**Анализ регулятивного воздействия**

**к проекту постановления Правительства Кыргызской Республики «О внесении изменений в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454**

Анализ регулятивного воздействия к настоящему проекту постановления подготовлен в соответствии с Методикой анализа регулятивного воздействия нормативных и правовых актов на деятельность субъектов предпринимательства, утвержденной постановлением Правительства Кыргызской Республики от 30 сентября 2014 года № 559.

При проведении аналитических работ выяснилось, что в транспортном законодательстве Кыргызской Республики отсутствуют некоторые нормы к порядку пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования, максимальным общим массам транспортных средств, а также максимальным размерам (длине) транспортных средств. А именно, в постановлении Правительства Кыргызской Республики от 8 августа 2011 года № 454 «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики». Предлагаемые дополнения:

***В Порядок пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядок пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики***

В действующей редакции постановления Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454, указано наименование подразделения «дорожными организациями Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики» в различных падежах и числовых формах. В соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики от 2 декабря 2016 года № 643 осуществлена оптимизация деятельности Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики, путем слияния Государственного агентства автомобильного и водного транспорта и Департамента весогабаритного контроля при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики и создания Агентства автомобильного, водного транспорта и весогабаритного контроля при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики.

В свою очередь Департамент весогабаритного контроля при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики относился к дорожным органам Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики.

В связи с чем, в целях унификации формулировок и с учетом передачи функций по осуществлению весогабаритного контроля Агентству автомобильного, водного транспорта и весогабаритного контроля при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики, предлагается название подразделения «дорожными организациями Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики» в различных падежах и числовых формах изложить в редакции, предусмотренной Кодексом Кыргызской Республики «Об административной ответственности», т.е. по всему тексту заменить словами «уполномоченного государственного органа в сфере регулирования и контроля деятельности на автомобильном транспорте».

*(Для информации: дорожными организациями Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики, куда входят 4 региональных и 5 линейных дорожных управлений, 57 дорожно-эксплуатационных учреждений, обслуживающих автомобильные дороги общего пользования протяженностью порядка 18 810 км.).*

Автомобильные дороги общего пользования Кыргызской Республики состоят на балансе Министерства транспорта и дорог КР и находятся в оперативном управлении дорожных учреждений, в задачи которых входит содержание автомобильных дорог общего пользования, находящихся в их ведении, и обеспечение беспрепятственного проезда по ним за счет средств, предусмотренных в республиканском бюджете.

В целях упорядочения взаимодействия в работе структурных подразделений министерства и привлеченных подрядных организации (международные и местные) на участках, переданных по ордеру для выполнения ремонтно-строительных работ, а также исключения пробелов в существующей редакции данного постановления Правительства КР, предлагается внести изменение в части освобождения от уплаты сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров, транспортные средства дорожных органов Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики являющихся по сути «владельцами» автодорог находящихся в оперативном управлении, а также транспортные средства подрядных организации привлекаемых для строительства, реконструкции, реабилитации и обслуживании дорог общего пользования переданных им по ордеру на период выполнения дорожно-строительных работ.

***В Максимальную общую массу, осевую нагрузку, размеры и другие линейные параметры автотранспортных средств, предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики (Максимальная общая масса транспортных средств иМаксимальные размеры и другие линейные параметры транспортных средств).***

Проектом предусматриваются поправки в части дополнения максимальных общих масс транспортных средств, которые до настоящего времени отсутствовали в постановлении. В действующей редакции допустимая общая масса установлена транспортным средствам, имеющих всего до четырех осей, при этом на сегодняшний день в республике наблюдается увеличение транспортных средств, имеющих более трех осей. В связи с чем,возникла необходимость установить максимальную общую массу пятиосным автомобилям в размере 38 тонн. Также предлагается дополнить и определить максимальную общую массу автомобилей с шестью и более осями в размере 44 тонн.

Проектом предлагается установить максимальную общую массу четырехосного прицепа в размере 32 тонн, пятиосного прицепа в размере 38 тонн и прицепа с шестью и более осями в размере 44 тонн.

Определение максимальной общей массы также требуется для четырех и более осного тягача с двумя и более осным полуприцепом в размере 44 тонн, трех осного тягача с трехосным полуприцепом в размере 44 тонн, четырех и более осного тягача с двух и более осным полуприцепом в размере 44 тонн.

Помимо этого, проектом также предлагается определить максимальную общую массу четырех и более осного грузового автомобиля с двух и более осным прицепом в размере 44 тонн.

Дополнительно к этому, проектом также предлагается определить максимальную длину автобуса, имеющего более чем две оси 15 метров.

***ВПорядок установления и возмещения размера вреда и ущерба, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов***

В целях упорядочения взаимодействия в работе структурных подразделений министерства и привлеченных подрядных организации (международные и местные) на участках, переданных по ордеру для выполнения ремонтно-строительных работ, а также исключения пробелов в существующей редакции данного постановления Правительства КР, предлагается освобождение от возмещения вреда и ущерба, причиняемых автомобильным дорогам транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов, дорожных органов Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики являющихся по сути «владельцами» автодорог находящихся в оперативном управлении, а также транспортные средства подрядных организации привлекаемых для строительства, реконструкции, реабилитации и обслуживании дорог общего пользования переданных им по ордеру на период выполнения дорожно-строительных работ.

***В Перечень пунктов транспортного контроля (ПТК) на автомобильных дорогах общего пользования, расположенных внутри Кыргызской Республики***

Проектом предусматривается изложение в новой редакции пункта 22 Перечня пунктов транспортного контроля (ПТК) на автомобильных дорогах общего пользования, расположенных внутри Кыргызской Республики утвержденном вышеуказанным [постановлением](toktom://db/106988).

Данное изменение необходимо по причине того, что ПТК «Баткен» согласно действующей редакции названного Перечня ранее был расположен в Баткенском районе Баткенской области на 216 км автомобильной дороги «Ош-Баткен-Исфана» и в целях более эффективного использования в июне месяце 2017 года был передислоцирован в с. Кольцо г. СулюктаБаткенской области, на 383 км автомобильной дороги «Ош-Баткен-Исфана».

1. **ПРОБЛЕМЫ И ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА**

***Проблемы и справочно-аналитическая информация***

Настоящий проект решения Правительства Кыргызской Республики разработан в целях гармонизации и приведения весогабаритных параметров транспортных средств с весогабаритными параметрами, установленными в государствах–членах ЕАЭС.

Помимо этого, в действующей редакции постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454 отсутствуют некоторые комбинации транспортных средств, такие как -пятиосный автомобиль, автомобиль с шестью и более осями, четырех и пяти осный прицеп, прицеп с шестью и более осями, двухосный тягач с одноосным полуприцепом, четырех и более осный тягач с двух и более осным полуприцепом, четырех и более осный грузовой автомобиль с двух и более осным прицепом, автобусов, имеющих более чем две оси.

В этой связи, проектом предусматривается внесение поправок в части дополнения вышеперечисленными комбинациями транспортных средств и установления максимальных общих масс данных транспортных средств.

Вместе с развитием технологий совершенствуется и развиваетсягрузоперевозочная деятельность автомобильным транспортом, а также технологии строительства и сохранения дорог. Кыргызская Республика является участницей Соглашения о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющихмежгосударственные перевозки по автомобильным дорогамгосударств-участников Содружества Независимых Государств. (Минскот 4 июня 1999 года), где предусмотрены максимальные размеры и массы транспортных средств и осевые массы. Однако в данном соглашении не предусмотрены требования для пяти и шестиосных транспортных средств.

Кроме того, значительно изменились технологии строительства автомобильных дорог, увеличились прочность и срок их эксплуатации.

Вместе с этим соответственно требуется ввести в существующие нормативные правовые акты нормы, предусматривающие весовые требования для новых видов транспортных средств (пятиосные, шестиосные и более осные грузовые автомобили), новых видов прицепов (четырех-, пяти-, шестиосные и более), новых видов тягачей (четырех и более осного тягача с двумя и более осным полуприцепом), четырех и более осного грузового автомобиля с двух и более осным прицепом, автобусов длиною 15 метров, имеющего более чем две оси.

**Дерево проблем**

**Отсутствие у перевозчиков возможности использовать новые и современные виды грузовых и пассажирских автотранспортных средств**

**Отсутствие законной возможности обновления автопарка**

**Ухудшение автомобильных дорог**

***Корневая проблема: Неурегулированность деятельности в сфере весогабаритного контроля автотранспортных средств***

- Формулировка проблемы 1: Отсутствие у перевозчиков возможности использовать новые и современные виды грузовых и пассажирских автотранспортных средств.

В настоящее время в постановлении Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454 отсутствуют некоторые комбинации транспортных средств, такие как -пятиосный автомобиль, автомобиль с шестью и более осями, четырех и пяти осный прицеп, прицеп с шестью и более осями,двухосный тягач с одноосным полуприцепом, четырех и более осный тягач с двух и более осным полуприцепом, четырех и более осный грузовой автомобиль с двух и более осным прицепом, автобусов, имеющих более чем две оси. Следовательно, перевозчики грузов и пассажиров Кыргызстана формально не имеют права приобретать и использовать указанные виды автотранспортных средств.

-Формулировка проблемы 2: Отсутствие законной возможности обновления автопарка

Из-за отсутствия в Кыргызской Республике некоторых комбинации транспортных средств, такие как -пятиосный автомобиль, автомобиль с шестью и более осями, четырех и пяти осный прицеп, прицеп с шестью и более осями, двухосный тягач с одноосным полуприцепом, четырех и более осный тягач с двух и более осным полуприцепом, четырех и более осныйгрузовой автомобиль с двух и более осным прицепом, автобусов, имеющих более чем две оси, перевозчики не имеют правовых возможностей на обновление автопарка.

Кыргызская Республика является участницей Соглашения о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющихмежгосударственные перевозки по автомобильным дорогамгосударств-участников Содружества Независимых Государств (Минскот 4 июня 1999 года), где предусмотрены максимальные размеры и массы транспортных средств и осевые массы. Однако в данном соглашении не предусмотрены требования для пяти и шестиосных транспортных средств.

- Формулировка проблемы 3: Ухудшение автомобильных дорог

Несмотря на отсутствие в законодательстве Кыргызской Республики весогабаритных норм для некоторых комбинаций транспортных средств (таких как пятиосный автомобиль, автомобиль с шестью и более осями, четырех и пяти осный прицеп, прицеп с шестью и более осями, двухосный тягач с одноосным полуприцепом, четырех и более осный тягач с двух и более осным полуприцепом, четырех и более осный грузовой автомобиль с двух и более осным прицепом, автобусов, имеющих более чем две оси), фактически перевозчики используют указанные виды автотранспортных средств. Использование автотранспортных средств, не предусмотренных в весогабаритных нормах в значительной степени будут способствовать ухудшению автомобильных дорог в Кыргызской Республике.

***Масштаб проблем***

За 11 месяцев 2017 года иностранными автоперевозчиками выполнено 56 214 рейса и перевезено 804 893 тонн груза. Кроме того в Кыргызской Республике грузоперевозочную деятельность осуществляют свыше 70 фирм-перевозчиков и более 10 фирм-перевозчиков осуществляют перевозку пассажиров на большегрузных автобусах. Парк автотранспортных средств в этих организациях периодически меняется с технически и морально устаревших на более новые и совершенные, в том числе на те транспортные средства, весо-габаритные нормы которых в законодательстве Кыргызской Республики не прописаны. Последствия этой проблемы могут быть таковы, что огромные количества грузовых автомобилей, тягачей с прицепами, а также большегрузные автобусы окажутся в не поля правового регулирования и контроля, будет нанесен ущерб автомобильным дорогам, и возможно возникнет почва для коррупционных действий.

В социально-экономическом отношении масштаб проблем содержит в себе ряд потенциально опасных рисков. В среднесрочной перспективе, в результате развития правовой культуры и политической активности населения, государство будет вынуждено запретить эксплуатацию не предусмотренных в весогабаритных нормах автотранспортных средств, строго соблюдая действующее законодательство. Экономический ущерб населению, перевозчикам и естественно государству будет значительным.

В связи этим, необходимо принять меры по решению указанных проблем.

***Международный опыт решения аналогичных проблем***

*Республика Казахстан*

Согласно допустимым параметрам автотранспортных средств, предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам Республики Казахстан, утвержденныхПриказом Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 342«Об утверждении допустимых параметров автотранспортных средств, предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам Республики Казахстан» (Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 8 мая 2015 года № 11009), для транспортных средств предусмотрены следующие весогабаритные нормы:

Сравнительная таблица по весогабаритным параметрам

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Параметры/Страна** | **КР** | | | **РК** | | **РФ** | **СНГ (Минское Соглашение)** | **ТР ТС (018/2011)** |
| **Максимальные размеры и другие линейные параметры транспортных средств** | | | | | | | | |  |
| 1 | **Максимальная длина:** |  | | |  | |  |  |  |
|  | - грузового автомобиля | 12,00 м | | | 12,00 м | | 12,00 м | 12,00 м | 12,00 м |
| м | - автобуса | 12,00 м | | | 12,00 м | | - | 12,00 м | 12,00 м |
|  | - категории М2 и М3 | - | | | 13,50 м | | - | - | - |
|  | - категории М2 и М3 с более двумя осями | - | | | 15,00 м | | - | - | 15,00 м |
|  | - категории М2 и М3 с прицепом | - | | | 18,75 м | | - | - | - |
|  | - прицепа | 12,00 м | | | 12,00 м | | 12,00 м | 12,00 м | 12,00 м |
|  | - сочлененного транспортного средства | 20,00 м | | | - | | - | 20,00 м | - |
|  | - сочлененного автобуса | 18,00 м | | | 18,75 м | | - | 18,00 м | 18,75 м |
|  | - автопоезда | 20,00 м | | | - | | 20,00 м | 20,00 м | - |
|  | - а автопоезда в составе тягача и полуприцепа | - | | | 16,50 м | | - | - | - |
|  | - автопоезда в составе тягача и прицепа (полуприцепа) | - | | | 20,00 м | | - | - | 20,00 м |
|  | - автопоезда, по конструкции и назначению специально предназначенного для перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов | - | | | 20,00 м | | - | - | - |
| 2 | **Максимальная ширина:** |  | | |  | | **-** |  |  |
|  | - всех транспортных средств | 2,55 м | | | 2,55 м | | 2,55 м | 2,55 м | 2,55 м |
|  | - изотермических кузовов | 2,60 м | | | 2,60 м | | 2,60 м | 2,60 м | 2,60 м |
| 3 | **Максимальная высота** | 4,00 м | | | 4,00 м | | 4,00 м | 4,00 м | 4,00 м |
| 6 | Установленный в кузове транспортного средства груз не должен выступать за заднюю внешнюю точку автомобиля или прицепа более чем на | 2,00 м | | | 1,00 м | | 2,00 м | 2,00 м | - |
| **Максимальная общая масса транспортных средств** | | | | | | | | |  |
| 7 | Грузовые автомобили: |  | | |  | |  |  |  |
|  | - двухосный автомобиль | 18 т | | | 18 т | | 18 т | 18 т | 18 т |
|  | - трехосный автомобиль | 25 т | | | 25 т  допускается превышение нагрузки на 1 тонну в случае, когда ведущие оси оснащены двускатными колесами, и нагрузка на каждую ось не превышает 9,5 тонн; | | 25 т | 24 т  трехосный автомобиль, имеющий ведущую ось,  состоящую из двух пар колес, оборудованных воздушной  или эквивалентной ей подвеской – 25 т | 25 т |
|  | - четырехосный автомобиль с двумя ведущими осями, каждая из которых состоит из двух пар колес и имеет воздушную или эквивалентную ей подвеску | 32 т | | | 32 т | | 32 т | 32 т | 32 т |
|  | - пятиосные | - | | | 38 т | | 38 т | - | - |
|  | - шестью и более осями | - | | | 44 т | | 38 т | - | - |
| 8 | Транспортные средства, образующие часть комбинированного транспортного средства: |  | | |  | |  |  |  |
|  | - двухосный прицеп | 18 т | | | 18 т | | - | 18 т | - |
|  | - трехосный прицеп | 25 т | | | 25 т | | 28 т | 24 т | - |
|  | для прицепа и (или) полуприцепа с более тремя осями, по конструкции и назначению специально предназначенного для перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов, не должна превышать допустимую сумму осевых масс (группы осей); | | | | | | | | |
|  | - четырехосные | - | | | 32 т | | 36 т | - | - |
|  | - пятиосные | - | | | 38 т | | 40 т | - | - |
|  | - шестью и более осями | - | | | 44 т | | 44 т | - | - |
| 9 | Комбинированные транспортные средства: |  | | |  | |  |  |  |
| 9.1 | Седельные автопоезда: |  | | |  | |  |  |  |
|  | автопоезда в составе тягача и полуприцепа: трехосные | - | | | 28 т | | 28 т | - | 28 т |
|  | - двухосный тягач с двухосным полуприцепом при расстоянии между осями полуприцепа 1,3 и более метра, но не более 1,8 метра | 36 т | | | 36 т | | 36 т | 36 т | 36 т |
|  | - двухосный тягач с двухосным полуприцепом, при расстоянии между осями полуприцепа, превышающем 1,8 метра | 38 т | | | 38 т | | - | 38 т | - |
|  | - двухосный тягач с трехосным полуприцепом | 38 т | | | 40 т | | 40 т | 38 т | 40 т |
|  | - трехосный тягач с двухосным полуприцепом | 38 т | | | 40 т | | 40 т | 38 т | 40 т |
|  | - трехосный тягач с трехосным полуприцепом | 44 т | | | 40 т | | 44 т | - | 40 т |
| 9.2 | Прицепные автопоезда: |  | | |  | |  |  |  |
|  | автопоезда в составе тягача и прицепа: трехосные |  | | | 28 т | | 28 т | - | - |
|  | - двухосный грузовой автомобиль с двухосным прицепом | 36 т | | | 36 т | | 36 т | 36 т | 36 т |
|  | - двухосный грузовой автомобиль с трехосным прицепом | 42 т | | | 44 т | | 40 т | 42 т | 40 т |
|  | - трехосный грузовой автомобиль с двухосным прицепом | 42 т | | | 44 т | | 40 т | 42 т | 40 т |
|  | - трехосный грузовой автомобиль с трехосным прицепом | 44 т | | | 44 т | | 44 т | 44 т | - |
|  | - трехосный грузовой автомобиль с четырехосным прицепом | 44 т | | | 44 т | | 44 т | 44 т | 40 т |
|  | для автопоезда, по конструкции и назначению специально предназначенного для перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов, не должна превышать сумму допустимых масс одиночных автотранспортных средств. | | | | | | | | |
| 10 | Автобусы: |  | | |  | |  |  |  |
|  | - двухосный | 18 т | | | 18 т | | - | 18 т | 18 т |
|  | - трехосный | 24 т | | | 25 т | | - | 24 т | 25 т |
|  | - трехосный шарнирно-сочлененный | 28 т | | | - | | - | 28 т | 28 т |
|  | - четырехосный шарнирно сочлененный | 28 т | | | - | | - | 28 т | 32 т |
| **Максимальная осевая масса транспортных средств** | | | | | | | | | |
| Для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую нагрузку **10 тонн/ось** | | | | | | | | | |
| 11 | Одиночные оси |  | 10 | | 10 | | 9 (10) | 10 (10) | - |
| 12 | Сдвоенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс) | до 1  (включ-но) | 11 | | 12 | | 10 (11) | 11 (12) | 7 |
| от 1 до 1,3 (включ-но) | 14 | | 14 | | 13(14) | 13 (14) | 8 |
| от 1,3 до 1,8 (включ-но) | 16 | | 16 | | 15(16) | 15 (16) | 9 |
| от 1,8 и более | 18 | | 18 | | 17(18) | 17 (18) | 10,5 |
|  | Допускается превышение нагрузки на 1 тонну в случае, когда каждая ведущая ось оснащена двускатными колесами, и нагрузка на каждую ось не превышает 9,5 тонн; | | | | | | | | |
| 13 | Строенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс) | до 1  (включ-но) | | 16,5 | | 18 | 15 (16,5) | 15 (16,5) | - |
| от 1 до 1,3 (включ-но) | | 19,5 | | 21 | 18 (19,5) | 18 (19,5) | - |
| от 1,3 до 1,8 (включ-но) | | 22,5 | | 24 | 21 (22,5) | 21 (22,5) | - |
| от 1,8 и более | | 23 | | 27 | 22 (23) | 24 (25,5) | - |
| 14 | Сближенные оси грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей, прицепов и полуприцепов с количеством осей более трех при расстоянии между осями (нагрузка на одну ось) | до 1  (включ-но) | | 5,5 | | 6 | 5 (5,5) | - | - |
| от 1 до 1,3 (включ-но) | | 6,5 | | 7 | 6 (6,5) | - | - |
| от 1,3 до 1,8 (включ-но) | | 7 | | 8 | 6,5 (7) | - | - |
| от 1,8 и более | | 7,5 | | 9 | 7 (7,5) | - | - |
| 15 | Сближенные оси транспортных средств, имеющих на каждой оси по восемь и более колес (нагрузка на одну ось) | до 1  (включ-но) | | 9,5 | | - | 9,5 | - | - |
| от 1 до 1,3 (включ-но) | | 10,5 | | - | 10,5 | - | - |
| от 1,3 до 1,8 (включ-но) | | 12 | | - | 12 | - | - |
| от 1,8 и более | | 13,5 | | - | 13,5 | - | - |

Примечание:

\* В скобках приведены значения для осей с двухскатными колесами, без скобок - для осей с односкатными колесами

**Общие цели государственного регулирования**

- реализация единой государственной политики в области пассажирских и грузовых перевозок автомобильным, а также обеспечение сохранности автомобильных дорог;

- гармонизация и приведение весогабаритных параметров транспортных средств с весогабаритными параметрами, установленными в государствах-членах ЕАЭС;

- устранение законодательных пробелов путем включения неучтенных комбинаций транспортных средств в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454, а также установления осевой нагрузки для грузовых автотранспортных средств с односкатными колесами;

- унификация формулировок, установленных в вышеназванном постановлении Правительства Кыргызской Республики с учетом передачи функций по осуществлению весогабаритного контроля от дорожных органов Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики к уполномоченному государственному органу в сфере регулирования и контроля деятельности на автомобильном транспорте.

**Количественные и качественные индикаторы достижения целей (показателей воздействия)**

Количественные индикаторы:

100 международных перевозчиков грузов (в Кыргызской Республике на сегодняшний день услуги по перевозке грузов на автомобильном транспорте осуществляют около 100 международных перевозчиков грузов), а также международные перевозчики пассажиров будут легально осуществлять деятельность используя автотранспортные средства, с новыми весогабаритными показателями (пятиосный автомобиль, автомобиль с шестью и более осями, четырех и пяти осный прицеп, прицеп с шестью и более осями, двухосный тягач с одноосным полуприцепом, четырех и более осный тягач с двух и более осным полуприцепом, четырех и более осный грузовой автомобиль с двух и более осным прицепом, автобусов, имеющих более чем две оси), фактически перевозчики используют указанные виды автотранспортных средств).

Качественные индикаторы:

* со стороны перевозчиков грузов и пассажиров будут строго соблюдаться весогабаритные нормы;
* улучшится качество предоставления транспортных услуг;
* все это положительно повлияет на сохранение автомобильных дорог в стране;
* антикоррупционное влияние.

1. **Варианты государственного регулирования и оценки последствий**
2. **Вариант регулирования: Оставить все как есть.**

*Способ регулирования:* способ регулирования остается без изменений, то есть государственным, однако существующие проблемы также останутся не решенными. Особенностью данного регулирования является то, что также как и прежде не будет предусмотрены весогабаритные нормы для пяти и шестиосных грузовых автомобилей, пассажирских автобусов длиной 15 метров, не будет унификации наименования уполномоченного государственного органа по контролю деятельности на транспорте и т.д.

*Регулятивное воздействие.* Последствия первого варианта решений таковы, что не будут решены все описанные проблемы.

*Реализационные риски.*

Риск принятия первого варианта решений заключается в том, что из-за отсутствия весогабаритных норм для пяти и шестиосных грузовых автомобилей, автобусов, длиной 15 метров, возникнут разногласия с отечественными и иностранными перевозчиками. Это в свою очередь может отразиться на грузовых и пассажирских перевозках.

*Ограничения данного регулирования.* Осуществлениеданного варианта регулирования ограничивается реалиями развития современной транспортной деятельности, в мире больше используются новые виды автотранспортных средств, в свою очередь Кыргызской Республике необходимо интегрироваться в данный процесс.

Количественные индикаторы:

100 международных перевозчиков грузов (в Кыргызской Республике на сегодняшний день услуги по перевозке грузов на автомобильном транспорте осуществляют около 100 международных перевозчиков грузов), а также международные перевозчики пассажиров будут легально осуществлять деятельность используя автотранспортные средства, с новыми весогабаритными показателями (нормами).

(Наиболее точной и достоверной информации о количестве пяти и шестиосных грузовых автомобилях и автобусов длиной 15 метров в Кыргызской Республике нет.).

Качественные индикаторы:

Качественные индикаторы:

* со стороны перевозчиков грузов и пассажиров будут строго соблюдаться весогабаритные нормы;
* улучшится качество предоставления транспортных услуг;
* все это положительно повлияет на сохранение автомобильных дорог в стране.

Достигается ли цель: нет, так как отсутствуют правовые основы для достижения указанных целей

1. **Вариант регулирования: Принятие предлагаемого проекта постановления Правительства Кыргызской Республики «О внесении изменений в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454.**

*Способ регулирования* – государственное регулирование и государственный контроль со стороны Агентства автомобильного, водного транспорта и весогабаритного контроля при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики, в рамках полномочий, предусмотренных законами и другими нормативными правовыми актами Кыргызской Республики.Суть механизма и особенность регулирования данного варианта заключаются в установлении государством конкретных весогабаритных норм для пяти и шестиосным грузовым автомобилям, а также пассажирским автобусам, длиною 15 метров.

*Регулятивное воздействие*

В результате применения второго варианта регулирования ожидается - гармонизация и приведение весогабаритных параметров транспортных средств с весогабаритными параметрами, установленными в государствах-членах Евразийского экономического союза (далее - ЕАЭС);

- устранение законодательных пробелов путем включения неучтенных комбинаций транспортных средств в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454, а также установления осевой нагрузки для грузовых автотранспортных средств с односкатными колесами;

- унификация формулировок, установленных в вышеназванном постановлении Правительства Кыргызской Республики с учетом передачи функций по осуществлению весогабаритного контроля от дорожных органов Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики к уполномоченному государственному органу в сфере регулирования и контроля деятельности на автомобильном транспорте.

Степень достижения целевых значений индикаторов достаточно высок, так как у уполномоченного государственного органа по регулированию и контролю деятельности на транспорте будет широкая правовая платформа для эффективных действий и реализации предлагаемого проекта.

Ожидается положительное воздействие на группы интересов по предлагаемому варианту регулирования, так как конечная цель –отвечает интересам всех участников транспортного процесса и общества в целом.

*Ограничения данного регулирования:* В случае принятия предъявляемого проекта существенных ограничений в реализации не предусматривается.

*Индикаторы достижения цели*

Количественные индикаторы:

В Кыргызской Республике на сегодняшний день услуги по перевозке грузов на автомобильном транспорте осуществляют около 100 международных перевозчиков грузов.

Наиболее точной и достоверной информации о количестве пяти и шестиосных грузовых автомобилях и автобусов длиной 15 метров в Кыргызской Республике нет. Однако в случае принятия предлагаемого проекта постановления, у государства будет правовая база для применения и правовые казусы будут исключены.

Качественные индикаторы:

* со стороны перевозчиков грузов и пассажиров будут строго соблюдаться весогабаритные нормы;
* улучшится качество предоставления транспортных услуг;
* все это положительно повлияет на сохранение автомобильных дорог в стране.

*Реализационные риски*

Во втором варианте регулирования потенциальные риски исключаются, так как принятие предлагаемого проекта выгодно как для государства, так и для предпринимателей, занимающихся перевозками грузов и пассажиров.

*Правовой анализ*

Входе правового анализа никаких противоречий с действующим законодательством Кыргызской Республики и международными соглашениями не выявлено.

*Экономический анализ*

В настоящем проекте выгода (или вред) выражается в сохранении автомобильных дорог, так как в финансовом отношении ситуация для предпринимателей не изменится.

Принятие проекта постановления Правительства Кыргызской Республики «О внесении изменений в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454» гармонизация и приведение весогабаритных параметров транспортных средств с весогабаритными параметрами, установленными в государствах-членах Евразийского экономического союза (далее - ЕАЭС);

- устранение законодательных пробелов путем включения неучтенных комбинаций транспортных средств в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454, а также установления осевой нагрузки для грузовых автотранспортных средств с односкатными колесами;

- унификация формулировок, установленных в вышеназванном постановлении Правительства Кыргызской Республики с учетом передачи функций по осуществлению весогабаритного контроля от дорожных органов Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики к уполномоченному государственному органу в сфере регулирования и контроля деятельности на автомобильном транспорте.

Расчет выгод предпринимательства и государства

Принятие данного проекта постановления положительно отразится не только на предпринимательстве и государстве, но и на обществе в целом. Добросовестные предприниматели, государство и потребители транспортных услуг получат выгоды от повышения ответственности перевозчиков пассажиров.

В связи с тем, что в Кыргызстане не ведется статистический учет о количестве таких автотранспортных средств как - пятиосный автомобиль, автомобиль с шестью и более осями, четырех и пяти осный прицеп, прицеп с шестью и более осями, двухосный тягач с одноосным полуприцепом, четырех и более осный тягач с двух и более осным полуприцепом, четырех и более осный грузовой автомобиль с двух и более осным прицепом, автобусов, имеющих более чем две оси, - произведем условный расчет показателя выгод предпринимательства и государства (на примере шестиосного автотранспортного средства, осуществляющего перевозку груза по маршруту Бишкек – Топо(КНР)).

*Расчет сбора за взвешивание и измерение общей массы, осевой нагрузки, размеров и других линейных параметров* ***шестиосных автотранспортных средств****, следующих по автодорогам общего пользования Кыргызской Республики*

- (A) Размер сбораза взвешивание и измерение общей массы, осевой нагрузки, размеров и других линейных параметров АТС– 250 сомов;

- (B) Условное количество шестионых АТС – 300 единиц;

- (C) Средняя заработная плата сотрудника поста транспортного контроля – 7500 сомов в месяц;

- (D) Количество сотрудников поста транспортного контроля по республике – 321 человек;

- (E) Средняя прибыль одного шестиосного АТС за один рейс из Бишкека в Топо (КНР) – 217350 сомов.

*Выгоды государства*

А(250 с) x В(300 ед) = 75000 с/в день = 2250 000 с/в месяц в бюджет

*Издержки государства*

С(7500 с) xD (321 человек) = 2407500 с/в месяц

*Выгоды и издержки предпринимателя (один шестиосный АТС)*

Е (217350с/за один рейс) – А (250 с) = 217100 с/за один рейс.

Достигается ли цель: да, так как предлагаемый вариант предусматривает конкретные меры для достижения указанных целей.

**Выводы**

Постановление Правительства Кыргызской Республики «О внесении изменений в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454, требует внесения изменений и дополнений.

Кроме того, как показывает вышеуказанный расчет выгод предпринимательства и государства, результаты выгодны как для государства, так и для предпринимателей (перевозчиков).

Предлагаемый проект постановления позволит устранитьвышеуказанные проблемы.

**Результаты общественных обсуждений**

В соответствии со статьей 22 Закона Кыргызской Республики «О нормативных правовых актах Кыргызской республики» данный проект постановления 18 января 2018 года был направлен в Аппарат Правительства Кыргызской Республики для размещения на официальном сайте Правительства Кыргызской Республики и прохождения процедуры общественного обсуждения. Предложений и замечаний от населения не поступало.

**3) Вариант регулирования** «**Внесение частичных изменений в Постановление Правительства Кыргызской Республики «О внесении изменений в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454**»

*Цель государственного регулирования*

Основной целью данного проекта является устранение законодательных пробелов путем включения неучтенных комбинаций транспортных средств, осуществляющих грузовые перевозки в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454, а также установления осевой нагрузки для грузовых автотранспортных средств с односкатными колесами.

*Способ регулирования*

Государственное регулирование и государственный контроль со стороны Агентства автомобильного, водного транспорта и весогабаритного контроля при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики, в рамках полномочий, предусмотренных законами и другими нормативными правовыми актами Кыргызской Республики. Суть механизма и особенность регулирования данного варианта заключаются в установлении государством конкретных весогабаритных норм для пяти и шестиосным грузовым автомобилям.

*Регулятивное воздействие*

Представляет собой продукт частичной поправки, закрывающий целый ряд пробелов и неясностей действующего транспортного законодательства, выявленные в процессе практики правоприменения. Однако, сохранение без изменения существующей системы габаритных норм автотранспортных средств приведет к вынужденному запрету автобусов с габаритами более 15 метров, что является ущемлением прав предпринимателей.В результате могут быть проблемы со странами партнерами по ЕАЭС.

Уровень достижения целевых значений индикаторов достаточно высок, так как у уполномоченного государственного органа по регулированию и контролю деятельности на транспорте будет широкая правовая платформа для эффективных действий и реализации предлагаемого проекта.

Ожидается положительное воздействие на группы интересов по предлагаемому варианту регулирования, однако конечная цель не отвечает интересам всех участников транспортного процесса и общества в целом.

*Ограничения данного регулирования:* В случае принятия предъявляемого проекта существенных ограничений в реализации не предусматривается.

*Индикаторы достижения цели*

Количественные индикаторы:

В Кыргызской Республике на сегодняшний день услуги по перевозке грузов на автомобильном транспорте осуществляют около 100 международных перевозчиков грузов.

Наиболее точной и достоверной информации о количестве пяти и шестиосных грузовых автомобилях в Кыргызской Республике нет. В случае принятия предлагаемого проекта постановления, у государства будет частичная правовая база для применения и правовые казусы будут исключены частично.

Качественные индикаторы:

* со стороны перевозчиков грузов будут строго соблюдаться весогабаритные нормы (но не со стороны перевозчиков пассажиров);
* улучшится качество предоставления транспортных услуг;
* все это положительно повлияет на сохранение автомобильных дорог в стране.

*Реализационные риски*

В связи с тем, что третий вариант регулирования решает только вопросывесогабаритных норм грузового транспорта, а не пассажирского (автобусы, длиною 15 метров), существует риск нарушения прав предпринимателей (т.е. перевозчиков пассажиров).

*Правовой анализ*

Анализ техники исполнения рассматриваемого варианта регулирования приводит к оценке данного варианта как более упрощенного для реализации с технической точки зрения, однако в полной мере не соответствующего реализации поставленных задач, таких как:

-гармонизации и приведения весогабаритных параметров транспортных средств с весогабаритными параметрами, установленными в государствах–членах ЕАЭС;

- устранение законодательных пробелов путем включения неучтенных комбинаций транспортных средств в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454, а также установления осевой нагрузки для грузовых автотранспортных средств с односкатными колесами;

- унификация формулировок, установленных в вышеназванном постановлении Правительства Кыргызской Республики с учетом передачи функций по осуществлению весогабаритного контроля от дорожных органов Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики к уполномоченному государственному органу в сфере регулирования и контроля деятельности на автомобильном транспорте.

*Экономический анализ*

Рассматриваемый вариант государственного регулирования создает условия для увеличения объемов экспортно-импортных операций со странами членами ЕАЭС, приведет к росту экономики и некоторому увеличению налоговых поступлений. Кроме этого, принятие проекта позволит создать конкурентную среду для ведения предпринимательской деятельности, однако в сложившихся экономических условиях результат будет менее положительным по сравнению со вторым вариантом.

Следует отметить, данное регулирование не полностью решает проблемы, возникшие в условиях вступления страны к ЕАЭС.

|  |
| --- |
|  |

1. **РЕКОМЕНДУЕМОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ**

Исходя из сложившейся ситуации, а также тщательного анализа ожидаемых положительных результатов всех вариантов, ***предпочтительным является второй вариант регулирования - принятие проекта постановления Правительства Кыргызской Республики «О внесении изменений в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454.***