

# МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

### ПО ИТОГАМ

#### **ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИКАЗА МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 12 АВГУСТА 2011 Г. N 211 "ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ВРЕМЕННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ И ЧАСТНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ"**

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июля 2011 г. N 633 "Об экспертизе нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти в целях выявления в них положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской и инвестиционной деятельности, и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации" (далее - Постановление N 633), приказом Минэкономразвития России от 9 ноября 2011 г. N 634 "Об утверждении Порядка проведения экспертизы нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти в целях выявления в них положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской и инвестиционной деятельности", а также Планом проведения экспертизы нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти в первом полугодии 2014 г., утвержденным 31 декабря 2013 г. N 30-ОФ/Д26вн, Минэкономразвития России провело экспертизу приказа Минтранса России от 12 августа 2011 г. N 211 "Об утверждении Порядка осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам", зарегистрированного в Минюсте России 2 декабря 2011 г. N 22475 <1> (далее - Приказ), по результатам которой сообщает следующее.

-----

<1> Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти от 7 февраля 2000 г. N 52.

Для проведения экспертного исследования положений Приказа была создана экспертная группа (состав экспертной группы приведен в Приложении N 1 к настоящему заключению).

В ходе проведения экспертизы Приказа с 3 февраля 2014 г. по 4 марта 2014 г. были проведены публичные консультации с целью сбора сведений о положениях Приказа, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской и инвестиционной деятельности. Свод замечаний и предложений, полученных в ходе проведения публичных консультаций, а также от членов экспертной группы, представлен в Приложении N 3 к настоящему заключению.

По результатам проведения публичных консультаций Минэкономразвития России совместно с экспертной группой подготовлено настоящее заключение по итогам экспертизы.

1. Место Приказа в общей системе нормативных актов, регулирующих вопросы введения временных ограничений движения транспортных средств по автомобильным дорогам

Приказ разработан во исполнение части 2 статьи 30 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (далее - Федеральный закон N 257-ФЗ), в соответствии с которой временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам осуществляются в порядке, установленном уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

В соответствии с пунктом 5.2.53.29 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395, Министерство транспорта Российской Федерации уполномочено принимать порядок осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам.

В соответствии с пунктом 4 Порядка осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам, утвержденного Приказом (далее - Порядок), временные ограничения или

прекращение движения вводятся на основании соответствующего распорядительного акта о введении ограничения или прекращения движения, издаваемого для автомобильных дорог общего пользования федерального значения Федеральным дорожным агентством или подведомственными Федеральному дорожному агентству организациями.

Росавтодор в соответствии с пунктом 5.4.3 Положения о Федеральном дорожном агентстве, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 23 июля 2004 г. N 374 (далее - Положение о Росавтодоре), осуществляет введение периодов временного ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения с целью обеспечения безопасности дорожного движения.

В соответствии с указанным пунктом Росавтодором ежегодно принимается приказ о введении временных ограничений движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения.

## 2. Цели регулирования, установленного Приказом

Непосредственно в тексте Приказа целей регулирования не установлено.

К целям Приказа могут быть отнесены цели, установленные в Федеральном законе N 257-ФЗ, а именно: обеспечение сохранности и развития автомобильных дорог, улучшение их технического состояния.

Кроме того, в определенной степени к целям принятия Приказа могут быть отнесены цели принятия приказов Росавтодора о введении временных ограничений в неблагоприятные природно-климатические периоды года, а именно - предотвращение разрушения автомобильных дорог при снижении несущей способности конструктивных элементов и экономия средств федерального бюджета, выделяемых на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог федерального значения.

Вместе с тем, исходя из пункта 5.4.3 Положения о Росавтодоре, введение временных ограничений или прекращения движения транспортных средств вводится с целью обеспечения безопасности дорожного движения, что также может быть отнесено к целям регулирования.

## 3. Общее описание регулирования

Частью 1 статьи 30 Федерального закона N 257-ФЗ определено, что временные ограничения или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам могут устанавливаться в следующих случаях:

- при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог;
- в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения;
- в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог;
- в иных случаях, предусмотренных федеральными законами, а в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального, местного значения в границах населенных пунктов, в том числе в целях повышения их пропускной способности, законами субъектов Российской Федерации.

Порядок определяет процедуру введения временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам в указанных случаях, а также устанавливает требования к распорядительному акту о введении ограничения или прекращения движения и процедуру информирования о введении временных ограничений или прекращении движения транспортных средств по автомобильным дорогам.

## 4. Оценка регулирования в сфере введения временных ограничения или прекращения движения транспортных средств

Проблемы, связанные с введением временных ограничения или прекращения движения транспортных средств, могут быть разделены на две группы:

- несовершенство существующего регулирования в области введения временных ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам;
- проблемы, сопряженные непосредственно с правоприменительной практикой Приказа, в том числе противоречие отдельных норм Приказа законодательству Российской Федерации в сфере перевозок автомобильным транспортом и дорожного хозяйства, а также возложение избыточных, по своей сути, расходов на группы субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности в период введения временных ограничений движения транспортных средств.

#### 4.1. Замечания и предложения по оптимизации регулирования в целом

Временные ограничения движения в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков (далее - сезонные временные ограничения) вводятся в период наибольшего ослабления дорожной конструкции, когда коэффициент прочности дорожной одежды составляет меньше единицы.

В этот период происходит неравномерное оттаивание замерзшего грунта, при котором вода, образовавшаяся при оттаивании верхних слоев земляного полотна, не просачивается в нижележащие слои ввиду наличия замерзшего среднего слоя. При этом возрастание влажности талого грунта приводит к снижению его прочностных характеристик до 50 - 70%.

Решение о введении сезонных временных ограничений движения транспортных средств принимается на основании оценки прочности дорожных одежд, определяемой в соответствии с Правилами диагностики и оценки состояния автомобильных дорог, утвержденными распоряжением Минтранса России от 3 октября 2002 г. N ИС-840-р.

Перечень участков, на которых требуется введение сезонного ограничения дорожного движения в текущем году, формируется на основе результатов диагностики автомобильных дорог федерального значения, выполненной в предыдущем году.

Пунктом 21 Порядка установлено, что продолжительность временного ограничения движения в весенний период не должна превышать 30 дней. При этом предусмотрена возможность продления срока ограничения не более чем на 10 дней.

Анализ сроков введения весенних ограничений движения транспортных средств в 2011 и 2012 годах показывает, что в подавляющем большинстве случаев ограничения вводились сроком на 30 дней.

<1>  
-----

<1> Например, в 2012 году ограничения сроком менее 30 дней были введены на 4 участках дорог из более чем 200 участков.

При этом следует отметить, что сроки начала и окончания действия временных ограничений устанавливаются как минимум за 30 дней до введения таких ограничений (в соответствии с пунктом 9 Порядка), а приказ Росавтодора "О введении временных ограничений движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения в 2012 году" был принят 24 января 2012 года (то есть за 2 месяца до начала сезонных ограничений).

Обязанность по проведению оценки технического состояния автомобильных дорог в целях определения соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог требованиям технических регламентов закреплена в статье 17 Федерального закона N 257-ФЗ.

Вместе с тем обязательств о размещении Росавтодором и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации результатов ежегодной диагностики автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения в открытом доступе законодательством Российской Федерации не предусмотрено, что не позволяет сделать вывод о достаточности или недостаточности установления периода ограничений на срок в 30 дней, то есть вывод о том, является ли устанавливаемый Росавтодором период ограничения движения периодом наибольшего ослабления дорожной конструкции.

При этом существующая модель выявления участков дорог, на которых необходимо введение сезонных временных ограничений движения транспортных средств, позволяет заблаговременно прогнозировать снижение прочности дорожных одежд. Например, если в текущем году коэффициент прочности дорожной одежды на каком-либо участке дороги составляет единицу <1>, то можно предположить, что в случае возникновения неблагоприятных природно-климатических условий с учетом износа дорожной конструкции в следующем году коэффициент прочности дорожной одежды на данном участке станет меньше единицы. Иными словами, даже в случае, когда период наибольшего ослабления дорожной конструкции неизвестен, можно спрогнозировать, на каких участках дорог будет введено сезонное временное ограничение, а неизвестен будет только период такого ограничения.

-----

<1> В ходе проведения оценки регулирующего воздействия на проект приказа Росавтодора "О введении временных ограничений движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения в 2013 году" в рабочем порядке представителями Росавтодора было указано, что сложившаяся практика введения сезонных временных ограничений показывает, что

ограничения вводятся на тех участках дорог, где коэффициент прочности дорожных одежд составляет 0,7 и меньше.

#### 4.2. Противоречие норм Приказа законодательству Российской Федерации

4.2.1. Статьей 30 Федерального закона N 257-ФЗ установлено, что временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам могут устанавливаться в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Так, пунктом 21 Порядка устанавливается период введения сезонных временных ограничений - с 1 апреля по 25 июня. При этом по данным экспертной группы, указанный период не всегда является периодом наибольшего ослабления прочности дорожной конструкции.

Одновременно следует отметить, что определения термина "неблагоприятные природно-климатические условия" или характеристик, при которых такие условия наступают, в действующем законодательстве не содержится. В этой связи, существующее регулирование, предусмотренное Приказом, не является оптимальным. <1>

-----  
<1> Например, в 2014 году в Московской области тренд на установление положительных температур начал формироваться уже в конце февраля, а в середине марта дневные температуры достигли 20 °С, и началось активное таяние снежного покрова и грунта. Таким образом, необходимость в установлении ограничений наступила уже в марте.

4.2.2. В соответствии с частью 3 статьи 30 Федерального закона N 257-ФЗ в случае принятия решения о временных ограничении или прекращении движения транспортных средств по автомобильным дорогам федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления обязаны принимать меры по организации дорожного движения, в том числе посредством устройства объездов.

Вместе с тем, по данным экспертной группы, на практике временные ограничения движения транспортных средств устанавливаются одновременно на автомобильных дорогах федерального и регионального значения. В ряде случаев это приводит к фактическому отсутствию маршрутов объездов участков дорог, на которых вводятся ограничения. Таким образом, обязанность федерального органа исполнительной власти в указанной сфере, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления по организации дорожного движения не исполняется.

Вместе с тем пунктом 7 Порядка установлено, что Федеральное дорожное агентство обязано принимать меры по организации дорожного движения, в том числе посредством устройства объездов в случаях, предусмотренных главами III и V Порядка (временные ограничения движения при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог и временные ограничения, вводимые в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения). При этом на необходимость подобной организации при введении временных ограничений движения в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков (далее - сезонные временные ограничения) в Порядке не указывается.

Учитывая изложенное, считаем, что положения Приказа в этой части вступают в противоречие с нормами Федерального закона N 257-ФЗ.

При этом следует отметить, что отсутствие информирования пользователей автомобильных дорог о маршрутах объезда приводит к значительным издержкам субъектов предпринимательской деятельности ввиду необходимости перестраивания логистических маршрутов или использования малотоннажных транспортных средств.

4.2.3. В соответствии с пунктом 3 статьи 28 Федерального закона N 257-ФЗ пользователи автомобильных дорог имеют право получать оперативную информацию об условиях, о временных ограничении и прекращении движения транспортных средств по автомобильным дорогам, допустимых нагрузках в расчете на одну ось и об иных предусмотренных Федеральным законом N 257-ФЗ сведениях.

В соответствии с частью 4 статьи 30 Федерального закона N 257-ФЗ в случае принятия решений о временных ограничении или прекращении движения транспортных средств по автомобильным дорогам владельцы автомобильных дорог обязаны информировать пользователей автомобильными

дорогами о сроках таких ограничения или прекращения движения транспортных средств и о возможности воспользоваться объездом. При этом согласно пункту 8 Порядка указанная информация размещается на сайтах в сети Интернет, что, по мнению экспертной группы, не обеспечивает в должной мере оперативность предоставления информации.

Также следует отметить, что в соответствии с пунктом 8 порядка Росавтодор, подведомственные Росавтодору организации и владельцы частных автомобильных дорог информируют пользователей автомобильными дорогами, в том числе о возможных маршрутах объезда. Вместе с тем, как было отмечено выше, нормами Федерального закона N 257-ФЗ устанавливается обязанность об информировании о возможности воспользоваться объездом. Иными словами, положения пункта 8 имеют двойное значение и могут трактоваться как предоставление Росавтодору и иным указанным организациям права не устанавливать маршруты объезда.

Таким образом, Порядок не обеспечивает реализацию норм Федерального закона N 257-ФЗ в полной мере.

4.2.4. Частью 1 статьи 30 Федерального закона N 257-ФЗ предусматривается возможность введения временных ограничений или прекращения движения транспортных средств в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

При этом пунктом 21 Порядка установлено, что временное ограничение движения в весенний период вводится на автомобильных дорогах с 1 апреля по 25 июня, с учетом природно-климатических условий территорий, по которым проходит такая дорога. Таким образом, Порядок устанавливает фактически постоянное обязательное введение временных ограничений в указанный период, что противоречит нормам Федерального закона N 257-ФЗ.

4.2.5. Некоторые положения Порядка требуют актуализации и приведения в соответствие с действующими нормами законодательства Российской Федерации.

Так, постановлением Правительства Российской Федерации от 9 января 2014 г. N 12 (далее - постановление Правительства Российской Федерации N 12) внесены изменения в Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. N 272, вступающие в силу 1 января 2015 года. Постановлением Правительства Российской Федерации N 12 установлены весовые нормативы на тележку (группу сближенных осей), в связи с чем полагаем необходимым актуализировать нормы Приказа, заменив слова "нагрузка на ось" словами "нагрузка на ось (тележку)" в пунктах 6, 12, 19, 23, 28.

4.2.6. Пунктом 25 Порядка установлен порядок введения временных ограничения или прекращения движения транспортных средств в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения. При этом абзац 2 пункта 25 Порядка содержит указание на необходимость незамедлительного введения таких временных ограничений. Вместе с тем абзацем 3 того же пункта вводится обязанность обустройства участков соответствующих автомобильных дорог в течение 8 часов. Вместе с тем в указанной норме не содержится указания на момент времени, с которого начинается отсчет периода времени.

В этой связи положения Приказа имеют неоднозначное толкование и взаимно противоречат друг к другу.

#### 4.3. Возложение расходов на субъекты предпринимательской и иной экономической деятельности

4.3.1. По данным экспертной группы, основные издержки, связанные с введением сезонных временных ограничений, обусловлены необходимостью перестраивания существующих логистических маршрутов, что приводит к увеличению продолжительности перевозки и ее удорожанию, а также в некоторых случаях использованием грузовых автомобилей, имеющих меньшую грузоподъемность. Стоимость перевозки в среднем повышается, по экспертным оценкам, на 20%, что, как следствие, вызывает удорожание конечного продукта. Например, для предприятий по производству кормов для животных затраты на перевозку в себестоимости сырья могут достигать 20 - 25% в зависимости от расстояния, что эквивалентно 4 - 5% удорожанию сырья в период сезонных ограничений. Для многих строительных материалов и химического сырья затраты на перевозку в общей себестоимости продукции с учетом доставки может достигать 40 - 50%, что эквивалентно 8 - 10% удорожанию в период сезонных ограничений. По оценкам Минэкономразвития России, суммарные потери субъектов экономической деятельности от предполагаемого введения сезонных временных ограничений, например, в 2013 году могут быть оценены в 67,4 млрд. руб. <1>

-----

<1> Расчеты получены в рамках проведения оценки регулирующего воздействия на проект приказа Росавтодора "О введении временных ограничений движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения в 2013 году" (письмо Минэкономразвития России от 1 марта 2013 г. N 3697-ОФ/Д26и).

Стоит отметить, что при существующем периоде сезонных временных ограничений в 30 дней с возможностью продления на 10 дней у большинства субъектов экономической деятельности отсутствует возможность или экономически нецелесообразно создание складских товарно-материальных запасов, которые могли бы компенсировать необходимость перестраивания логистических маршрутов. По оценкам экспертной группы, максимальное количество дней, позволяющее создать такие запасы без ущерба для производства, составляет 10 дней.

При этом, как отмечалось выше, существующая практика введения сезонных временных ограничений сложилась таким образом, что такие ограничения устанавливаются в подавляющем большинстве случаев на 30 дней, то есть создает для субъектов предпринимательской деятельности предпосылки, затрудняющие ведение деятельности.

Вместе с тем полагаем, что в случае пересмотра существующей модели определения периодов введения временных ограничений (то есть введения сезонных ограничений только в тот период, когда прочность дорожного покрытия минимальна), период, равный 30 дням во многих субъектах Российской Федерации, будет избыточным, так как имеет прямую зависимость от природно-климатических условий региона и износа дорожного полотна участков дорог.

Таким образом, существующая система введения сезонных ограничений возлагает избыточные расходы на субъекты предпринимательской деятельности.

4.3.2. В соответствии с пунктом 20 Порядка сезонные временные ограничения не распространяются на международные перевозки грузов. По различным оценкам, общее количество грузоперевозок, приходящееся на международные перевозки, составляет 25 - 30% от общего количества грузоперевозок по федеральным дорогам Российской Федерации.

Так, по данным Росавтодора, в 2013 году 25% от общего количества специальных разрешений приходилось на разрешения, выданные на международные перевозки.

Таким образом, полагаем, что не достигается основная цель установленного Приказом регулирования - сохранность автомобильных дорог, так как в ряде случаев проезд даже малого количества тяжеловесных транспортных средств может нанести существенный ущерб дорожному полотну. Кроме того, проезд тяжеловесных транспортных средств по дорогам, на которых понижена прочность дорожного полотна, сопряжен с увеличением риска возникновения дорожно-транспортных происшествий.

При этом отсутствуют данные, которые экономически обосновали бы целесообразность нераспространения действия Приказа на международные перевозки грузов, принимая во внимание, что установление исключения для международных перевозок сохраняет значительную нагрузку на дорожное полотно федеральных дорог в период сезонных ограничений. Иными словами, перевозка грузов в международном сообщении аналогична перевозке таких же грузов по территории Российской Федерации, однако в условиях нераспространения сезонных ограничений на международные перевозки, создаются необоснованные преференции перевозчикам, осуществляющим международные перевозки.

Вместе с тем необходимо отметить, что международными соглашениями и договорами, как правило, предусматривается режим наибольшего благоприятствования для осуществления международных перевозок. В частности, в соответствии с Соглашением о взаимодействии государств - участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок (Ялта, 18 сентября 2003 года), подписавшие его стороны принимают меры по выявлению, оперативному рассмотрению и устранению всякого рода барьеров, оказывающих негативное влияние на осуществление международных автомобильных грузовых перевозок.

4.3.3. Абзацем 4 пункта 20 установлены исключения для определенной группы товаров, включающей пищевые продукты, животных, семенной фонд, удобрения и ряд других. Таким образом, Приказом устанавливаются исключения для товаров, для которых является критически важной бесперебойная поставка в течение всего года. При этом, с позиции экспертной группы, к такого рода товарам также относятся корма и кормовые добавки для животных, так как ограничения в кормлении животных при промышленном производстве недопустимы, а стоимость продукции животноводства и птицеводства в значительной степени зависит от стоимости кормов.

Вместе с тем исключения для кормов для животных Приказом не установлены.

4.3.4. Существующая методика определения допустимых осевых нагрузок в период сезонных временных ограничений не учитывает план проведения капитального ремонта автомобильных дорог.

Таким образом, сезонные временные ограничения могут вводиться на тех участках дорог, которые в скором времени будут отремонтированы.

4.3.5. В соответствии с частью 2.1 статьи 30 Федерального закона N 257-ФЗ временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения осуществляются в порядке, установленном высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

При это следует отметить, что в ряде субъектов Российской Федерации временные ограничения движения устанавливаются на все дороги регионального и межмуниципального значения в течение 30 дней. <1> В указанных случаях с учетом ограничений, вводимых на автомобильных дорогах федерального значения, у перевозчиков отсутствует альтернативный вариант объезда дорог, на которых введено ограничение.

-----  
<1> См. например, приказ комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области от 26 февраля 2014 г. N 4/14 "О введении временного ограничения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования регионального значения Ленинградской области в весенний и летний периоды 2014 года", распоряжение Главы Республики Алтай, Председателя Правительства Республики Алтай от 23 марта 2012 г. N 160-р "О временном ограничении движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования регионального значения Республики Алтай в весенний период 2012 года", Приказ Главного управления строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства Алтайского края от 19 февраля 2014 г. N 54 "О временном ограничении движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения в весенний период 2014 года", Постановление Правительства Архангельской области от 3 апреля 2014 г. N 125-пп "О временном ограничении движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения Архангельской области и Ненецкого автономного округа в 2014 году".

Отсутствие согласованности и скоординированных действий по введению ограничений движения, а также единого системного подхода по введению ограничений движения по автомобильным дорогам федерального, регионального, межмуниципального и местного значения существенно влияет на издержки субъектов предпринимательской деятельности и ограничивает возможность осуществления перевозок по дорогам как федерального, так и регионального значения.

#### 4.4. Иные замечания к Приказу

4.4.1. В Приказе имеется ряд ссылок на ныне отмененные нормативные правовые акты:

- в пункте 25 Порядка установлена ссылка на приказ Минтранса России от 12 ноября 2007 г. N 160 "Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них", вместо которого в настоящее время действует приказ Минтранса России от 16 ноября 2012 г. N 402 "Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог";

- в пункте 26 Порядка указана ссылка на Инструкцию по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации, утвержденную Министром транспорта Российской Федерации Н.П. Цахом 27 мая 1996 г., вместо которой в настоящее время действует приказ Минтранса России от 24 июля 2012 г. N 258 "Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов".

4.4.2. Абзац 3 пункта 18 и пункт 23 Порядка содержат техническую ошибку в виде пропуска слов "допустимые осевые нагрузки транспортных средств", абзац 3 пункта 37 - в виде пропуска слова "категорий".

#### 5. Выводы по итогам экспертизы

По итогам экспертизы в соответствии с абзацем 2 пункта 3 Постановления N 633 Минэкономразвития России считает целесообразным направить в установленном порядке в Минюст России предложения о необходимости внесения следующих изменений в отдельные положения Приказа:

- 1) с целью оптимизации периодов введения сезонных временных ограничений движения транспортных средств определить в тексте Приказа термин "неблагоприятные природно-климатические условия";
- 2) с целью приведения в соответствие с частью 3 статьи 30 Федерального закона N 257-ФЗ дополнить:
  - абзац 3 пункта 6 Порядка словами: "с указанием путей (маршрутов) объезда таких автомобильных дорог (участков автомобильных дорог)";
  - пункт 7 Порядка слова "главами III и V" заменить на слова "главами III, IV и V";
- 3) с целью приведения в соответствие с пунктом 3 статьи 28 и частями 3 и 4 статьи 30 Федерального закона N 257-ФЗ дополнить абзац 2 пункта 18 Порядка словами "информационных щитов и (или) табло индивидуального проектирования с указанием сроков начала и окончания периода временного ограничения движения (согласно акту о введении ограничения) и дорожными знаками 6.17 "Схема объезда" <\*>", а также с целью исключения двоякого толкования нормы - исключить в пункте 8 слово "возможных";
- 4) с целью приведения в соответствие с частью 1 статьи 30 Федерального закона N 257-ФЗ заменить в абзаце 1 пункта 21 Порядка слово "вводится" словами "может вводиться";
- 5) с целью приведения в соответствие с постановлением Правительства Российской Федерации N 12 в пунктах 6, 12, 19, 23, 28 заменить слова "нагрузка на ось" словами "нагрузка на ось (тележку)";
- 6) с целью устранения внутреннего противоречия между нормами Приказа в абзаце 2 пункта 25 Порядка исключить слово "незамедлительно", абзац 3 пункта 25 дополнить словами "с момента фиксации ситуации, требующей введения временных ограничения или прекращения движения транспортных средств";
- 7) с целью снижения избыточных расходов субъектов предпринимательской деятельности в абзаце 2 пункта 21 Порядка слова "не должна превышать 30 дней" заменить словами "не может превышать 10 дней", слова "Срок ограничения продлевается в случае неблагоприятных природно-климатических условий, но не более чем на 10 дней, с внесением соответствующих изменений в акт о введении ограничения, о чем пользователи автомобильными дорогами информируются незамедлительно." исключить;
- 8) абзац 4 пункта 20 Порядка дополнить словами "кормов и кормовых добавок для животных";
- 9) пункт 21 дополнить абзацем 3 следующего содержания: "Введение временного ограничения движения в весенний период запрещается на участках автомобильных дорог, на которых не позднее 1 октября текущего года запланировано начало проведения реконструкции или капитального ремонта автомобильной дороги.";
- 10) с целью актуализации установленных в Приказе ссылок на нормативные правовые акты:
  - примечание со звездочкой к абзацу 1 пункта 25 изложить в следующей редакции: "Раздел IV Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, утвержденной приказом Минтранса России от 16 ноября 2012 г. N 402.";
  - примечание со звездочкой к пункту 26 изложить в следующей редакции: "Приказ Минтранса России от 24 июля 2012 г. N 258 "Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов";
- 11) с целью устранения технических ошибок:
  - абзац 3 пункта 18 Порядка изложить в следующей редакции: "в летний период - при значениях дневной температуры воздуха свыше 32 °С путем внесения в графу "Особые условия движения" специального разрешения на перевозку тяжеловесного груза по автомобильным дорогам транспортным средством, нагрузка на ось (нагрузка на тележку) которого превышает установленные на территории Российской Федерации допустимые осевые нагрузки транспортных средств, записи следующего содержания: "при введении временного ограничения в летний период движение разрешается в период с 22.00 до 10.00";
  - пункт 23 Порядка изложить в следующей редакции: "В летний период действия временных ограничений движения транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов, нагрузка на ось (нагрузка на тележку) которых превышает установленные на территории Российской Федерации допустимые осевые нагрузки транспортных средств, по автомобильным дорогам с асфальтобетонным покрытием разрешается в период с 22.00 до 10.00.";
  - абзац 3 пункта 37 дополнить словом "категорий";
- 12) с целью установления единых подходов в установлении временных ограничений движения транспортных средств в период неблагоприятных природно-климатических условий координировать

действия по установлению таких ограничений на автомобильных дорогах федерального и регионального значения.

В соответствии с абзацем 3 пункта 3 Постановления N 633 Минэкономразвития России считает целесообразным направить в установленном порядке в Правительственную комиссию по проведению административной реформы предложения о необходимости внесения изменения в часть 4 статьи 17 Федерального закона N 257-ФЗ, дополнив предложением следующего содержания: "Результаты оценки технического состояния автомобильных дорог ежегодно подлежат размещению на официальных сайтах уполномоченных на проведение такой оценки органов государственной власти Российской Федерации и органов местного самоуправления".

В соответствии с пунктом 4(2) постановления Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 г. N 1009 "Об утверждении Правил подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации" (далее - Правила) считаем, что срок, достаточный для исполнения Минтрансом России представления Минюста России, должен составить 180 дней.

Обращаем внимание на то, что в соответствии с пунктом 3 Правил доработанные по данным замечаниям проекты нормативных правовых актов подлежат оценке регулирующего воздействия в соответствии с положением 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. N 1318.

О.В.ФОМИЧЕВ

Приложение N 1  
к заключению по итогам  
экспертизы приказа Министерства  
транспорта Российской Федерации  
от 12 августа 2011 г. N 211  
"Об утверждении Порядка  
осуществления временных ограничений  
или прекращения движения  
транспортных средств по автомобильным  
дорогам федерального значения  
и частным автомобильным дорогам"

СОСТАВ  
ЭКСПЕРТНОЙ ГРУППЫ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ЭКСПЕРТИЗЫ  
ПРИКАЗА МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ОТ 12 АВГУСТА 2011 Г. N 211 "ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА  
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ВРЕМЕННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЯ  
ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ И ЧАСТНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ"

№ п/п	ФИО	Организация, должность
1	Алексеев Валерий Иванович	Некоммерческая организация Российский автотранспортный союз (РАС) Вице-президент РАС
2	Кузнецов Александр Иванович	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) руководитель группы взаимодействия с ФОИВ Департамента организации перевозок

3	Бортник Ксения Александровна	Ассоциация европейской бизнеса Координатор Комитета АЕБ по транспорту и таможне
4	Лимонникова Майя Алексеевна	Ассоциация европейского бизнеса Юридический советник
5	Гусев Сергей Александрович	Компания "Электролюкс Россия"/Ассоциация европейского бизнеса Сопредседатель Комитета АЕБ по транспорту и таможне
6	Чельцов Дмитрий Юрьевич	Компания "ТНТ Экспресс"/Ассоциация европейского бизнеса Председатель Комитета АЕБ по транспорту и таможне
7	Киселев Юрий Васильевич	Компания "Рено Россия"/Ассоциация европейского бизнеса Комитет АЕБ по транспорту и таможне
8	Анатолий Арзамазов	Компания "КНАУФ ГИПС"/Ассоциация европейского бизнеса Комитет АЕБ по транспорту и таможне
9	Голоскоков Максим Анатольевич	ЗАО Тандер руководитель проектов, департамент транспорта
10	Стрижак Андрей Алексеевич	ЗАО Тандер Директор Северного региона, департамента транспорта
11	Мячкова Светлана Владимировна	ООО "Логистический центр "Форвард" Генеральный директор
12	Селиванов Александр Сергеевич	ТПП РФ Старший эксперт Юридического Департамента
13	Орлов Валентин Владимирович	Торгово-промышленная палата Костромской области Президент
14	Орлова Ирина Ивановна	Волгоградская торгово-промышленная палата Ведущий юрисконсульт ЦПП ВТПП
15	Чадова Зоя Николаевна	Курская торгово-промышленная палата Начальник отдела правового обеспечения
16	Нестерова Екатерина Анатольевна	Ассоциация производителей и потребителей масложировой продукции Исполнительный директор
17	Коленцев Владимир Викторович	ОАО "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" Заместитель генерального директора по правовой работе - начальник правового департамента
18	Павлюк Сергей Викторович	ОАО "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" Заместитель генерального директора по работе с органами власти
19	Мартыненко С.М.	ОАО "ГМК "Норильский никель" заместитель начальника Управления - начальник Отдела законопроектной работы Управления договорной работы и правовой экспертизы Правового департамента

ОБЗОР  
МЕЖДУНАРОДНОГО ОПЫТА ВВЕДЕНИЯ СЕЗОННЫХ ВРЕМЕННЫХ  
ОГРАНИЧЕНИЯ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ  
ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ

В настоящее время введение ограничений допустимой осевой нагрузки в период весеннего оттаивания грунта практикуют многие страны с относительно холодным климатом, в том числе скандинавские страны, Канада, США (северные штаты).

Весенние ограничения вводятся во избежание избыточного негативного воздействия на дорожное покрытие в период таяния земляного полотна и снижения его прочностных характеристик.

С точки зрения снижения прочности дорожного покрытия в процессе таяния несущего слоя наиболее критичным является начальный момент таяния. В этот момент снижение прочности может достигать 50%. Таким образом, выбор начального момента ввода ограничений является наиболее важным с точки зрения снижения негативного воздействия на дорожное покрытие.

В России период весенних ограничений устанавливается на основании исторических данных о температурных режимах. К сожалению, такой принцип введения ограничений имеет ряд серьезных недостатков, в том числе высока вероятность несовпадения начала таяния и момента введения ограничений.

В мировой практике нет единого подхода к порядку и срокам введения весенних ограничений. Например, в США и Канаде используют несколько методов для определения даты начала действия ограничений. Это, прежде всего, визуальный осмотр дорожного полотна в весенний период и аналитические методы (дефлектометр падающего груза (далее - ДПГ), оценка диэлектрической проницаемости грунта).

Сроки и продолжительность вводимых ограничений зависит от многих факторов. Однако введение/снятие ограничений на основании исключительно исторических данных о температурных режимах уже нигде не используется.

Таблица 1. Сравнительная таблица  
введения весенних ограничений в странах мира

Страна	Дата начала	Дата окончания	Метод определения
Франция	Н.д.	Н.д.	измерения толщины промерзания грунта
Финляндия	Апрель	Май	ДПГ, исторические данные
Исландия	при величине оттаивания 30 см	Н.д.	измерения толщины промерзания грунта
Швеция	Апрель	Май	ДПГ, измерения толщины промерзания грунта
Норвегия	обоснованное опасение разрушения несущего слоя	4-8 недель	ДПГ, измерения толщины промерзания грунта
Канада	Февраль - май	2 - 12 недель (в т.ч. в зависимости от скорости оттаивания)	ДПГ, исторические данные, измерения толщины промерзания грунта

Исследование <1>, проведенное в штате Монтана (США), показывает, что минимальная продолжительность таяния (снижения прочностной нагрузки) составляет 4 дня.

-----  
<1> Performance of Montana Highway Pavements During Spring Thaw. FHWA/MT-02-006/8155.

При этом в большинстве стран ограничения не носят тотальный характер, то есть на значительной части дорожной сети ограничения не вводятся. В Канаде во многих штатах весенние ограничения не распространяются на систему основных дорог-хайвеев <1>.

-----  
<1> Seasonal Load Restrictions in Canada and around the world. Canadian strategic highway research program. Sept. 2000.

Следует отдельно обратить внимание на опыт Норвегии <1>. Эта страна в 1995 году приняла решение отменить обязательные ежегодные весенние ограничения и вводить их только в исключительных случаях, когда есть опасение серьезного разрушения дорожного покрытия. Наблюдения за состоянием дорог после отмены ограничений показали, что серьезного ухудшения состояния дорог из-за отмены не происходит.

-----  
<1> Cost/Benefit Study of Spring Load Restrictions. MN-RC 2005-15. University of Minnesota. May, 2005.

В Финляндии процесс выбора дорог и сроков ограничений проходит через многоступенчатый фильтр, включающий в себя оценку важности дороги для экономики, оценку прогноза на весну, оценку степени рисков повреждения дорог, мониторинг состояния дорог в весенний период <1>.

-----  
<1> Managing spring thaw weakening on low volume roads. ROADDEX II Northern Periphery. April 2005.

Приложение N 3  
к заключению по итогам  
экспертизы приказа Министерства  
транспорта Российской Федерации  
от 12 августа 2011 г. N 211  
"Об утверждении Порядка  
осуществления временных ограничений  
или прекращения движения  
транспортных средств по автомобильным  
дорогам федерального значения  
и частным автомобильным дорогам"

СПРАВКА  
О РЕЗУЛЬТАТАХ ПРОВЕДЕНИЯ ПУБЛИЧНЫХ КОНСУЛЬТАЦИЙ  
С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ СУБЪЕКТОВ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ И ИНОЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ПРИКАЗУ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ ОТ 12 АВГУСТА 2011 Г. N 211 "ОБ УТВЕРЖДЕНИИ  
ПОРЯДКА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ВРЕМЕННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЯ  
ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ И ЧАСТНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ"

В соответствии с пунктом 9 Порядка проведения экспертизы нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти в целях выявления в них положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской и инвестиционной деятельности, утвержденного приказом Минэкономразвития России от 9 ноября 2011 г. N 634, Минэкономразвития России проведены публичные консультации по Приказу в период с 3 февраля 2014 г. по 4 марта 2014 г.

Приказ и перечень вопросов по нему были размещены на официальном сайте Минэкономразвития России и направлены в Торгово-промышленную палату Российской Федерации

(далее - ТПП России), Российский союз промышленников и предпринимателей (далее - РСПП), Общероссийскую общественную организацию малого и среднего предпринимательства "ОПОРА России" (далее - Опора России), Общероссийскую общественную организацию "Деловая Россия".

По итогам публичных консультаций были получены отзывы от ООО "АПК-АГРОЭКО", Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (далее - АСМАП), Курской ТПП, ООО Логистический Центр "ФОРВАРД", Некоммерческая организация "Уральская логистическая ассоциация", ОАО РСК МиГ, РСПП, Российского автотранспортного союза, ТПП г. Дзержинска.

Результаты проведения публичных консультаций обобщены в сводной таблице результатов.

Сводная таблица результатов проведения  
публичных консультаций

N п/п	Структурный элемент Приказа	Замечания и (или) предложения	Комментарии Минэкономразвития России
1	2	3	4
<b>ООО "АПК-АГРОЭКО"</b>			
1.	По Приказу в целом	1. Включение комбикормов в список разрешенных к перевозке грузов в обязательном порядке. 2. Введение обязательного устройства объездных маршрутов при ограничении движения по отдельным участкам.	Предложения учтены в заключении по результатам экспертизы.
2.	По Приказу в целом	3. Передача всех Постов Передвижного Весового Контроля (ППВК) в ведение Ространснадзора.	Данное замечание не относится к предмету регулирования Приказа.
3.	По Приказу в целом	4. Обязательное согласование региональных Постановлений в Минюсте России и Минэкономразвития России.	В соответствии со статьей 73 Конституции Российской Федерации вопросы регулирования региональных автомобильных дорог относятся к ведению субъектов Российской Федерации, по которым субъекты Российской Федерации обладают всей полнотой государственной власти. В этой связи согласование законодательных актов субъектов Российской Федерации не предусмотрено.
<b>АСМАП</b>			
4.	По пункту 3 Порядка	Пунктом 3 Порядка предусмотрено, что временные ограничения устанавливаются, в том числе, в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий. Вместе с тем, ни в указанном приказе, ни в Федеральном законе N 257-ФЗ не установлено, что является неблагоприятными природно-климатическими условиями, каким образом и по каким критериям они определяются. Также не указана ссылка на иной акт законодательства Российской Федерации, которым определяются указанные условия для автомобильных дорог.	Замечание учтено в заключении по итогам экспертизы.
5.	По пункту 18 Порядка	Пунктом 18 предусмотрено, что предельно допустимая для проезда в весенний период по автомобильным дорогам общего пользования нагрузка на ось транспортного средства устанавливается в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик	Замечание учтено в заключении по итогам экспертизы.

		автомобильной дороги с учетом результатов оценки технического состояния автомобильной дороги. Вместе с тем, приказом не предусмотрено, кем проводится оценка технического состояния автомобильной дороги и будут ли доступны результаты такой оценки для пользователей автомобильных дорог.	
6.	По разделу IV Порядка	В разделе IV полагаем целесообразным установить автомобильные дороги (по категориям и (или) по срокам введения в эксплуатацию, проведения реконструкции или капитального ремонта), на которых временные ограничения движения не вводятся.	Замечание учтено в заключении об экспертизе.
7.	По пунктам 9, 18 Порядка	Не определен механизм введения ограничений в летний период и оповещения пользователей автомобильных дорог (согласно пункту 9 - за 30 дней) при введении ограничений в случае превышения дневной температуры воздуха свыше 32° С в конкретный период времени в данной местности.	Механизм информирования пользователей автомобильных дорог при введении временных ограничения движения или прекращения движения транспортных средств установлен разделом II Порядка. Механизм ввода временных ограничений в летний период установлен в разделе IV Порядка.
8.	По пунктам 22, 23 Порядка	Между пунктами 22, 23 Порядка имеются противоречия. В частности, в пункте 22 установлено, что летние ограничения движения вводятся для транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов на автомобильных дорогах, то есть превышающих допустимые массу транспортного средства и (или) нагрузку на ось. В пункте 23 идет речь только о "транспортных средствах, нагрузка на ось которых превышает установленные на территории Российской Федерации", в то же время не определено, что она должна превышать и каковы возможные действия в случае превышения допустимой массы транспортного средства.	Замечание учтено в заключении по итогам экспертизы.
9.	По Порядку в целом	В связи с тем, что постановлением Правительства Российской Федерации от 9 января 2014 г. N 12, которым вносятся изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. N 272, установлены весовые нормативы не на отдельные оси, а на тележку (группу сближенных осей), полагаем необходимым в приказе отразить данные изменения, заменив слова "нагрузка на ось" словами "нагрузка	Замечание учтено в заключении об экспертизе.

		на ось (тележку)".	
10.	По пункту 26 Порядка	В пункте 26 Порядка содержится ссылка на Инструкцию по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации, утвержденную Министерством транспорта Российской Федерации 27 мая 1996 г., в части установления в ней порядка выдачи специальных разрешений. Вместе с тем, указанные положения Инструкции исключены приказом Минтранса России от 24 июля 2012 г. N 258 "Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов".	Замечание учтено в заключении по итогам экспертизы.
11.	По пункту 37 Порядка	В абзаце третьем пункта 37 Порядка осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам, утвержденного приказом, полагаем необходимым слова "конкретным механических транспортных средств" заменить словами "конкретных категорий механических транспортных средств".	Замечание учтено в заключении об экспертизе.
12.	По регулированию введения временных ограничений в целом	Разграничение полномочий между установлением временных ограничений на федеральных и региональных и муниципальных автомобильных дорогах приводит к рискам увеличения в период неблагоприятных природно-климатических условий сроков действия ограничений на сквозной проезд транспортных средств по территории региона, обусловленным несоординированными действиями федеральных и региональных властей в части установления продолжительности и сроков введения данных ограничений в отношении федеральных, региональных и местных дорог, пролегающих по территории данного региона.	В соответствии со статьей 73 Конституции Российской Федерации вопросы регулирования региональных автомобильных дорог относятся к ведению субъектов Российской Федерации. В этой связи субъекты Российской Федерации обладают всей полнотой государственной власти в отношении установления периодов временных сезонных ограничений, условий их введения и допустимых нагрузок.
Курская ТПП			
13.	По Приказу в целом	Замечаний и предложений по Приказу не имеет.	
ООО Логистический Центр "ФОРВАРД"			

14.	По Приказу в целом	1. Отмена акта вообще или при благоприятных условиях установить срок не более 14 дней.	Замечание частично учтено в заключении по итогам экспертизы.
15.	По регулированию в целом	2. Необходимо разработать нормативный правовой акт для контроля качества дорог и расходования дорожного налога и ужесточения наказания.	Замечание не относится к предмету регулирования Приказа.
16.	По регулированию в целом	3. Повысить требования к качеству асфальтобетонного покрытия. Использовать ноу-хау в этом направлении или хотя бы мировой опыт.	Замечание не относится к предмету регулирования Приказа.
17.	По Приказу в целом	4. Размещение на сайте Минтранса России информации и схем о возможных маршрутах объезда, которые можно было загрузить в навигатор.	Замечание учтено в заключении по итогам экспертизы.
18.	По Приказу в целом	5. Разработать требования к подвижному составу или пересмотреть расписание маршрутов автобусов.	Замечание частично учтено в заключении по итогам экспертизы.
19.	По регулированию в целом	6. Выдача бесплатных пропусков подвижному составу, соответствующему классу Евро-3 и не старше 7 лет.	Замечание не относится к предмету регулирования Приказа.
Некоммерческая организация "Уральская логистическая ассоциация"			
20.	По абзацу 2 пункта 21 Порядка	Сократить срок введения временных ограничений движения транспортных средств до 15 дней.	Замечание учтено в заключении по итогам экспертизы.
21.	По абзацу 1 пункта 21 Порядка	Срок введения ограничений определен с 1 апреля до 25 июня, однако нет ссылок или объяснений, на основании чего принят именно этот период, в этой связи он может требовать пересмотра.	Замечание учтено в заключении по итогам экспертизы.
22.	По Приказу в целом	Введение ограничений снижает эффективность использования автотранспортных средств, а контейнерные перевозки практически останавливаются. Однако именно контейнерные перевозки в меньшем объеме наносят вред автодорогам, так как между регионами на большие расстояния контейнеры перевозятся на железнодорожном транспорте, и лишь 50 - 70 км доставляются автомобильным до склада грузовладельца. Предлагается создать условия для сохранения объемов контейнерных перевозок в весенний сезон.	Вред, наносимый автомобильным дорогам в период неблагоприятных природно-климатических условий, не зависит от пройденного транспортным средством пути, а зависит от состояния дорожного полотна и массы транспортного средства и нагрузок на ось. В этой связи исключение контейнерных перевозок представляется необоснованным.
ТПП г. Дзержинска			
23.	По наименованию Приказа	Как следует из преамбулы документа, правовой акт был принят в целях реализации части 2 статьи 30 ФЗ N 257 "Об	В части наименования Приказа отмечаем, что использование слова "ограничения" в единственном или

		<p>автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".</p> <p>Статья 30 Федерального закона N 257-ФЗ именуется "Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам". Из окончаний выделенных слов следует, что слово "временные", как употребляемое во множественном числе, относится и к слову "ограничение" и к слову "прекращение"; соответственно, анализируемый правовой акт должен иметь следующее название: "Порядок осуществления временных ограничения или прекращения движения транспортных средств". Между тем, в тексте анализируемого правового акта в нарушение нормы закона используется иная терминология, начиная с заголовка акта, а именно: Порядок осуществления временных ограничений или прекращения движения, что повлекло неразбериху в регламентации случаев временного ограничения движения транспортных средств и временного прекращения движения, трудности в правоприменении и создало правовую неопределенность для субъектов этих правоотношений, прежде всего для пользователей автомобильными дорогами. Содержание порядка изложено таким образом, что регламентация мало присутствует, все отдано на усмотрение чиновников, которые, в свою очередь, при установлении временных ограничений и периодов таких ограничений руководствуются некоей проектной документацией и собственным "правосознанием".</p>	<p>множественном числе не влияет на правоприменительную практику, т.к. стоящее перед ним слово "временных" относится как к ограничениям, так и к прекращению движения транспортных средств.</p> <p>Из текста замечания остается неясным, в чем заключается правовая неопределенность использования указанной терминологии, что не позволяет учесть указанное замечание в заключении по итогам экспертизы.</p>
24.	По пункту 12 Порядка	<p>Разделом III Порядка регламентируются случаи временных ограничения или прекращения движения при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог.</p> <p>Пунктом 12 Порядка указано, что временные ограничения могут осуществляться посредством прекращения движения в течение определенных периодов времени, но не более 8 часов в сутки; прочая регламентация отсутствует, что, на наш взгляд, ничего не проясняет по этому вопросу и создает неоправданные обременения для пользователей.</p>	Замечание направляется разработчику для сведения.

25.	По разделу V Порядка	Пункты 25, 27 - 31 раздела V Порядка вырваны из общего контекста и искажают норму статьи 30 Закона. По смыслу статьи 30 все без исключения случаи временных ограничения или прекращения движения транспортных средств вводятся в целях обеспечения безопасности дорожного движения. В разделе же V Порядка статьи 25, 27 - 31 отдельно предусматриваются временные ограничения в целях обеспечения безопасности дорожного движения без указания сроков окончания - т.е. исключительно по чиновничьему усмотрению определяются периодом времени, необходимым для устранения причины, вызвавшей данную ситуацию, что затрудняет ведение предпринимательской деятельности.	Учтено частично.
26.	По пункту 25 Порядка	Пунктом 25 раздела V Порядка предусмотрены временные ограничения или прекращение дорожного движения при аварийных ситуациях на автомобильных дорогах, предупреждении и ликвидации чрезвычайных ситуаций, выполнению работ по содержанию автомобильных дорог, когда иными мерами невозможно обеспечить безопасность дорожного движения, которые вводятся незамедлительно без принятия акта о введении ограничения. Однако работы по ремонту и содержанию автомобильных дорог трудно отнести к чрезвычайным, требующим безотлагательных мер; к тому же случаи ремонта и содержания дорог уже предусмотрены разделом III Порядка и регламентируются распорядительном актом о введении ограничения. Последний абзац пункта 25 содержит следующее затруднительное для понимания положение: обустройство участков автомобильных дорог соответствующими дорожными знаками или иными техническими средствами организации дорожного движения осуществляется в течение 8 часов - с какого момента исчисляемого - не указано. В пункте 25 отсутствует обязательность информирования о введенном временном ограничении пользователей автомобильными дорогами, что нарушает права последних.	Замечание учтено в заключении по итогам экспертизы. При этом обязательства по информированию пользователей автомобильными дорогами установлены в разделе II Порядка.
27.	По пункту 26 Порядка	Пунктом 26 Порядка необоснованно вводится положение, по которому только через 30 дней после незамедлительного и	Пункт 8 Порядка устанавливает обязанность Росавтодора, подведомственных ему организаций, а

		без издания распорядительного акта временного ограничения движения вводятся на основании соответствующего распорядительного акта временные ограничение или прекращение движения, что противоречит также пункту 8 Порядка, по которому срок временных ограничения или прекращения движения не может превышать 30 дней.	также владельцев частных автомобильных дорог информировать пользователей автомобильными дорогами о введении временных ограничений за 30 дней до их начала. При этом пункт 25 Порядка устанавливает исключение из общего порядка информирования о введении временных ограничений.
28.	По пункту 27 Порядка	В пункте 27 Порядка установлено, что, кроме лиц, указанных в пункте 5 Порядка, решение об издании акта о введении временных ограничений движения принимается органами государственной инспекции безопасности дорожного движения, уполномоченными сотрудниками организаций, осуществляющих содержание соответствующих участков дорог, уполномоченными в установленном порядке комиссиями по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности. И далее: о введенных ограничениях информируются организации, осуществляющие содержание соответствующих участков автомобильных дорог, и органы управления государственной инспекции безопасности дорожного движения. Из содержания пункта следует, что такое решение может принять любое не уполномоченное законом лицо и без определения сроков начала и окончания, поскольку согласно пункту 29 срок определяется периодом времени, необходимого для устранения причины, вызвавшей данную ситуацию.	Разделом V устанавливаются исключительные случаи введения временных ограничения движения транспортных средств.
29.	По Приказу в целом	Порядок не регламентирует случаи, когда одновременно имеет место несколько оснований для временных ограничений движения, например, капитальный ремонт дороги в весенний либо летний период, что на практике встречается повсеместно. Считаем, что в распорядительном акте уполномоченного органа (пункт 6 Порядка) обязательно должно быть указано конкретное основание для вводимого ограничения.	Замечание направляется разработчику для сведения.
РАС			
30.	По пункту 20 Порядка	В пункте 20 слова "на международные перевозки грузов" заменить на "на перевозку грузов, следующих в международном сообщении" (которую,	Термин "международные перевозки грузов" используется в законодательстве Российской Федерации, в том числе в Федеральном

		впоследствии, можно подтвердить соответствующими документами контролирующим органам).	законе от 24.07.1998 N 127-ФЗ "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения", которым определен сам термин, а также порядок допуска к международным перевозкам.
31.	По пункту 21 Порядка	<p>Второй абзац пункта 21 изложить в следующей редакции:</p> <p>"Продолжительность временного ограничения движения в весенний период не должна превышать 10 дней (в зависимости от погодных условий) в тридцатидневный период, заранее установленный в каждом регионе РФ. Информирование о введении десятидневного ограничения движения производится не менее чем за 7 дней. Срок ограничения продлевается в случае неблагоприятных природно-климатических условий, но не более чем на 10 дней, с внесением соответствующих изменений в акт о введении ограничения, о чем пользователи автомобильными дорогами информируются незамедлительно".</p>	Замечание учтено в заключении по итогам экспертизы.