



Минтранс России

**МИНИСТЕРСТВО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ)**

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА

ул. 1-я Тверская-Ямская, д. 1,3, Москва,
ГСП-3, А-47, 125993
Тел. (495) 694-03-53, Факс (499) 251-69-65
E-mail: mineconom@economy.gov.ru
<http://www.economy.gov.ru>

23 01 2012 № *715-09/226*

На № _____ от _____

**О проекте постановления Правительства
Российской Федерации «О внесении
изменений в постановление
Правительства Российской Федерации от
15 апреля 2011 г. № 272»**

На № НА-18/12100 от 19 октября 2011 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

**об оценке регулирующего воздействия
на проект постановления Правительства Российской Федерации
«О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации
от 15 апреля 2011 г. № 272»**

Министерство экономического развития Российской Федерации в соответствии с пунктом 60 (1) Регламента Правительства Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 1 июня 2004 г. № 260, провело оценку регулирующего воздействия проекта постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272» (далее – проект акта) и сообщает следующее.

Разработчиком проекта акта является Минтранс России. Проектом акта предлагается внести изменения в действующие Правила перевозки грузов автомобильным транспортом, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272 «Об утверждении правил перевозок грузов автомобильным транспортом» (далее –



правила перевозки) в части изменения порядка оформления транспортной накладной, значений предельного допустимых осевых нагрузок транспортных средств, ряда других положений правил перевозки.

По результатам оценки регулирующего воздействия установлено следующее.

1. Проектом акта предусматривается внесение изменений в приложение № 2 к правилам перевозки «Предельно допустимые осевые нагрузки транспортных средств» в части увеличения возможной осевой нагрузки с 80 до 85 кН/тс при эксплуатации транспортного средства с расстоянием между сближенными осями от 1,3 до 1,35 метра.

1.1. Увеличение допустимой нагрузки на ось не может повлечь увеличение расходов субъектов предпринимательской деятельности. Однако такое увеличение сопряжено с риском ухудшения состояния дорожной сети и, следовательно, ростом расходов бюджетов всех уровней на ремонт автомобильных дорог.

Оценок последствий предлагаемых решений в пояснительной записке к проекту акта не представлено.

Следует отметить, что как в действующей редакции, так и в проекте акта предельно допустимые нагрузки транспортных средств устанавливаются для автомобильных дорог, проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под нормативную осевую нагрузку транспортного средства 100 кН/10 тс, а также 115 кН/11,5 тс.

В то же время в соответствии со «СНиП 2.05.02-85. Автомобильные дороги», утвержденными постановлением Госстроя СССР от 17 декабря 1985 г. № 233, автомобильные дороги в зависимости от нагрузки на одиночную, наиболее нагруженную ось двухосного автомобиля для расчета прочности дорожной одежды подразделяются на три типа:

1) автомобильные дороги, проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под нормативную осевую нагрузку транспортного средства 115 кН (11,5 тс) (дороги I и II категории);

2) автомобильные дороги, проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под нормативную осевую нагрузку транспортного средства 100 кН (10 тс) (дороги III и IV категории);

3) автомобильные дороги, проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под нормативную осевую нагрузку транспортного средства **60 кН (6 тс)** (дороги V категории).

Таким образом, ни проектом акта, ни действующими правилами перевозки не определены предельно допустимые осевые нагрузки транспортных средств для дорог V категории.

Фактически разработчиком предлагается регулирование, сопряженное с риском избыточных расходов бюджетов бюджетной системы Российской Федерации на ремонт преимущественно муниципальных дорог V категории, рассчитанных на перемещение транспортных средств с максимальной нагрузкой на ось не более 6 тс.

Считаем необходимым предоставить соответствующее обоснование положений и негативных эффектов предложенного регулирования.

1.2. Субъекты предпринимательской деятельности обращают внимание на сложности в практической реализации норм проекта акта, так как на практике информация о предельной нагрузке на ось транспортного средства, под которую построена автомобильная дорога, не является общедоступной.

В целях реализации норм правил перевозки и проекта акта субъектами предпринимательской деятельности предлагается составить и разместить в открытом доступе для общего пользования карту дорог, строительство которых осуществлялось под нормативную осевую нагрузку транспортного средства 100 кН/10 тс, а также 115 кН/11,5 тс.

Считаем необходимым обратить внимание разработчика на данное предложение.

2. Проектом акта предлагается **внести изменения в форму транспортной накладной**, утвержденную правилами перевозки.

2.1. Пункт 15 формы транспортной накладной «Стоимость услуг перевозчика и порядок расчета провозной платы», утвержденной правилами перевозки, предлагается дополнить строкой с подстрочным текстом «плательщик, его наименование, адрес и банковские реквизиты».

Каких-либо обоснований необходимости такого дополнения разработчиком не предоставлено. В отсутствие указанного обоснования считаем внесение соответствующих изменений необоснованным и нецелесообразным.

2.2. Пункт 2 проекта акта предусматривает **исключение необходимости заверения** транспортной накладной, а также любых исправлений в нее **печатью перевозчика**, а в случае если грузоотправителем является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель - и **печатью грузоотправителя**.

По мнению субъектов предпринимательской и иной деятельности, полученному в ходе проведения публичных консультаций, наличие оттисков печатей на транспортной накладной облегчает судебную защиту интересов заинтересованных лиц, например, в случае утраты или порчи перевозимого груза. Кроме того, наличие оттиска печати, подтверждающего полномочия ответственного лица, согласовавшего условия перевозки, и снижает риск фальсификации документов. В составе пояснительных документов к проекту акта данных анализа сложившейся судебной практики разработчиком не предоставлено.

Считаем необходимым предоставление дополнительных материалов в обоснование необходимости отмены данного требования с учетом анализа сложившейся судебной практики. В отсутствие такого обоснования считаем отмену указанного требования преждевременной.

Таким образом, проект акта содержит положения, вводящие избыточные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствуют их введению, способствуют возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной деятельности, способствуют возникновению необоснованных расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации.

Минэкономразвития России были проведены публичные консультации с представителями субъектов предпринимательской и иной деятельности. Соответствующий проект акта был направлен в субъекты Российской Федерации, Торгово-промышленную палату Российской Федерации, Общероссийскую общественную организацию малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ», Общероссийскую общественную организацию «Деловая Россия», Российский союз промышленников и предпринимателей, а также был размещен на официальном сайте Минэкономразвития России.

Большая часть замечаний, представленных в рамках публичных консультаций с представителями субъектов предпринимательской и иной деятельности, была учтена при подготовке настоящего заключения. Справка о результатах публичных консультаций прилагается.

Следует отметить, что большинством субъектов предпринимательской деятельности инициатива принятия проекта акта в представленной редакции не была поддержана.

Приложение: на 3 л. в 1 экз.

О.В. Фомичев

Приложение к заключению об оценке регулирующего воздействия проекта постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272»

Справка о результатах проведения публичных консультаций с представителями субъектов предпринимательской и иной деятельности, а также с органами государственной власти субъектов Российской Федерации по проекту постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272»

Согласно подпункту «в» пункта 11 Положения о порядке подготовки заключений об оценке регулирующего воздействия, утвержденного приказом Минэкономразвития России от 31 августа 2010 г. № 398, Департаментом оценки регулирующего воздействия проведены публичные консультации с представителями субъектов предпринимательской и иной деятельности, а также органами государственной власти субъектов Российской Федерации по представленному проекту акта.

Проект акта и перечень вопросов по нему были размещены на официальном сайте Минэкономразвития России и направлены в Торгово-промышленную палату Российской Федерации, Российский союз промышленников и предпринимателей, Общероссийскую общественную организацию малого и среднего предпринимательства «ОПОРА России», Общероссийскую общественную организацию «Деловая Россия», Консультативный совет по иностранным инвестициям, Российско - Германскую внешнеторговую палату, а также органы государственной власти ряда субъектов Российской Федерации.

Получены отзывы от Комитета по транспортно-транзитной политике Правительства г. Санкт-Петербург, Департамента строительства, транспорта и жилищно-коммунального хозяйства Белгородской области, Правительства Хабаровского края, Министерства экономического развития, промышленной политики и торговли Оренбургской области, межрегионального профсоюза «Дальнобойщик», ООО «Агрометтранс», Корчагина А.Б., Артамонова В.Г., компании «Проктер энд Гэмбл», ООО «НЛК».

Большинством органов государственной власти и субъектов предпринимательской деятельности инициатива принятия проекта акта не поддерживается.

В отношении замечаний и предложений, представленных к действующим правилам перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденным постановлением

Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272 «Об утверждении правил перевозок грузов автомобильным транспортом» (далее – правила перевозок), вне связи с проектом акта, следует отметить, что они не могут быть учтены в настоящем заключении, поскольку объектом оценки регулирующего воздействия является сам проект акта.

В ходе публичных консультаций были представлены следующие позиции.

1. Большая часть представленных замечаний относится к порядку оформления транспортной накладной.

В рамках настоящего заключения представленные замечания учтены.

2. Предлагается приостановить действие Правил перевозок грузов автомобильным транспортом до согласования с Министерством финансов, Министерством транспорта, Федеральной налоговой службой, а также до подготовки разработчиком проекта акта комментариев и примеров заполнения транспортной документации (транспортная накладная, товарно-транспортная накладная ф. 1-Т, товарная накладная ф. ТОРГ-2, счет-фактура) либо установить переходный период продолжительностью не менее 1 года.

Данное предложение не было учтено в настоящем заключении по причине его недостаточной обоснованности.

3. Проектом акта предусматриваются предельно допустимые нагрузки транспортных средств при их перемещении по автомобильным дорогам, проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под нормативную осевую нагрузку транспортного средства 100 кН/10 тс, а также 115 кН/11,5 тс.

Поскольку неясно, каким образом должны определяться предельно допустимые нагрузки транспортных средств для автомобильных дорог, проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под нормативную осевую нагрузку транспортного средства 60 кН/6 тс, может быть сделан вывод, что разработчик подразумевал в данном случае, что к первому типу автомобильных дорог (проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под нормативную осевую нагрузку транспортного средства 100 кН/10 тс) относятся и данный вид автомобильных дорог.

Предлагается определить, что допустимые нагрузки транспортных средств установлены для всех автомобильных дорог, кроме тех, проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под нормативную осевую нагрузку транспортного средства до 115 кН (11,5 тс).

Данное замечание нашло отражение в настоящем заключении.

4. В целях реализации норм правил перевозки и проекта акта субъектами предпринимательской деятельности предлагается составить и разместить в открытом доступе для общего пользования карту дорог, строительство которых осуществлялось под нормативную осевую нагрузку транспортного средства 100 кН/10 тс, а также 115 кН/11,5 тс.

Данное предложение было учтено в настоящем заключении.