

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН  
ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В  
ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Статья 1. Сфера действия настоящего Федерального закона**

Настоящий Федеральный закон регулирует отношения, возникающие в процессе организации дорожного движения.

**Статья 2. Основные принципы организации дорожного движения**

Основными принципами организации дорожного движения в Российской Федерации являются:

соблюдение интересов граждан, общества и государства при организации дорожного движения;

социально-экономическое развитие территорий Российской Федерации;

приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) на передвижение транспортных средств и (или) пешеходов;

создание условий для развития транспорта общего пользования;

создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

достоверность и актуальность информации о мероприятиях по организации дорожного движения, своевременность ее публичного распространения.

**Статья 3. Основные понятия, используемые в настоящем Федеральном законе**

Для целей настоящего Федерального закона используются следующие основные понятия:

организация дорожного движения – деятельность по упорядочиванию движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленная на снижение потерь времени (задержек) при их передвижении, при условии обеспечения безопасности дорожного движения;

документация по организации дорожного движения – документация, содержащая инженерно-технические, технологические, конструктивные, экономические, финансовые и иные решения (мероприятия) по организации дорожного движения;

технические средства организации дорожного движения – сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства дорог, предназначенные для организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, направляющие устройства и иные сооружения и устройства, необходимые для технического обеспечения организации дорожного движения);

параметры дорожного движения – показатели, характеризующие дорожное движение (скорость, плотность, состав и интенсивность дорожного движения, загрузка дорог движением, потери времени (задержка) в движении транспортных средств и (или) пешеходов и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения);

мониторинг дорожного движения – сбор, обработка и накопление данных о параметрах дорожного движения;

интенсивность дорожного движения – количество транспортных средств, пройденных в единицу времени, на определенном участке дороги;

пропускная способность дороги – максимальное значение интенсивности движения транспортных средств на определенном участке дороги при условии обеспечения безопасности дорожного движения;

зона специальной организации дорожного движения – часть территории муниципального образования либо нескольких муниципальных образований, имеющих общую границу, включающая дороги и (или) их участки, движение по которым транспортных средств и (или) пешеходов ограничено или прекращено;

парковочное место – специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, предназначенное для стоянки одного транспортного средства;

парковка – совокупность парковочных мест либо одно парковочное место;

парковка общего пользования – парковка, предназначенная для использования неограниченного круга лиц;

платная парковка – парковка, используемая на платной основе;

единое парковочное пространство – совокупность парковок, расположенных в границах одного или нескольких муниципальных образований, объединенных единой системой управления.

#### **Статья 4. Законодательство об организации дорожного движения**

1. Законодательство об организации дорожного движения основывается на Конституции Российской Федерации и состоит из настоящего Федерального закона, других федеральных законов и принимаемых в соответствии с ними законов субъектов Российской Федерации и муниципальных нормативных правовых актов.

2. Отношения в области организации дорожного движения могут также регулироваться нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации и нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации в случаях и в пределах, которые предусмотрены настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами.

3. Требования по обеспечению безопасности дорожного движения устанавливаются Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

## **ГЛАВА 2. ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

### **Статья 5. Полномочия органов государственной власти Российской Федерации в области организации дорожного движения**

1. К полномочиям органов государственной власти Российской Федерации в области организации дорожного движения относятся:

1) разработка и реализация государственной политики Российской Федерации в области организации дорожного движения;

2) установление порядка осуществления мониторинга дорожного движения;

3) организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах федерального значения;

4) установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах федерального значения;

5) установление правил подготовки документации по организации дорожного движения;

6) установление порядка определения основных параметров дорожного движения, ведения их учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области организации дорожного движения;

7) учет основных параметров дорожного движения на территории Российской Федерации;

8) установление единого порядка дорожного движения на территории Российской Федерации;

9) установление классификации работ по организации дорожного движения;

10) установление перечня профессий и должностей, связанных с деятельностью по организации дорожного движения, и квалификационных требований к ним;

11) установление требований по обеспечению эффективности организации дорожного движения;

- 12) установление требований к обозначению, обустройству и оборудованию парковок общего пользования;
- 13) утверждение нормативов финансовых затрат федерального бюджета на выполнение работ и услуг по организации дорожного движения;
- 14) установление правил расчета размера ассигнований федерального бюджета на выполнение работ и услуг по организации дорожного движения;
- 15) осуществление иных полномочий, отнесенных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами к полномочиям органов государственной власти Российской Федерации.

2. Органы государственной власти Российской Федерации могут наделяться полномочиями органов государственной власти субъектов Российской Федерации, а также передавать полномочия органам государственной власти субъектов Российской Федерации по организации дорожного движения в границах субъекта Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации.

3. Органы государственной власти Российской Федерации могут передавать полномочия органам местного самоуправления по организации дорожного движения в границах муниципальных образований в соответствии с законодательством Российской Федерации.

## **Статья 6. Полномочия органов государственной власти субъектов Российской Федерации в области организации дорожного движения**

1. К полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации в области организации дорожного движения относятся:

- 1) разработка и реализация региональной политики в области организации дорожного движения на территории субъектов Российской Федерации;
- 2) организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- 3) координация деятельности с субъектами Российской Федерации, имеющими общую границу, деятельности органов местного самоуправления на территории субъекта Российской Федерации в области организации дорожного движения;
- 4) учет основных параметров дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- 5) установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- 6) ведение реестра парковок на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- 7) установление порядка осуществления временных ограничения или прекращения движения транспортных средств в целях обеспечения эффективности

организации дорожного движения;

8) осуществление иных полномочий, отнесенных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации.

2. Органы государственной власти субъектов Российской Федерации могут наделяться полномочиями органов государственной власти Российской Федерации, а также передавать полномочия органам государственной власти Российской Федерации по организации дорожного движения в границах субъекта Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации.

3. Органы государственной власти субъектов Российской Федерации могут передавать полномочия органам местного самоуправления по организации дорожного движения в границах муниципальных образований в соответствии с законодательством Российской Федерации.

## **Статья 7. Полномочия органов местного самоуправления в области организации дорожного движения**

1. К полномочиям органов местного самоуправления в области организации дорожного движения относятся:

1) разработка и реализация муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципальных образований;

2) организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения и иных территориях, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения, регионального или межмуниципального значения;

3) учет основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований;

4) управление единым парковочным пространством на территории муниципальных образований;

5) установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения и иных территориях, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения, регионального или межмуниципального значения;

6) ведение реестра парковок на территории муниципальных образований;

7) установление порядка осуществления муниципального контроля в сфере организации дорожного движения;

8) муниципальный контроль в сфере организации дорожного движения;

9) осуществление иных полномочий, отнесенных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, законами субъектов Российской Федерации к полномочиям органов местного самоуправления.

2. Органы местного самоуправления могут наделяться полномочиями органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации по организации дорожного движения в границах муниципальных образований в соответствии с законодательством Российской Федерации.

3. В случае если законами субъектов Российской Федерации - городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя полномочия по организации дорожного движения не отнесены к перечню вопросов местного значения, определенному законами указанных субъектов Российской Федерации в соответствии со статьей 79 Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», полномочия, установленные настоящей статьей, осуществляются органами государственной власти субъектов Российской Федерации - городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя.

4. Наделение органов местного самоуправления муниципальных образований городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя отдельными полномочиями по организации дорожного движения осуществляется соответственно законами субъектов Российской Федерации - городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя.

## **Статья 8. Органы и организации, осуществляющие функции в области организации дорожного движения**

1. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации или органы местного самоуправления осуществляют свои полномочия в области организации дорожного движения непосредственно или через подведомственные организации (далее – организации, уполномоченные в области организации дорожного движения).

2. Перечень профессий и должностей, связанных с деятельностью по организации дорожного движения, и квалификационные требования к ним устанавливаются уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

## **ГЛАВА 3. ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

### **Статья 9. Общие требования к организации дорожного движения**

1. Организация дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено документацией по организации дорожного движения.

2. Единый порядок дорожного движения на территории Российской Федерации устанавливается Правилами дорожного движения, утверждаемыми Правительством Российской Федерации.

3. На дорогах Российской Федерации устанавливается правостороннее движение транспортных средств.

4. Мониторинг дорожного движения осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, уполномоченными органами государственной власти субъекта Российской Федерации или органами местного самоуправления, организациями, уполномоченными в области организации дорожного движения, в порядке, устанавливаемом уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

5. Классификация работ по организации дорожного движения устанавливается уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

6. Разработка и реализация мероприятий по организации дорожного движения осуществляются посредством подготовки и утверждения документации по организации дорожного движения в соответствии с требованиями настоящего Федерального закона и изданных в соответствии с ним нормативных правовых актов Российской Федерации, нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации и муниципальных нормативных правовых актов.

7. Работы по установке, замене, демонтажу и содержанию технических средств организации дорожного движения осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации об автомобильных дорогах и дорожной деятельности и законодательством Российской Федерации о техническом регулировании и стандартизации.

## **Статья 10. Организация учета основных параметров дорожного движения**

1. На территории Российской Федерации осуществляется учет основных параметров дорожного движения.

2. К основным параметрам дорожного движения относятся параметры дорожного движения, характеризующие среднюю скорость передвижения транспортных средств по дорогам, потерю времени (задержку) в передвижении транспортных средств или пешеходов, среднее количество транспортных средств в движении, приходящиеся на один километр полосы для движения (плотность движения).

Порядок определения основных параметров дорожного движения, порядок ведения их учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области организации дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации.

3. Система учета основных параметров обеспечивает организацию и проведение федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по подготовке и реализации государственной и муниципальной политики в области организации дорожного движения.

### **Статья 11. Обеспечение эффективности организации дорожного движения**

1. Эффективность организации дорожного движения обеспечивается посредством распределения транспортных средств на дорожной сети в соответствии с оптимальными значениями основных параметров дорожного движения, достижением оптимального соотношения интенсивности дорожного движения и пропускной способности дорог и (или) их участков, а также соблюдением иных требований по обеспечению эффективности организации дорожного движения, установленных уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

2. Мероприятия по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию дорог и (или) проведение работ в отношении объектов капитального строительства, влияющих на движение транспортных средств, должны быть учтены при распределении транспортных средств на дорожной сети. Участники дорожного движения должны быть проинформированы о введении временных ограничений и (или) прекращении движения в связи с проведением указанных мероприятий и (или) работ.

3. В целях повышения пропускной способности дорог остановочные пункты маршрутных транспортных средств и места остановок транспортных средств должны иметь уширения (заездные карманы), переходно-скоростные полосы.

4. Владельцы автомобильных дорог, а также органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, уполномоченные в сфере организации дорожного движения, обязаны:

принимать меры по обеспечению эффективности организации дорожного движения;

обеспечивать разделение движения транспортных средств и (или) пешеходов на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени передвижения и территории в целях повышения пропускной способности дорог и предотвращения дорожно-транспортных происшествий;

незамедлительно устранять условия, способствующие созданию помех для дорожного движения или создающие угрозу его безопасности;

не допускать размещение сооружений или установку объектов на обочине, проезжей части, тротуарах и иных территориях, не предусмотренные документацией по организации дорожного движения или паспортом автомобильной дороги.

5. Работа светофорных объектов (светофоров) в границах территорий,



определенных в документации по организации дорожного движения, должна быть согласована (скоординирована) между собой.

6. В целях обеспечения эффективности организации дорожного движения высшие исполнительные органы власти городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя, органы местного самоуправления обязаны предпринимать меры по транспортному планированию территорий, строительству логистических центров, связанных с перевозкой грузов, развитию маршрутного ориентирования, пешеходного и велосипедного движения, созданию транспортно-пересадочных узлов, развитию транспорта общего пользования и единого парковочного пространства.

## **Статья 12. Общие требования к парковкам**

1. Размещение парковок должно осуществляться в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения, о техническом регулировании и стандартизации, а также на основе документов по планировке территорий и документации по организации дорожного движения.

Размещение парковок на внутридворовых территориях и иных территориях вне пределов дорог осуществляется в соответствии с законодательством субъектов Российской Федерации и муниципальными нормативными правовыми актами, в том числе в области благоустройства территорий.

2. Назначение и емкость (количество парковочных мест) парковок определяются в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования.

При формировании единого парковочного пространства на территории муниципальных образований, городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя должны быть предусмотрены парковки для грузовых транспортных средств, автобусов и легковых автомобилей в количестве, соответствующем потребности, установленной в документации по организации дорожного движения.

3. Реестр парковок представляет собой информационный ресурс, содержащий сведения о парковках, расположенных на территории муниципального образования, городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя, вне зависимости от их назначения и формы собственности.

4. Ведение реестра парковок осуществляется уполномоченным органом городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя, уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

5. Деятельность по размещению и эксплуатации парковок осуществляется за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, бюджетов муниципальных образований, средств юридических и физических лиц, в том числе привлеченных в порядке и на условиях, предусмотренных законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях, законодательством Российской Федерации и субъектов Российской Федерации о государственно-

частном партнерстве.

### **Статья 13. Требования к парковкам общего пользования**

1. Парковка общего пользования может быть размещена на выделенной части автомобильной дороги и (или) территории, примыкающей к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющейся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, а также в здании, строении или сооружении либо части здания, строения, сооружения.

2. На парковках общего пользования должны выделяться места для стоянки транспортных средств, управляемых инвалидами, перевозящих инвалидов, в соответствии с законодательством Российской Федерации.

3. Установка ограждений и иных конструкций, препятствующих использованию парковок общего пользования, за исключением платных парковок, не допускается.

4. Требования к обозначению, обустройству и оборудованию парковок общего пользования устанавливаются уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

5. Организация въезда транспортных средств на парковку общего пользования и выезда с нее, а также движение транспортных средств на парковке общего пользования должны осуществляться в соответствии с решениями, принятыми в документации по организации дорожного движения.

6. Пользователи парковок общего пользования при размещении транспортных средств обязаны соблюдать правила использования парковок общего пользования, установленные уполномоченным органом субъекта Российской Федерации, уполномоченным органом местного самоуправления, юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, во владении которых находятся парковки (далее – владельцы парковок).

Контроль за соблюдением правил использования парковок общего пользования осуществляется владельцем парковки.

### **Статья 14. Требования к платным парковкам**

1. Решение о создании и использовании платных парковок, порядок создания, размер и способ оплаты за пользование платными парковками устанавливаются владельцами парковок.

Пользователи платных парковок при размещении транспортных средств обязаны своевременно и в полном объеме оплачивать время нахождения транспортного средства на платной парковке.

2. Зона платной парковки устанавливается в соответствии с документацией по организации дорожного движения и должна быть обозначена дорожными знаками и разметкой, оборудована автоматизированной системой наличной и (или) безналичной оплаты.

3. Владелец парковки обеспечивает эксплуатацию парковок, в том числе расчеты с пользователями парковки, а также осуществляет иные функции, перечень которых утверждается решением владельца парковки.

Расчеты с пользователями парковки должны быть организованы преимущественно с использованием автоматизированной системы наличной и (или) безналичной оплаты.

4. Право бесплатного пользования платными парковками предоставляется в соответствии с законодательством Российской Федерации, законодательством субъектов Российской Федерации.

5. Право устанавливать льготное пользование платными парковками, категории лиц, которым предоставлено такое право, а также размер льгот, порядок и условия использования льгот устанавливаются решением владельца платной парковки.

6. Органы государственной власти субъекта Российской Федерации, органы местного самоуправления муниципального образования обязаны осуществлять информирование населения о подготовке решения о создании и использовании платных парковок посредством размещения на своем официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» следующей информации не позднее чем за тридцать дней:

- 1) обоснование необходимости использования платных парковок, основные проблемы в сфере дорожного движения, которые планируется решить посредством введения платы за пользование парковками общего пользования;
- 2) дата начала использования платных парковок;
- 3) предполагаемые зоны платной парковки на территории субъекта Российской Федерации, муниципального образования;
- 4) порядок пользования платными парковками;
- 5) размер и порядок осуществления оплаты за пользование парковками;
- 6) иные сведения.

## **Статья 15. Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств в зонах специальной организации дорожного движения**

1. В целях обеспечения эффективности организации дорожного движения в зонах специальной организации дорожного движения могут вводиться временные ограничение или прекращение движения транспортных средств:

- 1) в отношении въезда и движения всех транспортных средств либо их отдельных видов (типов), категорий, принадлежности, экологического класса, наполненности пассажирами;
- 2) для определенных дней и времени суток;
- 3) посредством введения платы за въезд в зону специальной организации дорожного движения, дифференцируемой в том числе по категориям транспортных средств, их принадлежности, экологическому классу, наполненности пассажирами.

Порядок осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения, в том числе на платной основе, размер платы, виды (типы), категория, принадлежность, экологический класс и наполненность транспортных средств, указанные в настоящей статье, устанавливаются в соответствии с законами субъектов Российской Федерации.

2. Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального, регионального или межмуниципального, местного значения в зонах специальной организации дорожного движения осуществляются соответственно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

3. В случае принятия решений о временных ограничениях или прекращении движения транспортных средств в зонах специальной организации дорожного движения федеральные органы исполнительной власти, осуществляющие функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, уполномоченные органы исполнительной власти субъекта Российской Федерации, органы местного самоуправления обязаны осуществить компенсационные мероприятия (уровня обслуживания транспортном общего пользования, открытие новых маршрутов и (или) увеличение провозных возможностей маршрутов регулярных перевозок транспортном общего пользования, развитие инфраструктуры для движения велосипедов, иные подобные мероприятия), направленные на повышение качества транспортного обслуживания населения.

## **Статья 16. Требования к организации дорожного движения при размещении объектов капитального строительства**

1. При проектировании объектов капитального строительства должны быть соблюдены требования по обеспечению эффективности организации дорожного движения с учетом результатов прогнозирования параметров дорожного движения на дорогах, прилегающих к таким объектам капитального строительства или планируемых к размещению.

2. Размещение объектов капитального строительства в нарушение требований по обеспечению эффективности организации дорожного движения не допускается.

## **Статья 17. Организация движения велосипедистов, гужевого транспорта и прогона животных**

1. Движение велосипедистов должно быть преимущественно организовано

по велосипедным дорожкам, велопешеходным дорожкам или полосам для движения велосипедов.

2. Прогон погонщиками домашних животных через проезжую часть дорог допускается только в местах, специально для этого организованных и согласованных органами, осуществляющими контроль (надзор) в сфере безопасности дорожного движения. На автомобильных дорогах федерального значения, регионального или межмуниципального значения движение гужевого транспорта и прогон погонщиками домашних животных не допускается.

## **ГЛАВА 4. ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

### **Статья 18. Общие требования к документации по организации дорожного движения**

1. Документация по организации дорожного движения разрабатывается в соответствии с требованиями настоящего Федерального закона и изданных в соответствии с ним нормативных правовых актов, должна соответствовать требованиям законодательства Российской Федерации, субъектов Российской Федерации в области градостроительной деятельности, дорожной деятельности, обеспечения безопасности дорожного движения, экологической, пожарной и транспортной безопасности, технического регулирования, требованиям нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации и требованиям муниципальных нормативных правовых актов.

2. Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий, результатах исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

3. К документации по организации дорожного движения относятся комплексные схемы организации дорожного движения и проекты организации дорожного движения.

4. Требования к составу и содержанию комплексных схем организации дорожного движения и проектов организации дорожного движения, а также порядку их подготовки, согласования и утверждения устанавливаются Правилами подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденными уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти с учетом положений настоящего Федерального закона.

5. Решения, принятые в документации по организации дорожного движения, являются обязательными для исполнения органами государственной власти, органами местного самоуправления.

6. Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и уполномоченный орган государственной власти субъекта Российской Федерации при осуществлении переданных полномочий по организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального значения обязаны согласовывать друг с другом документацию по организации дорожного движения.

Уполномоченные органы местного самоуправления при осуществлении переданных полномочий по организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог федерального значения и (или) автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, находящихся в границах соответствующих муниципальных образований, обязаны согласовывать документацию по организации дорожного движения с соответствующими федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, и (или) уполномоченными органами государственной власти субъекта Российской Федерации.

Документация по организации дорожного движения подлежит согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и (или) уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации и (или) уполномоченным органом местного самоуправления в случае, если такая документация по организации дорожного движения разрабатывается в отношении дороги (дорог) или, участка дороги (дорог), присоединенных соответственно к автомобильным дорогам федерального, регионального или межмуниципального, местного значения.

## **Статья 19. Комплексные схемы организации дорожного движения**

1. Комплексные схемы организации дорожного движения разрабатываются в целях формирования комплексных решений по организации дорожного движения на территории одного или нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, реализующих долгосрочные стратегические направления развития и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения.

2. Комплексные схемы организации дорожного движения должны быть разработаны для сетей дорог и (или) их участков в границах одного или нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, с общей численностью населения свыше десяти тысяч жителей и (или) для сетей дорог и (или) их участков в границах субъектов Российской Федерации.

3. Комплексные схемы организации дорожного движения разрабатываются и утверждаются на срок не менее 15 лет либо на срок действия документов

стратегического планирования на территории, в отношении которой осуществляется разработка таких документов.

Корректировка комплексных схем организации дорожного движения осуществляется в случае изменения дорожно-транспортной ситуации, но не реже чем один раз в пять лет.

4. Разработанные в комплексных схем организации дорожного движения мероприятия должны представлять собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер организационного характера, взаимоувязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

5. Комплексные схемы организации дорожного движения, разрабатываемые для территории муниципального образования либо его части, разрабатываются и утверждаются органом местного самоуправления по согласованию с организациями, перечень которых определяется муниципальными нормативными правовыми актами данного муниципального образования.

Комплексные схемы организации дорожного движения, подготавливаемые для территории нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, разрабатываются и утверждаются высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации по согласованию с организациями, перечень которых определяется нормативными правовыми актами данного субъекта Российской Федерации.

6. Реализация утвержденных комплексных схем организации дорожного движения осуществляется путем выполнения мероприятий, предусмотренных в таких документах, за счет средств бюджетных и внебюджетных источников.

Реализация не утвержденных комплексных схем организации дорожного движения не допускается.

## **Статья 20. Проекты организации дорожного движения**

1. Проекты организации дорожного движения разрабатываются в целях проектной реализации комплексных схем организации дорожного движения и (или) корректировки отдельных их предложений, либо в качестве самостоятельного документа без предварительной разработки комплексной схемы организации дорожного движения.

2. Проекты организации дорожного движения разрабатываются:

на период эксплуатации дорог или их участков;

на период введения временных ограничений или прекращения движения транспортных средств и пешеходов по дорогам;

для маршрутов или участков маршрутов движения крупногабаритных транспортных средств.

3. Проекты организации дорожного движения на период эксплуатации дорог или их участков разрабатываются в отношении существующих,

реконструируемых или новых дорог или их участков.

Проекты организации дорожного движения на период эксплуатации дорог или их участков разрабатываются в отношении сети дорог и (или) их участков на территории одного или нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, с общей численностью населения до десяти тысяч жителей и (или) на период эксплуатации дорог или их участков на территории одного или нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, по отдельным направлениям организации дорожного движения:

- формирование сети дорог с односторонним движением;
- размещение парковок (парковочных мест);
- размещение информационно-указательных дорожных знаков индивидуального проектирования;
- организация движения маршрутных транспортных средств, в том числе организация выделенных полос;
- оптимизация режимов работы светофорных объектов;
- внедрение автоматизированных систем управления дорожным движением;
- иные направления организации дорожного движения.

Внесение изменений в утвержденный проект организации дорожного движения на период эксплуатации либо его повторное утверждение должно осуществляться не реже, чем один раз в три года.

4. Проекты организации дорожного движения на период введения временных ограничений или прекращения движения транспортных средств и пешеходов по дорогам разрабатывается:

- 1) при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и ремонте дорог;
- 2) при проведении строительных, ремонтных и иных подобных работ, влияющих на движение транспортных средств и пешеходов, в том числе при строительстве, реконструкции и ремонте объектов инженерной инфраструктуры, объектов капитального строительства различного функционального назначения (отдельного объекта или группы объектов застройки);
- 3) при проведении публичных и массовых мероприятий для мероприятий, проводимых как непосредственно на сети дорог (спортивно-массовые и культурные мероприятия, проведение кино- и фотосъемок, массовые гуляния, ярмарки, спортивные кроссы, велопробеги, массовые шествия и иные подобные мероприятия), так и для мероприятий, проводимых на объектах вне сети дорог (концерты, международные и национальные спортивные соревнования и иные подобные мероприятия);
- 4) при возникновении неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения;



5) при повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог;

6) в иных случаях, связанных с ограничением или прекращением движения транспортных средств и пешеходов.

5. Разработка проектов организации дорожного движения для маршрутов или участков маршрутов движения крупногабаритных транспортных средств осуществляется в соответствии с правилами обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта.

6. Проекты организации дорожного движения разрабатываются и утверждаются органами государственной власти субъекта Российской Федерации или органами местного самоуправления, владельцами автомобильных дорог, заинтересованными юридическими и физическими лицами по согласованию с организациями, перечень которых определяется нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации или муниципальными нормативными правовыми актами, в отношении территории которых осуществляется разработка проектов организации дорожного движения.

Проекты организации дорожного движения должны быть рассмотрены в срок не более тридцати дней с момента поступления таких проектов на согласование.

7. Реализация проектов организации дорожного движения, не прошедших обязательных согласований, не допускается.

## **ГЛАВА 5. УЧАСТИЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЛАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАДЗОР И МУНИЦИПАЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ**

### **Статья 21. Участие общественных объединений в осуществлении мероприятий по организации дорожного движения**

1. Общественные объединения, созданные для защиты прав и законных интересов граждан, участвующих в дорожном движении, в целях объединения коллективных усилий членов этих организаций для повышения устойчивости дорожного движения, в соответствии с их уставами имеют право в установленном законодательством Российской Федерации порядке:

1) вносить в федеральные органы исполнительной власти, органы государственной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления, организации, уполномоченные в области организации дорожного движения, предложения по осуществлению мероприятий и совершенствованию технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области организации дорожного движения;

- 2) проводить исследования причин и обстоятельств недостаточного обеспечения эффективности организации дорожного движения;
- 3) разрабатывать и реализовывать мероприятия по организации дорожного движения.

2. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, юридические и физические лица могут привлекать с их согласия общественные объединения к реализации мероприятий по организации дорожного движения.

## **Статья 22. Государственный надзор в области организации дорожного движения**

Государственный надзор в области организации дорожного движения осуществляется в рамках осуществления Федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения.

## **Статья 23. Региональный контроль в городах федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя, муниципальный контроль в области организации дорожного движения**

1. Под региональным контролем в городах федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя, муниципальным контролем в области организации дорожного движения (далее – региональный и муниципальный контроль) понимается контроль деятельности уполномоченных органов городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя, уполномоченных органов местного самоуправления по оценке обеспечения эффективности организации дорожного движения, соответствия фактических параметров дорожного движения параметрам, установленным в документации по организации дорожного движения, а также решений, предусмотренных в документации по организации дорожного движения на территории городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя, на территории муниципальных образований, выявление и пресечение нарушений уполномоченными органами городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя, органами местного самоуправления, а также юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и гражданами законодательства в области организации дорожного движения.

2. Региональный и муниципальный контроль осуществляется уполномоченными органами городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя, уполномоченными органами местного самоуправления (далее – органы регионального, муниципального контроля) в порядке, установленном соответственно законами субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя, муниципальными правовыми актами либо законами субъектов Российской Федерации и принятыми в соответствии с ними муниципальными правовыми актами.

3. К отношениям, связанным с осуществлением регионального и муниципального контроля, применяются положения Федерального закона от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации», Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федерального закона от 26 декабря 2008 года № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» с учетом особенностей организации и проведения плановых и внеплановых проверок, установленных пунктами 5-6 настоящей статьи.

4. Предметом проверки является соблюдение уполномоченными органами городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя, органами местного самоуправления, юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и гражданами обязательных требований законодательства по организации дорожного движения.

5. Основанием для включения плановой проверки в ежегодный план проведения плановых проверок является истечение одного года со дня окончания проведения последней плановой проверки.

6. Основанием для проведения внеплановой проверки является:

истечение срока исполнения органом регионального, муниципального контроля предписания об устранении выявленного нарушения обязательных требований;

поступление в орган регионального, муниципального контроля заявлений граждан, индивидуальных предпринимателей, юридических лиц информации от органов государственной власти (должностных лиц органа государственного надзора), органов местного самоуправления, из средств массовой информации о фактах нарушений обязательных требований законодательства в области организации дорожного движения, если такие нарушения создают предпосылки для снижения требований по обеспечению эффективности дорожного движения;

наличие правового акта городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя, муниципального правового акта о проведении внеплановой проверки, изданного на основании требования прокурора о проведении внеплановой проверки в рамках надзора за исполнением законов по поступившим в органы прокуратуры материалам и обращениям.

## **Статья 24. Взаимодействие органов государственного контроля (надзора), органов муниципального контроля**

Взаимодействие органов государственного контроля (надзора) и органов муниципального контроля при организации и проведении проверок в области организации дорожного движения осуществляется по вопросам, предусмотренным статьей 7 Федерального закона от 26 декабря 2008 года № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении

государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».

## **ГЛАВА 6. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

### **Статья 25. О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»**

Внести в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873; 2011, № 17, ст. 2310, № 30 (ч. 1), ст. 4596; 2013, № 52 (часть I), ст. 7002; 2015, № 24, ст. 3370) следующие изменения:

#### **1. В статье 21:**

1) в части 1 второе предложение дополнить словами «, Федеральным законом «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений отдельные законодательные акты Российской Федерации».

#### **2) часть 2 изложить в следующей редакции:**

«2. Разработка и проведение указанных мероприятий осуществляются в соответствии с Федеральным законом «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений отдельные законодательные акты Российской Федерации, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, муниципальными правовыми актами».

#### **2. В статье 22:**

##### **1) Часть 1 изложить в следующей редакции:**

«1. Правовые основы организации дорожного движения на территории Российской Федерации устанавливаются в соответствии с Федеральным законом «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений отдельные законодательные акты Российской Федерации.»;

##### **2) части 4 и 5 исключить.**

3. Часть 1 статьи 30 дополнить словами «, а также в целях обеспечения безопасности дорожного движения при организации дорожного движения».

### **Статья 26. О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»**

Внести в Федеральный закон 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» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5553; 2009, № 29, ст. 3582; 2011, № 17, ст. 2310, № 49 (ч. 1), ст. 7015, № 30 (ч. 1), ст. 4591; 2015, № 29 (часть I), ст. 4374) следующие изменения:

1. В пункте 12 статьи 3 слова «организации и» исключить;
2. В статье 14 после слов «на основании» дополнить словами «документации по организации дорожного движения».
3. В статье 16 часть 1 после слов «Градостроительным Кодексом Российской Федерации» дополнить словами «, Федеральным законом «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений отдельные законодательные акты Российской Федерации».

**Статья 27. О внесении изменений в Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»**

Внести в Федеральный закон от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, № 42, ст. 5005; 2003, № 27 (ч. 2), ст. 2709; 2006, № 31 (1 ч.), ст. 3452; 2007, № 1 (1 ч.), ст. 21 № 43, ст. 5084; 2009, № 29, ст. 3612; 2011, № 29, ст. 4283; 2013, № 43, ст. 5454; 2015, № 29 (часть I), ст. 4359) следующие изменения:

1. Подпункт «а» части 2 статьи 21 после слов «преступностью» дополнить словами «, организации дорожного движения, обеспечению безопасности дорожного движения»;
2. В части 2 статьи 26.3:
  - 1) дополнить пунктом 7.1 следующего содержания:  
«7.1) разработка и реализация основных направлений инвестиционной политики в области организации дорожного движения на территории субъектов Российской Федерации»;
  - 2) в пункте 11 после слов «или межмуниципального значения» дополнить словами «, организации».

**Статья 28. О внесении изменений в Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»**

Внести в Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 40, ст. 3822; 2006, № 31 (1 ч.), ст. 3452; № 1, ст. 10; № 23, ст. 2380, № 50, ст. 5279; 2007, № 1 (1 ч.), ст. 2107; № 21, ст. 2455, № 25, ст. 2977; 2008, № 48, ст. 5517; 2010, № 15, ст. 1736; № 49, ст. 6409; 2011, № 17, ст. 2310, № 29, ст. 4283, № 30 (ч. 1), ст. 4590, ст. 4594; № 46, ст. 5553; № 49 (ч. 1), ст. 7039, № 30 (ч. 1), ст. 4572, № 30 (ч. 1), ст. 4590, № 49 (ч. 1), ст. 7015; № 30 (ч. 1), ст. 4595; № 30 (ч. 1), ст. 4594, № 48, ст. 6730; 2012, № 26, ст. 3444 ст. 3446; № 26, ст. 3446; 2013, № 43, ст. 545401; № 52 (часть I), ст. 7008, № 14,

ст. 1663; № 52 (часть I), ст. 6981; № 48, ст. 6165; 2014, № 22, ст. 2770, № 26 (часть I), ст. 3371, № 14, ст. 1562, № 26 (часть I), ст. 3371, № 30 (часть I), ст. 4235; № 42, ст. 5615, № 52 (часть I), ст. 7558; 2015, № 1 (часть I), ст. 52, № 27, ст. 3995, ст. 3978) следующие изменения:

1. В пункте 5 части 1 статьи 14 после слов «в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения» дополнить словами «, организация».
2. В пункте 5 части 1 статьи 15 после слов «за сохранностью автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района,» дополнить словами «организация».
3. В пункте 5 части 1 статьи 16 после слов «в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа» дополнить словами «, организация».

## **Статья 29. О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации**

Пункт 21 статьи 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2005, № 1, ст. 16; 2006, № 1, ст. 21; 2008, № 29 (ч. 1), ст. 3418; 2011, № 13, ст. 1688, № 17, ст. 2310, № 30 (ч. 1), ст. 4594, ст. 4563, № 49 (ч. 1), ст. 7015; 2012, № 53 (ч. 1), ст. 7614; 2013, № 14, ст. 1651, № 43, ст. 5452, № 52 (часть I), ст. 6983; 2014, № 19, ст. 2336, № 48, ст. 6640; 2015, № 1 (часть I), ст. 9, № 29 (часть I), ст. 4342) исключить.

## **Статья 30. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях**

1. Главу 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 1) дополнить статьей 12.38 следующего содержания:

«Статья 12.38. Несоблюдение требований законодательства Российской Федерации в области организации дорожного движения

«1. Несоблюдение требований законодательства Российской Федерации в области организации дорожного движения, за исключением случаев, предусмотренных частями 2, 3 настоящей статьи, -

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трех тысяч до пяти тысяч рублей; на должностных лиц, ответственных за организацию дорожного движения, от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей; на юридических лиц - ста тысяч рублей;

2. Несоблюдение требований по обеспечению эффективности организации дорожного движения, равно как и несоответствие фактических параметров дорожного движения параметрам, установленным в документации по организации дорожного движения, а также несоблюдение решений, предусмотренных в документации по организации дорожного движения, -

влечет наложение административного штрафа на должностных лиц,

ответственных за организацию дорожного движения, в размере от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц - трехсот тысяч рублей;

3. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 2 настоящей статьи, -

влечет наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за организацию дорожного движения, в размере ста тысяч рублей либо дисквалификацию на срок от одного года до трех лет; на юридических лиц - от пятисот тысяч рублей до одного миллиона рублей.

Примечание. За административные правонарушения, предусмотренные настоящей статьей, лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, несут административную ответственность как юридические лица.

2. В части 1 статьи 21.1 после слов «статьей 12.35,» дополнить словами «статьей 12.38,».

3. В части 1 статьи 23.3 после слов «12.37,» дополнить словами «частью 1 статьи 12.38,».

4. В пунктах 5 и 6 части 2 статьи 23.3 после слов «12.37,» дополнить словами «частью 1 статьи 12.38,».

5. В части 1 статьи 23.36 после слов «частью 2 статьи 12.25,» дополнить словами «частью 1 статьи 12.38,».

6. В пункте 1 части 2 статьи 23.36 после слов «частью 2 статьи 12.25,» дополнить словами «частью 1 статьи 12.38,».

7. В части 1 статьи 23.79 после слов «частью 5 статьи 12.16,» дополнить словами «статьей 12.38».

### **Статья 31. Действие настоящего Федерального закона во времени**

1. Настоящий Федеральный закон применяется к отношениям в области организации дорожного движения, возникшим после дня его вступления в силу.

2. К отношениям в области организации дорожного движения, возникшим до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, настоящий Федеральный закон применяется в части прав и обязанностей, которые возникнут после дня его вступления в силу.

### **Статья 32. Переходные положения**

Со дня вступления в силу настоящего Федерального закона и до приведения в соответствие с настоящим Федеральным законом других федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регулирующих отношения в области организации дорожного движения, указанные федеральные законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации применяются в части, не противоречащей настоящему Федеральному закону.

### **Статья 33. Вступление в силу настоящего Федерального закона**

**Настоящий Федеральный закон вступает в силу по истечении одного года со дня его официального опубликования.**



## **ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

**к проекту федерального закона «Об организации дорожного движения  
в Российской Федерации и о внесении изменений  
в отдельные законодательные акты Российской Федерации»**

В настоящее время интенсивный рост автомобильного парка в Российской Федерации наряду с продолжающейся концентрацией деловой активности вокруг городских агломераций выдвинул в число наиболее острых проблем, препятствующих устойчивому развитию транспортной системы страны, проблемы, связанные с резким повышением уровня загрузки автомобильных дорог. В первую очередь, это коснулось территории крупных городов и подъездов к ним.

Перегрузка автомобильных дорог и городских улично-дорожных сетей ведет к снижению скоростей движения и надежности доставки пассажиров и грузов, повышению себестоимости автомобильных перевозок, росту числа ДТП, выбросов загрязняющих веществ и транспортного шума. Складывающаяся ситуация приводит к снижению качества жизни населения и экономическим потерям.

В условиях высоких темпов автомобилизации населения одной из ключевых ошибок, приведшей к существующей ситуации с перегрузкой улично-дорожных сетей, явилась недооценка тесной взаимосвязи складывающихся условий дорожного движения с практикой градостроительного развития территорий, состоянием и уровнем развития улично-дорожных сетей, уровнем развития и качеством услуг общественного транспорта, применением современных методов и средств организации дорожного движения.

Пропускная способность существующей улично-дорожной сети при прочих равных условиях может быть существенно повышена за счет проведения эффективной политики в сфере организации дорожного движения. Оптимальная организация дорожного движения позволяет также снизить выбросы вредных веществ от автотранспорта. При этом основной упор в организации дорожного движения в последние годы был сделан на одной из составляющих такой деятельности - обеспечении безопасности дорожного движения и борьбу с нарушениями правил дорожного движения.

При этом обеспечение эффективности обеспечения организации дорожного движения, экологической безопасности работы автомобильного транспорта рассматриваются как технические вопросы без их соотнесения с общими задачами управления транспортом. Исходя из этого организация дорожного движения не воспринимается как самостоятельный и значимый вид общественной деятельности, который направлен не только на обеспечение безопасности дорожного движения, но в равной мере и на решение других не менее значимых социально-экономических задач.

Деятельность по организации дорожного движения распределена между различными уровнями власти, ведомствами и организациями. Во многих регионах отсутствуют единые центры организации дорожного движения, технические средства и автоматизированные системы управления дорожным движением не обеспечивают решения усложняющихся дорожно-транспортных проблем.

Проблемы в сфере дорожного движения усугубляются отсутствием

надлежащей правовой базы, необходимой для обеспечения эффективной организации дорожного движения, эффективного планирования и управления работой региональных транспортных систем.

Сложившийся приоритет градостроительного законодательства над транспортным законодательством при осуществлении нормотворческой деятельности и правоприменительной практики еще больше усугубляет транспортные проблемы в области организации дорожного движения.

В настоящее время нет единого основополагающего федерального закона, регулирующего вопросы транспортного развития территорий, организации дорожного движения и оперативного управления им, а также устанавливающего компетенцию федеральных органов исполнительной власти, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в данной сфере, в том числе в части правового регулирования организации дорожного движения, транспортного планирования и проектирования, осуществления и финансирования мероприятий по организации дорожного движения.

Имеющиеся нормативные правовые акты в области обеспечения безопасности дорожного движения не могут обеспечить надлежащее базовое правовое регулирование этой деятельности с учетом современных проблем. На законодательном уровне не раскрываются цели и содержание организации дорожного движения как самостоятельного вида деятельности, его соотношение с градостроительной и дорожной деятельностью, не определены требования к организации дорожного движения с позиции обеспечения ее эффективности.

Вопросы организации размещения транспортных средств на дорожной сети и применения различных правовых мер, ограничивающих движение, остановку и стоянку автотранспорта, также не имеют адекватного и рационального регулирования на законодательном уровне.

Вышеизложенное свидетельствует о необходимости систематизации и унификации вопросов организации дорожного движения на уровне федерального закона.

Целью проекта федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – законопроект) является создание правовых условий и механизмов для обеспечения безопасности и эффективности организации дорожного движения, снижению экономических потерь в дорожном движении, а также формирование единого подхода по организации дорожного движения на территории Российской Федерации.

В задачи законопроекта входит:

создание единой законодательной основы для правового регулирования базовых вопросов, связанных с организацией дорожного движения;

создание единого понятийного аппарата в данной сфере правового регулирования;

установление ответственности государства перед гражданами и обществом за обеспечение безопасности и эффективность организации дорожного движения;

установление полномочий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов

местного самоуправления в сфере организации дорожного движения.

Актуальность разработки законопроекта подтверждается результатами опроса субъектов Российской Федерации (75 регионов) о существующих проблемах и предлагаемых мероприятиях в сфере организации дорожного движения, проведенного Минтрансом России. Большинство регионов указали на настоятельную необходимость совершенствования нормативной правовой базы, 10% из них указали на необходимость разработки федерального закона, содержащего положения по организации дорожного движения.

Основная идея законопроекта заключается в установлении единых правовых основ деятельности в сфере организации дорожного движения, основных прав и обязанностей субъектов, обеспечивающих организацию дорожного движения, определении и разграничении полномочий органов исполнительной власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления в данной сфере.

Предметом предлагаемого к разработке законопроекта являются общественные отношения, складывающиеся между органами исполнительной власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, владельцами автомобильных дорог, организациями и гражданами в процессе организации перемещения людей и грузов с помощью автотранспортных средств или без таковых в пределах дорог, а также в процессе самого движения между его участниками.

Участниками отношений, регулируемых законопроектом, будут граждане, индивидуальные предприниматели, юридические лица, органы власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, вовлеченные в сферу организации дорожного движения.

К кругу лиц, на которых распространяется действие законопроекта, относятся: граждане, индивидуальные предприниматели и юридические лица, являющиеся участниками дорожного движения или осуществляющие предусмотренную законопроектом деятельность в границах земель дорог, либо земель, прилегающих к дорогам (в том числе собственники и владельцы объектов дорожной инфраструктуры);

владельцы автомобильных дорог;

уполномоченные органы в сфере организации дорожного движения - исполнительные органы государственной власти, органы местного самоуправления, наделенные полномочиями в области организации дорожного движения.

Учитывая то, что законопроект разрабатывается впервые, большинство его положений будут для лиц, на которых он распространяет свое действие, новыми.

Законопроект разрабатывается и направлен на детализацию и реализацию положений: статьи 71 Конституции Российской Федерации, в соответствии с которой к ведению Российской Федерации относятся федеральная государственная собственность и управление ею (пункт «д»), федеральные транспорт и пути сообщения (пункт «и»), гражданское законодательство (пункт «о»); статьи 72 Конституции Российской Федерации, в соответствии с которой в совместном ведении Российской Федерации и субъектов Российской Федерации находятся вопросы владения, пользования и распоряжения землей (пункт «в»),

административное и земельное законодательство (пункт «к»), установление общих принципов организации системы органов государственной власти и местного самоуправления (пункт «н»).

Нормы законопроекта «синхронизированы» с положениями Гражданского кодекса Российской Федерации, Градостроительного кодекса Российской Федерации, Земельного кодекса Российской Федерации, Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ), Федерального закона от 06.10.1999 № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации», Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

Основой предмета регулирования законопроекта является термин «дорожное движение». Он трактуется как совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью автотранспортных средств или без таковых в пределах дорог, в том числе улиц. Данное толкование отражает административно-правовой (государственно-управленческий) подход к рассмотрению дорожного движения, основной посылкой которого является тезис о том, что общественные отношения в сфере дорожного движения в подавляющем объеме возникают в процессе управления им.

Дорожное движение, включающее в себя пространственное перемещение людей и грузов, в целом является не стихийным процессом, а результатом сознательной и управляемой деятельности. Это не деятельность разрозненных индивидуумов, а прежде всего результат функционирования единой дорожно-транспортной системы страны. Множественность участников дорожного движения свидетельствует о том, что в процессе его соприкасаются и порой сталкиваются интересы людей, различных организаций, общества в целом. Это обуславливает необходимость управления дорожным движением, его организацией как областью общественных отношений.

Принципиально важным является разграничение предметов правового регулирования предлагаемого законопроекта, Федерального закона № 257-ФЗ, Федерального закона № 196-ФЗ. При этом в предмете регулирования Федерального закона № 196-ФЗ остаются самостоятельные специальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения как одного из ключевых результатов организации дорожного движения.

Отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог и осуществлением дорожной деятельности, регулируются самостоятельным Федеральным законом № 257-ФЗ. Поэтому часть специальных норм по организации и обеспечению безопасности дорожного движения, непосредственно связанных с содержанием автомобильных дорог, установкой, заменой, демонтажом и содержанием технических средств организации дорожного движения должны

оставаться в рамках Федерального закона № 257-ФЗ и соответствующих подзаконных актах.

Федеральным законом № 257-ФЗ работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В тоже время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог, эффективности организации дорожного движения этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

Основным и единственным специальным законодательным актом в сфере организации дорожного движения действующей законодательной основы является Федеральный закон № 196-ФЗ, который, прежде всего, определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

В то же время положения Федерального закона № 196-ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для обеспечения эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам. Данный закон не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности - обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения. В данном законе не определены полномочия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления в этой сфере деятельности, не определено само содержание деятельности по организации дорожного движения.

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090) (далее - Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

На основании анализа статьи 5 и части первой статьи 6 Федерального закона № 196-ФЗ с учетом иных его положений и других действующих законодательных актов, регламентирующих вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, следует сделать вывод, что Федеральный закон № 196-ФЗ не устанавливает четких границ компетенции Российской Федерации в сфере осуществления деятельности по организации дорожного движения.

Таким образом, проведенный анализ российского законодательства показывает, что на федеральном уровне организация дорожного движения в настоящее время регулируется, в первую очередь, как составная часть деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом организация дорожного движения и деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения Федеральным законом № 257-ФЗ включены в дорожную деятельность.

При этом организация дорожного движения подразумевает гораздо более широкий функционал, чем являться частью работ по содержанию автомобильных дорог.

Принятие законопроекта позволит:

определить «организацию дорожного движения» как отдельный вид деятельности;

установить основные принципы организации дорожного движения в Российской Федерации, направленные на повышение эффективности данного вида деятельности;

вести новый понятийный аппарат в области организации дорожного движения;

разграничить полномочия органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области организации дорожного движения;

определить возможность создания организаций (специализированных структур, центров, учреждений), ответственных за в области организации дорожного движения;

установить требования к организации дорожного движения, включая требования к обеспечению эффективности такой деятельности;

вести учет основных параметров дорожного движения в Российской Федерации;

направить деятельность в области организации дорожного движения на обеспечение эффективности, имея ввиду, прежде всего, минимизацию потерь (задержек) времени при передвижении транспортных средств и пешеходов;

предусмотреть требования к парковкам, включая парковки общего пользования, платные парковки;

установить дополнительные критерии введения временных ограничения или прекращения движения транспортных средств в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения;

увязать размещение объектов капитального строительства с требованиями по обеспечению эффективности организации дорожного движения;

предусмотреть требования к документации в сфере организации дорожного движения, установить требования к структуре, содержанию, порядку согласования и утверждения КСОДД, ПОДД;

установить государственный надзор, региональный и муниципальный контроль в сфере организации дорожного движения.

Для эффективной реализации целей предусмотренных законопроектом необходимо внесение изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации. При этом концепция законопроекта исходит из необходимости максимально возможного сохранения конфигурации действующего законодательства. Это задача решается минимальным использованием статей, вносимых в форме изменений в иные федеральные законы.

Таким образом, в целях уточнения отдельных положений законодательных актов Российской Федерации законопроектом предусматривается внесение изменений или дополнений в Федеральные законы от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», 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», от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации», в Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс Российской Федерации.

Учитывая то, что законопроект разрабатывается впервые, большинство его положений будут для лиц, на которых он распространяет свое действие, новыми.

В процессе подготовки законопроекта проведен анализ нормативной правовой базы и правоприменительной практики в области дорожного движения и его организации в зарубежных государствах, в том числе в странах СНГ.

Принятие законопроекта приведет к совершенствованию системы государственного управления организацией дорожного движения на федеральном и региональном уровнях, снизит социальную напряженность, связанную со снижением качества жизни населения в городах.

Новый закон будет способствовать стабильности общественных отношений, складывающихся между органами исполнительной власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, владельцами автомобильных дорог, организациями и гражданами в связи с дорожным движением, его организацией, управлением и регулированием.

Принятие законопроекта будет способствовать устойчивому функционированию единой транспортной системы страны, что является одной из основ для решения политических задач государства по обеспечению обороноспособности, национальной безопасности, развитию экономики, социальной сферы и культуры России.

## **ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ**

**к проекту федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»**

Экономический эффект принятия законопроекта будет обусловлен прежде всего значительным снижением социального и экономического ущерба, связанного с неэффективной организацией дорожного движения, в том числе:

- снижением потерь времени на транспорте, повышением скоростей доставки пассажиров и грузов, надежности сообщения;

- снижением перепробегов и расхода топлива, повышением эффективности использования пробега на грузовом автотранспорте;

- повышением качества обслуживания населения наземным общественным пассажирским транспортом;

- снижением негативного воздействия транспортных потоков на окружающую среду и здоровье населения;

- ростом экономической активности за счет повышения транспортной доступности территорий.

Принятие законопроекта позволит достичь описанных выше эффектов за счет совершенствования правового обеспечения организации дорожного движения и, как следствие, за счет повышения качества проектных и управленческих решений в данной области. Общий объем ежегодного предотвращенного социального и экономического ущерба, связанного с перечисленными выше факторами, а также не прямой экономический эффект, связанный с ростом эффективности работы транспортной системы.

Введение в действие статей 1 - 4, определяющих предмет, цели и задачи законопроекта, содержащих определения основных понятий, и определяющих особенности законодательства в сфере организации дорожного движения, не требует дополнительных финансовых вложений.

Положения статей 5 - 8 устанавливают полномочия органов государственной власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

Данные статьи, в том числе, содержат положения, регулирующие передачу полномочий Российской Федерации в сфере организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог федерального значения, находящиеся в границах городских поселений, городских округов и городов федерального значения, для осуществления органам местного самоуправления. В соответствии с действующим законодательством, финансовое обеспечение осуществления переданных полномочий осуществляется за счет субвенций, предоставленных бюджетам соответствующих муниципальных образований из федерального бюджета.

Реализация положений статей 5 - 8 не потребует дополнительных расходов из бюджетов всех уровней, поскольку финансирование деятельности по организации дорожного движения возможно за счет перераспределения по иным статьям расходов, связанным с дорожной деятельностью, безопасностью дорожного движения, градостроительной деятельностью.



Статьи 9 и 11, устанавливающие общие требования к организации дорожного движения и обеспечению эффективности организации дорожного, не содержит норм, реализация которых потребует дополнительных бюджетных расходов.

Работа системы учета основных показателей в сфере организации дорожного движения, предусмотренная статьей 10, не потребует дополнительных расходов из федерального бюджета, так как будет осуществляться в рамках текущей деятельности по сбору и обработке статистических данных и формированию соответствующей отчетности.

Статьи 12 - 14, определяющие правовые основы организации парковок, возлагает на уполномоченные исполнительные органы государственной власти и органы местного самоуправления полномочия по созданию парковочных мест на подведомственных им автомобильных дорогах общего пользования, объектах улично-дорожной сети и прилегающих территориях. При этом статьи содержат норму, обязывающую орган местного самоуправления создать необходимое количество парковочных мест для стоянки транспортных средств, зарегистрированных на территории поселения, городского округа, муниципального района в соответствии с нормативами градостроительного проектирования. Обеспечение соблюдения данной нормы в ряде случаев может потребовать расходования средств из местных бюджетов на приведение числа парковочных мест в соответствие с нормативами. Данные дополнительные расходы могут быть компенсированы поступлениями от эксплуатации платных парковок.

Введение в действие положений на ведение реестров парковок общего пользования также потребует дополнительных расходов из местных бюджетов.

Нормы, изложенные в статье 15, наделяют органы государственной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления полномочиями по принятию решений о введении на подведомственных им дорогах зон специальной организации дорожного движения (в том числе в форме платы, взимаемой за въезд в зону). Принятие и реализация данных решений может потребовать дополнительных расходов из местных бюджетов. В случае принятия местными властями решения о введении платного въезда в зону особой организации движения, собираемая плата обеспечит поступления средств в местный бюджет, которые позволят компенсировать затраты.

Статья 16 устанавливает требования к проектированию и осуществлению организации дорожного движения при проектировании и возведении объектов капитального строительства. Как правило, для обеспечения соблюдения этих требований не будут требоваться дополнительные расходы со стороны исполнителей проектных и строительных работ.

Введение в действие статьи 18, содержащей общие требования документации по организации дорожного движения, а также статей 19 и 20, устанавливающих требования к комплексным схемам организации дорожного движения (КСОДД), и проектам организации дорожного движения (ПОДД) соответственно, потребует дополнительных расходов из региональных и местных бюджетов. Эти расходы обусловлены как необходимостью разработки нового вида документации (КСОДД) для сетей дорог и их участков, проведения иных предусмотренных статьями процедур согласования и утверждения документации по ОДД.

В настоящее время разрабатываются только проекты организации дорожного движения на участках автомобильных дорог. Разработка комплексных схем организации движения в настоящее производится в инициативном порядке. Как следствие, законодательное закрепление обязательной разработки КСОДД будет связана с дополнительными расходами субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

Реализация норм, предусмотренных статьей 21 законопроекта, связанных с участием общественных объединений в осуществлении мероприятий по организации дорожного движения, не потребует дополнительных средств.

Осуществление государственного надзора и муниципального контроля в области организации дорожного движения может быть осуществлено в рамках перераспределения действующих полномочий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

## **ПЕРЕЧЕНЬ**

**федеральных законов, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием проекта федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»**

**Принятие Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» не потребует признания утратившими силу, приостановлению, изменению, внесения изменений или дополнений федеральных законов.**

## **ПЕРЕЧЕНЬ**

нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием проекта федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Принятие и реализация проекта федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» потребует разработки следующих проектов нормативных правовых актов:

**1. Правительства Российской Федерации:**

Порядок определения основных параметров дорожного движения, ведения их учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области организации дорожного движения;

Нормативы финансовых затрат на выполнение работ по организации дорожного движения;

Правила расчета размера ассигнований федерального бюджета на указанные цели;

**2. Уполномоченного Правительством Российской Федерации федерального органа исполнительной власти:**

Порядок осуществления мониторинга дорожного движения;

Правила подготовки документации по организации дорожного движения;

Классификация работ по организации дорожного движения;

Перечень профессий и должностей, связанных с деятельностью по организации дорожного движения, и квалификационные требования к ним;

Требования по обеспечению эффективности организации дорожного движения;

Требования к обозначению, обустройству и оборудованию парковок общего пользования.

Срок подготовки вышеуказанных проектов нормативных правовых актов составляет 1 год с момента официального опубликования данного закона.

Ответственным исполнителем по разработке вышеуказанных проектов нормативных правовых актов является Минтранс России, соисполнителями МВД России, Минстрой России, Минсельхоз России, Минэкономразвития России.

**ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**РАСПОРЯЖЕНИЕ**

от « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ г. № \_\_\_\_\_

**МОСКВА**

1. Внести в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

2. Назначить статс-секретаря – заместителя Министра транспорта Российской Федерации Аристова Сергея Алексеевича официальным представителем Правительства Российской Федерации при рассмотрении палатами Федерального Собрания Российской Федерации проекта федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Председатель Правительства  
Российской Федерации

Д.Медведев

**Сводный отчет  
о проведении оценки регулирующего воздействия**

<b>№ (присваивается системой автоматически)</b>	<b>Сроки проведения публичного обсуждения проекта акта:</b> начало: «9» сентября 2014 г.; окончание: «8» ноября 2014 г.
---	---

**1. Общая информация**

<b>1.1.</b>	Федеральный орган исполнительной власти (далее – разработчик): Министерство транспорта Российской Федерации. Минтранс России
<b>1.2.</b>	Сведения о федеральных органах исполнительной власти – соисполнителях: <i>Соисполнители отсутствуют.</i>
<b>1.3.</b>	Вид и наименование проекта акта: <i>Проект федерального закона «Об организации дорожного движения»</i>
<b>1.4.</b>	Краткое описание проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования: <i>Отсутствие правовой базы, необходимой для обеспечения эффективной организации дорожного движения.</i>
<b>1.5.</b>	Основание для разработки проекта акта: <i>Пункт 1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395.</i>
<b>1.6.</b>	Краткое описание целей предлагаемого регулирования: <i>Создание правовых условий и механизмов для обеспечения безопасности и устойчивости дорожного движения, снижению экономических потерь в дорожном движении, а так же формирование единого подхода по организации дорожного движения на территории Российской Федерации</i>
<b>1.7.</b>	Краткое описание предлагаемого способа регулирования: <i>Утверждение правовой базы, необходимой для обеспечения эффективной организации дорожного движения.</i>
<b>1.8.</b>	Контактная информация исполнителя разработчика: <i>Ф.И.О.: Сазонов Антон Александрович</i>  <i>Должность: Консультант отдела организации дорожного движения Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта.</i> <i>Тел: (499) 495 00 00 (доб. 12 31)</i>  <i>Адрес электронной почты: sazonovaa@mintrans.ru</i>

**2. Степень регулирующего воздействия проекта акта**

<b>2.1.</b>	Степень регулирующего воздействия проекта акта:	<b>высокая</b>
-------------	---	----------------

- 2.2.** Обоснование отнесения проекта акта к определенной степени регулирующего воздействия<sup>1</sup>:

*Проект акта содержит положения, устанавливающие ранее не предусмотренные законодательством Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами обязанности, запреты и ограничения для физических и юридических лиц в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.*

**3. Описание проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования, оценка негативных эффектов, возникающих в связи с наличием рассматриваемой проблемы**

- 3.1.** Описание проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования, условий и факторов ее существования:  
*Отсутствие правовой базы, необходимой для обеспечения эффективной организации дорожного движения.*

- 3.2.** Негативные эффекты, возникающие в связи с наличием проблемы:  
*Снижение скоростей сообщения, регулярное возникновение заторов и высокий уровень аварийности на автомобильном транспорте.*

- 3.3.** Информация о возникновении, выявлении проблемы, принятых мерах, направленных на ее решение, а также затраченных ресурсах и достигнутых результатах решения проблемы:  
*Создание единой законодательной основы для правового регулирования всех базовых вопросов, связанных с организацией дорожного движения.*

- 3.4.** Описание условий, при которых проблема может быть решена в целом без вмешательства со стороны государства: *отсутствуют*

- 3.5.** Источники данных: *отсутствуют*

- 3.6.** Иная информация о проблеме: *отсутствует*

**4. Анализ международного опыта в соответствующих сферах деятельности**

- 4.1.** Международный опыт в соответствующих сферах деятельности:  
*информация отсутствует*

- 4.2.** Источники данных: *отсутствуют*

**5. Цели предлагаемого регулирования и их соответствие принципам правового регулирования, программным документам Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации**

<sup>1</sup> В соответствии с пунктом 6 Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Совета Евразийской экономической комиссии, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1318.

<b>5.1.</b> Цели предлагаемого регулирования:	<b>5.2.</b> Установленные сроки достижения целей предлагаемого регулирования:
<p><i>(Цель 1) Формулирование самостоятельного предмета правового регулирования, общих правовых условий организации дорожного движения;</i></p> <p><i>(Цель 2) Создание единого понятийного аппарата в данной сфере правового регулирования, увязанного с терминологией, принятой в международных нормах;</i></p> <p><i>(Цель 3) Установление полномочий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения.</i></p>	<p><i>С даты вступления в силу федерального закона «Об организации дорожного движения»</i></p>
<b>5.3.</b> Обоснование соответствия целей предлагаемого регулирования принципам правового регулирования; программным документам Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации: <p><i>В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 17 марта 2010 г. № 152 на Минтранс России возложены функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.</i></p>	
<b>5.4.</b> Иная информация о целях предлагаемого регулирования: <i>отсутствует</i>	

## 6. Описание предлагаемого регулирования и иных возможных способов решения проблемы

<b>6.1.</b> Описание предлагаемого способа решения проблемы и преодоления связанных с ней негативных эффектов: <p><i>Создание единой законодательной основы для правового регулирования всех базовых вопросов, связанных с организацией дорожного движения.</i></p>
<b>6.2.</b> Описание иных способов решения проблемы (с указанием того, каким образом каждым из способов могла бы быть решена проблема): <i>отсутствует</i>



### 6.3. Обоснование выбора предлагаемого способа решения проблемы:

*В настоящее время интенсивный рост автомобильного парка в Российской Федерации наряду с продолжающейся концентрацией деловой активности вокруг городских агломераций выдвинул в число наиболее острых проблем, препятствующих устойчивому развитию транспортной системы страны, проблемы, связанные с резким повышением уровня загрузки автомобильных дорог. В условиях высоких темпов автомобилизации населения одной из ключевых ошибок, приведшей к существующей ситуации с перегрузкой улично-дорожных сетей, явилась недооценка тесной взаимосвязи складывающихся условий дорожного движения с практикой градостроительного развития территорий, состоянием и уровнем развития улично-дорожных сетей, уровнем развития и качеством услуг общественного транспорта, применением современных методов и средств организации дорожного движения.*

*Проблемы в сфере дорожного движения усугубляются отсутствием надлежащей правовой базы, необходимой для обеспечения эффективной организации дорожного движения, для эффективного планирования и управления работой региональных транспортных систем*

*В настоящее время нет единого основополагающего федерального закона, регулирующего вопросы транспортного развития территорий, организации дорожного движения и оперативного управления им, а также устанавливающего четко очерченную специальную компетенцию федеральных органов исполнительной власти, права и обязанности субъектов Российской Федерации, а также органов местного самоуправления в данной сфере, в том числе в части правового регулирования организации дорожного движения, территориального транспортного планирования и проектирования, осуществления и финансирования мероприятий по организации дорожного движения. Имеющиеся нормативные правовые акты в области организации и обеспечения безопасности дорожного движения не могут обеспечить надлежащее базовое правовое регулирование этой деятельности с учетом современных проблем.*

*Целью проекта федерального закона «Об организации дорожного движения» (далее – законопроект) является создание правовых условий и механизмов для обеспечения безопасности и устойчивости дорожного движения, снижению экономических потерь в дорожном движении, а так же формирование единого подхода по организации дорожного движения на территории Российской Федерации.*

### 6.4. Иная информация о предлагаемом способе решения проблемы: отсутствует

**7. Основные группы субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, иные заинтересованные лица, включая органы государственной власти, интересы которых будут затронуты предлагаемым правовым регулированием, оценка количества таких субъектов**

<b>7.1.</b> Группа участников отношений	<b>7.2.</b> Оценка количества участников отношений
Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, юридические и физические лица, в ведении которых находятся автомобильные дороги, проектные организации.	<i>Отсутствует</i>
(Описание иной группы участников отношений N).	
<b>7.3.</b> Источники данных: <i>отсутствуют</i>	

**8. Новые функции, полномочия, обязанности и права федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления или сведения об их изменении, а также порядок их реализации**

<b>8.1.</b> Описание новых или изменения существующих функций, полномочий, обязанностей или прав	<b>8.2.</b> Порядок реализации	<b>8.3.</b> Оценка изменения трудозатрат и (или) потребностей в иных ресурсах
Наименование органа: (Орган N)		
-	-	-

**9. Оценка соответствующих расходов (возможных поступлений) бюджетов бюджетной системы Российской Федерации**

<b>9.</b> Наименование новой или изменяемой функции, полномочия, обязанности или права <sup>2</sup>	<b>9.</b> Описание видов расходов (возможных поступлений) бюджетов бюджетной системы Российской Федерации	<b>9.</b> Количественная оценка расходов (возможных поступлений)
<b>9.</b> Наименование органа <sup>3</sup> : (Орган N)		
<b>1.</b>	<b>2.</b> Единовременные расходы в _____ (год возникновения):	-

<sup>2</sup> Указываются данные из раздела 8 сводного отчета.

<sup>3</sup> Указываются данные из раздела 8 сводного отчета.

(N.K)	3.	Периодические расходы за период :	-
	4.	Возможные поступления за период :	-
9.	Итого единовременные расходы:		-
9.	Итого периодические расходы за год:		-
9.	Итого возможные поступления за год:		-
9.	Иные сведения о расходах (возможных поступлениях) бюджетов бюджетной системы Российской Федерации: <i>отсутствует</i>		
9.	Источники данных: <i>отсутствуют</i>		

**10. Новые обязанности или ограничения для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности либо изменение содержания существующих обязанностей и ограничений, а также порядок организации их исполнения**

10.1.	10.2.	10.3.
Группа участников отношений <sup>4</sup>	Описание новых или изменения содержания существующих обязанностей и ограничений	Порядок организации исполнения обязанностей и ограничений
Группы участников отношений указанные в пункте 7.1 сводного отчета	Соблюдение предлагаемых требований	-
	(N.K)	-

**11. Оценка расходов субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, связанных с необходимостью соблюдения установленных обязанностей или ограничений либо изменением содержания таких обязанностей и ограничений**

11.1.	11.2.	11.3.
Группа участников отношений <sup>5</sup>	Описание новых или изменения содержания существующих обязанностей и ограничений <sup>6</sup>	Описание и оценка видов расходов
(Группа участников отношений N)	(N.1) -	-
	(N.K)-	-
11.4.	Источники данных: <i>отсутствуют</i>	

**12. Риски решения проблемы предложенным способом регулирования и риски негативных последствий, а также описание методов контроля эффективности избранного способа достижения целей регулирования**

<sup>4</sup> Указываются данные из раздела 7 сводного отчета.

<sup>5</sup> Указываются данные из раздела 7 сводного отчета.

<sup>6</sup> Указываются данные из раздела 10 сводного отчета.

12.1.	12.2.	12.3.	12.4.
Риски решения проблемы предложенным способом и риски негативных последствий	Оценки вероятности наступления рисков	Методы контроля эффективности избранного способа достижения целей регулирования	Степень контроля рисков
(Риск 1)	-	-	-
(Риск N)	-	-	-
12.5.	Источники данных: <i>отсутствуют</i>		

**13. Предполагаемая дата вступления в силу проекта акта, оценка необходимости установления переходного периода и (или) отсрочки вступления в силу проекта акта либо необходимость распространения предлагаемого регулирования на ранее возникшие отношения**

13 Предполагаемая дата вступления в силу проекта акта: 20 г.	
13 Необходимость установления переходного периода и (или) отсрочки введения предлагаемого регулирования: <i>есть</i>	13 срок (если есть необходимость): 365 (дней с момента принятия проекта нормативного правового акта)
13 Необходимость распространения предлагаемого регулирования на ранее возникшие отношения: <i>есть</i>	13 срок (если есть необходимость): 365 (дней до момента вступления в силу проекта нормативного правового акта)
13 Обоснование необходимости установления переходного периода и (или) отсрочки вступления в силу проекта акта либо необходимости распространения предлагаемого регулирования на ранее возникшие отношения: <i>Необходимость приведения в соответствие с настоящим Федеральным законом других федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регулирующих отношения в сфере организации дорожного движения.</i>	

**14. Необходимые для достижения заявленных целей регулирования организационно-технические, методологические, информационные и иные мероприятия**

14 Мероприятия, необходимые для достижения целей регулирования	14 Сроки мероприятий	14 Описание ожидаемого результата	14 Объем финансирования	14 Источники финансирования
(Мероприятие 1)	-	-	-	-
(Мероприятие N)	-	-	-	-
14 Общий объем затрат на необходимые для достижения заявленных целей регулирования организационно-технические, методологические, информационные и иные мероприятия: -				

**15. Индикативные показатели, программы мониторинга и иные способы (методы) оценки достижения заявленных целей регулирования**

<input type="checkbox"/> 15 Цели предлагаемого регулирования <sup>7</sup>	<input type="checkbox"/> 15 Индикативные показатели	<input type="checkbox"/> 15 Единицы измерения индикативных показателей	<input type="checkbox"/> 15 Способы расчета индикативных показателей
(Цель N)	(Показатель N.1)	-	-
	(Показатель N.K)	-	-
<input type="checkbox"/> 15 Информация о программах мониторинга и иных способах (методах) оценки достижения заявленных целей регулирования: отсутствует			
<input type="checkbox"/> 15 Оценка затрат на осуществление мониторинга (в среднем в год):			-
<input type="checkbox"/> 15 Описание источников информации для расчета показателей (индикаторов): отсутствует			

**16. Сведения о размещении уведомления, сроках предоставления предложений в связи с таким размещением, лицах, предоставивших предложения, и рассмотревших их структурных подразделениях разработчика**

<input type="checkbox"/> 16	Полный электронный адрес размещения уведомления в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: <i>http://regulation.gov.ru</i>
<input type="checkbox"/> 16	Срок, в течение которого разработчиком принимались предложения в связи с размещением уведомления о подготовке проекта акта: <i>начало: «1» января 2014 г.; окончание: «9» сентября 2014 г.</i>
<input type="checkbox"/> 16	Сведения о лицах, предоставивших предложения: <i>Предложений не поступало</i>
<input type="checkbox"/> 16	Сведения о структурных подразделениях разработчика, рассмотревших предоставленные предложения: <i>отсутствует</i>
<input type="checkbox"/> 16	Иные сведения о размещении уведомления: <i>отсутствуют</i>

**17. Иные сведения, которые, по мнению разработчика, позволяют оценить обоснованность предлагаемого регулирования**

<input type="checkbox"/> 17	Иные необходимые, по мнению разработчика, сведения: <i>отсутствуют</i>
<input type="checkbox"/> 17	Источники данных: <i>отсутствует</i>

<sup>7</sup> Указываются данные из раздела 5 сводного отчета.

**18. Сведения о проведении публичного обсуждения проекта акта, сроках его проведения, федеральных органах исполнительной власти и представителях предпринимательского сообщества, извещенных о проведении публичных консультаций, а также о лицах, представивших предложения, и рассмотревших их структурных подразделениях разработчика<sup>8</sup>**

<input type="checkbox"/> 18	Полный электронный адрес размещения проекта акта в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: <i>http://regulation.gov.ru</i>
<input type="checkbox"/> 18	Срок, в течение которого разработчиком принимались предложения в связи проведением публичного обсуждения проекта акта: <i>начало: «9» сентября 2014 г.; окончание: «8» ноября 2014 г.</i>
<input type="checkbox"/> 18	Сведения о федеральных органах исполнительной власти и представителях предпринимательского сообщества, извещенных о проведении публичных консультаций: <i>МВД России</i>
<input type="checkbox"/> 18	Сведения о лицах, представивших предложения: <i>отсутствуют</i>
<input type="checkbox"/> 18	Сведения о структурных подразделениях разработчика, рассмотревших предоставленные предложения: <i>Федеральное дорожное агентство</i>
<input type="checkbox"/> 18	Иные сведения о проведении публичного обсуждения проекта акта: <i>отсутствуют</i>

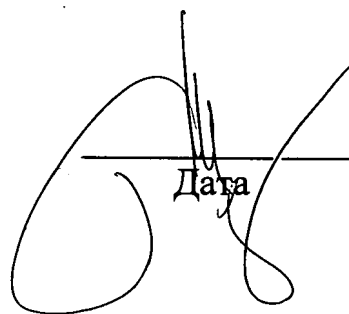
Приложение. Сводка предложений с указанием сведений об их учете или причинах отклонения<sup>9</sup>.

Указание (при наличии) на иные приложения.

Руководитель структурного подразделения  
разработчика, ответственного за подготовку  
проекта акта

А.С. Бакирей  
(инициалы, фамилия)

Дата \_\_\_\_\_ Подпись \_\_\_\_\_



<sup>8</sup> Согласно подпункту «а» пункта 21 Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Совета Евразийской экономической комиссии, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1318.

<sup>9</sup> Согласно подпункту «б» пункта 21 Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Совета Евразийской экономической комиссии, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1318.

## Сводка предложений по итогам публичного обсуждения текста проекта нормативного правового акта «Об организации дорожного движения»

ID проекта: 00/03-11042/12-13/13-5-4

Ссылка на проект: [http://regulation.gov.ru/project/11042.html?point=view\\_passport&stage=2&stage\\_id=12587](http://regulation.gov.ru/project/11042.html?point=view_passport&stage=2&stage_id=12587)

Дата проведения публичного обсуждения: 2014-09-09 - 2014-11-08

Количество экспертов, участвовавших в обсуждении: 5

Отчет сгенерирован: 28.11.2014 в 16:07

№	Участник обсуждения	Вопрос для обсуждения	Позиция участника обсуждения	Результат рассмотрения позиции разработчиком позиций участников обсуждения	Комментарии разработчика
1	Шкуматов Петр Михайлович	На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлено предлагаемое регулирование? Актуальна ли данная проблема сегодня? Насколько обоснованной, на Ваш взгляд, является проблема, указанная разработчиком в сводном отчете? Каким	Этот законопроект, в случае принятия, приведет к постепенному распаду РФ на отдельные "княжества". Сейчас я объясню, почему. Для этого вчитаемся в тот законопроект, который предлагает правительство пока еще единой страны под названием Российская Федерация. Полный текст законопроекта размещен здесь. Там написано буквально следующее: Статья 10. Ограничение или запрет движения транспортных средств в зонах специальной организации дорожного движения 1. Ограничение или запрет движения транспортных средств в зонах специальной организации дорожного движения (далее в настоящей статье – ограничение и запрет) устанавливаются в соответствии с требованиями по обеспечению устойчивости дорожного движению. 2. Ограничение или запрет, в том числе на платной основе, устанавливаются по решению органа	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

ID проекта: 00/03-11042/12-13/13-5-4 Отчет сгенерирован: 28.11.2014 в 16:07

Страница: 1

		<p>образом, на Ваш взгляд, указанная разработчиком в сводном отчете цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой?</p>	<p>местного самоуправления, а в случае если зона специальной организации дорожного движения охватывает несколько муниципальных образований либо их частей – по решению высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации. Что такое "устойчивость дорожного движения" нам рассказывают в этом же документе: "устойчивость дорожного движения – состояние дорожного движения, характеризующееся соответствием фактических параметров дорожного движения, установленным в документации по организации дорожного движения." Таким образом, это всего лишь пропускная способность дороги в машинах в час. Не более того. Т.е., если запрет привел к уменьшению нагрузки на участок, на котором введен запрет или ограничение, то это не противоречит требованиям к устойчивости движения. И даже наоборот, с точки зрения подобного определения это хорошо. Теперь о том, кто именно может устанавливать ограничения или запреты. Здесь как раз зарыта собака. Платный въезд может ввести орган местного самоуправления. По ссылке вы можете прочитать, что это такое, но вкратце: Органы местного самоуправления это: представительный орган муниципального образования глава муниципального образования местная администрация контрольный орган муниципального образования иные органы местного самоуправления Если этот текст закона будет принят, то органом местного самоуправления может быть введено ограничение (платный проезд) вроде такого:  <a href="http://ic.pics.livejournal.com/petunder/17022116/209590/209590_600.png">http://ic.pics.livejournal.com/petunder/17022116/209590/209590_600.png</a>          Вы скажете, что это бред и М1 находится в федеральной собственности и администрация поселка Бутынь не имеет права такое ограничение вводить? Вот вам более реальный пример, Сергиев Посад, Новоуглическое шоссе, которое частично находится в муниципальной собственности:  <a href="http://ic.pics.livejournal.com/petunder/17022116/209710/209710_600.png">http://ic.pics.livejournal.com/petunder/17022116/209710/209710_600.png</a>          В результате, когда вы захотите поехать, например, в Сергиев Посад посмотреть на Лавру, вы сможете это сделать платно на</p>		
--	--	---	--	--	--



		<p>машине или велкам в электричку. Ничто не будет ограничивать депутатов от принятия подобного решения. Плата за въезд и её размер будут определяться исключительно местными законами и может составлять абсолютно произвольную сумму, в зависимости от уровня монопольного транспортного положения муниципального образования: "Порядок осуществления ограничения и запрета, а также плата, категория, принадлежность, экологический класс и наполненность транспортных средств, указанные в настоящей статье, устанавливаются в соответствии с законами субъектов Российской Федерации." При этом, по закону, нам никто не обязан предоставлять альтернативу для проезда на автомобиле!!! Обязаны лишь: "В случае принятия решений об ограничении или запрете органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления обязаны осуществить компенсационные мероприятия (повышение качества работы маршрутных транспортных средств, открытие новых маршрутов движения и увеличение провозных возможностей маршрутных транспортных средств, организация перехватывающих и внеуличных городских парковок (парковочных мест), развитие инфраструктуры для движения велосипедов, иные подобные мероприятия)." Я даже могу догадаться по некоторым фразам, кто именно этот текст писал (фамилия начинается на "Л"). Но это не самое важное. Главное, суть, в следующем: В результате принятия подобных "законов" Россия вернется к состоянию феодальной раздробленности, когда въехать на личном автомобиле в большинство городов мы сможем только за деньги, заплатив дань. Это соответствует в точности состоянию феодальной раздробленности на Руси, которая отличалась от состояния единого государства одним ярким отличительным признаком: за въезд на территорию соседнего княжества надо было платить. Кроме как диверсией, направленной на деконструкцию Российской Федерации как единого государства, я эти действия назвать не могу. Про то, что это вообще противоречит Конституции, я даже и не говорю.</p>		
--	--	--	--	--

2	Смирнов Николай Алексеевич	На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлено предлагаемое регулирование? Актуальна ли данная проблема сегодня? Насколько обоснованной, на Ваш взгляд, является проблема, указанная разработчиком в сводном отчете? Каким образом, на Ваш взгляд, указанная разработчиком в сводном отчете цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой?	На мой взгляд данное решение направлено на взыскание с водителей денежных средств для восстановления дорожной инфраструктуры подчиненных муниципалитетам. Нет, сегодня проблема не актуальна. Обоснована она не плохо но выполнена не будет. Может быть в какой то мере соответствует но не в полной.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.
3	Смирнов Николай Алексеевич	Позволит ли принятие нормативного правового акта решить поставленную проблему? Существуют ли иные реалистичные способы решения указанной проблемы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны и	Нет проблему принятием этого акта не решить. Да существуют иные реальные способы. В первую очередь надо муниципалитетам по чаще производить ремонт таких дорог на это областной бюджет выделяет деньги. А чиновники не хотят работать а только думают как бы побольше набить себе карманы. И как бы побыстрее отписаться от проблем. Так же считаю, что если в городе или селе складывается плохая экологическая обстановка то обязать местных чиновников строить объездные дороги а государство должно помогать им в этом.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

		(или) более результативны?			
4	Смирнов Николай Алексеевич	Насколько обоснованными, по Вашему мнению, являются введение новых функций, полномочий, обязанностей и прав органов государственной власти и органов местного самоуправления, предлагаемый порядок их реализации, а также оценки трудозатрат и численности сотрудников? Укажите имеющиеся у Вас количественные оценки (с указанием источников данных). Насколько обоснованной является оценка соответствующих расходов бюджетной системы Российской Федерации?	Считаю не обоснованным введение новых функций и полномочий органов местного самоуправления. Сотрудники будут брать взятки и это приведёт к коррупции с которой борется государство. Просто потратим в пустую бюджетные деньги.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.
5	Смирнов Николай	Оцените, насколько понятны	Нормативный акт понятен но противоречит ст. 27.1 конституции РФ. На беспрепятственное передвижение граждан РФ. по террит.ории	Замечание	Текст законопроекта существенно доработан, в том

	Алексеевич	предусмотренные проектом нормативного правового акта обязанности, ответственность субъектов государственного регулирования, а также административные процедуры, реализуемые ответственными органами исполнительной власти? Считаете ли Вы, что предлагаемые нормы не соответствуют или противоречат иным действующим нормативным правовым актам? Если да, укажите такие нормы и нормативные правовые акты.	РФ	учтено	числе по данным замечаниям.
6	Смирнов Николай Алексеевич	Какие, по Вашей оценке, субъекты предпринимательской и иной деятельности будут затронуты предлагаемым регулированием (по видам субъектов, по	Таких данных нет.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

		<p>отраслям, количество в Вашем районе или городе и проч.)? Укажите имеющиеся у Вас количественные оценки расходов субъектов предпринимательской и иной деятельности, связанных с необходимостью соблюдения установленных обязанностей или ограничений либо с изменением содержания таких обязанностей или ограничений (с указанием источников данных), в том числе следующие виды расходов: прямые денежные расходы (плата за лицензии, сертификаты и т.п.), дополнительные административные издержки, связанные с заполнением форм, отчетностью и т.п., повышение неопределенности при инвестировании,</p>		
--	--	--	--	--

		ограничение доступа к различным рынкам, повышение цен на ресурсы, затраты на изменения в производстве, маркетинге или транспортировке, затраты на предотвращение или компенсирование возможного переключения потребителей или поставщиков. Укажите прямые и косвенные, а также единовременные и периодические издержки.			
7	Смирнов Николай Алексеевич	К каким последствиям может привести принятие нормативного правового акта? Приведите конкретные примеры. В какой степени указанные в сводном отчете риски и негативные последствия поддаются контролю с помощью указанных методов? Представьте имеющиеся	К наибольшей коррупции со стороны чиновников и к дальнейшему возмущению граждан а так же к недоверию к Госдуме и правительству РФ.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

		предложения по применению наиболее эффективных методов контроля рисков.			
8	Смирнов Николай Алексеевич	Существуют ли в предлагаемом проекте нового регулирования положения, которые необоснованно затрудняют ведение предпринимательской и иной деятельности? Приведите обоснования по каждому такому положению, дополнительно определив: - приводит ли исполнение положений регулирования к избыточным действиям или, наоборот, ограничивает действия субъектов предпринимательской и иной деятельности; - приводит ли исполнение положения к возникновению избыточных обязанностей субъектов	Да предприниматели будут платить чиновнику в карман за въезд в населенный пункт.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

		предпринимательской и иной деятельности, к необоснованному существенному росту отдельных видов затрат или появлению новых необоснованных видов затрат; - устанавливается ли положением необоснованное ограничение выбора субъектами предпринимательской и иной деятельности существующих или возможных контрагентов, в том числе поставщиков и потребителей; - соответствует ли положение обычаям деловой практики, сложившейся в отрасли, либо существующим международным практикам, используемым в данный момент?			
9	Смирнов Николай	Какие, на Ваш взгляд, могут возникнуть проблемы и трудности	Возникнут коррупционные трудности. Самим нужно строить объездные пути парковочные места но не в коем случае не брать	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том



	Алексеевич	с контролем соблюдения требований и норм, вводимых проектом нормативного правового акта? Предусмотрен ли механизм защиты прав хозяйствующих субъектов в рамках предлагаемого регулирования? Существуют ли, на Ваш взгляд, особенности при контроле соблюдения предусмотренных требований различными адресатами регулирования?	плату за проезд.		числе по данным замечаниям.
10	Смирнов Николай Алексеевич	Являются ли, на Ваш взгляд, обоснованными предполагаемая дата введения нового регулирования, оценка необходимости установления переходного периода и (или) отсрочки вступления в силу акта либо необходимость распространения	Дату вступления закона нужно отменить. Проблему вынести на общее обсуждения граждан. Потом принять разумное решение проблемы.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

		предлагаемого регулирования на ранее возникшие отношения? Представьте имеющиеся у Вас предложения.			
11	Смирнов Николай Алексеевич	Насколько обоснованными являются необходимые для достижения заявленных целей регулирования организационно-технические, методологические, информационные и иные мероприятия? Представьте имеющиеся у Вас предложения.	Предложение по этому вопросу должны обсуждать граждане в отдельном опросе.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.
12	Смирнов Николай Алексеевич	Насколько обоснованным является выбор индикативных показателей, программ мониторинга и иных способов (методов) оценки достижения заявленных целей регулирования? Представьте	Они без условно имеют место быть.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

		имеющиеся у Вас предложения.			
13	Смирнов Николай Алексеевич	Существует ли успешный опыт решения аналогичной проблемы, в том числе за рубежом? Дайте краткое описание (с указанием источников информации).	Затрудняюсь ответить.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.
14	Баранов Дмитрий Андреевич	На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлено предлагаемое регулирование? Актуальна ли данная проблема сегодня? Насколько обоснованной, на Ваш взгляд, является проблема, указанная разработчиком в сводном отчете? Каким образом, на Ваш взгляд, указанная разработчиком в сводном отчете цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой?	В принципе проблема актуальна для крупных городов, тех что у нас называют \"миллионниками\", но вместе с тем на настоящее время КСОДД не требует публичных обсуждений.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

15	Баранов Дмитрий Андреевич	Позволит ли принятие нормативного правового акта решить поставленную проблему? Существуют ли иные реалистичные способы решения указанной проблемы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны и (или) более результативны?	Данный ФЗ узаконит платные парковки и платный въезд на территории.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.
16	Баранов Дмитрий Андреевич	Существуют ли в предлагаемом проекте нового регулирования положения, которые необоснованно затрудняют ведение предпринимательской и иной деятельности? Приведите обоснования по каждому такому положению, дополнительно определив: - приводит ли исполнение положений регулирования к избыточным действиям или, наоборот,	Собственно КСОДД включает и схему движения общественного транспорта, а при вынесении её на публичные слушания могут возникнуть проблемы согласования маршрутной сети, например при составлении комплексной схемы района можно оставить часть улиц в существующих габаритах и не ставить их на реконструкцию, вместе с тем по требованию ГИБДД Москвы для движения НГПТ дорога должна иметь полосу не менее 3,5 метров, а жители на публичных слушаниях хотят, чтобы автобус ходил по их улице шириной полосы 2,75 метров и расширить её нельзя. Получается что КСОДД в таком случае публичные слушания не пройдет! А как быть, если квартал строится что называется \"в чистом поле\", как проводить публичные слушания если там жителей нет.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

		ограничивает действия субъектов предпринимательской и иной деятельности; - приводит ли исполнение положения к возникновению избыточных обязанностей субъектов предпринимательской и иной деятельности, к необоснованному существенному росту отдельных видов затрат или появлению новых необоснованных видов затрат; - устанавливается ли положением необоснованное ограничение выбора субъектами предпринимательской и иной деятельности существующих или возможных контрагентов, в том числе поставщиков и потребителей; - соответствует ли положение обычаям деловой практики, сложившейся в			
--	--	---	--	--	--

		отрасли, либо существующим международным практикам, используемым в данный момент?			
17	Баранов Дмитрий Андреевич	Являются ли, на Ваш взгляд, обоснованными предполагаемая дата введения нового регулирования, оценка необходимости установления переходного периода и (или) отсрочки вступления в силу акта либо необходимость распространения предлагаемого регулирования на ранее возникшие отношения? Представьте имеющиеся у Вас предложения.	По логике вещей, если есть статья 17 "Переходные положения" то закон должен вступать в силу со дня публикации.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.
18	Каргин Евгений Сергеевич	На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлено предлагаемое регулирование? Актуальна ли данная проблема сегодня?	Предлагаемое регулирование направлено на решение проблемы недостаточного качества планирования организации дорожного движения, ведущего к перегруженности транспортных сетей в отдельных районах и крупных населенных пунктах. Данная проблема имеет высокую актуальность для крупных городов (в первую очередь - административных центров субъектов Российской Федерации) и транспортных узлов. Для иных районов и населенных	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

		Насколько обоснованной, на Ваш взгляд, является проблема, указанная разработчиком в сводном отчете? Каким образом, на Ваш взгляд, указанная разработчиком в сводном отчете цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой?	пунктов актуальность проблемы низкая или средняя. Цель предлагаемого регулирования в основном соотносится с проблемой.		
19	Каргин Евгений Сергеевич	Позволит ли принятие нормативного правового акта решить поставленную проблему? Существуют ли иные реалистичные способы решения указанной проблемы? Если да, укажите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны и (или) более результативны?	Принятие предлагаемого федерального закона позволит частично (временно) решить поставленную проблему исключительно при условии уточнения его положений либо издания дополнительных нормативных правовых актов (постановлений Правительства Российской Федерации), уточняющих положения предлагаемого федерального закона, в том числе в части установления измеримых показателей исполнения органами власти и организациями отдельных обязанностей и мер ответственности за их неисполнение. Альтернативным и существенно более результативным способом решения проблемы является пересмотр реализуемых в Российской Федерации подходов к региональному развитию и реализуемых в крупных городах концепций градостроительного планирования. В условиях сверхконцентрации экономической активности в ограниченном количестве районов страны, аналогичной сверхконцентрации рабочих мест в центральных районах крупных городов, а также однонаправленности потоков внутренней миграции возникновение критических транспортных проблем в таких районах (городах) является неизбежным и не может быть предотвращено мероприятиями по организации дорожного движения или введением	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

			дополнительных сборов за пользование автомобильным транспортом. Для решения проблемы требуется комплекс мер, направленных на экономическое развитие субъектов Российской Федерации, стимулирование внутренней миграции из центральных районов России, а также реализация городскими властями политики, направленной на вытеснение рабочих мест из районов их излишней концентрации.		
20	Каргин Евгений Сергеевич	Насколько обоснованными, по Вашему мнению, являются введение новых функций, полномочий, обязанностей и прав органов государственной власти и органов местного самоуправления, предлагаемый порядок их реализации, а также оценки трудозатрат и численности сотрудников? Укажите имеющиеся у Вас количественные оценки (с указанием источников данных). Насколько обоснованной является оценка соответствующих расходов бюджетной	Введение новых функций и полномочий органов государственной власти и органов местного самоуправления может считаться обоснованным при условии уточнения порядка их осуществления. В частности, установление полномочий по введению ограничений на въезд в отдельные зоны, в том числе - на платной основе (ст. 10 проекта), требует установления измеримых количественных критериев допустимости введения подобного ограничения, основанных на показателях альтернативной транспортной доступности территории (плотности маршрутной сети общественного транспорта и уровне его загруженности). Установление полномочий по введению платной парковки (ст. 9 проекта) и платного въезда в отдельные зоны требует обязательного законодательного определения порядка предоставления льготного (бесплатного) пользования данными услугами гражданам, постоянно проживающим в соответствующих зонах. Установление требований по обеспечению устойчивости дорожного движения при размещении объектов капитального строительства (ст. 11 проекта) требует наделения органов государственной власти соответствующими полномочиями по контролю за исполнением данной нормы, а также уточнения состава проектной документации, установленного постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87. Приведенное в финансово-экономическом обосновании к проекту закона утверждение о том, что расходы на организацию и администрирование платных муниципальных парковок и платного въезда в отдельные зоны будет компенсировано сбором платы за	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.



		системы Российской Федерации?	данные услуги, требует дополнительного обоснования. Более того, указание подобного подхода будет стимулировать органы власти к завышению платы за пользование данными услугами с целью покрытия расходов на их организацию.		
21	Каргин Евгений Сергеевич	Оцените, насколько понятны предусмотренные проектом нормативного правового акта обязанности, ответственность субъектов государственного регулирования, а также административные процедуры, реализуемые ответственными органами исполнительной власти? Считаете ли Вы, что предлагаемые нормы не соответствуют или противоречат иным действующим нормативным правовым актам? Если да, укажите такие нормы и нормативные правовые акты.	Ряд положений проекта федерального закона допускают произвольную трактовку органами власти и неограниченное усмотрение при применении. Пункт 5 статьи 9 устанавливает, что размер платы за пользование парковкой определяется ее собственником, при этом данная норма не содержит особого порядка установления платы за пользование муниципальными парковками общего пользования включая предельный размер такой платы. Пункт 4 статьи 10 устанавливает, что при принятии решения об ограничении или запрете въезда в отдельные зоны органы власти обязаны предпринять компенсационные мероприятия, однако состав подобных мероприятий, измеримые критерии полноты и достаточности их выполнения, а также обязательность выполнения данных мероприятий до введения ограничения не установлена (положение данного пункта о "развитии инфраструктуры для движения велосипедов" в качестве компенсационного мероприятия представляется особенно необоснованным). Статья 11 устанавливает обязательность прогнозирования параметров дорожного движения и проведение мероприятий по обеспечению его устойчивости при размещении объектов капитального строительства, однако не содержит указаний на порядок исполнения данной нормы, состав разрабатываемой документации и контроль за исполнением нормы.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

22	Каргин Евгений Сергеевич	К каким последствиям может привести принятие нормативного правового акта? Приведите конкретные примеры. В какой степени указанные в сводном отчете риски и негативные последствия поддаются контролю с помощью указанных методов? Представьте имеющиеся предложения по применению наиболее эффективных методов контроля рисков.	Принятие проекта федерального закона может привести как к положительным, так и к отрицательным последствиям. Обязательным условием положительного воздействия, в том числе упорядочивания дорожного движения, сокращения загрузки транспортных сетей и связанных с ней издержек, является доработка проекта и уточнение его положений. Основным риском является произвольная трактовка положений данного закона, которая приведет к массовому введению платных парковок и платы за въезд, а также завышению размера платы за них в населенных пунктах в целях пополнения местных бюджетов без реализации необходимых компенсационных мер и объективного анализа целесообразности производимых изменений. В таком случае произойдет имитация решения транспортных проблем при которой видимое снижение загруженности дорог будет обусловлено перегрузкой общественного транспорта, ростом издержек граждан и организаций, а также повышением социальной напряженности. Наиболее эффективным методом контроля рисков является установление в рамках рассматриваемого федерального закона либо принимаемых в соответствии с ним нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации необходимых измеримых критериев допустимости и ограничений при введении режима ограниченного пользования или платного доступа к дорогам и парковочным местам общего пользования. В сводном отчете риски не указаны.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.
23	Каргин Евгений Сергеевич	Какие, на Ваш взгляд, могут возникнуть проблемы и трудности с контролем соблюдения требований и норм, вводимых проектом нормативного правового акта?	Проект федерального закона не содержит указаний на порядок осуществления контроля за соблюдением вводимой нормы об обязательном прогнозировании транспортных потоков и реализации мер по обеспечению транспортной устойчивости при размещении объектов капитального строительства, а также порядка установления ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение данной нормы. Это может привести к произвольному применению нормы, в том числе в целях коррупционной деятельности или недобросовестной конкуренции. Предлагается	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

		Предусмотрен ли механизм защиты прав хозяйствующих субъектов в рамках предлагаемого регулирования? Существуют ли, на Ваш взгляд, особенности при контроле соблюдения предусмотренных требований различными адресатами регулирования?	установить порядок осуществления контроля за соблюдением данной нормы в проекте федерального закона, порядок установления ответственности за ее ненадлежащее исполнение, а также предусмотреть конкретные требования к разрабатываемой в соответствии с ней документации путем внесения соответствующих дополнений в постановление Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87.		
24	Каргин Евгений Сергеевич	Являются ли, на Ваш взгляд, обоснованными предполагаемая дата введения нового регулирования, оценка необходимости установления переходного периода и (или) отсрочки вступления в силу акта либо необходимость распространения предлагаемого регулирования на ранее возникшие отношения? Представьте имеющиеся у Вас	Представляется необходимым рассмотреть возможность распространения нормы об обязательности реализации мер по обеспечению устойчивости дорожного движения при размещении объектов капитального строительства на объекты, размещение которых было осуществлено до принятия рассматриваемого федерального закона, с установлением необходимого переходного периода. Данная мера необходима как для устранения нарушений устойчивости дорожного движения ранее размещенными объектами, так и для выравнивания условий деятельности организаций до и после принятия рассматриваемого закона в целях обеспечения справедливой конкуренции. В случае принятия представленных выше предложений по уточнению порядка и ограничений при установлении платы за парковку и въезд в отдельные зоны представляется целесообразным распространить данные положения на зоны платной парковки и (или) въезда, введенные до принятия рассматриваемого федерального закона.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

		предложения.			
25	Каргин Евгений Сергеевич	Насколько обоснованным является выбор индикативных показателей, программ мониторинга и иных способов (методов) оценки достижения заявленных целей регулирования? Представьте имеющиеся у Вас предложения.	Индикативные показатели и порядок мониторинга их достижения проектом федерального закона не установлены. Представляется целесообразным предусмотреть в федеральном законе разработку соответствующих перечней показателей и методики мониторинга на уровне субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в соответствии с методическими рекомендациями, утверждаемыми Минтрансом России.	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.
26	Каргин Евгений Сергеевич	Существует ли успешный опыт решения аналогичной проблемы, в том числе за рубежом? Дайте краткое описание (с указанием источников информации).	Успешный опыт решения данной проблемы заключается в недопущении ее возникновения за счет сбалансированного развития регионов и территорий и недопущения чрезмерной концентрации населения или рабочих мест, а также критических различий в экономическом развитии и уровне жизни между регионами страны. Однозначно успешного опыта решения данной проблемы путем реорганизации дорожного движения, в том числе - предложенными методами, не существует. Введение платы за въезд в центральные районы и платной парковки дало ожидаемый результат при минимизации негативных последствий в ряде европейских городов с существенно меньшей чем в крупнейших городах России плотностью и численностью населения, а также концентрацией рабочих мест. Введение подобных мер в крупных городах (к примеру, в Лондоне) признано неоднозначным и малорезультативным. Введение запретительного для широких слоев населения уровня платы за пользование автомобильным транспортом по опыту отдельных городов Юго-восточной Азии в условиях недостаточного развития общественного транспорта и	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

			климатических особенностей большей части территории России приведет к недопустимому росту социальной напряженности.		
27	Торгово-промышленная палата Российской Федерации	На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлено предлагаемое регулирование? Актуальна ли данная проблема сегодня? Насколько обоснованной, на Ваш взгляд, является проблема, указанная разработчиком в сводном отчете? Каким образом, на Ваш взгляд, указанная разработчиком в сводном отчете цель предлагаемого регулирования соотносится с проблемой?	В Торгово-промышленной палате Российской Федерации в рамках проведения публичных консультаций рассмотрен проект федерального закона «Об организации дорожного движения» (далее – законопроект). Направляем замечания и предложения по законопроекту. 1. В статье 3: - определение термина «организация дорожного движения» изложить в следующей редакции: «деятельность по планированию и мониторингу дорожного движения и управлению дорожным движением»; - определение термина «мониторинг дорожного движения – сбор, обработка и накопление данных о параметрах дорожного движения» предлагаем дополнить словами: «в целях использования для организации дорожного движения». 2. В статье 13: - дополнить пункт 2 положением об обязательном условии разработки проектов комплексных схем организации дорожного движения (далее – проекты) при так называемой «уплотняющей» застройке на территориях муниципальных образований с числом жителей более 10 тыс. человек; - пункт 3 подпунктом «предложения по организации парковочных мест с учетом перспектив развития автомобильного парка, расширения проезжей части дорог, с указанием участков (мест), запрещенных для возведения постоянных строений»; - пункт 5 положением о разработке проектов для территории нескольких субъектов Российской Федерации либо их частей, имеющих общую границу; - пункт 11 положением о необходимости размещения информации о проектах комплексных схем организации дорожного движения на сайтах органов местного самоуправления в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»; - пункт 23 положением об обязательном письменном согласовании проектов с указанными органами и организациями. 3. В соответствии с пунктом 12 статьи 14 «Проекты организации дорожного движения утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию	Замечание учтено	Текст законопроекта существенно доработан, в том числе по данным замечаниям.

			государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, органами, уполномоченными соответствующими органами государственной власти субъекта Российской Федерации или органами местного самоуправления на осуществление функций по организации дорожного движения по результатам согласования с владельцами автомобильных дорог и иными организациями, перечень которых определяется муниципальными нормативными правовыми актами». Таким образом, могут быть не учтены права и интересы заинтересованных лиц, которые не окажутся в указанном перечне.		
--	--	--	---	--	--