

Исх. № 18/03-2021  
от 18 марта 2021 г.

Заместителю  
Председателя Правительства  
Российской Федерации,  
Руководителю координационного центра  
Правительства Российской Федерации

Д. Н. Чернышенко

Копия: Министру транспорта  
Российской Федерации

В. Г. Савельеву

Копия: Министру  
промышленности и торговли  
Российской Федерации

Д.В. Мантурову

*О проблемах регулирования движения  
грузового транспорта в г. Москве*

Уважаемый Дмитрий Николаевич!

Приветствуем Вас от имени ведущих отраслевых союзов и ассоциаций и обращаемся по вопросу регулирования грузовой логистики в городе Москве, который в настоящее время вызывает особую обеспокоенность всего делового сообщества.

С 23 февраля 2021 года Правительство Москвы приказом Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 22.02.2021 г. № 61-02-75/21 «О временных ограничениях движения грузовых автотранспортных средств в городе Москве» запретило движение в пределах территории города Москвы, ограниченной Московской кольцевой автомобильной дорогой (МКАД), грузовых транспортных средств разрешенной максимальной массой более 12 тонн, не имеющих действующие пропуска, выдаваемые в соответствии с Постановлением Правительства Москвы от 22.08.2011 г. №379-ПП «Об ограничении движения грузового автотранспорта в городе Москве и признании утратившими силу отдельных правовых актов Правительства Москвы» (Постановление).

Дополнительно, Приказом Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 05.03.2021 г. № 61-02-97/21 «О внесении изменений в Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 22.02.2021 г. № 61-02-75/21 (Приказ), описанные выше ограничения с 05 апреля 2021 года распространятся также на грузовые транспортные средства разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн.

Приказы делают **невозможным движение без оформления пропуска грузовых транспортных средств в пределах Москвы и по МКАД в ночное время с 22:00 до 06:00**, предусмотренных в рамках Постановления.

Данное решение, согласно публичному заявлению<sup>1</sup> Мэра Москвы Собянина С.С., направлено на борьбу с транзитным движением грузового транспорта и необходимостью его перевода на Центральную кольцевую автомобильную дорогу (ЦКАД) в целях снижения аварийности и транспортных заторов на МКАД.

По общей оценке делового сообщества, подобное директивное и спонтанное вмешательство органов власти города Москвы в регулирование логистической деятельности является непродуманной и опасной мерой, которая несёт в себе значительные риски для всей российской экономики.

Столичный регион, включая Москву и прилегающие территории Московской области, имеет стратегически важное значение для всей транспортно-логистической отрасли страны. **По экспертным оценкам участников рынка, через московскую агломерацию проходят 60% транзитных маршрутов в России. По данным ФТС за 9 месяцев 2020 года на Москву приходится около 40% экспортного и около 44% импортного внешнеторгового оборота РФ.** Грузовые транспортные средства на ежедневной основе доставляют сырье и материалы для всей отечественной промышленности, включая производителей продуктов питания и непищевые производства, осуществляется доставка грузов для строительного комплекса; доставляются лекарства, социально значимые товары, бытовая техника, электроника и многие другие товары.

Решение Правительства Москвы стало шоковым событием для транспортно-логистической отрасли, и без того пострадавшей в период пандемии. Особенно сильный удар уже ощутили компании, доставляющие грузы в международном сообщении, - экспедиторы, импортеры и экспортеры. Дело в том, что **иностранные автоперевозчики, обслуживающие значительную часть международного грузопотока, фактически, оказались лишены возможности получения пропуска из-за действующих процедурных ограничений.** И если ранее для них сохранялась возможность проезда и доставки в ночное время, то с вступлением в силу новых ограничений их работа оказалась парализована.

Только **спустя 10 дней** после вступления в силу Приказа от 22 февраля № 61-02-75/21, после многочисленных обращений делового сообщества, в которых аргументировано описана невозможность получения пропусков по ряду объективных причин, московские власти сняли запрет на движение без пропуска в ночное время с **22:00 до 06:00 для международных грузовых транспортных средств.** Таким образом, с

---

<sup>1</sup> <https://www.sobyanin.ru/o-perevode-tranzita-gruzovogo-transporta-na-tskad>

23 февраля по 5 марта международные перевозчики не имели права проезда по территории города Москвы.

Подобный пример наглядно демонстрирует некорректность работы уполномоченных органов власти города Москвы при подготовке ими нормативных документов, прямо влияющих на транспортную отрасль страны.

Что касается предложения Мэра Москвы по переводу выстроенных логистических маршрутов на ЦКАД, то, хотя данный объект транспортной инфраструктуры и имеет серьезные перспективы для развития грузовой логистики в будущем, но в настоящее время там продолжают строиться работы, а сама дорога не оборудована необходимым количеством автозаправочных станций, пунктов технического обслуживания, мест для стоянок грузовых транспортных средств и других инфраструктурных объектов. В результате перевод грузопотока на ЦКАД представляет опасность для безопасности самих участников дорожного движения и сохранности перевозимых грузов.

По мнению делового сообщества, решение Правительства Москвы является беспрецедентным вызовом для всей отечественной промышленности и транспортной отрасли, которое прямо приведет к росту себестоимости товаров и услуг для российских потребителей. В условиях, когда Президент Российской Федерации и Правительство Российской Федерации уделяют особое внимание стабильности цен, действия органов власти города Москвы ставят под угрозу усилия властей страны.

Дополнительно сообщаем, что 1 марта 2021 года вступили в силу отдельные поправки в Федеральный закон №247 «Об обязательных требованиях в Российской Федерации», согласно которым **новые обязательные требования должны быть предсказуемы и обоснованы, а также могут вступать в силу 1 марта и 1 сентября, но не ранее чем за 90 дней до дня опубликования.** Считаем, что решение Правительства Москвы, с учетом его влияния на весь реальный сектор российской экономики, прямо нарушает положения данного Федерального закона.

Особо стоит отметить, что в мае 2021 года планируются к вступлению в силу поправки в Постановление Правительства Москвы от 22.08.2011 г. №379-ПП (далее – Постановление). Эти изменения, по нашим оценкам, крайне негативно повлияют на осуществление транспортно-логистической деятельности в столичном регионе.

В частности, вводится обязательность соблюдения единого сформированного маршрута следования транспортного средства, отступления от которого вне зависимости от причин, повлекут отмену пропуска на въезд в Москву.

Указанный риск впервые обозначался деловым сообществом еще в 2017 году. Представители предпринимательского сообщества приводили обоснования **невозможности соблюдения единого сформированного маршрута следования транспортного средства в связи с наличием практики динамических маршрутов следования**, при которых доставка товаров в торговые объекты осуществляется на основании регулярных и не планируемых на долгосрочной основе доставок. По итогу таких обсуждений бизнес получил официальное публичное заверение Мэра Москвы С.С. Собянина, о том, что **изучение маршрутов следования транспортных средств носит лишь аналитический характер без применения контрольной функции** (письмо прилагается).

Стоит отметить, что предоставляемая государственная услуга г. Москвы носит наименование «**Внесение в Реестр действующих пропусков, предоставляющих право на въезд и передвижение грузового автотранспорта в зонах ограничения его движения в г. Москве...**». На сегодняшний день участники рынка получают пропуска по принципу зональности, а не конкретного маршрута.

По мнению делового сообщества, процедура выдачи пропусков напротив должна быть более прозрачной, открытой, и соответствовать тенденции по переходу на электронный документооборот между бизнесом и государством. Необходимо упростить требования к запрашиваемым документам и не связывать пропуск на транспортное средство с конкретным водителем, как это делается сегодня.

Информируем Вас о том, что бизнес-сообщество направило Мэру Москвы Собянину С.С. экспертное заключение с оценкой влияния нового регулирования на отрасль грузовых автомобильных перевозок и рисков от введения такого регулирования.

Решение указанных проблем в полной мере отвечает целям и задачам Координационного центра Правительства Российской Федерации, созданного для оперативного разрешения штатных и нештатных ситуаций, а также обеспечения взаимодействия федеральных министерств и ведомств, регионов и организаций для проактивного реагирования на проблемы в различных отраслях экономики и социальной сферы.

В этой связи просим Вас, уважаемый Дмитрий Николаевич, в рамках полномочий Руководителя Координационного центра, оказать скорейшее содействие деловому сообществу в устранении возникших угроз российской экономике, вызванных действиями Правительства Москвы.

**Приложение:** по тексту на 28 л.

С уважением,

Вице-президент  
Российского автотранспортного  
союза (РАС)

В. И. Алексеев

Исполнительный директор  
Национального союза экспертов в  
сфере транспорта и логистики (СЭЛ)

О.В. Федоткина

Руководитель  
Национальной Мясной Ассоциации

С. Е. Юшин

Президент Союза производителей соков,  
воды и напитков (СОЮЗНАПИТКИ)

М. Н. Новиков

Генеральный директор  
Национального союза производителей  
Молока (Союзмолоко)

А. С. Белов

Президент сибирской ассоциации  
автомобильных перевозчиков (СААП)

В.С. Трунаев

Исполнительный директор  
«Национального  
Союза Мясопереработчиков»

Е.В. Лучкина

Исполнительный директор  
Ассоциации производителей и  
поставщиков продовольственных  
товаров «Руспродсоюз»

Д. В. Востриков

Президент Российского Топливного Союза

Е. А. Аркуша

Генеральный директор  
Национального союза свиноводов

Ю. И. Ковалев

Исполнительный директор  
Российской гипсовой ассоциации

А.Ф. Бурьянов

Исполнительный директор  
«Рыбного союза»

И.А. Вансович

Генеральный директор  
Союза участников потребительского  
рынка (СУПР)

О. П. Баранникова

Президент Российского  
союза строителей (РСС)

В. А. Яковлев

Исполнительный директор  
Ассоциации производителей  
и потребителей  
масложировой продукции (АПМП)

Е. А. Нестерова

Исполнительный директор  
Ассоциации «Национальное объединение  
производителей строительных материалов,  
изделий и конструкций»

А. Б. Солон

Исполнительный директор Союза  
Производителей Пищевых Ингредиентов  
(СППИ)

П. А. Семенова

Президент Ассоциации компаний  
интернет- торговли (АКИТ)

А.В. Соколов

Исх. № 12/03-2021  
от 12 марта 2021 г.

Мэру Москвы

С.С. Собянину

Копия: Заместителю Мэра Москвы  
в Правительстве Москвы  
по вопросам экономической политики и  
имущественно-земельных отношений

В. В. Ефимову

Копия: Министру Правительства Москвы,  
первому заместителю руководителя  
Аппарата Мэра и Правительства Москвы,  
Руководителю Департамента торговли и  
услуг города Москвы

А.А. Немерюку

*О регулировании движения  
грузового транспорта в г. Москве*

Уважаемый Сергей Семенович!

Приветствуем Вас от имени ведущих отраслевых союзов и ассоциаций и обращаемся по вопросу регулирования грузовой логистики в городе Москве, который в настоящее время вызывает особую обеспокоенность всего делового сообщества.

С 23 февраля 2021 года вступил в силу Приказ Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 22.02.2021 г. № 61-02-75/21 «О временных ограничениях движения грузовых автотранспортных средств в городе Москве», согласно которому запрещается движение в пределах территории города Москвы, ограниченной Московской кольцевой автомобильной дорогой (МКАД) грузовых автотранспортных средств разрешенной максимальной массой более 12 тонн, не имеющих действующие пропуска, выдаваемые в соответствии с Постановлением Правительства Москвы от 22.08.2011 г. №379-ПП «Об ограничении движения грузового автотранспорта в городе Москве и признании утратившими силу отдельных правовых актов Правительства Москвы».

Дополнительно, в соответствии с Приказом Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 05.03.2021 г. № 61-02-97/21 «О внесении изменений в Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной

инфраструктуры города Москвы от 22.02.2021 г. № 61-02-75/21, описанные выше ограничения с 05 апреля 2021 года распространятся также на грузовые транспортные средства разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн.

По общей оценке, делового сообщества, директивное введение подобных ограничений в городе Москве без заблаговременного обсуждения и информирования бизнеса является недопустимым шагом, который создает существенные риски не только для осуществления транспортно-логистической деятельности, но и для функционирования всего реального сектора экономики страны.

Запрет на движение грузовых транспортных средств без пропуска прямо влияет на транзитные перевозки по МКАД, доставку сырья и материалов для промышленного комплекса Москвы и Московской области, материалов для строительных площадок, а также на доставку продовольствия, лекарств и других социально- значимых товаров, которые до вступления в силу Приказов осуществлялись без оформления пропусков на грузовые транспортные средства в ночное время с 22:00 до 06:00.

Действие Приказа Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 22.02.2021 г. № 61-02-75/21 распространялось и на транспорт иностранных автоперевозчиков, для которых оформление пропусков по-прежнему сопряжено с массой процедурных сложностей. В настоящее время перевозчики-нерезиденты фактически, лишены возможности получить пропуска. Прежде всего у иностранного перевозчика отсутствует **квалифицированная электронная подпись, соответствующая российским стандартам, а также отсутствует большая часть запрашиваемых документов, необходимых для оформления пропуска.** Решением проблемы ранее служила доставка в ночное время, однако с вступлением в силу новых ограничений доставка грузов в Москву нерезидентами оказалась парализована.

Только спустя 10 дней после вступления в силу Приказа от 22 февраля № 61-02-75/21, после многочисленных обращений делового сообщества, в которых аргументировано описана невозможность получения пропусков по ряду объективных причин, московские власти сняли запрет на движение без пропуска в ночное время с 22:00 до 06:00 для международных грузовых транспортных средств. Таким образом, с 23 февраля по 5 марта международные перевозчики не имели права проезда по территории города Москвы.

Подобный пример наглядно демонстрирует некорректность работы уполномоченных органов власти города Москвы при подготовке ими нормативных документов, прямо влияющих на транспортную отрасль страны.

По мнению участников рынка, Центральная кольцевая автомобильная дорога (далее-ЦКАД), которая предлагается как альтернатива Московской кольцевой автомобильной дороги (далее- МКАД), безусловно, является важным инфраструктурным проектом, который имеет серьезные перспективы для развития грузовой логистики в будущем.

Вместе с тем, в 2020 году пандемия не позволила транспортно-логистическим компаниям в полной мере выстроить эффективные маршруты следования по ЦКАД. Более того, данный объект транспортно-логистической инфраструктуры изначально рассматривался бизнесом как дополнение к МКАД, а не его безальтернативная замена.



С одной стороны, ЦКАД еще не готов взять на себя такие потоки транзитных транспортных средств с точки зрения полноценной логистической инфраструктуры с соответствующим объемом и качеством предоставляемых услуг. В настоящее время продолжаются строительные работы на ЦКАД и дорога не оборудована необходимым количеством развязок и съездов, что приводит к огромным простоям на одноуровневых развязках на западном и южном участках ЦКАД, а также придорожной инфраструктурой (автозаправочными станциями, пунктами технического обслуживания, карманами и местами для стоянок грузовых транспортных средств и т. д.). С другой стороны, так как проезд для грузового транспортного средства по ЦКАД в сутки в среднем составляет порядка 3000 (трех тысяч) рублей (при наличии транспондера стоимость снижается на 50%), годовой объем затрат на проезд по ЦКАД составляет порядка 700 000 (семисот тысяч) рублей. Это приведет к увеличению затрат на перевозку и вынужденному росту тарифов на грузовые перевозки. В этой связи решение Правительства Москвы видится недостаточно продуманным, весьма поспешным и небезопасным для самих участников дорожного движения.

Наконец, серьезное изменение логистических маршрутов неразрывно сопряжено с повышением затрат на осуществление доставки, что прямо отразится на себестоимости товаров для конечных потребителей не только города Москвы, но и других регионов. В условиях, когда Президент Российской Федерации и Правительство Российской Федерации уделяют особое внимание стабилизации цен на продовольственные товары для потребителей, действия органов власти города Москвы значительно повышают инфляционные риски, ставя под угрозу результаты усилий федеральных властей страны.

Таким образом, такая мера, как запрет движения грузовых транспортных средств разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн, не имеющих действующие пропуска, в пределах территории города Москвы, ограниченной МКАД, по общему мнению делового сообщества, является непродуманной и опасной мерой, и должна быть пересмотрена в самое ближайшее время.

Стоит отметить Ваше публичное заявление на своей странице в сети Интернет 1 марта<sup>1</sup> 2021 года о том, что такие временные ограничения планируется ввести на постоянной основе, что противоречит статье 30 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», исходя из смысла которой такие ограничения вводимые субъектами Российской Федерации могут быть только временными.

Дополнительно необходимо отметить, что в мае 2021 года планируются к вступлению в силу поправки в Постановление Правительства Москвы от 22.08.2011 г. №379-ПП (далее – Постановление). Эти изменения, по нашим оценкам, также крайне негативно повлияют на осуществление транспортно-логистической деятельности в столичном регионе.

Деловое сообщество разделяет задачу государства по повышению эффективности использования транспортной инфраструктуры и задействованных в товаропроводящей цепочке грузовых автомобилей. Многолетнее развитие логистической отрасли обеспечило бизнесу качественную экспертизу в вопросе снижения нагрузки с учетом российского

---

<sup>1</sup> <https://www.sobyenin.ru/o-perevode-tranzita-gruzovogo-transporta-na-tskad>

опыта и лучших мировых практик. Участники рынка открыты к взаимодействию с органами власти для решения актуальных задач в области снижения нагрузки на дорожно-транспортную инфраструктуру. Но эти задачи не могут быть достигнуты исключительно ограничительными мерами, которые отрицательно влияют на бесперебойную доставку грузов для нужд города, бизнеса и населения. Ограничительные меры должны использоваться как инструмент обеспечения эффективной логистики. Несмотря на многократные обращения делового сообщества к Правительству Москвы с просьбами проводить открытые обсуждения планируемых изменений с привлечением бизнеса и учетом экспертизы предпринимателей, Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы по-прежнему игнорирует риски, о которых говорят участники рынка.

Указанный риск впервые обозначался деловым сообществом еще в 2017 году. Представители предпринимательского сообщества приводили обоснования невозможности соблюдения единого сформированного маршрута следования транспортного средства в связи с наличием практики динамических маршрутов следования, при которых доставка товаров в торговые объекты осуществляется на основании регулярных и не планируемых на долгосрочной основе доставок. По итогу таких обсуждений бизнес получил Ваше официальное публичное заверение как Мэра Москвы<sup>2</sup>, о том, что изучение маршрутов следования транспортных средств носит лишь аналитический характер без применения контрольной функции (**письмо прилагается**).

Стоит отметить, что предоставляемая государственная услуга г. Москвы носит наименование «Внесение в Реестр действующих пропусков, **предоставляющих право на въезд и передвижение грузового автотранспорта в зонах ограничения его движения в г. Москве...**». На сегодняшний день участники рынка получают пропуска по принципу зональности, а не конкретного маршрута.

Кроме того, изменения в Постановление фактически легализуют вовлечение посредников в процесс предоставления государственной услуги, вводя формулировку в Административном регламенте «документ, подтверждающий полномочия лица действовать от имени заявителя или представителя заявителя, являющегося юридическим лицом, за исключением обращения за предоставлением государственной услуги лица, имеющего право действовать без доверенности от имени юридического лица (в случае обращения за предоставлением государственной услуги лица от имени заявителя, являющегося юридическим лицом)». Подобное изменение, на наш взгляд направлено не на оптимизацию трудозатрат бизнеса на получение пропусков, а на легализацию посреднических схем с целью предоставления за деньги изначально бесплатной государственной услуги по получению пропуска. **Деловое сообщество видит в этом прямой риск коррупционной составляющей, который необходимо учитывать при вступлении в силу новых изменений.**

Наконец, усложняется сама государственная услуга выдачи пропусков, которая идет вразрез с тенденцией по переходу на электронный документооборот между бизнесом и государством, процедура становится еще более непрозрачной. Считаю целесообразным пересмотреть порядок оказываемой услуги по выдаче пропусков с акцентом на цифровизацию, в том числе, в части документов на транспортное средство и право

---

<sup>2</sup> [https://vk.com/mossobyandin?w=wall265870743\\_211309](https://vk.com/mossobyandin?w=wall265870743_211309)

управлять им (страховой полис ОСАГО, паспорт технического средства, диагностическая карта и т. д.). Федеральным законом от 27.07.2010 N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» дано определение межведомственного информационного взаимодействия, порядок взаимодействия при предоставлении государственных и муниципальных услуг, требования и стандарты по ее предоставлению, а также определен орган, ответственный за предоставлении не корректной информации, однако на текущий момент ответственным де факто признается заявитель, так как он получает отказы в предоставлении государственной услуги из-за некорректной работы межведомственного информационного взаимодействия и работы государственных информационных систем.

С учетом вышеизложенного, просим Вас, уважаемый Сергей Семенович, в максимально короткие сроки провести расширенное общественное обсуждение с деловым сообществом, с целью выработки предсказуемого риск-ориентированного подхода к регулированию грузовой логистики в Москве, учитывая необходимость внесения изменений в Постановление.

#### Приложение:

1. Анализ изменений в Постановление Правительства Москвы от 22.08.2011 N 379-ПП «Об ограничении движения грузового автотранспорта в городе Москве и признании утратившими силу отдельных правовых актов Правительства Москвы» на 14л.
2. Отраслевое обращение на имя мэра Москвы Собинина С. С. За исх. №3/12-05-201г. о регулировании грузового транспорта в г. Москве и планах по внедрению АС НИЦ АГАТ на 7л.

С уважением,

Вице-президент  
Российского автотранспортного  
союза (РАС)

В. И. Алексеев

Исполнительный директор  
Национального союза экспертов в  
сфере транспорта и логистики (СЭЛ)

О.В. Федоткина

Руководитель  
Национальной Мясной Ассоциации

С. Е. Юшин

Президент Союза производителей соков,  
воды и напитков (СОЮЗНАПИТКИ)

М. Н. Новиков

Генеральный директор  
Национального союза производителей  
Молока (Союзмолоко)

А. С. Белов

Президент сибирской ассоциации  
автомобильных перевозчиков (СААП)

В.С. Трунаев

Исполнительный директор  
«Национального  
Союза Мясопереработчиков»

Е.В. Лучкина

Исполнительный директор  
Ассоциации производителей и  
поставщиков продовольственных  
товаров «Руспродсоюз»

Д. В. Востриков

Президент Российского Топливного Союза

Е. А. Аркуша

Генеральный директор  
Национального союза свиноводов

Ю. И. Ковалев

Исполнительный директор  
Российской гипсовой ассоциации

А.Ф. Бурьянов

Исполнительный директор  
«Рыбного союза»

И.А. Вансович

Генеральный директор  
Союза участников потребительского  
рынка (СУПР)

О. П. Баранникова

Президент Российского  
союза строителей (РСС)

В. А. Яковлев

Ассоциация производителей фирменных  
торговых марок «Русбренд»

А.В. Поповичев

Исполнительный директор  
Ассоциации производителей  
и потребителей  
масложировой продукции (АПИМП)

Е. А. Нестерова

Исполнительный директор  
Ассоциации «Национальное объединение  
производителей строительных материалов,  
изделий и конструкций»

А. Б. Солон

Исполнительный директор Союза  
Производителей Пищевых Ингредиентов  
(СППИ)

П. А. Семенова

**Приложение №1 к письму №12/03-2021 от 12 марта 2021г.**

**Анализ изменений в Постановление Правительства Москвы от 22.08.2011 N 379-ПП «Об ограничении движения грузового автотранспорта в городе Москве и признании утратившими силу отдельных правовых актов Правительства Москвы»**

Сокращения:

**Постановление 379-ПП** - Постановление Правительства Москвы от 22.08.2011 N 379-ПП «Об ограничении движения грузового автотранспорта в городе Москве и признании утратившими силу отдельных правовых актов Правительства Москвы»

**Регламент 1** - Административный регламент предоставления государственной услуги города Москвы «Внесение в реестр действующих пропусков, предоставляющих право на въезд и передвижение грузового автотранспорта в зонах ограничения его движения в городе Москве, сведений об оформленных разовых пропусках»

**Регламент 2** - Административный регламент предоставления государственной услуги города Москвы «Внесение в Реестр действующих пропусков, предоставляющих право на въезд и передвижение грузового автотранспорта в зонах ограничения его движения в городе Москве, сведений об оформленных и аннулированных пропусках сроком действия не более одного года, об оформленных пропусках сроком действия не более одного года с измененными маршрутами движения и (или) с большей зоной действия с аннулированием ранее оформленных пропусков».

Пункт (-ы)	Содержание пункта	Риски и аргументы	Предложения
<p>п. 4.2. Постановления 379-ПП</p>	<p><b>Было:</b> Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы (далее - Департамент) вправе принимать решения о введении дополнительных, не указанных в пунктах 1 и 2 настоящего постановления временных ограничений или прекращения движения грузовых транспортных средств в целях уменьшения выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки участком дорожной сети.</p> <p><b>Стало:</b> Временные ограничения или прекращения движения грузовых транспортных средств, не указанные в пунктах 1 и 2 настоящего постановления, по решению Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы (далее – Департамент транспорта) могут быть введены в случаях, установленных статьей 30 Федерального закона от 8</p>	<p>Статьей 30 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» установлены основные принципы для введения временных ограничений или прекращения движения:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- временный характер;</li> <li>- наличие мотивированных оснований, в отношении которых могут быть установлены критерии начала / прекращения их действия;</li> <li>- обязательность принятия мер по организации дорожного движения владельцем дороги, в том числе устройство обьездных путей;</li> <li>- своевременное информирование пользователей дорог о принятых решениях;</li> <li>- принятие решений компетентными лицами.</li> </ul>	<p>Внести в Постановление 379-ПП следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Обязать Департамент транспорта издать приказ, устанавливающий порядок введения ограничений с указанием исчерпывающего перечня оснований, четких критериев их наличия / отсутствия (например, диапазон температур – для климатических условий – для концентрации веществ – для атмосферного воздуха, и т. п.), а также условий / требований к организации обьездных путей (предлагаемые обьездные пути должны быть экономически обоснованы). При этом Департамент транспорта должен отслеживать критерии и своевременно отменять ограничения.</li> <li>Показатели критериев должны быть общедоступными (например,</li> </ul>

	<p>ноября 2007 г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», иными федеральными законами, а также законами города Москвы, в том числе в целях уменьшения выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух, обеспечения безопасности дорожного движения.»</p>	<p>Согласно новой редакции Постановления 379-ПП Департамент транспорта обладает большими полномочиями по введению дополнительных ограничений, в том числе не предусмотренных самим Постановлением 379-ПП.</p> <p>При этом критерии, исчерпывающий перечень оснований и порядок введения таких ограничений отсутствуют.</p> <p>Таким образом, ограничения могут быть введены в любой момент вне зависимости от реальной причины и планируемых результатов, что создает возможность для злоупотребления Департаментом транспорта своими полномочиями и ситуацио правовой неопределенности для участников дорожного движения (невозможность планирования своей деятельности).</p> <p>Результатом может являться рост цен на транспортные услуги с последующим увеличением цены прочих товаров и услуг; недоступность отдельных товаров для потребителей.</p>	<p>размещаться на сайте Департамента транспорта).</p> <p>В случае отсутствия установленных критериев, но при наличии оснований – ограничения должны вводиться не ранее чем по истечении 90 суток (исключение – введение режима ЧС).</p>
<p>Пункт (-ы) П. 8.12. Постановления 379-ПП</p>	<p>Содержание пункта</p> <p><b>Было:</b> Лишения права управления транспортным средством водителя, указанного в запросе заявителя - индивидуального предпринимателя или заявителя - юридического лица, которые обращались за предоставлением государственных услуг, предусмотренных приложением 1 и приложением 2 к настоящему постановлению, на основании вступившего в законную силу в течение срока действия пропуска постановления по делу об административном правонарушении, предусмотренном частями 1, 2 статьи 12.8, частями 4, 5 и 7 статьи 12.9, частью 3 статьи 12.12, частями 4 и 5 статьи 12.15, частью 2 статьи 12.17, частями 3, 5, 6 статьи 12.21.1, частью 1 статьи 12.21.2, статьей</p>	<p>Риски и аргументы</p> <p>Данное положение практически не претерпело изменений. Однако, его редакция не учитывает принцип наличия вины, а также возможность субъекта как-то влиять на событие правонарушения, при установлении негативных последствий.</p> <p>Так, согласно указанному пункту в отношении заявителя – юридического лица (или индивидуального предпринимателя) может быть аннулирован пропуск даже в случае совершения административного правонарушения работника – водителя при</p>	<p>Предложения</p> <p>1. Изложить пункт в следующей редакции: Лишения права управления транспортным средством водителя, указанного в запросе заявителя - индивидуального предпринимателя или заявителя - юридического лица, которые обращались за предоставлением государственных услуг, предусмотренных приложением 1 и приложением 2 к настоящему постановлению, на основании вступившего в законную силу в</p>

	<p>12.24, частью 1 статьи 12.26 и частями 2 и 3 статьи 12.27 КоАП РФ.</p> <p><b>Стало:</b> Лишения права управления транспортным средством водителя, указанного в запросе заявителя - индивидуального предпринимателя или заявителя - юридического лица, которые обратались за предоставлением государственных услуг, предусмотренных приложением 1 и приложением 2 к настоящему постановлению, на основании вступившего в законную силу в течение срока действия пропуска постановления по делу об административном правонарушении, частями 1 и 2 статьи 12.8, частями 4, 5 и 7 статьи 12.9, частью 3 статьи 12.12, частями 4 и 5 статьи 12.15, частью 2 статьи 12.17, частями 3, 5, 6 статьи 12.21<sup>1</sup>, частью 1 статьи 12.21<sup>2</sup>, статьей 12.24, частью 1 статьи 12.26 и частями 2 и 3 статьи 12.27 КоАП РФ.</p>	<p>эксплуатации личного транспортного средства в свободное от работы время (выходной, отпуск и т.п.).</p> <p>Более того, юридическое лицо (индивидуальный предприниматель) как работодатель не способен каким-либо образом влиять на / контролировать работника в его свободное от работы время в силу прямых ограничений, предусмотренных Трудовым кодексом Российской Федерации.</p> <p>При таких обстоятельствах аннулирование пропуска будет являться необоснованным.</p> <p>Одновременно с этим, Постановлением 379-ПП не определен порядок получения информации Департаментом транспорта в целях аннулирования пропуска, что не позволяет заявителю в дальнейшем защищать свои права и законные интересы в случае неправомерного аннулирования пропуска.</p>	<p>течение срока действия пропуска постановления по делу об административном правонарушении, частями 1 и 2 статьи 12.8, частями 4, 5 и 7 статьи 12.9, частью 3 статьи 12.12, частями 4 и 5 статьи 12.15, частью 2 статьи 12.17, частями 3, 5, 6 статьи 12.21.1, частью 1 статьи 12.21.2, статьей 12.24, частью 1 статьи 12.26 и частями 2 и 3 статьи 12.27 КоАП РФ и совершенных при эксплуатации грузового автотранспортного средства, внесенного в Реестр.</p> <p>2. Установить порядок восстановления действия решения об его аннулировании незаконным</p>
<p>Пункт (-ы) П. 8.1.2., 8.1.3., 8.1.5. Постановления 379-ПП и далее по тексту</p>	<p>Содержание пункта</p> <p><b>Было:</b> «... постановления по делу об административном правонарушении, предусмотренном частями 1, 2 статьи 12.8, частями 4, 5 и 7 статьи 12.9, частью 3 статьи 12.12, частями 4 и 5 статьи 12.15, частью 2 статьи 12.17, частями 3, 5, 6 статьи 12.21.1, частью 1 статьи 12.21.2, статьей 12.24, частью 1 статьи 12.26 и частями 2 и 3 статьи 12.27 КоАП РФ.»</p> <p><b>Стало:</b> «... постановления по делу об административном правонарушении, частями 1 и 2 статьи 12.8, частями 4, 5 и 7 статьи 12.9, частью 3 статьи 12.12, частями 4 и 5 статьи 12.15, частью 2 статьи 12.17, частями 3, 5, 6 статьи 12.21<sup>1</sup>, частью 1 статьи 12.21<sup>2</sup>, статьей 12.24, частью 1 статьи 12.26 и частями 2 и 3 статьи 12.27 КоАП РФ.»</p>	<p>Риски и аргументы</p> <p>В тексте допущена техническая ошибка в нумерации отдельных статей по всему тексту:</p> <p>нумерация согласно КоАП РФ – 12.21.1, нумерация согласно Постановления 379-ПП – 12.21<sup>1</sup>, что порождает правовую неопределенность при принятии соответствующих решений, фактически делая их незаконными.</p>	<p>Предложения</p> <p>Исправить техническую ошибку по всему тексту</p>



Пункт (-ы)	Содержание пункта	Риски и аргументы	Предложения
<p>П. 8.1.3. Постановления 379-ПП</p>	<p><b>Было:</b> Вступивших в законную силу в течение срока действия пропуска двух и более постановлений по делам об административных правонарушениях, предусмотренных частями 4 - 7 статьи 12.9, частью 2 статьи 12.11, статьей 12.12, частями 2 - 5 статьи 12.15, частями 3 - 7 статьи 12.16, статьями 12.17, 12.18, 12.19, 12.21, частями 1 - 7, 10 и 11 статьи 12.21.1, статьями 12.21.2, 12.24, частью 2 статьи 12.25, частями 2, 3 статьи 12.27, частями 1 и 2 статьи 12.31, статьей 12.33, частью 1 статьи 19.4 (при осуществлении надзора в сфере транспорта), статьей 19.4.1 (при осуществлении надзора в сфере транспорта) КоАП РФ (за исключением случаев, указанных в пункте 8.1.1 или 8.1.2 настоящего постановления), статьями 8.14, 8.25 Закона города Москвы от 21 ноября 2007 г. N 45 "Кодекс города Москвы об административных правонарушениях" и совершенных при эксплуатации грузового автотранспортного средства, внесенного в Реестр.</p> <p><b>Стало:</b> Вступивших в законную силу в течение срока действия пропуска двух и более постановлений по делам об административных правонарушениях, предусмотренных частями 4 - 7 статьи 12.9, частью 2 статьи 12.11, статьей 12.12, частями 2 - 5 статьи 12.15, частями 3 - 7 статьи 12.16, статьями 12.17, 12.18, 12.19, 12.21, частями 1 - 7, 10 и 11 статьи 12.21.1, статьями 12.22, 12.24, частью 2 статьи 12.25, частями 2 и 3 статьи 12.27, частями 1 и 2 статьи 12.31, статьей 12.33, частью 1 статьи 19.4 (при осуществлении надзора в сфере транспорта), статьей 19.4.1 (при осуществлении надзора в сфере транспорта) КоАП РФ (за исключением случаев, указанных в пункте 8.1.1 или 8.1.2 настоящего постановления), статьями 8.14, 8.25 Закона города Москвы от 21 ноября 2007 г. N 45 "Кодекс города Москвы об административных правонарушениях" и совершенных при эксплуатации грузового автотранспортного средства, внесенного в Реестр.</p>	<p>В текущей формулировке отсутствует указание на то, в отношении какого субъекта административного правонарушения (водитель и / или заявитель) будут учитываться вступившие в законную силу постановления.</p> <p>Необходимо учитывать, что санкциями отдельных статей (например, ч. 1 ст. 12.21.1 КоАП РФ) предусмотрена ответственность, как для водителя, так и для юридического лица (индивидуального предпринимателя), что предполагает возможность наличия двух постановлений на основании одного события.</p> <p>Между тем, из смысла текста данного пункта усматривается необходимость негативных последствий (в виде аннулированного пропуска), только для лиц, совершивших неоднократное нарушение требований действующего законодательства.</p> <p>При этом, необходимо учитывать предоставляемые ранее комментарии к п. 8.1.2. Постановления 379-ПП в части неправомерности применения правовых последствий для заявителя, являющегося работодателем, когда правонарушение допущено его работником в свободное от работы время.</p> <p>Ввиду вышеизложенного возможны случаи необоснованного аннулирования пропуска.</p>	<p>1. Изложить пункт в следующей редакции: Вступивших в законную в отношении заявителя силу в течение срока действия пропуска двух и более постановлений по делам об административных правонарушениях, предусмотренных статьями 12.7, частями 4 - 7 статьи 12.9, частью 2 статьи 12.11, статьей 12.12, частями 2 - 5 статьи 12.15, частями 3 - 7 статьи 12.16, статьями 12.17, 12.18, 12.19, 12.21, частями 1 - 7, 10 и 11 статьи 12.21.1, частями 2 и 3 статьи 12.27, частями 1 и 2 статьи 12.31, статьей 12.33, частью 1 статьи 19.4 (при осуществлении надзора в сфере транспорта), статьей 19.4.1 (при осуществлении надзора в сфере транспорта) КоАП РФ (за исключением случаев, указанных в пункте 8.1.1 или 8.1.2 настоящего постановления), статьями 8.14, 8.25 Закона города Москвы от 21 ноября 2007 г. N 45 "Кодекс города Москвы об административных правонарушениях" и совершенных при эксплуатации грузового автотранспортного средства, внесенного в Реестр.</p> <p>2. Установить порядок восстановления действия пропуска в случае признания решения об его аннулировании незаконным</p>

<p>Пункт (-ы) П. 8.1.4. Постановления 379-ПП</p>	<p>Содержание пункта</p> <p><b>Было:</b> Допуске в течение срока действия пропуска к управлению транспортным средством, внесенным в Реестр, водителя, не имеющего в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения, российского национального водителя российского удостоверения или временного разрешения на право управления транспортными средствами.</p> <p><b>Стало:</b> Допуске в течение срока действия пропуска к управлению транспортным средством, внесенным в Реестр, водителя, не имеющего в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения, российского национального водителя российского удостоверения или временного разрешения на право управления транспортными средствами.</p>	<p>Риски и аргументы</p> <p>Данное положение противоречит ст. 12, 13, 14 Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», согласно которым управление транспортными средствами (в том числе в целях осуществления предпринимательской и трудовой деятельности) может осуществляться и на основании национальных водительских удостоверений (например, для граждан Киргизской Республики, а также граждан государств, законодательство которых закрепляет использование русского языка в качестве официального).</p>	<p>Предложения</p> <p>Исключить, дополнив п. 8.1.3 (в предлагаемой редакции) еще одним составом правонарушения – 12.7 КоАП РФ.</p>
<p>Пункт (-ы) П. 8.3. Постановления 379-ПП</p>	<p>Содержание пункта</p> <p><b>Было:</b> Выявление Департаментом фактов отклонения грузового автотранспортного средства, внесенного в Реестр, от маршрутов движения, несоблюдения периодичности или объема перевозок, заявленных в запросе на предоставление государственных услуг, предусмотренных приложениями 1, 2 к настоящему постановлению.</p> <p><b>Стало:</b> Выявление Департаментом фактов отклонения грузового автотранспортного средства, внесенного в</p>	<p>Риски и аргументы</p> <p>Из данного пункта следует, что Департамент транспорта должен осуществлять контроль за соблюдением условий предоставления пропуска, который должен осуществляться в строгом соответствии с действующим законодательством в области государственного и муниципального контроля (надзора).</p>	<p>Предложения</p> <p>Исключить</p>

<p>Реестр, от маршрутов движения, включая промежуточные точки маршрутов движения при пересечении ТТК, МКАД и Садового кольца, несоблюдения периодичности или объема перевозок, заявленных в запросе на предоставление государственных услуг, предусмотренных приложениями 1, 2 к настоящему постановлению.</p>	<p>Более того, в отдельных ситуациях (пробки, аварийные ситуации и т.п.) соблюдение маршрутов движения, включая промежуточные точки маршрутов движения, является невозможным ввиду необходимости соблюдения федерального законодательства (Трудового кодекса РФ, положений о режиме труда и отдыха водителей, Правил дорожного движения и т.п.).</p> <p>В связи с отсутствием в Постановлении 379-ПП установленных порядка и способа выявления и фиксации указанных отклонений, данное положение является избыточным, так как необоснованно нарушает права и законные интересы и делает невозможным соблюдение требований федерального законодательства.</p>	
--	--	--

Пункт (-ы)	Содержание пункта	Риски и аргументы	Предложения
<p>П. 2.3.2. Регламента 1, П. 2.3.2. Регламента 2</p>	<p><b>Было:</b> «В целях, связанных с предоставлением государственной услуги, используются документы и сведения, получаемые в процессе межведомственного информационного взаимодействия с...»</p> <p><b>Стало:</b> «В целях, связанных с предоставлением государственной услуги, используются документы и сведения, получаемые в процессе межведомственного информационного взаимодействия с...»</p>	<p>Фактически в указанных пунктах был обновлен список государственных органов и организаций, участвующих в оказании государственной услуги путем межведомственного взаимодействия с ГБУ ЦОДД, что также подтверждается иными положениями Регламента 1 и Регламента 2, которыми требование о предоставлении документа было заменено на требование о предоставлении сведений.</p> <p>Между тем, как показывает практика сведения, полученные путем межведомственного взаимодействия, не всегда являются достоверными, что приводит к необоснованным отказам в предоставлении государственной услуги.</p> <p>При этом, у заявителя отсутствует возможность своевременного и надлежащего обжалования такого отказа, так как</p>	<p>1. Предоставить доступ заявителю к материалам межведомственного взаимодействия путем размещения их ГБУ ЦОДД в личном кабинете на Портале.</p> <p>2. Установить ответственность для ответственных должностных лиц, государственных органов и организаций в случае предоставления в службу не достоверных сведений.</p> <p>3. Установить порядок восстановления работы над запросом, решение об отказе, по которому было принято исключительное на основании недостоверной информации, предоставленной по</p>

	отсутствует доступ к материалам межведомственного взаимодействия.	межведомственному взаимодействию.
--	---	-----------------------------------

Пункт (-ы)	Содержание пункта	Риски и аргументы	Предложения
П. 2.5.1.1.3. Регламента 1, П. 2.5.1.1.3. Регламента 2	<p><b>Было:</b> ранее аналогичный пункт отсутствовал</p> <p><b>Стало:</b> Документ, подтверждающий полномочия лица действовать от имени заявителя или представителя заявителя, являющегося юридическим лицом, за исключением обращения за предоставлением государственной услуги лица, имеющего право действовать без доверенности от имени юридического лица (в случае обращения за предоставлением государственной услуги лица от имени заявителя, являющегося юридическим лицом).</p>	<p>По факту подобная формулировка легализует вовлечение посредников.</p> <p>Однако, необходимо отметить, что в соответствии с ГК РФ юридически значимые действия совершаются на основании доверенности. Таким образом, непонятна целесообразность его включения, учитывая п. 2.4., п. 2.5.1.1.2., п. 2.5.5.</p> <p>Возможно наличие коррупционной составляющей.</p>	Исключить

Пункт (-ы)	Содержание пункта	Риски и аргументы	Предложения
П. 2.5.1.1.9.1.3. Регламента 1 (п. 2.5.1.1.8.1.3.)	<p><b>Было:</b> Для транспортировки скоропортящихся и замороженных продуктов - документы с информацией о сроках и условиях их хранения, при этом документы, подтверждающие объем перевозимых грузов, представлять необязательно.</p>	<p>1. В новой редакции исключена фраза «и замороженных», которая более точно идентифицировала пищевые продукты, о которых идет речь.</p> <p>Таким образом, существует вероятность истребования у заявителя документов для транспортировки скоропортящихся пищевых продуктов, для перевозки которых использоване специальных транспортных средств не является обязательным.</p>	<p>1. Исключить положение о предоставлении СПС;</p> <p>2. Установить исчерпывающий перечень необходимых для оказания государственной услуги сведений или документов, подтверждающих сроки условия хранения.</p> <p>3. Привести в соответствии соответствующие пункты об отказе в приеме документов / предоставлении государственной услуги.</p>
П. 2.5.1.1.9.1.3. Регламента 2 (п. 2.5.1.1.8.1.3.)	<p><b>Стало:</b> Для транспортировки скоропортящихся пищевых продуктов – номер и дата окончания срока действия свидетельства о соответствии нормам, установленным Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, подписанным в г. Женеве 1 сентября 1970 г., для изотермических транспортных средств, транспортных средств – ледников транспортных средств – рефрижераторов или отапливаемых транспортных средств, порядок выдачи которого утвержден приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 августа 2020 г. №318 «Об утверждении Порядка выдачи свидетельства о соответствии нормам, установленным Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, подписанным в г. Женеве 1 сентября 1970 г.,</p>	<p>2. В новой редакции предлагается предоставлять сведения о свидетельстве СПС или, как было предусмотрено ранее, документы с информацией о пищевых продуктах.</p> <p>Однако, требование о предоставлении свидетельства СПС, выданного не ранее чем за три рабочих дня до момента подачи запроса является излишним:</p> <p>- согласно пункту 15 Порядка выдачи свидетельств СПС, они выдаются на срок до трех лет (а в отдельных случаях до шести</p>	
Здесь далее в скобках указана нумерация аналогичных пунктов в прежней редакции, т.к. она была смещена			

	<p>для изотермических транспортных средств, транспортных средств – ледников транспортных средств – рефрижераторов или отапливаемых транспортных средств (далее – приказ Минтранса России от 21 августа 2020 г. №318), и которое выдано не ранее чем за три рабочих дня до момента подачи запроса, или документы с информацией о сроках и условиях хранения скоропортящихся пищевых продуктов, при этом сведения, предусмотренные дефисом первым абзаца второго пункта 2.5.1.1.9.1.1. настоящего Регламента, предоставлять необязательно.</p>	<p>лет). Переоформление свидетельства без надлежащих оснований невозможно; – согласно п. 16 указанного порядка - свидетелем выдается заявление в течение <b>5 рабочих дней</b>. Таким образом, заявителю Регламентом предоставляется информация и информация, которых у него на момент оформления запроса может и не быть. Такое требование не может быть обоснованным.</p> <p>3. Регламентом 1 и Регламентом 2 не определен исчерпывающий перечень документов, подтверждающих сроки и условия хранения скоропортящихся пищевых продуктов, или требования к таким документам, равно как и их объем (например, если в одном транспортном средстве будет перевозиться несколько видов скоропортящихся пищевых продуктов с разными сроками и условиями хранения. Принимая во внимание, что в указанном пункте речь идет о пищевых продуктах, такими документами могли бы являться декларации о соответствии или сертификаты соответствия.</p> <p>Информация о данных документах размещается на официальном сайте Федеральной службы по аккредитации, то есть необходимые сведения могут быть получены также путем межведомственного взаимодействия.</p>	
<p>Пункт (-ы) П. 2.5.1.1.9.1.9. Регламента 1 (п. 2.5.1.1.8.1.5.) П. 2.5.1.1.9.2.3. Регламента 1</p>	<p>Содержание пункта</p> <p><b>Было:</b> Российское национальное водительское удостоверение, подтверждающее право на управление грузовыми автотранспортными средствами соответствующих категорий и подкатегорий.</p> <p><b>Стало:</b> Сведения о российском национальном водительском удостоверении, подтверждающим право на управление грузовыми автотранспортными средствами</p>	<p>Риски и аргументы</p> <p>Данное положение противоречит ст. 12, 13, 14 Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», согласно которым управление транспортными средствами (в том числе в целях осуществления предпринимательской и трудовой деятельности) может</p>	<p>Предложения</p> <p>1. Изложить соответствующие положения в следующей редакции: Сведения о российском национальном водительском удостоверении или международное и (или) национальное водительское удостоверение, в</p>

<p>(п. 2.5.1.1.8.2.3.) П. 2.5.1.1.9.1.9. Регламента 2 (п. 2.5.1.1.8.1.5.)</p>	<p>соответствующих категорий и подкатегорий (серия, номер, разрешенные категории, дата выдачи, срок действия, кем выдано, фамилия, имя, отчество (если имеется) и дата рождения владельца водительского удостоверения).</p>	<p>осуществляться и на основании национальных водительских удостоверений (например, для граждан Киргизской Республики, а также граждан государств, законодательство которых закрепляет использование русского языка в качестве официального).</p> <p>Таким образом, ограничивается право участия в предоставлении государственной услуги, что является дискриминацией.</p>	<p>предусмотренных действующими законодательством службах, подтверждающим право на управление грузовыми автотранспортными средствами соответствующих категорий и подкатегорий (серия, номер, разрешенные категории, дата выдачи, срок действия, кем выдано, фамилия, имя, отчество (если имеется) и дата рождения владельца водительского удостоверения).</p> <p>2. Привести в соответствии соответствующие пункты об отказе в приеме документов / предоставлении государственной услуги.</p>
---	---	--	---

Пункт (-ы)	Содержание пункта	Риски и аргументы	Предложения
<p>П. 2.5.1.1.9.2 во взаимовызи с п. 2.5.1.1.9. Регламента 1 (п. 2.5.1.1.8.2 во взаимовызи с п. 2.5.1.1.8)</p>	<p><b>Было:</b> «Юридические лица и индивидуальные предприниматели дополнительно к документам, указанным в пунктах 2.5.1.1.1 - 2.5.1.1.6 настоящего Регламента, предоставляют:</p> <p>- Для осуществления грузовых перевозок грузовыми автотранспортными средствами, на которые распространяется действие международных договоров...»</p> <p><b>Стало:</b> Юридические лица и индивидуальные предприниматели дополнительно к документам, указанным в пунктах 2.5.1.1.1 - 2.5.1.1.7 настоящего Регламента, предоставляют:</p> <p>-• Для осуществления грузовых перевозок грузовыми автотранспортными средствами, на которые распространяется действие международных договоров...»</p>	<p>Фактически пункт претерпел изменения только в части замены необходимости предоставления отдельных документов на необходимость предоставления сведений.</p> <p>Однако, в соответствии с указанными пунктами заявитель, осуществляющий международные перевозки, в том числе будет обязан предоставить: паспорт транспортного средства; свидетельство о регистрации транспортного средства; сведения о диагностической карте (номер и дату).</p> <p>Между тем, в соответствии с законодательством некоторых стран подобные документы, а также их аналоги, отсутствуют, что делает их предоставление невозможным, а соответственно само требование избыточным.</p>	<p>1. Предусмотреть для заявителей, осуществляющих международных перевозки, отдельный исчерпывающий перечень документов и сведений (с учетом того, что заявителем может быть, как российское юридическое лицо (которое есть в ЕГРЮЛ), так и иностранное (то есть сведений в ЕГРЮЛ не будет)).</p> <p>2. Привести в соответствии соответствующие пункты об отказе в приеме документов / предоставлении государственной услуги.</p>

Пункт (-ы)	Содержание пункта	Риски и аргументы	Предложения
П. 2.8.1.1. Регламента 2	<p><b>Вышло:</b> «Основаниями (причинами) для отказа в приеме документов (сведений), необходимых для предоставления государственной услуги, являются:...»</p> <p><b>Стало:</b> «Основаниями (причинами) для отказа в приеме документов (сведений), необходимых для предоставления государственной услуги, являются:...»</p>	<p>Фактически часть оснований для отказа в приеме отказа в приеме документов (сведений) была перенесена в п. 2.10.1. как основания для отказа в предоставлении государственной услуги.</p> <p>На пример, были перенесены следующие основания:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Несоответствие грузовых автотранспортных средств требованиям экологического класса, установленным пунктом 1 настоящего постановления.</li> </ul> <p>Исключение подобных пунктов значительно увеличивает срок предоставления обратной связь, получаемой заявителем от ГБУ ЦОДД, в отношении запроса.</p> <p>Если в части Регламента 1 такие изменения могут быть обоснованными в связи с небольшим сроком рассмотрения пакета документов (прием документов – 1 рабочий час, оказание услуги – 8 рабочих часов), то в части получения пропуска в порядке согласно Регламенту 2 нет (прием документов – 8 рабочих часов, оказание услуги 14 дней).</p> <p>Также в пункте 2.10.1. приведены новые основания, которые также могут быть перепроверены еще на стадии приема документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Наличие в диагностической карте заключения о несоответствии транспортно средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств;</li> <li>- Диагностическая карта аннулирована органом государственного контроля (надзора) за организацией и проведением технического осмотра транспортных средств;</li> </ul>	<p>1. Дополнить данный пункт следующими подпунктами:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Несоответствие грузовых автотранспортных средств требованиям экологического класса, установленным пунктом 1 настоящего постановления;</li> <li>- Наличие в диагностической карте заключения о несоответствии транспортно средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств;</li> <li>- Диагностическая карта аннулирована органом государственного контроля (надзора) за организацией и проведением технического осмотра транспортных средств;</li> <li>- Представление заявителем нечитаемых копий документов, прилагаемых к запросу;</li> <li>- Окончание срока действия водительского удостоверения ранее окончания заявленного срока действия пропуска.</li> </ul> <p>2. Привести в соответствии соответствующим пунктам об отказе в приеме документов / предоставлении государственной услуги.</p>

		<p>- Представление заявителем нечитаемых копий документов, прилагаемых к запросу;  - Окончание срока действия водительского удостоверения наступает ранее окончания заявленного срока действия пропуска.</p>	
--	--	--	--

Пункт (-ы)	Содержание пункта	Риски и аргументы	Предложения
<p>П. 2.10.1  Регламента 1  П. 2.10.1.  Регламента 2</p>	<p><b>Было:</b> в части подпункта: «Наличие у владельца либо водителя грузового автотранспортного средства, указанного в запросе, не погашенной в течение установленного статьей 32.2 КоАП РФ срока задолженности по оплате штрафа, наложенного в соответствии со вступившим в законную силу постановлением по делу об административном правонарушении, предусмотренном частями 1, 2 статьи 12.8, частями 4 - 7 статьи 12.9, частью 2 статьи 12.11, статьей 12.12, частями 2 - 5 статьи 12.15, частями 3 - 7 статьи 12.16, статьями 12.17, 12.18, 12.19, 12.21, частями 1 - 7, 10 и 11 статьи 12.21.1, статьями 12.21.2, 12.24, частью 2 статьи 12.25, частями 2, 3 статьи 12.27, частями 1 и 2 статьи 12.31, статьей 12.33, частью 1 статьи 19.4 (при осуществлении надзора в сфере транспорта), статьей 19.4.1 (при осуществлении надзора в сфере транспорта) КоАП РФ (за исключением случаев, указанных в пункте 8.1.1 или 8.1.2 настоящего постановления), статьями 8.14, 8.25 Закона города Москвы от 21 ноября 2007 г. N 45 "Кодекс города Москвы об административных правонарушениях"».</p>	<p>1. Имеется противоречие п. 2.5.1.2. Регламента «Информация о наличии у владельца либо водителя грузового автотранспортного средства, внесенного в Реестр действующих пропусков, предоставляющих право на въезд и передвижение грузового автотранспортного средства в зонах ограничения его движения в городе Москве (далее - Реестр), не погашенной в течение установленного статьей 32.2 КоАП РФ срока задолженности по оплате штрафа, наложенного за совершение административного правонарушения при эксплуатации грузового автотранспортного средства, внесенного в Реестр, в соответствии со вступившим в законную силу постановлением по делу об административном правонарушении, предусмотренном ...».</p> <p>2. Как указано в комментариях выше возложено на заявителя – работодателя негативных последствий за действия его работников в их внерабочее время является необоснованным.</p>	<p>Изложить в следующей редакции:  Наличие у владельца либо водителя грузового автотранспортного средства, указанного в запросе, не погашенной в течение установленного статьей 32.2 КоАП РФ срока задолженности по оплате штрафа, наложенного за совершение административного правонарушения при эксплуатации грузового автотранспортного средства, внесенного в Реестр, в соответствии со вступившим в законную силу постановлением по делу об административном правонарушении, предусмотренном, предусмотренном частями 1, 2 статьи 12.8, частями 4 - 7 статьи 12.9, частью 2 статьи 12.11, статьей 12.12, частями 2 - 5 статьи 12.15, частями 3 - 7 статьи 12.16, частями 1 - 7, 10 и 11 статьи 12.21, частями 12.21.2, 12.24, частью 2 статьи 12.25, частями 2, 3 статьи 12.27, частями 1 и 2 статьи 12.31, статьей 12.33, частью 1 статьи 19.4 (при осуществлении надзора в сфере транспорта), статьей 19.4.1 (при осуществлении надзора в сфере транспорта) КоАП РФ (за исключением случаев, указанных в пункте 8.1.1 или 8.1.2 настоящего постановления), статьями 8.14, 8.25 Закона города Москвы от 21 ноября</p>



<p>статьи 12.31, статьей 12.33, частью 1 статьи 19.4 (при осуществлении надзора в сфере транспорта), статьей 19.4.1 (при осуществлении надзора в сфере транспорта) КоАП РФ (за исключением случаев, указанных в пункте 8.1.1 или 8.1.2 настоящего постановления), статьями 8.14, 8.25 Закона города Москвы от 21 ноября 2007 г. N 45 "Кодекс города Москвы об административных правонарушениях".»</p>		<p>2007 г. N 45 "Кодекс города Москвы об административных правонарушениях"</p>
---	--	--

Пункт (-ы)	Содержание пункта	Риски и аргументы	Предложения
<p>П. 2.8.4 Регламента 1</p>	<p><b>Было:</b> 2.8.3. Решение об отказе в приеме документов (сведений), необходимых для предоставления государственной услуги, подписывается работником, уполномоченным руководителем ГКУ ЦОДД, с использованием электронной подписи в установленном порядке и направляется лицу, подавшему запрос, в "личный кабинет" на Портале с указанием причин отказа не позднее срока, указанного в пункте 2.7.3 настоящего Регламента.</p>	<p>Наличие общей ссылки на основание для отказа в приеме документов приведет к отсутствию прозрачности между бизнесом и гос. органом, необходимости постоянного уточнения у гос. органа причин отказа, замедлению процесса получения хозяйствующим субъектом нужного результата, увеличению дополнительной нагрузки на бизнес и гос. органы, участвующие в данном процессе, необходимости неоднократного сбора документов и необходимости неоднократной обработки гос. органом всего пакета документов.</p>	<p>Изложить пункт в следующей редакции: 2.8.4. Решение об отказе в приеме документов (сведений), необходимых для предоставления государственной услуги, подписывается работником, уполномоченным руководителем ГКУ ЦОДД, с использованием электронной подписи в установленном порядке и направляется лицу, подавшему запрос, в "личный кабинет" на Портале с указанием причин отказа не позднее срока, указанного в пункте 2.7.3 настоящего Регламента.</p>
<p>П. 2.10.3 Регламента 1</p>	<p><b>Было:</b> 2.10.3. Решение об отказе в предоставлении государственной услуги подписывается работником, уполномоченным руководителем ГКУ ЦОДД, с использованием электронной подписи в установленном порядке и направляется лицу, подавшему запрос, в "личный кабинет" на Портале с указанием причин отказа не позднее срока, указанного в пункте 2.7.3 настоящего Регламента.</p>	<p>Наличие общей ссылки на основание для отказа в приеме документов приведет к отсутствию прозрачности между бизнесом и гос. органом, необходимости постоянного уточнения у гос. органа причин отказа, замедлению процесса получения хозяйствующим субъектом нужного результата, увеличению дополнительной нагрузки на бизнес и гос. органы,</p>	<p>Изложить пункт в следующей редакции: 2.10.3. Решение об отказе в предоставлении государственной услуги подписывается работником, уполномоченным руководителем ГКУ ЦОДД, с использованием электронной подписи в установленном порядке и направляется лицу, подавшему запрос,</p>

	<p><b>Стало:</b></p> <p>2.10.3. Решение об отказе в предоставлении государственной услуги подписывается работником, уполномоченным руководителем ГКУ ЦОДД, с использованием электронной подписи в установленном порядке и направляется лицу, подавшему запрос, в "личный кабинет" на Портале с указанием причин отказа не позднее срока, установленного пунктом 2.7.1 настоящего Регламента.</p>	<p>участвующие в данном процессе, необходимости неоднократного сбора документов и необходимости неоднократной обработки гос. органом всего пакета документов.</p>	<p>в "личный кабинет" на Портале с указанием причин отказа не позднее срока, установленного пунктом 2.7.1 настоящего Регламента.</p> <p><b>Причина отказа должна быть максимально конкретизирована, чтобы быть полностью прозрачной для заинтересованного лица.</b></p>
<p>П. 2.8.3 Регламента 2</p>	<p><b>Было:</b></p> <p>2.8.3. Решение об отказе в приеме документов (сведений), необходимых для предоставления государственной услуги, подписывается работником, уполномоченным руководителем ГКУ ЦОДД, с использованием электронной подписи в установленном порядке и направляется лицу, подавшему запрос, в "личный кабинет" на Портале с указанием причин отказа не позднее сроков, указанных в пунктах 2.7.4, 2.7.5 настоящего Регламента.</p> <p><b>Стало:</b></p> <p>2.8.3. Решение об отказе в приеме документов (сведений), необходимых для предоставления государственной услуги, подписывается работником, уполномоченным руководителем ГКУ ЦОДД, с использованием электронной подписи в установленном порядке и направляется лицу, подавшему запрос, в "личный кабинет" на Портале с указанием причин отказа не позднее сроков, указанных в пунктах 2.7.4 и 2.7.5 настоящего Регламента.</p>	<p>Наличие общей ссылки на основание для отказа в приеме документов приводит к отсутствию прозрачности между бизнесом и гос. органом, необходимости постоянного уточнения у гос. органа причин отказа, замедлению процесса получения хозяйствующим субъектом нужного результата, увеличению дополнительной нагрузки на бизнес и гос. органы, участвующие в данном процессе, необходимости неоднократного сбора документов и необходимости неоднократной обработки гос. органом всего пакета документов.</p>	<p>Изожить пункт в следующей редакции:</p> <p>2.8.3. Решение об отказе в приеме документов (сведений), необходимых для предоставления государственной услуги, подписывается работником, уполномоченным руководителем ГКУ ЦОДД, с использованием электронной подписи в установленном порядке и направляется лицу, подавшему запрос, в "личный кабинет" на Портале с указанием причин отказа не позднее сроков, указанных в пунктах 2.7.4 и 2.7.5 настоящего Регламента.</p> <p><b>Причина отказа должна быть максимально конкретизирована, чтобы быть полностью прозрачной для заинтересованного лица.</b></p>
<p>П. 2.10.5 Регламента 2</p>	<p><b>Было:</b></p> <p>2.10.5. Решение об отказе в предоставлении государственной услуги с указанием причин отказа подписывается уполномоченным должностным лицом Департамента с использованием электронной подписи и в установленном порядке направляется лицу, подавшему запрос, в "личный кабинет" на Портале не позднее сроков, указанных в пунктах 2.7.1, 2.7.2 настоящего Регламента.</p>	<p>Наличие общей ссылки на основание для отказа в приеме документов приводит к отсутствию прозрачности между бизнесом и гос. органом, необходимости постоянного уточнения у гос. органа причин отказа, замедлению процесса получения хозяйствующим субъектом нужного результата, увеличению дополнительной</p>	<p>Изожить пункт в следующей редакции:</p> <p>2.10.5. Решение об отказе в предоставлении государственной услуги с указанием причин отказа подписывается уполномоченным должностным лицом Департамента с использованием электронной подписи</p>

<p><b>Стало:</b> 2.10.5. Решение об отказе в предоставлении государственной услуги с указанием причин отказа подписывается уполномоченным должностным лицом Департамента с использованием электронной подписи и в установленном порядке направляется лицу, подавшему запрос, в "личный кабинет" на Портале не позднее сроков, указанных в пунктах 2.7.1 и 2.7.2 настоящего Регламента.</p>	<p>нагрузки на бизнес и гос. органы, участвующие в данном процессе, необходимости неоднократного сбора документов и необходимости неоднократной обработки гос. органом всего пакета документов.</p>	<p>и в установленном порядке направляется лицу, подавшему запрос, в "личный кабинет" на Портале не позднее сроков, указанных в пунктах 2.7.1 и 2.7.2 настоящего Регламента. Причина отказа должна быть максимально конкретизирована, чтобы быть полностью прозрачной для заинтересованного лица.</p>
--	---	--



Исх. № 3/ 12-05-2017  
от 5 декабря 2017

Мэру Москвы

Собянину С.С.

*О регулировании движения  
грузового транспорта в Москве  
и планах по внедрению АС НИЦ АГАТ*

### **Уважаемый Сергей Семенович!**

Позвольте поприветствовать Вас от имени производственных, транспортно-логистических и торговых компаний, а также ведущих отраслевых союзов и ассоциаций России и обратиться с вопросом, вызывающим особое беспокойство участников и операторов рынка.

В 2018 г. Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы планирует запуск Автоматизированной системы «Навигационно-информационного центра администрирования грузового автомобильного транспорта в городе Москве» (далее - АС НИЦ АГАТ).

Целью внедрения АС НИЦ АГАТ является формирование и контроль соблюдения маршрутов движения грузовых транспортных средств разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн, получающих разрешение на въезд в Москву. Маршруты движения планируется формировать при подаче заявки на получение разрешения на основе первоначально указываемых точек доставки товаров в соответствии с требованиями Постановления Правительства города Москвы от 22 августа 2011 г. №379-ПП «Об ограничении движения грузового автотранспорта в городе Москве» (далее – 379-ПП), а также с учетом действия грузового каркаса города Москвы.

Контроль движения транспортных средств планируется осуществлять с помощью передачи телематических данных посредством тахографов, установленных в транспортном средстве разрешенной максимальной массой более 12 тонн, а также с использованием инструментов фото и видео фиксации. В случае длительного простоя (например, во время ремонта) транспортного средства, несоблюдения периодичности перевозок, отклонения от автоматически сформированного системой АС НИЦ АГАТ маршрута движения или сбоя в работе (отказа) бортового навигационного оборудования разработчиками АС НИЦ АГАТ предполагается аннулировать действие разрешения с запретом на въезд в Москву до получения нового разрешения и нового утвержденного маршрута.

Предпринимательское сообщество разделяет стремление Правительства Москвы повышать эффективность работы дорожно-транспортной инфраструктуры города, однако отмечает значимые риски введения АС НИЦ АГАТ.

Особенностью осуществления доставки товаров повседневного спроса, включая социально значимых товаров, является динамический маршрут следования, при котором доставка в торговые объекты осуществляется на основании регулярных и не планируемых на долгосрочной основе заказов клиентов. Кроме того, особенностью современной розничной торговли является непрерывное обновление базы адресов доставки продукции. В результате этого ежегодное изменение перечня пунктов доставки для всех участников рынка составляет не менее 10-15% от первоначально заявленного.

Таким образом, соблюдение единого маршрута следования грузового транспорта на весь период действия разрешения не представляется возможным. На сегодняшний день участники рынка получают годовые пропуска (разрешения) по принципу зональности, а не конкретного маршрута. В целях адаптации действующих механизмов работы логистических цепочек под новые требования АС НИЦ АГАТ участники рынка будут обязаны на постоянной основе аннулировать действующие пропуска и получать новые с учетом новых точек доставки, что потребует значительного роста трудозатрат бизнеса и увеличит нагрузку на информационные порталы города Москвы, а также на сотрудников ЦОДД.

Необходимо отметить, что построение маршрутов на основе грузового каркаса, контроль соблюдения условий движения, по которому будет обеспечиваться за счет АС НИЦ АГАТ, создаст избыточные ограничения для грузовых транспортных средств. Так, в частности, может не учитываться расположение производственных и строительных зон, торговых центров и иных объектов в жилых районах, к которым необходимо обеспечить свободный проезд грузовых автомобилей для доставки товаров и материалов. При этом применяемые бизнесом в настоящее время логистические системы уже обеспечивают построение оптимальных маршрутов доставки с учетом действующих в городе ограничений на движение грузового автотранспорта.

Альтернатива осуществления доставки товаров в ночное время в том объеме, который возможен, уже организована. Перевод большего объема грузоперевозок на ночное время объективно невозможно ввиду действующего закона г. Москвы от 12.07.2002 г. № 42 «О соблюдении покоя граждан и тишины в ночное время в городе Москве», а также отстроенных и уже оптимизированных логистических процессов, обеспечивающих бесперебойную работу предприятий городской промышленности и ритейла.

По нашей оценке, с целью адаптировать ведение бизнеса в Москве к новым требованиям, сопутствующим внедрению АС НИЦ АГАТ, предпринимательское сообщество будет вынуждено перевести доставку товаров на

малотоннажный транспорт. Для участников рынка очевидно, что такой переход приведет к росту числа грузовых транспортных средств в городе Москве в дневное время и созданию дополнительной нагрузки на дороги Москвы, новым затратам бизнеса и росту тарифов на доставку.

Таким образом, планируемое введение АС НИЦ АГАТ и механизма построения разрешенных маршрутов следования грузового транспорта в Москве потенциально влечет за собой значительные социальные и экономические риски, представляет угрозу для транспортно-логистической системы города, и требует адаптации под существующие механизмы работы транспортно-логистической отрасли.

В этой связи, уважаемый Сергей Семенович, просим Вас дать поручение Департаменту транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы рассмотреть замечания предпринимательского сообщества и учесть их при доработке дорожной карты по реализации планов внедрения АС НИЦ АГАТ. Со своей стороны, подтверждаем готовность участвовать в экспертном обсуждении вопросов, связанных с внедрением внедрения АС НИЦ АГАТ. Рассчитываем, что итоговое решение по внедрению системы будет приниматься в т.ч. при согласовании условий работы системы и этапности ее внедрения с участниками рынка, работающими на территории города Москвы, деятельность которых будет затронута работой данной системы.

Приложение: Справка о критичных факторах при организации перевозок и риски, связанные с внедрением системы АС НИЦ АГАТ на 2 л.

Рассчитываем на Вашу поддержку.

С глубоким уважением,

Председатель Президиума  
Ассоциации компаний  
розничной торговли (АКОРТ)



И.В. Ломакин-Румянцев

Президент Союза производителей  
безалкогольных напитков и  
минеральных вод (СПБН)



М.Н. Новиков

Директор по развитию  
Ассоциации производителей и  
поставщиков Продовольственных  
товаров (Руспродсоюз)

Д.В. Востриков

Генеральный директор Союза  
участников потребительского рынка  
(СУПР)

О.П. Баранникова

Генеральный директор Международной  
ассоциации делового сотрудничества  
(МАДС)

Ю.И. Манилюк

Исполнительный директор  
Российской Гипсовой Ассоциации

А.Ф. Бурьянов

Президент российского  
союза строителей

В.А. Яковлев

Заместитель руководителя  
исполнительный комитета  
Национальной Мясной Ассоциации

М.В. Синельников

Исполнительный директор НП СРО  
Национального союза мясопереработчиков

Е.В. Лучкина

Исполнительный директор  
Национального союза производителей  
молока (Союзмолоко)

А.С. Белов

Исполнительный директор Ассоциации  
Производителей и потребителей  
масложировой продукции

Е.А. Нестерова

Директор Союза независимых сетей России

С.А. Кузнецов

Председатель Рыбного союза

Е.И. Назин

Президент Национального союза  
производителей плодов и овощей

С.В. Королев



Справка о критичных факторах при организации перевозок и риски, связанные с внедрением системы АС НИЦ АГАТ

1. Частота и объем (вес) заказов клиентов не прогнозируемы и зависят от множества факторов, существенная часть которых находится вне зоны контроля/ответственности перевозчика.
2. Количество клиентов крупных компаний в зоне действия пропусков исчисляется десятками тысяч.
3. Ввиду интенсивной ротации транспорта, грузовики не привязаны к конкретным клиентам и наоборот, грузовики загружаются полностью исходя из объема необходимой доставки.
4. Маршрут строится по принципу минимальных пробегов, минимальных временных затрат и максимальной загрузки транспорта, дополнительные ограничения приведут к увеличению пробегов и к росту загруженности дорог.
5. Невозможность адаптировать систему под динамические маршруты транспорта.
6. Большинство клиентов не готовы принимать продукцию ночью.  
*Справочно: только около 1,5% клиентов готовы принимать продукцию ночью, так как это сопряжено для них с дополнительными затратами.*
7. На сегодняшний день пропуска выдаются по принципу зоны действия, а не конкретным маршрута (МКАД, ТТК, СК). Для выдачи годового пропуска достаточно указания 4 маршрутов, по которым с постоянной периодичностью происходит доставка.  
Так как для оптимизации логистики и поддержания гибкого подхода к требованиям заказчиков нет закрепления конкретных ТС за определенными маршрутами, в случае необходимости получения пропусков под конкретные маршруты на каждое транспортное средство будет необходимо оформлять тысячи пропусков. При оформлении пропуска и заявлении всех возможных пунктов выгрузки (десятки тысяч возможных пунктов), существует риск, что система может не справиться с объемом данных и срок выдачи пропусков увеличиться.
8. Необходимость повторной подачи заявления на выдачу пропуска при добавлении дополнительного адреса. Увеличится количество одноразовых пропусков с целью обеспечения возможности со стороны Грузоотправителя и транспортной компании оперативного реагирования на требования клиентов по изменению адресов доставки.  
*Справочно: клиентская база обновляется в среднем на 10% в месяц.*
9. Контроль за исполнением водителем маршрута следования, предписанного ЦОДД. Транспортные пробки, график работы клиентов, перекрытия дорог, ограничения движения в силу разного рода причин (дорожные инциденты (ДТП), ремонт проезжей части, публичные мероприятия, форс-мажорные обстоятельства в виде последствий природных катаклизмов), перекрытые подъездные пути к торговым

точкам выгрузки товара, необходимость перегруза товара по причине поломки либо повреждения ТС в результате ДТП - влияют на маршрут движения.

10. Невозможность обеспечения контроля соблюдения маршрута посредством штатных тахографов, не оборудованных специальными модулями, отвечающими за фиксацию геолокации. Тахограф не является средством фиксации передачи местоположения транспортного средства, подключение дополнительных модулей несет дополнительную финансовую нагрузку на бизнес. В случае выхода из строя модуля ГЛОНАСС/GPS, необходимо произвести демонтаж тахографа вместе с модулем из автомобиля, тем самым транспортное средство встает в незапланированный и, как следствие, приносящий ущерб, простой.