Сводка предложений по итогам публичного обсуждения уведомления о подготовке нормативного правового акта «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13 февраля 2013 г. № 36»

ID проекта: **00/03-24702/04-15/13-5-5**

Ссылка на проект: <http://regulation.gov.ru/project/24702.html?point=view_passport&stage=1&stage_id=8209>

Дата проведения публичного обсуждения: **2015-04-06 - 2015-04-21**

Количество экспертов, участвовавших в обсуждении: **13**

Отчет сгенерирован: **27.04.2015 в 19:02**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Участник обсуждения** | **Вопрос для обсуждения** | **Позиция участника обсуждения** | **Результат рассмотрения позиции разработчиком позиций участников обсуждения** | **Комментарии разработчика** |
| 1 | Сухомлинов Максим Владимирович | На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлен разрабатываемый проект нормативного правового акта? Актуальна ли данная проблема сегодня? | Данная проблема сегодня очень актуальна. Изменения в приказ № 36 необходимы, так как в настоящей редакции документ (приказ №36) вносит неразбериху и дезориентирует перевозчиков. В приказе № 36 фигурируют требования технического характера, касающиеся конструкции тахографа которые на основании п.3 ст 4 ФЗ -184 О техническом регулировании, носят рекомендательный характер. Необходимо исключить из приказа №36 требования технического характера, касающиеся конструкции тахографа, так как для этого (установление технических требований к конструкции тахографа) существуют другие формы НПА, в данном случае - технический регламен. Вступивший в силу с 1 января 2015 года Технический регламент Таможенного союза О безопасности колесных транспортных средств является тем документом, где на законных основаниях уже изложены требования технического характера к конструкции тахографа. Рекомендательный характер технических требований, указанных в приказе №36, вводит в заблуждение перевозчиков и является причиной неоправданных финансовых затрат.
Необходимо исключить второй абзац пункта 2 приложения 5 Правил контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства, так как в настоящее время не существует утвержденной формы документа подтверждающего, что сведения о тахографе внесены в перечень моделей тахографов.
 |  |  |
| 2 | Сухомлинов Максим Владимирович | Насколько цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой, на решение которой оно направлено? В какой степени, на Ваш взгляд, принятие нормативного правового акта позволит достигнуть поставленной цели? | Цель полностью соотносится с проблемой. Принятие изменений в форме и количестве предлагаемых разработчиками (на основе прилагаемого текста) не достаточно для решения проблемы. |  |  |
| 3 | Сухомлинов Максим Владимирович | Является ли предлагаемое регулирование оптимальным способом решения проблемы? Существуют ли иные способы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны для участников общественных отношений и (или) более эффективны? | Предлагаемое регулирование (в форме внесения изменений в приказ №36) является оптимальным решением проблемы. |  |  |
| 4 | Сухомлинов Максим Владимирович | С какими рисками и негативными последствиями для ведения предпринимательской и инвестиционной деятельности, на Ваш взгляд, может быть связано принятие разрабатываемого проекта нормативного правового акта? | Риски и негативные последствия возможны только в том случае, если ограничится только предлагаемыми разработчиками изменениями (только тем, что есть в настоящий момент в предлагаемой версии документа). |  |  |
| 5 | Сухомлинов Максим Владимирович | Ваше общее мнение о данном проекте нормативного правового акта | Предлагаемые изменения в приложение 2 в виде дополнения шестнадцатым абзацем приведут к тому, что тахографами на законном основании НЕ БУДУТ оборудоваться ВСЕ транспортные средства. Поясняю: предлагаемый шестнадцатый абзац распространяется на транспортные средства \"используемые сельскохозяйственными товаропроизводителями\". Что это за категория транспортных средств и как ее определить на дороге при осуществлении функции государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации транспортных средств и предметов их дополнительного оборудования, изменению их конструкции и перевозкам пассажиров и грузов. Где можно прочитать юридическое определение таких транспортных средств? Если принадлежность транспортного средства к категории транспортных средств \"используемых сельскохозяйственными товаропроизводителями\" определяется кодом видом деятельности, указанным в уставных документах собственника транспортного средства, то соответствующий код деятельности внесут в свои документы ВСЕ юридические лица, в том числе, которые отношения к сельскому хозяйству не имеют, так как процедура внесения этого кода очень проста, имеет низкую стоимость (почти в 50 раз дешевле установки тахографа с учетом его стоимости) и зависит только от желания собственника компании.
Разработчиком предлагается внести требование об обязательном оснащении тахографами автомобилей, оборудованных кранами-манипуляторами. Возникает вопрос, почему разработчик не предлагает обязать оснащаться тахографами и такие транспортные средства как бетоносмесители, бетононасосы - их режим работы схож с режимом работы автомобилей, оборудованных манипуляторами.
Считаю что необходимо внести требование об обязательном оснащении тахографами маршрутных такси, так как статистика говорит об увеличении количества ДТП с их участием. А также это подтверждают отчеты ФМС и УГАДН, в которых указывается о систематических нарушениях со стороны водителей маршрутных такси режима труда и отдыха.
Необходимо внести в документ коды ОКП (общероссийский классификатор продукции). Это необходимо для безошибочного определения к какой группе(категории) относится транспортное средство (код ОКП указан в одобрении типа каждого транспортного средства) и необходимости установки на него тахографа. На настоящий момент, недобросовестные перевозчики, пытаясь избежать необходимости установки тахографа, приравнивают свои автомобили к категориям транспорта исключенным из под оснащения тахографами, доводят дело до суда, и суд встает на их сторону, так как по формальным признакам их автомобили возможно отнести к категориям не подлежащим оснащению тахографам, например к транспортным средствам для коммунального хозяйства и содержания дорог или транспортным средствам для обслуживания нефтяных и газовых скважин. Без классификатора юридически не возможно определить категорию транспортного средства.
 |  |  |
| 6 | Ключников Александр Сергеевич | На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлен разрабатываемый проект нормативного правового акта? Актуальна ли данная проблема сегодня? | данная проблема актуальна. |  |  |
| 7 | Ключников Александр Сергеевич | Насколько цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой, на решение которой оно направлено? В какой степени, на Ваш взгляд, принятие нормативного правового акта позволит достигнуть поставленной цели? | Принятие данного нормативного акта не позволит улучшить ситуацию с регулированием области тахографии. |  |  |
| 8 | Ключников Александр Сергеевич | Является ли предлагаемое регулирование оптимальным способом решения проблемы? Существуют ли иные способы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны для участников общественных отношений и (или) более эффективны? | Предлагаемое регулирование не является оптимальным. Фактическт принятие данного положения приведет к тому что тахографы перестанут устанавливаться вообще. Любое юр лицо вправе внести в классификаторы ОКВЭД пункт об участии в сельхоз производстве, также возможно заключить фиктивный договор аренды транспортного средства с любым крестьянским фермерским хозяйством или с СПК. Каким образом сотрудник ГИБДД на трассе сможет проверить действительность подобных документов? Почему законодатель не делает исключения для манипуляторов, но в тоже время разрешает езду без тахографа для бетоносмесителей и мусоровозов? Какая принципиальная разница между этими машинами? В то же время, маршрутные такси, где водители под давлением собственников вынуждены трудиться по 16 часов в сутки законодатель исключает из сферы регулирования тахографии. Безопасность людей перевозимых в маршрутных такси находится под вопросом. Практически все водители маршруток нарушают режим труда и отдыха. |  |  |
| 9 | Ключников Александр Сергеевич | Ваше общее мнение о данном проекте нормативного правового акта | Данный проект приказа нуждается в доработке с учетом вышеизложенного |  |  |
| 10 | Светличная Виктория Александровна | На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлен разрабатываемый проект нормативного правового акта? Актуальна ли данная проблема сегодня? | Проблема действительно актуальна. |  |  |
| 11 | Светличная Виктория Александровна | Является ли предлагаемое регулирование оптимальным способом решения проблемы? Существуют ли иные способы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны для участников общественных отношений и (или) более эффективны? | Интересно, а какой зарубежный опыт учитывался? Например США - страна приблизительно соответствует нашей по размерам, никто не поспорит с тем, что страна экономически развита, а тем не менее водители там используют бумажные носители (журналы), в которых фиксируют маршруты, время и т.д. и полиция проверяет журналы, а в случае несоответствия штрафуют. А если учесть что мы страна северная и не все машины оборудованы автономными печками, то многие греются двигателем. Да и мест, где водители могут отдохнуть в России по-прежнему на пересчет, а на некоторых трассах и вовсе отсутствуют. Вот и выходит, что мы делаем как в Европе, не учитывая что мы больше, машины у нас хуже, заселенность меньше и прочее, прочее.  |  |  |
| 12 | Светличная Виктория Александровна | С какими рисками и негативными последствиями для ведения предпринимательской и инвестиционной деятельности, на Ваш взгляд, может быть связано принятие разрабатываемого проекта нормативного правового акта? | Я не совсем понимаю, почему из списка исключаются транспортные средства, используемые сельскохозяйственными товаропроизводителями, бетоносмесители и мусоровозы, а например транспортные средства, оснащенные рефрижераторами зависимыми от двс - нет. В чем логика? Теперь благодаря нашим законотворцам эти машины нужно ставить на прикол? Либо платить штрафы?  |  |  |
| 13 | Светличная Виктория Александровна | Ваше общее мнение о данном проекте нормативного правового акта | Приказ требует доработки. |  |  |
| 14 | Никифоров Вячеслав Иванович | На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлен разрабатываемый проект нормативного правового акта? Актуальна ли данная проблема сегодня? | Проблема актуальна, особенно в нынешних экономических условиях. Поддержка отечественного сельхозопроизводителя необходима, и это бесспорно. Только регуляторам необходимо более четко определить понятие \"сельскохозяйственный товаропроизводитель\", т.к. после вступления в силу данного проекта, число псевдо-сельскохозяйственных товаропроизводителей возрастет кратно (фиктивные договора аренды, включение статей в ОКВЭД и прочее). Таким образом, система тахографического контроля неминуемо изживет сама себя.  |  |  |
| 15 | Никифоров Вячеслав Иванович | Насколько цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой, на решение которой оно направлено? В какой степени, на Ваш взгляд, принятие нормативного правового акта позволит достигнуть поставленной цели? | На мой взгляд, принятие данного акта станет дополнительным инструментом для недобросовестных владельцев транспортных средств, т.к. в данный момент, ЛЮБОЙ владелец транспортного средства может заявиться, как сельхопроизводитель, предоставив выписку из ЕГРЮЛ/ЕГРИП или предоставив договор аренды ТС с КФХ. |  |  |
| 16 | Никифоров Вячеслав Иванович | Является ли предлагаемое регулирование оптимальным способом решения проблемы? Существуют ли иные способы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны для участников общественных отношений и (или) более эффективны? | Считаю, что оптимальным способом решения проблемы будет перенос сроков обязательной установки тахографов для сельхозпроизводителей на более поздний, с возможностью поэтапного оснащения в зависимости от категории ТС. Данный способ позволит минимизировать риски укрывательства от установок недобросовестных владельцев ТС, которые в действительности ни имеют ничего общего с сельских хозяйством. К тому же, в данный момент заводы-изготовители при выпуске ТС уже устанавливают тахографы. Поэтому при обновлении автопарка сельхозпроизводители уже будут приобретать транспортное средство с установленных тахографом. Единственное, что потребуется, это калибровка и карта водителя. Развитие тахографических систем не стоит на месте и постоянно развивается. Например, раньше карты для тахографов с СКЗИ изготавливались несколько месяцев, теперь 3-4 недели. Раньше стоимость карты предприятия составляла 5 600 рублей, теперь всего 3 500 (для европейских тахографов).
Гораздо сильнее бьет по карману, как отечественного производителя, так и рядового владельца ТС - это обязательная смена СКЗИ, раз в три года или при смене собственника ТС. Т.к. стоимость СКЗИ на рынке составляет 15 000 рублей, плюс работы по монтажу/демонтажу, плюс доставка, плюс активация, в общей сложности, владелец транспортного средства будет обречен на вложения в размере 20-25 тыс. рублей, как минимум раз три года, а то и чаще. Данная сумма составляет 50% от стоимости тахографа с установкой. К тому же, возникают риски и у поддерживаемого Государством сельскохозяйственного товаропроизводителя, т.к. он не сможет приобрести транспортное средство с тахографом, имеющим активированный блок СКЗИ. Блок СКЗИ обязан снять и хранить продавец транспортного средства, а затраты по хранению/приобретению нового блока СКЗИ он включит в стоимость автомобиля. Тем самым, сельхозпроизводитель все равно будет оплачивать, как минимум, половину стоимости тахографа. |  |  |
| 17 | Никифоров Вячеслав Иванович | Ваше общее мнение о данном проекте нормативного правового акта | Предлагаю обратить внимание на владельцев маршрутных транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров в населенных пунктах. Ни для кого не секрет, что водители маршрутных транспортных средств работают сутками напролет. Порой даже спят и кушают в автомобилях. При этом, ежесуточно подвергают риску жизни и здоровья не только собственных пассажиров, но и сторонних участников дорожного движения. При этом, данные автомобили перевозят не только взрослое поколение, но в большинстве случае детей, стариков и инвалидов, не имеющих материальной возможности передвигаться на личном транспорте. |  |  |
| 18 | Козьяков Андрей Владимирович | На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлен разрабатываемый проект нормативного правового акта? Актуальна ли данная проблема сегодня? | Данная проблема актуальна не только для сельскохозяйственного предприятия, но и для многих других. При этом ее актуальность обосновалась 65 лет назад и только бездействием и нежеланием честной работы собственников ТС можно объяснить ее остроту.
На решение данного вопроса всем автовладельцам давалось значительное время. Еще в 2009 году было подписано пп №720 от 10.09.09, которое требовало все автомобили, категорий N2, N3, M2, M3 оснастить тахографами до 23.01.12 г. Однако в данный период спрос на оснащения отсутствовал.
В Федеральном законе №78 от 14.06.12 была назначена дата - 01.04.13 - начало штрафных санкций за отсутствие тахографа, однако и тогда спрос был незначительным.
В марте 2013 года спрос вырос лавинообразно, а обучить качественного мастера для увеличения производительности установочного центра возможно только за 3 месяца. В связи с этим были перенесены сроки начала штрафов (при этом обязанность по оснащению не отменяли) и разнесли сроки по категориям ТС. Незначительный спрос исчез полностью, сразу после переноса штрафов.
И только в марте 15 года, когда инспектора ГИБДД начали интересоваться установкой тахографов, опять возник спрос.
Таким образом на решение данной проблемы государством было отведено 6 лет!!! Из которых только 3 месяца мастерские заняты работами на 100%. Однако отговорки собственников ТС те же самые, что и 3 года назад. |  |  |
| 19 | Козьяков Андрей Владимирович | Насколько цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой, на решение которой оно направлено? В какой степени, на Ваш взгляд, принятие нормативного правового акта позволит достигнуть поставленной цели? | К сожалению, данный законопроект в данной формулировке задачи, не принесет решения поставленной проблемы, а откроет лазейку для нечистых на руку перевозчиков избежать установки контрольного устройства.
Это уже упомянутые фиктивные договора, изменения в устав предприятий с кодами ОКВД и т.п.
К тому же в сельском хозяйстве большую долю занимает фонд заработной платы, а, согласно приказа минтруда №580Н от 10.12.12 г данные затраты можно компенсировать из фонда социального страхования (п. 3и приказа). Таким образом финансовое брямя по установке компенсируется соцстрахом.
Просьба рассмотреть так же следующие расчеты:
Повсеместное применение тахографов на грузовых автомобилях и автобусах в Европе позволило за 4 года (с 1992 по 1996) снизить количество ДТП в 2 раза. За последние пять лет Россия понесла убытки из-за ДТП на сумму в 5,5 трлн. рублей. Предположим, что эффект от внедрения тахографов у нас так же будет 50%, правда, учитывая нашу территорию не за 4, а за 10 лет и, опять же предположим, что эффект будет развиваться по прямой зависимости. Тогда экономический эффект будет около 2,25 трл. рублей за 10 лет. Машин, подлежащих оснащению в РФ около 5 млн. Средняя стоимость установки тахографа – 50 т.р. на машину. Итого 250 милиардов рублей. Итого 2 триллиона рублей экономии за 10 лет!
Данные расчеты требуют проверки, т.к. я пользовался исключительно открытыми источниками при сборе информации и сильно апроксимировал зависимости. Для уточнения необходимо привлечь специалистов по безопасности на транспорте из МАДИ, НАМИ, (расчеты не были приведены ни при принятии решения об оснащении тахографами, ни при изменении тех требований, специалисты не привлекались, альтернативы не рассматривались). |  |  |
| 20 | Козьяков Андрей Владимирович | Является ли предлагаемое регулирование оптимальным способом решения проблемы? Существуют ли иные способы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны для участников общественных отношений и (или) более эффективны? | Данное решение не позволит реально снизить затраты сельхозпроизводителей.
Необходимо снизить затраты другим путем:
В качестве ослабления нагрузки, которое может быть принято для всех категорий необходимо рассмотреть отмену блока криптозащиты - СКЗИ. Такое решение позволит избежать дорогого и не обоснованно введеного устройства (где расчет необходимости данного устройства), которое положено менять каждые 3 года (от 15 до 20 т.р.). Так же это же решение позволит взять в руки МИНТРАНСА \"ключи\" от тахографа. Тем более, что в настоящий момент существует и ФБУ \"РОСАВТОТРАНС\" и сервер и финансирование для содержания данной системы. В настоящий момент \"ключи\" тахографов, СКЗИ, карт водителей, мастеров и предприятий находятся в руках негосударственной организации, что может сказываться на безопасности страны, вопреки заверениям, что эти действия обосновываются именно интересами безопасности страны. Данное заявление основывается на заключении ФАС по 36 приказу минтранса.
Однако некорректируемость информации в тахографе предусмотрена постановлением правительства и изменение этого пункта требуется на более высоком уровне. |  |  |
| 21 | Козьяков Андрей Владимирович | С какими рисками и негативными последствиями для ведения предпринимательской и инвестиционной деятельности, на Ваш взгляд, может быть связано принятие разрабатываемого проекта нормативного правового акта? | Принятие данного законопроекта позволит открыть дополнительную лазейку для нечистоплотных перевозчиков. Появиться много фиктивных сельхозпроизводителей, договоров аренды и т.п. |  |  |
| 22 | Козьяков Андрей Владимирович | Ваше общее мнение о данном проекте нормативного правового акта | В данном случае разработчики взяли и пытались решить очень маленькую проблему и не обращают внимание на глобальную проблему, хотя решение есть и такое решение позволит снизить затраты всех участников транспортного рынка без ущерба для безопасности дорожного движения. |  |  |
| 23 | Косарев Александр Сергеевич | Ваше общее мнение о данном проекте нормативного правового акта | Хотелось бы дать более полную информацию. Как сотрудник общественной организации (РАС), занимающейся, в рамках своей компетенции (как общероссийское объединение работодателей в области автомобильного транспорта) хотел дать полную информацию по п.п. \"Д\" пункта 2, относительно сельскохозяйственных товаропроизводителей. На совещании в Минтрансе России было внесено уточнении, что от самостоятельной установки тахографов должны быть освобождены транспортные средства категории N2, выпущенные в обращение до 1 сентября 2015 года, при условии, что эти транспортные средства, помимо собственности или финансовой аренды, должны быть зарегестрированны в ГИБДД МВД России за этими сельхозтоваропроизводителями. Это условие не даст возможность использовать фиктивные договора аренды транспортных средств. Необходимость освобождения была продиктована только невозможностью сельхозпроизводителей дополнительно привлекать финансовые средства для самостоятельного оборудования выпущенных ранее в обращение транспортных средств. Эта невозможность определялась Минсельхозом, т.к. все сельхозпроизводители осуществляют свою деятельность с привлечением дотаций. Таким образом, значителья часть государственных дотаций была бы использована на переоборудование транспортных средств тахографами. Помимо этого применяется значительное ограничение по использованию таких транспортных средств, часть из которых указана в данном проекте Приказа, для исключения возможности нарушения режимов труда и отдыха, установленных 15 Приказом Минтранса России. Контролирующие органы будут иметь реестр предприятий и транспортных средств, зарегестрированных, как сельхозтоваропоризводители, имеющие право на получение дотаций. Таким образом все опасения перевозчиков, что данный пункт проекта Приказа приведет к возможности проявления недобросовестной конкуренции с другими видами перевозок, напрасны. РАС четко отслеживает конкурентные условия на рынке автомобильных грузоперевозок. |  |  |
| 24 | Олейников Изот Борисович | На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлен разрабатываемый проект нормативного правового акта? Актуальна ли данная проблема сегодня? | Проблема 36 приказа Минтранса РФ актуальной стала с момента его издания, о чем свидетельствует частота его изменений, в том числе по требованиям ФАС и поручениям вышестоящих должностных лиц! В настоящее время 36 приказ не отвечает требованиям действующего законодательства, а именно: в соответствии с п. 14 Технического регламента Таможенного союза 018/2011 на национальном уровне может быть регламентирован только ПОРЯДОК оснащения (очередность, график), а не требования к самой конструкции тахографа (например наличие блока СКЗИ; функционала, связанного с регистрацией маршрута движения); кроме того, требования к тахографам уже определены Техническим регламентом ТР ТС 018/2011 и в уточнении не нуждаются (тахограф обязан обеспечивать параметры п. 65 Приложения 1 ТР ТС 018/2011, что подтверждается декларацией соответствия (при импорте) или сертификатом на партию или серию (п.65 Приложение 10 ТР Тс 018/2011), а сертификация должна проводится по существующим правилам ЕЭК ООН (т.е. ЕСТР)! Учитывая положения ФЗ-184 \"О техническом регулировании\" (в части того, что ведомственные нормативно правовые акты носят лишь рекомендательный характер), считаю приказ Минтранса 36 излишним и существенно ни на что не влияющим. Который только вводит неразбериху, вызывает напряженность в рядах перевозчиков, а \"интенсивность его изменений\" подрывает авторитет органов исполнительной власти, что не может не сказаться на доверии граждан к решениям этих самых органов. Т.о. приказ минтранса 36 подлежит отмене полностью! |  |  |
| 25 | Олейников Изот Борисович | Насколько цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой, на решение которой оно направлено? В какой степени, на Ваш взгляд, принятие нормативного правового акта позволит достигнуть поставленной цели? | Цели предлагаемого регулирования непонятны, т.к. необходимые исключения уже заложены в самом Техническом регламенте Таможенного союза: п.74 \"К находящимся в эксплуатации транспортным средствам НЕ ПРИМЕНЯЮТСЯ ТРЕБОВАНИЯ настоящего технического регламента К НАЛИЧИЮ подлежащих проверке элементов конструкции, которые не были предусмотрены на транспортном средстве на момент его выпуска в обращение\", т.е. если тахограф не был предусмотрен заводом-изготовителем автомобиля, то и требовать его наличие не имеют права. Безусловно, сельхозпроизводители нуждаются в поддержке, но на \"незажиточных\" сельчан, эксплуатирующих старые автомобили, в которых тахограф не был предусмотрен требование и так не распространяется в силу действия п.74 ТР ТС 018/2011, а те кто может позволить себе новую технику - уже оснащены тахографами с завода.  |  |  |
| 26 | Олейников Изот Борисович | Является ли предлагаемое регулирование оптимальным способом решения проблемы? Существуют ли иные способы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны для участников общественных отношений и (или) более эффективны? | Оптимальным способом регулирования могли бы явиться разъяснения компетентных сторон по распространению действия п. 74 ТР ТС 018/2011, в том числе и на селхозпроизводителей и исключило бы необходимость внесения изменений в действующий НПА. Целесообразно было бы сначала создать механизм идентификации автотранспорта сельхозпроизводителя! Самым простым способом является привязка к грузу сельхоз назначения, перечень которого должны утвердить сами труженики села! Т.е. если автомобиль везет картошку или репку - пускай едет дальше и все.
Более эффективно было бы утвердить перечень сельхозпродукции Минсельхозом, при перевозке которой не требуется применять тахограф (молоко, племенной цыпленок и все то, что сами сочтут нужным), контроль осуществлять непосредственно по факту этой перевозки (на дороге это достаточно просто сделать по товарной накладной), не забывая при этом, что перерабатывать нельзя (путевой лист это тоже позволяет делать: поймали шофера на дороге в 21:00, а отметки о выезде у него стоят засветло - держи штраф); достаточным будет и простой перенос срока оснащения до 01.01.2018 г. - наверняка к тому времени сельхозпроизводители разбогатеют на своем труде и смогут позволить себе тахографы, либо наверняка государство окажет им помощь в приобретении новой техники отечественной по какой-нибудь гос. программе, где все уже будет стоять с завода (а если при нынешних \"льготах\" сельские труженики не смогут встать на ноги, то и никакие отмены тахогафов их не спасут). |  |  |
| 27 | Олейников Изот Борисович | С какими рисками и негативными последствиями для ведения предпринимательской и инвестиционной деятельности, на Ваш взгляд, может быть связано принятие разрабатываемого проекта нормативного правового акта? | Отличное от изложенного выше приведет к следующему негативу: 1) крупные производители начнут административно воздействовать на более мелких (\"частников\" из Дагестана, например, которые производят продукт, но не важно сдают балансы и отчеты в гос органы и т.д.); 2) налоговая система однозначно не позволяет утверждать о том является труженик села сельхозпроизводителем, или нет: НК РФ предполагает как общую систему налогообложения, так и единый сельхоз налог... возможно применение и прочих систем налогообложения (доход - расход), по усмотрению субъекта РФ - может быть применен патент! по предлагаемой схеме \"льготу\" от тахографа получат только те, кто платит единый сельхоз налог, нарушение принципа равноправия на рынке; 3) сомнительна и сама система контроля за сельхоз производителями на дороге: обмен реестрами между МВД и налоговиками и прочее - это неразумное расходование времени чиновников и денег налогоплательщиков соответственно, и подрыв системы общественной безопасности: одномоментно на контроль к ГИБДД могут попасть сразу десятки и сотни транспортных средств \"сельхозтоваропроизводителей\", каждая такая ситуация должна сопровождаться звонком сержанта ДПС офицеру дежурной части... во-первых, этот сержант на практике осуществит 2-3 звонка, а потом от офицера дежурной службы узнает много о себе нового и заодно вспомнит милицейский устав - на этом контроль на дороге и закончится; во-вторых десятки и сотни одномоментных звонков, уточняющих принадлежность транспортного средства сельхозтоваропроизводителю, подорвет систему общественной безопасности, т.к. дежурные офицеры вынуждены будут только тем и заниматься, что проверять реестры налоговиков, а не принимать оперативные решения по поддержанию порядка на дорогах, предотвращению угрозы жизням и здоровью участников дорожного движения, спасению жизней и оказанию помощи в оперативном порядке и т.д.; 4) волна перерегистрации автомашин, которую неминуемо спровоцируют изменения в НПА, с целью постановки на учет на сельхозтоваропроизводителя, приведет к ненужной трате денег налогоплатильщика; 4) наверняка будут проявляться факты, когда сельхозтоваропроизводители будут злоупотреблять \"тахографической льготой\", и под прикрытием принадлежности к благому делу продуктовой безопасности, будут осуществлять перевозки коммерческих грузов, не имеющих к тому отношения (пластиковых окон, ГСМ на сторону, стройматериалов и пр.). |  |  |
| 28 | Олейников Изот Борисович | Ваше общее мнение о данном проекте нормативного правового акта | Проект изменений в НПА, как и сам приказ минтранса № 36, не продуктивен, не защитит интересы большинства участников дорожного движения и не повысит безопасность дорожного движения в итоге. А для ребенка которого, не дай то Бог, переедет грузовик абсолютно безразлично будет чем было загружено автотранспортное средство (картошкой или водкой). Что в свою очередь нарушает принцип приоритета жизни и здоровья граждан над экономическими аспектами, закрепленный в ФЗ-196 \"О безопасности дорожного движения\". Предлагаемые поправки в НПА создадут преимущества \"лжесельхозпроизводителя\" перед конкурентами. Проект предлагаемых поправок требует более детального изучения и проработки. А лучше вообще отменить приказ 36 Минтранса, сесть всем заинтересованным сторонам процесса тахографизации за круглый стол, и выработать для начала концепцию развития тахографии в РФ (цель, этапность, итог) - это снизит напряженность в отрасли, т.к. люди не понимают зачем вообще покупать тахограф и ставить его на машину - если режимы труда и отдыха не работают, а это непонимание вызывает протесты и убежденность, что людей просто \"разводят\" на деньги через необходимость все время покупать тахографы. Логичнее было бы сначала начать соблюдать режимы труда и отдыха, это можно делать и без тахографа (например по путевому листу легко вычислить разницу во времени, когда выехал и когда попался водитель на дороге; требовать от должностных лиц составления применимых по нормам труда расписаний для автобусов и заданий на поездку для грузовиков, которые и так предусмотрены нормативно), в любом случае последнее менее затратно для перевозчика. А там уже сам перевозчик решит, что ему выгоднее поставить тахограф или увеличить документооборот на предприятии. Во всяком случае борьба за безопасность на дороге встанет в нужное русло - гос. органы начнут бороться с переработкой и усталостью водителей, а не с отсутствием тахографа (присутствие которого сейчас не влияет на усталость и недосып за рулем).  |  |  |
| 29 | Крестьянинов Дмитрий Леонидович | На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлен разрабатываемый проект нормативного правового акта? Актуальна ли данная проблема сегодня? | Данная проблема актуальна с момента вступления в силу 36го приказа 01 апреля 2013г. Планируемые изменения не принесут значимого результата, а скорее всего еще больше внесут неразбериху и усложнят и так не простую ситуацию с тахографами, когда инспектору необходимо на дороге не только вычислить должен ли быть тахограф на транспортном средстве, потом определить законно ли он установлен и легитимен, но и помнить и уметь разобраться в тонкостях одновременно действующих трех систем тахографии и двух типах режимов труда и отдыха. При этом при составлении протокола быть уверенным с своем решении и потом суметь защититься в суде, который обычно встает на сторону перевозчика из-за не состыковки и несовершенства нормативной базы. Есть более важные проблемы и не решенные моменты законодательства, на которые стоит обратить внимание, например приведение в соответствие 36-го приказа к ТР ТС 018/2011, создание порядка допуска мастерских по РФ, обеспечение выполнения контроля режима труда и отдыха водителей, т.к. без этого все действия бесполезны и тахография как таковая теряет смысл. Не ясно почему до сих пор никак не проявила себя и не участвует в работе Инспекция по труду.  |  |  |
| 30 | Крестьянинов Дмитрий Леонидович | Насколько цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой, на решение которой оно направлено? В какой степени, на Ваш взгляд, принятие нормативного правового акта позволит достигнуть поставленной цели? | Принятие данного акта никак не позволит достигнуть поставленной цели, т.к. практически не возможно точно на дороге определить что машина относится к данному исключению, это касается не только сельскохозяйственной техники, но и спецтехники, т.к. документы позволяющие это сделать не находятся с водителем в транспортном средстве, а тем более не обязаны быть предъявлены согласно требованиям МВД. К тому же это очередная лазейка стать якобы исключением (привязавшись к сельскохозяйственникам), пусть не в большом количестве транспортных средств, но кто знает может именно они как не печально окажутся из-за этого участниками жутких аварий, приведших к смерти людей. В документах ТС нет указания что это машина сельскохозяйственная, тот учет что есть по этим машинам внутри Министерства сельского хозяйства нигде не определен у контролирующих органов (карточка учета) и не имеет юридической силы на дороге, тем более не очень ясно на основании каких требований машины попадают под такой учет и на сколько они могут быть исключениями (какой вид деятельности осуществляют). Определение принадлежности по собственнику тоже сомнительно ,т.к по названию не всегда понятно, зарегистрировать любого перевозчика с нужным названием не проблема. Определять по системе налогообложения может и возможно, также как и осуществить обмен данными Налоговой и ГИБДД, но будет ли это делать инспектор, у которого итак множество задач на дороге, а сотрудников ни так и много, на сколько быстро диспетчер ответит на запрос? Выгодно ли всем сельхоз производителям платить этот налог или быть на общей системе налогообложения тоже вопрос. А если его остановили и составили протокол, но в суде опять инспектор будет бледно выглядеть, ведь он не может при контроле запросить налоговую декларацию и посчитать 70 процентов приходит на селхоз деятельность или только 69,5! |  |  |
| 31 | Крестьянинов Дмитрий Леонидович | Является ли предлагаемое регулирование оптимальным способом решения проблемы? Существуют ли иные способы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны для участников общественных отношений и (или) более эффективны? | данное регулирование не является оптимальным. возможно для поддержки и помощи в развитии можно дать послабление и перенести для них сроки оснащения, например до 01 января 2018г. Или исключить оснащение тех машин, что вообще не выезжают на дороги общего пользования и работают только на территории предприятия, в поле, на дорогах без асфальтового покрытия. возможно предложить льготы для предприятий, контролирующих режим труда и отдыха. ведь отсутствие тахографа не снимает обязанности выполнять Федеральный закон о Безопасности дорожного движения, контролировать, анализировать нарушения водителей и предотвращать их. |  |  |
| 32 | Крестьянинов Дмитрий Леонидович | Ваше общее мнение о данном проекте нормативного правового акта | скорее всего данный проект направлен на то, чтобы в период посева и снятия урожая машины работали по полной программе, т.к всегда необходимо все сделать быстро по разным причинам, а привлечь дополнительных водителей или транспорт это лишние расходы. в этот период водители работают на износ и при этом почти всегда хоть малая часть их маршрута лежит по дорогам общего пользования, где помимо обычного транспортного потока в это же время едут дачники, увеличивающие загруженность трасс. в общем не важно кто виновник: водитель дальнобойщик или водитель сельскохозяйственной машины, пострадавшим легче от этого не будет, а опасность от них одинакова, если они не отдыхали. Есть и предприятия, работающие круглогодично и перевозящие грузы на значительные расстояния, при это они не будут нарушать требования данного проекта, т.к. будут двигаться в соседних от места регистрации организации областях. Например Лен.область и без соседей не маленькая, а если к ней Карелию прибавить или Новгородскую область, то можно мчать и мчать. Не понятно почему не возникает инициативы у Минтранса убрать из исключений маршрутки, думаю опрос инспекторов единогласно показал бы, что это самые опасный вид транспорта, перевозящий миллионы людей в день без режима труда и отдыха не только суточного, но и недельного, месячного... Принятие этой группы к обязательному оснащению ускорило бы получения прав Российского образца нерезидентами, а также подтолкнуло их к постановке на учет в Пенсионном фонде и получению СНИЛС, т.к. без этих двух документов они бы не получили карточки водителей. Так же необходимо уменьшить стоимость блока СКЗИ, особенно при учете его замены раз в три года. Конечно, отмена данной устройства это лучшее решение, но скорее всего не возможное, в любом случае блок должен быть более дешевым и надежным. |  |  |
| 33 | Линник Генадий Дмитриевич | На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлен разрабатываемый проект нормативного правового акта? Актуальна ли данная проблема сегодня? | Регулирование направлено на совершенствование нормативной базы тахографического контроля в РФ. Проблема является актуальной, так как нормативно-правовая база в области тахографического контроля на данный момент требует доработки. Вместе с тем общее количество изменений должно быть доработано и произведена оценка всех последствий введения. |  |  |
| 34 | Линник Генадий Дмитриевич | Насколько цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой, на решение которой оно направлено? В какой степени, на Ваш взгляд, принятие нормативного правового акта позволит достигнуть поставленной цели? | Предлагаемые Изменения в Приказ №36 не учитывают всех проблем, имеющихся в области тахографического контроля. Увеличение списка исключений категорий, не подлежащих оснащению тахографами свидетельствует об отсутствии последовательности в действиях регулятора, а с учетом что предыдущим изменением Приказа (Приказ Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 17 декабря 2013 г. N 470 г. Москва \"О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13 февраля 2013 г. N 36\") вводились транспортных средств, оснащенных кранами-манипуляторами, а в нынешнем изменении предлагается исключить говорит о том, что данные изменения не последние. С учетом имющихся обращений перевозчиков, не прописан порядок действий в случае неисправности тахографа и карты. Введение единых требований позволит обеспечить одинаковый подход к владельцам транспортных средств независимо от года выпуска автомобиля. Следующим шагом по совершенствованию системы необходимо введение нормативов обязательного наличия карты водителя у каждого водителя, осуществляющего коммерческие перевозки, ведение единого реестра позволит создать базу данных профессиональных водителей. При приеме на работу водителя, транспортное предприятие должно будет не оформлять карту водителя, а проверять наличие карты. Наличие карты водителя в перспективе может стать документом о профессиональной пригодности для осуществления коммерческих перевозок |  |  |
| 35 | Линник Генадий Дмитриевич | Является ли предлагаемое регулирование оптимальным способом решения проблемы? Существуют ли иные способы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны для участников общественных отношений и (или) более эффективны? | Принятие данного НПА не позволит окончательно решить проблему единообразных требований для перевозчиков на территории Российской Федерации, так как создает прецедент и не затрагивает грузовой транспорт физических лиц. В данной редакции, учитывая размеры субъектов Российской Федерации создается возможность перевозок по видом перевозок сельхозпредприятий на расстояния превышающие размеры Европейского союза. Например ТС, зарегистрированное на сельхозпроизводителя в Красноярском крае, может осуществлять перевозки из Кемеровской области в Иркутскую на расстояния в несколько тысяч километров. Вместе с тем соблюдение другого Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. N 15 г. «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» никто не отменял.
Предложение дополнить пункт д) и изложить в следующей редакции.
д) дополнить абзацами шестнадцатым - восемнадцатым в следующей редакции:
«выпущенных в обращение транспортных средств категории N2, используемых сельскохозяйственными товаропроизводителями на праве собственности
или финансовой аренды (лизинга) для перевозки грузов на расстояние не более 100 км от места регистрации ( поставки на учет в территориальном налоговом органе) ;
На 31 декабря 2014 года в Российской Федерации зарегистрировано транспортных средств категории N2- 1599975 ед. Из них: 861157 – за физическими лицами, 24441 – за индивидуальными предпринимателями, 738818 – за юридическими лицами.
На сайте ГИБДД размещена информация о количестве ДТП за январь- февраль 2015, так при общем снижении количества погибших и раненых в ДТП с участием грузового транспорта на 4,1 и 4,0 соответственно, на ТС, принадлежащих физическим лицам отмечен рост 6,7 и 4,1 соответственно. Приведенные данные характеризует общее состояние транспортной дисциплины со стороны физических лиц, отсутствие контроля со стороны работодателей, а также вывод из под действия ряда нормативных актов, в частности оснащения системами контроля режима труда и отдыха создает условия бесконтрольного использования ТС и участию уставших водителей в транспортном потоке. Коммерческий транспорт используемый для личных нужд в таких больших объемах свидетельствует о скрытой форме предпринимательства.
 |  |  |
| 36 | Линник Генадий Дмитриевич | С какими рисками и негативными последствиями для ведения предпринимательской и инвестиционной деятельности, на Ваш взгляд, может быть связано принятие разрабатываемого проекта нормативного правового акта? | Принятие данного НПА создает прецедент взаимосвязи соблюдения режимов труда и отдыха водителей в зависимости от расходов. Кроме сельского хозяйства имеется достаточно большое количество отраслей, которым потребуется поддержка государства за счет безопасности дорожного движения. Уже в настоящее время сотрудники ГИБДД имеют большие сложности с обеспечением контроля , так кроме отсутствия регламентов контроля за работой тахографов, имеется большое разнообразие эксплуатируемых в настоящее время, тахографов ( аналоговых тахографов , выпущенных по Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств (ПП-720), цифровые тахографы соответствующие приказу Минтранса №36 и требованиям ЕСТР), большой список исключений категорий транспортных средств. Теперь с принятием НПА возникает необходимость определения относится ли контролируемое транспортное средство к сельскохозяйственным товаропроизводителям и каком субъекте зарегистрировано.
По данным ГИБДД за период с января по март 2015 года сотрудниками службы было возбуждено свыше 100 тыс. дел об административных правонарушениях за управление транспортным средством либо за выпуск на линию транспортного средства без тахографа (часть 1 статьи 11.23 КоАП РФ), из них более 18 тыс. – на должностных лиц предприятий, а также почти 2 тыс. дел за нарушение водителями режима труда и отдыха (часть 2 той же статьи).
 |  |  |
| 37 | Линник Генадий Дмитриевич | Ваше общее мнение о данном проекте нормативного правового акта | Проект НПА требует доработки и учета всех последствий введения. |  |  |
| 38 | Яшин Валентин Сергеевич | На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлен разрабатываемый проект нормативного правового акта? Актуальна ли данная проблема сегодня? | Проблема актуальна, на мой взгляд в отсутствии регулирования в области применения тахографии в России. Данный приказ на сегодняшний день и так идет в разрез с Техническим регламентом Таможенного союза, а внесение дополнительных исключений внесет еще больше вопросов, а главное даст возможность безнаказанно нарушать правила не честным предпринимателям, просто взяв в аренду ТС у сельхозтоваропроизводителей. А мы и так имеем на дорогах потенциальных убийц в виде лесовозов оснащенных кранами манипуляторами, которые могут ехать сутками на дальние расстояния, маршрутных такси, которые сутками работают с 6:00 утра до 00:00 ночи. В каждой отрасли есть свои «жаркие» периоды, когда люди работают на износ и исключать кого бы то ни было, на мой взгляд, не правильно, режим труда и отдыха водителей должен распространяться на всех водителей, которые управляют не легковым транспортом на дорогах общего пользования. |  |  |
| 39 | Яшин Валентин Сергеевич | Насколько цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой, на решение которой оно направлено? В какой степени, на Ваш взгляд, принятие нормативного правового акта позволит достигнуть поставленной цели? | На мой взгляд, цель данного регулирования проблему снижения финансовых затрат для сельхозтоваропроизводителей только усугубит проблемы в области применения тахографии в России в целом. |  |  |
| 40 | Яшин Валентин Сергеевич | Является ли предлагаемое регулирование оптимальным способом решения проблемы? Существуют ли иные способы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны для участников общественных отношений и (или) более эффективны? | Предлагаемое регулирование проблему сельхозтоваропроизводителей не является оптимальным. Дополнительное финансовое бремя необходимо снимать с других сторон и не экономить на безопасности на дорогах. |  |  |
| 41 | Яшин Валентин Сергеевич | Ваше общее мнение о данном проекте нормативного правового акта | Необходимо решить не узконаправленную задачу в виде отдельной категории перевозчиков, а подойти комплексно к решению общей проблемы применения тахографов, их контроля и физической возможности выполнять требования законов и приказов разных ведомств. Для этого необходимо внести изменения в данный приказ, что бы он не противоречил международным документам и давал бы четкие, не двусмысленные указания и вынести на обсуждение изменения в приказ МинТранса №15 регулирующий режимы труда и отдыха водителей. |  |  |
| 42 | Туров Андрей Петрович | На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлен разрабатываемый проект нормативного правового акта? Актуальна ли данная проблема сегодня? | Задача данного проекта понятна. Навести порядок в системе тахографии. Проблема сегодня актуальна тут другого мнения быть не может. |  |  |
| 43 | Туров Андрей Петрович | Насколько цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой, на решение которой оно направлено? В какой степени, на Ваш взгляд, принятие нормативного правового акта позволит достигнуть поставленной цели? | Цель достигнута не будет. |  |  |
| 44 | Туров Андрей Петрович | Является ли предлагаемое регулирование оптимальным способом решения проблемы? Существуют ли иные способы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны для участников общественных отношений и (или) более эффективны? | Способ который выберет Минтранс для решения проблемы ведет хаосу в системе тахографии. Если государство решило освободить какой то вид транспортных средств то система тахографии должна быть такой.Все автомобили без исключения попадающие под оснащения тахографамии, оснащаются тахографами. Еще раз пишу БЕЗ ИСКЛЮЧЕНИЯ. Далее на следующий год если государство считает ,что например сельхозпроизводителям тахограф не нужен то государство компенсирует установку данного устройства например так же как идет в данный момент компенсация производства молока. А также раз в три года компенсирует транспортным предприятиям и частным предпринимателям замену блока СКЗИ ( Может тогда государство призадумается о целесообразности замены СКЗИ один раз в три года а также о целесообразности данного блока и его стоимости вообще)Причем одним их условий это предоставление файлов с карточки водителя стандарта DDD считанных согласно законодательству не реже 1 раза в 28 дней. Предоставление этих документов будет стимулировать сельхозпроизводителей не нарушать режим труда и отдыха водителей. Такой же подход можно применять ко всем другим видам транспортных средств например к городским и пригородным маршрутным такси, автолавкам , автокранам и другим видам транспортных средств которые сегодня попадают под исключения. К чему приведет какой подход к системы тахографии.
1. Тахографы наконец то можно будет устанавливать на заводах. Раньше отговоркой заводов было то что они не знали нужен ли будет тахограф в дальнейшем для данного транспортного средства или нет.
2. Тахографы будут установлены согласно законодательства по единому стандарту . Не будет мастерских допускающих сегодня установку тахографов с нарушением законодательства.
3. Государство при данной системе тахографии увеличивает производство тахографов и таким образом стимулирует промышленность в стране как сейчас стимулирует производство автомобилей компенсируя утилизацию их.
4. Все транспортные средства будут работать согласно Приказа Минтранса № 15 и выполнять режим труда и отдыха водителей по тахографу. Это очень упростить работу государственных компетентных органов при контроле над транспортными средствами. Ведь на сегодняшний день например городские и пригородные маршрутные такси , автокраны , автоэвакуаторы и другие виды транспортных средств освобождены от установки тахографов однако они не освобождены от соблюдения Приказа Минтранса № 15 и должны соблюдать режим труда и отдыха . А как это могут проверить контролирующие органы ? Если честно то никак.
5. В результате в стране сократиться число ДТП что компенсирует убытки государства от компенсации предприятиям и частным предпринимателям за установку тахографу.
6. Будет соблюден Федеральный Закон № 196 \"О безопасности дорожного движения\" задачами которого является охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Ведь гражданину нашей страны все равно если не дай бог попадет а ДТП стоит на данном транспортном средстве тахограф или нет.
7. Знаю что на мое предложение будет отрицательный ответ . И отговоркой будет то что у государства нет денег на компенсацию установки тахографов. . Но давайте смотреть на систему тахографии с дальнейшей перспективой. К тому никто не отменял статью 3 Федерального закона № 196 \"О безопасности дорожного движения\" которая гласит Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:
приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
Только так можно развить систему тахографии в России.
 |  |  |
| 45 | Туров Андрей Петрович | С какими рисками и негативными последствиями для ведения предпринимательской и инвестиционной деятельности, на Ваш взгляд, может быть связано принятие разрабатываемого проекта нормативного правового акта? | Отмена тахографов для сельхозпроизводителей приведет к еще большей коррумпированности контролирующих органов так как нет методики проверки соответствует данный автомобиль соответствует он кодам ОКВЭД как сельхозпроизводитель или нет. |  |  |
| 46 | Туров Андрей Петрович | Ваше общее мнение о данном проекте нормативного правового акта | Я думаю что Минтрасн должен найти силы и объяснить Дмитрию Анатольевичу Медведеву который дал указания разработать данный приказ что нельзя исполнять любые приходи губернаторов в частности губернатора Ростовской области который обратился к нему с инициативой освободить сельхозпроизводителей от установки тахографов. Завтра с такой же просьбой освободить их от установки тахографов будет Почта России и далее как снежный ком покатиться такие просьбы от других. |  |  |
| 47 | Моисеев Юрий Игоревич | На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлен разрабатываемый проект нормативного правового акта? Актуальна ли данная проблема сегодня? | Разрабатываемый проект нормативного акта создавался в априори с целью повышения безопасности дорожного движения и сохранения жизни и здоровья граждан РФ. и данная проблема действительно актуальна. |  |  |
| 48 | Моисеев Юрий Игоревич | Насколько цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой, на решение которой оно направлено? В какой степени, на Ваш взгляд, принятие нормативного правового акта позволит достигнуть поставленной цели? | Принятие данного НПА не решит всего комплекса проблем по введению контроля за режимом труда и отдыха водителя. Конечной целью данного контроля это соблюдение приказа №15 от 20 августа 2004 года, рядовыми водителями. Соблюдай водители все нормы и правила добровольно и никаких тахографов не надо. Следовательно введение любого изменения в среде тахографического контроля должно без каких либо исключений заставить соблюдать РТиО всех водителей. И указанной цели предлагаемый законопроект не достигает.  |  |  |
| 49 | Моисеев Юрий Игоревич | Является ли предлагаемое регулирование оптимальным способом решения проблемы? Существуют ли иные способы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны для участников общественных отношений и (или) более эффективны? | \"а) подпункт 9 пункта 9 изложить в следующей редакции:
«9) при движении транспортного средства определяет расстояние, пройденное транспортным средством (пробег), с погрешностью не более 1% и осуществляет
не реже одного раза в секунду его регистрацию»;\"- Фиксация погрешности при определении расстояния является важным элементом, однако это не решает проблему расхождений показаний спидометра и тахографа имеющие по факту разную погрешность изменений и как следствие различные показания одометра, что вносит элементы непонимания в ряды законопослушных транспортников.
\"д) дополнить абзацами шестнадцатым - восемнадцатым в следующей редакции:
«выпущенных в обращение транспортных средств категории N2, используемых сельскохозяйственными товаропроизводителями на праве собственности
или финансовой аренды (лизинга) для перевозки грузов в пределах субъекта Российской Федерации, в котором сельскохозяйственный товаропроизводитель поставлен на учет в территориальном налоговом органе, и субъектов Российской Федерации, граничащих с субъектом Российской Федерации, в котором сельскохозяйственный товаропроизводитель поставлен на учет в территориальном налоговом органе;\" -Смысловая нагрузка данного положения- это облегчение работы сельсхоз-производителя, но Ввод данного исключения не направлен на повышение безопасности движения, что противоречит Федеральному закону 196-ФЗ. Поддержать вышеуказанный сектор необходимо не в ущерб жизни и здоровья граждан. В этой связи, предлагаю субсидировать установку тахографа из средств налогов уплачиваемых при начислении зарплаты работников этой области. В конечном счете, это приведет не к расходам бюджета , а к увеличению его доходной части. Так как, многим станет выгодно работать легально с выплатой официальной зарплаты. Кроме того, такое субсидирование необходимо выдавать лишь при наличии положительного опыта проверки УГАДН данного субъекта предпринимательской деятельности.
 |  |  |
| 50 | Моисеев Юрий Игоревич | С какими рисками и негативными последствиями для ведения предпринимательской и инвестиционной деятельности, на Ваш взгляд, может быть связано принятие разрабатываемого проекта нормативного правового акта? | Последствия ввода данного проекта лишь внесут сумятицу в процесс оснащения тахографами транспортных средств, и затормозят данный процесс, что увы не способствует повышению безопасности движения  |  |  |
| 51 | Моисеев Юрий Игоревич | Ваше общее мнение о данном проекте нормативного правового акта | требует доработки |  |  |
| 52 | Писарев Константин Анатольевич | На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлен разрабатываемый проект нормативного правового акта? Актуальна ли данная проблема сегодня? | Проблема не только актуальна, но и очень остра. ситуация похожа, мы корабль быстро построили, а в плавании доделаем. |  |  |
| 53 | Писарев Константин Анатольевич | Насколько цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой, на решение которой оно направлено? В какой степени, на Ваш взгляд, принятие нормативного правового акта позволит достигнуть поставленной цели? | Данное изменение приведет еще к более глубокой неразберихе на дорогах. |  |  |
| 54 | Писарев Константин Анатольевич | Является ли предлагаемое регулирование оптимальным способом решения проблемы? Существуют ли иные способы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны для участников общественных отношений и (или) более эффективны? | Современное гражданское законодательство признает транспортное средство источником повышенной опасности. Одним из средств снижение этой опасности служит ТАХОГРАФ. Выводя из оснащения тахографами ту или иную категорию участников дорожного движения, мы не снижаем, а повышаем ОПАСНОСТЬ на дорогах. Если государство хочет помочь сельхозпроизводителю, пусть введет субсидии, льготы. Сельхозпроизводители могут воспользуются льготами за счет социального страхования. Или все таки преследуется цель эксплуатации водителей во время сельхоз работ? Можно разработать совместно с Министерством труда особых условий во время сельхоз работ. |  |  |
| 55 | Писарев Константин Анатольевич | С какими рисками и негативными последствиями для ведения предпринимательской и инвестиционной деятельности, на Ваш взгляд, может быть связано принятие разрабатываемого проекта нормативного правового акта? | В нашей стране резко возрастет количество сельхозпроизводителей.
Также породит запись в очередь \"исключений\" и тахография превратится в фарс. |  |  |
| 56 | Писарев Константин Анатольевич | Ваше общее мнение о данном проекте нормативного правового акта | Очередной непрофессиональный шаг... |  |  |