наряду с налоговой службой взысканием средств занимаются сами сотрудники БДД.
5. В связи с недофинансированием системы БДД слабая техническая оснащенность службы, отсутствует транспорт, ГСМ, технических средств регулирования. Вопросы недофинансирования системы решаются лишь путем наложения как можно больше за пассивное нарушение ПДД (стоянка в запрещенном месте и т.д., не пристегнутый ремень внутри города, не зажженные фары). А количество таких нарушений только в пределах г. Бишкек огромное количество, фактически никто не отслеживает количество поступающих средств.
6. Финансирование сотрудников БДД осуществляется за счет местных бюджетов. Из-за нехватки средств в местном бюджете сотрудникам БДД зачастую не выплачиваются предусмотренные социальные льготы, на обмундирование, командировочные, улучшение жилищных условия.
7. Поступление и расходование средств, взимаемые за нарушение правил дорожного движения, от выдачи госномеров, регистрации автотранспорта, выдачи прав на вождение, за предоставление различных справок и т.д. совершенно непрозрачное, так как согласно ст 614 КоАО КР поступают в республиканский бюджет (50%) и местный бюджет (50%).
8. Отсутствие единой базы данных государственных органов, позволяющей отслеживать, взыскивать недоимки и различные задолженности.
9. Отсутствуют объективные системы контроля и учета нарушений ПДД (видеокамеры, с встроенными радарными, автоматически фиксирующие

нарушения, электронная база данных нарушителей и т.д.). В результате, много нарушителей не привлекаются к административной ответственности, а бюджет недополучает поступлений за счет наложения штрафов за данные нарушения.

10. Наличие различных структур, выдающих и получающих оплату за выдачу различных разрешительных документов владельцам транспортных средств (технический осмотр транспорта – отдел технического надзора БДД; выдача разрешений на различные виды перевозок – отдел дорожного надзора БДД; выдача транспортных лицензий – транспортная инспекция Министерства транспорта; регистрация транспорта, выдача номерных знаков и разрешений на переоборудование транспорта – ГРС. Помимо этого осуществляется выдача и оплата за экологические талоны, страховки и т.д, при этом существуют посредники, которые осуществляют оказание данных услуг, но стоимость устанавливается самостоятельно посредниками, что создает теневые схемы и влияет на доходность бюджета.

Предлагаемые меры по обеспечению прозрачности поступления и расходования средств.

Необходимо изучить все механизмы поступления и расходования средств, поступающих из различных источников, т.е. провести исследования процедур поступления и использования государственного бюджета в системе МВД с последующей подготовкой рекомендации по эффективному отслеживанию поступления и использования госбюджета для нужд общества по обеспечению безопасности на дорогах:

1. Определить объем поступления и расходование средств, взимаемые за нарушение правил дорожного движения, от выдачи госномеров, регистрации автотранспорта, выдачи прав на вождение, за предоставление различных справок, выдачи лицензий и т.д. за 2010-2011гг.
2. Определить объем поступления и расходование средств за оказываемые услуги по сопровождению, охране частных объектов за 2010-2011гг.
3. Определить объем поступления и расходования средств, взимаемые для получения разрешительных документов (квалификационной карточки, патент на осуществление перевозки, разрешения на проезд по горным

дорогам, схемы движения транспорта, экологический талон, страхование автотранспорта, оформление доверенности на вождение и.т.д) за 2010-2011гг.

4. Определить объем средств, поступающих от уплаты налогов на движимое имущество за 2010-2011гг.

5. Определить объем средств, поступающих от взыскания недоимки и задолженности граждан по отношению к государству за 2010-2011гг.

6. Определить размеры установленных штрафов (изучить калькуляцию из чего сложились размеры штрафов).

7. Изучить статистические данные за два года (2010-2011гг), до и после повышения размеров штрафов.

8. Определить объем поступлений и расходования средств, поступающих за сдачи и пересдачи экзаменов.

9. Разработка Стратегии финансирования с целью повышения общей безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике на основе проведенного анализа.

10. Создание единой базы данных по всем видам поступлений и расходований поступивших средств, соединив базу данных с системой налоговой службы, пограничной службы, таможенной службы и других госорганов.

Ожидаемые результаты:

1. устранение коррупционных схем в использование бюджетных средств;
2. определение объема средств, необходимых для эффективного функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения;
3. выстраивание системы мотивации, карьерного роста и повышения профессионализма сотрудников БДД;
4. достижение прозрачности бюджета посредством аккумуляции всех поступающих средств;
5. достижение прозрачности расходной части на деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения;
6. принятие решения по финансированию (самофинансирования) системы БДД, опираясь на корректные количественные и качественные показатели бюджета.

IV.Отсутствие верховенства закона вследствие незнания и несоблюдения правил дорожного движения.

1. Проблемой номер 1 является грубость и хамство сотрудников БДД, вступающих во взаимоотношения с водителями и владельцами транспортных средств, отсутствие прозрачности во взаимоотношение, отсутствие понимания о том, что сотрудники БДД существуют для граждан, а не наоборот.
2. Нарушению правил дорожного движения очень большое негативное влияние оказывает избирательный подход к исполнению правил дорожного движения водителями с номерами kg, машины с затонированными стеклами, наличие разного рода удостоверений, покупка водительских прав в силу сложных программ сдачи экзаменов, отсутствие открытого доступа к таким программам.
3. Практика доказывает, что из-за несовершенства процесса отбора сотрудников БДД, уровень знаний сотрудников и инспекторов ДПС по ПДД является очень низкой, соответственно они не могут обеспечить соблюдению правил дорожного движения на должном уровне.
4. Правовой нигилизм водителей, пешеходов и просто граждан, не знание и не соблюдение ПДД. С начала 2011-го уже произошло на 8,1 процента дорожно-транспортных происшествий больше, чем в 2010 году. По официальным данным ГУБДД МВД КР, в 3 тысячах 92 ДТП погибло 624 человека (в 2010-м - 626), ранения различной степени тяжести получили 4 тысячи 374 человека (4 тысячи 47). В этом году умерло на дорогах 72 ребенка (в 2010-м - 87), получили травмы - 689 (624).
5. В республике на учете состоит более 463 тысяч автотранспортных средств. Ежегодно фиксируется около 700 тысяч нарушений ПДД. Ежегодно от 10 до 12 тысяч водителей садятся за руль в нетрезвом состоянии. И это лишь те, кого удалось выловить в общем потоке. Садясь за руль, они не думают ни о собственной безопасности, ни о безопасности тех, кто рядом, сбивают людей.
6. Незнание и несоблюдение правил дорожного движения как водителями транспортных средств, так и пешеходами, а также

несоблюдение прав пешеходов. Количество ДТП с участием пешеходов показывает, что данная норма не работает по нескольким причинам. Во-первых, не установлены щиты с указанием постепенного снижения скорости на опасных и/или людных участках; во-вторых, не везде зебры четко видимы; в третьих, пешеходы переходят дорогу в неполюженном месте; в четвертых, хотя и установлена, но не работает норма штрафования пешеход за нарушения правил дорожного движения; в пятых, обучение детей и школьников в школах правилам дорожного движения проводятся неформально вне школьной программы и не повсеместно.

7. Обучение проводится частными автошколами на основании лицензии, выдаваемой МВД, а выдача водительских удостоверений передана в систему ГРС. Отсутствует взаимосвязь между качеством обучения и выдачей водительских прав, между совершенными правонарушениями, ДТП и качеством обучения. Насколько эффективно работает такое перераспределение функций требует оценки и анализа.

8. Из-за отсутствия единой базы данных по владельцам автомашин, по зарегистрированным правонарушениям, а также по выдаче доверенностей на вождение отсутствует единая система, позволяющая отслеживать и регистрировать в автоматизированном формате нарушителей ПДД, а также при угоне и/или совершения других противоправных действий.

IV.1 Предлагаемые меры по установлению верховенства закона путем неотвратимости наказания за коррупцию и совершенное ДТП и соблюдения этических норм.

1. Функционирование круглосуточной Горячей линии для граждан с целью фиксирования видов и частоты коррупционных нарушений на дорогах, нарушений ПДД и ДТП.

2. Освещение фактов неэтичного поведения через средства массовой информации.

3. Проведение мониторинга вынесение судебных решений по выявленным коррупционным нарушениям и совершенным ДТП, доведение результатов до граждан, правительства, ЖК.

4. Проведение мониторинга выполнения правил дорожного движения всеми участниками дорожного движения и распространение результатов через электронные и печатные СМИ.
5. Создание единой базы данных по правонарушителям.
6. Отмена доверенности на вождение.

IV.II Предлагаемые меры по организации обучения участников дорожного движения ПДД, сдачи и пересдачи экзаменов на получение водительских удостоверений

1. Проведение мониторинга процесса обучения ПДД в частном секторе.
2. Создание и внедрение системы электронной сдачи экзаменов
3. Создание стандартов качества обучения правилам дорожного движения.
4. Повышение культуры вождения на общественном (коммерческие и пассажирские) транспорте посредством обучения.
5. Организация обучения участников дорожного движения ПДД посредством введения в вузовскую, школьную и дошкольную программу.
6. Проведение анализа и оценки по установлению взаимосвязи между качеством обучения и выдачей водительских прав, между совершенными правонарушениями, ДТП и качеством обучения.

Ожидаемые результаты:

В результате реализации предлагаемых мер:

1. внедрена система электронной сдачи (пересдачи) экзаменов.
2. разработаны и внедрены стандарты качества обучения правилам дорожного движения;
3. повысится ответственность каждого участника дорожного движения за соблюдение (несоблюдение) правил дорожного движения, ответственность перед законом, а также ответственность за свою жизнь и жизнь своих близких.
4. повысится уровень знания и соблюдения правил дорожного движения;
5. изменение культуры вождения;
6. значительное уменьшение количества ДТП и правонарушений.

V. Обеспечение гласности по установлению верховенства закона посредством информационно-образовательной деятельности

Важную роль для снижения коррупции, обеспечения гласности по установлению верховенства закона играет информационная образовательная деятельность. Это и информирование населения – как поступить, когда вымогают взятки, это и повышение знаний населения по части существующих законов, это и ответственность каждого гражданина перед законом.

V. Предлагаемые меры по проведению широкомасштабной информационно-образовательной деятельности.

1. Организация учебно-познавательных программ на ТВ и радио
2. Создание социальных роликов и специальной ТВ программы, с образовательной целью.
3. Обнародование информации о выявленных правонарушениях, нарушениях ПДД, коррупционных механизмах, принятых судебными органами решений через социальные сети.
4. Организация конкурсов на национальном уровне, распространение и сбор информации.
5. Разработка и распространение информационных материалов:
 - как поступить, когда вымогают взятки;
 - существующих законов и ответственность каждого гражданина перед законом;
 - информационные материалы для пешеходов;
 - информационные материалы для автолюбителей.
7. Информационная образовательная деятельность посредством интернет ресурсов и печатных изданий, флешмобов, социальных сетей.
8. Проведение серии круглых столов с участием представителей ЖК КР, Аппарата Президента КР, Правительства КР, МВД КР, Счетной палаты КР, Финансовой полиции при Правительстве КР и представителей НПО, членов ОНС при МВД КР, АДС КР с привлечением других общественных организаций и международного сообщества.

Ожидаемые результаты:

1. повышение информированности населения о проводимых реформах в системе БДД;

2. повышение ответственности судебной системы за принимаемые решения по установлению верховенства закона в части обеспечения соблюдения правил дорожного движения;
3. реализации законодательно закрепленных прав, в том числе прав на информацию, на выражение своего мнения;
4. выработанный формат по обеспечению публичности и гласности проводимых реформ.

VI. Внедрение принципов «единого окна» в подразделениях РЭО ГРС.

Функции по выдаче разрешительных документов владельцам транспортных средств (технический осмотр транспорта – отдел технического надзора БДД; выдача разрешений на различные виды перевозок – отдел дорожного надзора БДД; выдача транспортных лицензий – транспортная инспекция Министерства транспорта; регистрация транспорта, выдача номерных знаков и разрешений на переоборудование транспорта – ГРС) осуществляют различные структуры, Помимо этого осуществляется выдача экологических талонов, страховки и.т.д, при этом существуют посредники, которые осуществляют оказание данных услуг

Предлагаемые меры:

1. Определить перечень дублирующих функций при регистрации автотранспортного средства и выдаче разрешительных документов.
2. Передать функции выдачи разрешительных документов на различные виды перевозок и другие виды разрешений от других госорганов в ГРС, определив и сократив перечень, регламентировав их наличие, установив их официальную стоимость.
3. Ликвидировать все посреднические структуры, предоставляющие услуги по выдаче разрешительных документов.
4. Создать систему единого окна для выдачи разрешительных документов в системе ГРС, обеспечив их выдачу в электронном формате на бесконтактной основе.
5. Передать функции проведения технического осмотра общественных видов транспорта ГРС.

Ожидаемые результаты:

1. создание электронного формата выдачи разрешительных документов на бесконтактной основе;
2. ликвидированы дублирующие функции;
3. ликвидированы посреднические структуры, что ведет к сокращению затрат населения на получение данного вида государственной услуги;
4. услуги по выдаче разрешительных документов и технического осмотра (тоже является одним из видов разрешения) сосредоточены в одном месте.

VI. Сроки реализации Концепции:

Сроки реализации Концепции: краткосрочный – в течение одного года, долгосрочный – в течение 3-х лет.