

Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики

«УТВЕРЖДАЮ»

И.о. статс-секретаря _____

подпись

Мамыркалиев Э.А.


« ____ » _____ 2018 г.

**Анализ регулятивного воздействия
к проекту постановления Правительства Кыргызской Республики
О внесении изменений в некоторые решения Правительства
Кыргызской Республики**

г.Бишкек – 2018 год

Рабочая группа:


- Жусубалиев А.И. - заместитель министра транспорта и дорог Кыргызской Республики – председатель рабочей группы

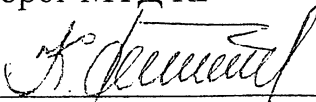

_____;
- Акматов А.Т. - начальник Управления автомобильного и железнодорожного транспорта МТД КР – заместитель председателя рабочей группы


_____;

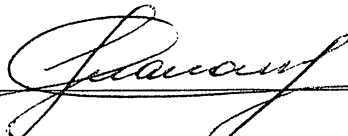
Члены рабочей группы:

- Шабданалиев Т. - председатель ассоциации грузоперевозчиков КР – общественный помощник министра транспорта и дорог КР


_____;
- Бейшеев К.Д. - главный специалист-юрист Управления автомобильных дорог МТД КР

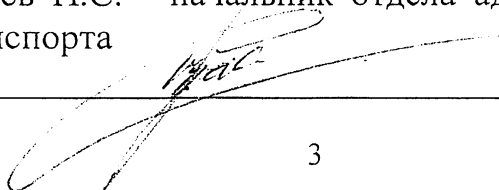

_____;
- Мусабеков Н.Б. - заведующий отделом автомобильного транспорта, Управления автомобильного и железнодорожного транспорта МТД КР


_____;
- Солтобаев Т.О. - главный инженер ПИИ «КЫРГЫЗДОРТТРАНСПРОЕКТ»

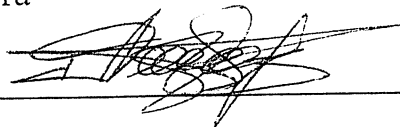

_____;
- Мусабаев А.С. - начальник отдела обеспечения контроля и приемки работ Департамента дорожного хозяйства при МТД КР


_____;
- Касымалы уулу А. - заместитель директора Агентства автотранспорта


_____;
- Шабданалиев Н.С. - начальник отдела административной практики Агентства автотранспорта


_____;

- Акунов К.К. - начальник отдела организационной и правовой работы
Агентства автотранспорта



- Жумалиев Т.И. - начальник отдела международных перевозок
Агентства автотранспорта



- Голинко С. - представитель перевозчиков, транспортное предприятие
ОсОО «Экзотика»



Контактные данные ответственного лица:

Адрес: г. Бишкек, ул. Исанова, 42, Министерство транспорта и дорог
Кыргызской Республики, Доолетов К.Д. телефон: (0312) 31-42-88;
Акунов К.К., телефон (0312) 31-40-73; e-mail: kuttubek.akunov@mail.ru
Объем - ____ стр., прилож. - ____.

**Анализ регулятивного воздействия
к проекту постановления Правительства Кыргызской Республики
О внесении изменений в некоторые решения Правительства
Кыргызской Республики**

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 Порядка 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 обслуживания дорог общего

пользования переданных им по ордеру на период выполнения дорожно-строительных работ.

Помимо вышеизложенного действующая редакция 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 не содержит механизма ограничения движения для большегрузных транспортных средств перевозящих опасные грузы в летний период.

Как известно в летний период при достижении дневной температуры воздуха + 28 градусов по Цельсию, асфальтобетонное покрытие нагревается до температуры + 75 градусов по Цельсию, что становится причиной преждевременного разрушения автомобильных дорог, возникновения кавитации, трещин и выбоин. В свою очередь ухудшение состояния дорожной одежды напрямую влияет на безопасность дорожного движения.

В этой связи, в целях недопущения разрушений покрытий автомобильных дорог общего пользования Кыргызской Республики, а также увеличения сроков их эксплуатации проектом предусматривается внесение изменения в вышеуказанное постановление.

С этой же целью проектом предусматривается внесение изменений в Правила организации опасных грузов, утвержденных постановлением Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом» от 11 апреля 2016 года № 198.

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 и Максимальные 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.

В Максимальных размерах и других линейных параметрах транспортных средств предлагается ввести норму для 15 метров для автобусов, имеющих более чем две оси.

В Порядок 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 организаций (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 организаций 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.

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. Сулюкта Баткенской 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.

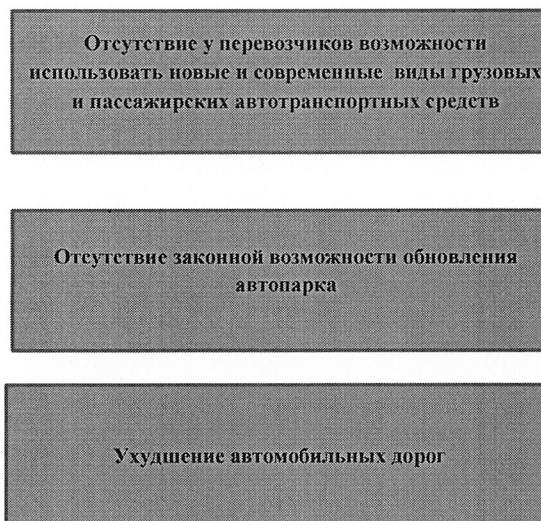
В этой связи, проектом предусматривается внесение поправок в части дополнения вышеперечисленными комбинациями транспортных средств и установления максимальных общих масс данных транспортных средств.

Вместе с развитием технологий совершенствуется и развивается грузоперевозочная деятельность автомобильным транспортом, а также технологии строительства и сохранения дорог. Кыргызская Республика является участницей Соглашения о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств. (Минск от 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, увеличилась 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 (четырёх-, пяти-, шестиосные и более), новых видов тягачей (четырёх и более осного тягача с двумя и более осным полуприцепом), четырех и более осного грузового автомобиля с двух и более осным прицепом, автобусов длиной 15 метров, имеющего более чем две оси.

Дерево проблем



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 осный грузовой 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, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств (Минск от 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 соответствующих 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, утвержденных Приказом 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/Стран	КР	РК	РФ	СНГ (Мин ское Согл ашен	ТР (01.8/2011)	ТС
а							

ис)						
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 М ₂ и М ₃	-	13,50 м	-	-	-
	- категории М ₂ и М ₃ с более двумя осями	-	15,00 м	-	-	15,00 м
	- категории М ₂ и М ₃ 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 двускатным и 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	44 т	44 т	44 т	44 т	40 т

	грузовой автомобиль с четырехосным прицепом					
	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 (включительно)	11	12	10 (11)	11 (12)
		от 1 до 1,3 (включительно)	14	14	13(14)	13 (14)
		от 1,3 до 1,8 (включительно)	16	16	15(16)	15 (16)
		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 (включительно)	16,5	18	15 (16,5)	15 (16,5)
		от 1 до 1,3 (включительно)	19,5	21	18 (19,5)	18 (19,5)
		от 1,3 до 1,8 (включительно)	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	до 1 (включительно)	5,5	6	5 (5,5)	-
		от 1 до 1,3 (включительно)	6,5	7	6 (6,5)	-
		от 1,3	7	8	6,5 (7)	-

15	Сближенные оси транспортных средств, имеющих на каждой оси по восемь и более колес (нагрузка на одну ось)	более трех при расстоянии между осями (нагрузка на одну ось)	до 1,8 (включно)					
		от 1,8 и более	7,5	9	7 (7,5)	-	-	
		до 1 (включно)	9,5	-	9,5	-	-	
		от 1 до 1,3 (включно)	10,5	-	10,5	-	-	
		от 1,3 до 1,8 (включно)	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 вышеуказанном 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.

2. Варианты государственного регулирования и оценки последствий

1) 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. Осуществление данного 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 автомобилей 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

2) 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 шестиосных грузовым автомобилям, а также пассажирским автобусам, длиной 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 вышеуказанном 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 предлагаемого 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 автомобилей 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

В ходе 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 вышеуказанном 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 получают 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

- (А) Размер сбора за взвешивание и измерение общей массы, осевой нагрузки, размеров и других линейных параметров АТС – 250 сомов;
- (В) Условное количество шестиосных АТС – 300 единиц;
- (С) Средняя заработная плата сотрудника поста транспортного контроля – 7500 сомов в месяц;
- (D) Количество сотрудников поста транспортного контроля по республике – 321 человек;
- (Е) Средняя прибыль одного шестиосного АТС за один рейс из Бишкека в Топо (КНР) – 217350 сомов.

Выгоды государства

$A(250 \text{ с}) \times B(300 \text{ ед}) = 75000 \text{ с/в день} = 2250 \text{ 000 с/в месяц в бюджет}$

Издержки государства

$C(7500 \text{ с}) \times D(321 \text{ человек}) = 2407500 \text{ с/в месяц}$

Выгоды и издержки предпринимателя (один шестиосный АТС)

$E(217350 \text{ с/за один рейс}) - A(250 \text{ с}) = 217100 \text{ с/за один рейс.}$

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 устранить вышеуказанные проблемы.

Результаты общественных обсуждений

В соответствии со статьей 22 Закона Кыргызской Республики «О нормативных правовых актах Кыргызской республики» данный проект постановления 11 октября 2018 года был размещен на официальном сайте Правительства Кыргызской Республики и прохождения процедуры общественного обсуждения. Предложений и замечаний от населения не поступало.

Кроме того, 12 сентября 2018 года в Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики прошла встреча между руководством Агентства автомобильного, водного транспорта и весогабаритного транспорта при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики, ПИИ «Кыргыздортранспроект» и грузоперевозчиками, где обсуждался данный проект постановления.

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 шестиосных 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 вопросы весогабаритных норм грузового транспорта, а не пассажирского (автобусы, длиной 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 вышеуказанном 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.

3. 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 август а 2011 года № 454.*