



06.10.2014 №ОС – 52

на № 02-01/04-2640-ис от 23.10.2014

Директору Департамента  
государственной политики в  
области дорожного хозяйства  
Минтранса России

И.В. Костюченко

Уважаемый Игорь Владимирович!

Рассмотрев материалы направленные Вашим письмом от 23.10.2014 № 02-01/04-2640-ис, касающиеся позиции Минтранса России по вопросам, поставленным в обращении президента Союза транспортников России В.Б. Ефимова на имя помощника Президента Российской Федерации И.Е. Левитина о проведении рабочей встречи по Плану мероприятий по реализации решений Всероссийской конференции «Повышение производительности труда и снижение издержек в транспортном комплексе в соответствии с майскими указами Президента Российской Федерации В.В. Путина», состоявшейся 16 апреля 2014 г. по результатам на заседания экспертного совета по транспорту ОНФ сообщая.

Прежде всего, позиция рабочей группы ОНФ и Минтранса России по многим вопросам совпадает.

По существу поднятых рабочей группой вопросов, с учетом изложенной Вами позиции Минтранса России по ним сообщая следующее.

**1. По вопросу внесения поправок в Градостроительный кодекс Российской Федерации, предусматривающих установление этапов подготовки документации для строительства автомобильных дорог.**

Принятый 10 лет назад Градостроительный кодекс (далее - Кодекс) сломал сложившийся годами порядок подготовки документации для строительства автомобильных дорог, существующий во всех странах мира. На протяжении всех этих десяти лет в Кодекс постоянно вносятся изменения, и дополнения, однако это пока не привело к существенному изменению ситуации со своевременным оформлением отвода земель. Несомненно, следует приветствовать инициативу Минтранса России о ведение нового этапа по подготовке территории строительства для автомобильных дорог. Однако применение этой новации существенно

затруднено, из-за отсутствия этапа подготовки градостроительной документации, на котором должны быть решены вопросы выбора трассы проектируемой дороги и определены с требуемой точностью размеры земельного участка для размещения дороги.

Главная причина состоит в том, что требования к подготовке документации по планировке территории, предусмотренной Кодексом, осуществляется в отношении «застроенных или подлежащих застройке территорий», а основная масса дорог строится, как правило, на незастроенных территориях, для которых «подготовка документации по планировке территории осуществляется в соответствии с земельным, водным, лесным и иным законодательством». Однако в Земельном кодексе, Лесном кодексе и водном законодательстве понятие проект планировки территории отсутствует! Поэтому попытка фрагментарного решения этой проблемы без обстоятельного пересмотра не адаптированного к практике решения вопросов размещения дорожных объектов на незастроенных территориях требует коренных изменений Градостроительного кодекса.

На сегодняшний день, законоприменительная практика такова. Из-за не урегулирования на законодательном уровне этих вопросов, нарушается ритмичность строительства, срываются сроки выполнения работ и как следствие, Росавтодором и ГК «Автодор» не осваиваются бюджетные средства! Предложения по оптимизации состава проектной документации, которые на наш взгляд позволят решить эти вопросы, подготовленные Ассоциацией «РОДОС» с учетом мнения дорожных организаций подготовлены и направлены в Минтранс России письмом № ОС - 49 от 06.10.2014г.

**2. По вопросу связанному с внесением предложений по исключению из перечня обязательных стандартов морально устаревших актуализированных сводов правил, регламентирующих требования к автомобильным дорогам.**

Дорожное сообщество высоко ценит последовательную работу Министерства транспорта Российской Федерации по совершенствованию градостроительного и земельного законодательства, а также те усилия и инициативы, связанные с разрешением разногласий с Минстроем России по качеству актуализированных сводов правил, которые это министерство предлагает включить в перечень обязательных для применения норм.

Мы с удовлетворением восприняли известие о достигнутых договорённостях с Минстроем России о совместной работе по обновлению нормативно-технической базы дорожного хозяйства.

Вместе с тем, как следует из Вашего письма, не все замечания Минтранса России были учтены и окончательное решение «о возможности принятия указанных предложений принимает Правительство Российской Федерации».

Поэтому наше предложение по исключению из перечня обязательных морально устаревших актуализированных сводов правил диктуется следующими причинами.

1. Предложение Минстроя России о том, чтобы сделать обязательными нормы проектирования мостов, согласно которым мосты на всех дорогах, в т.ч. местных дорогах и на подъездах к каждой деревне должны быть рассчитаны на колесную нагрузку в виде четырехосной тележки с полной массой равной - 110 тонн, приведет к необоснованному увеличению расходов бюджетов, т.к. появление такой нагрузки на местных дорогах, просто не реально.

По данным учета число поездок транспортных средств с общей массой более 80 тонн составляло: в 2011 году-44, в 2012 году-61, в 2013 году-52, в первом полугодии текущего года-30 поездок!

2. Включение в перечень сводов правил СП 46.13330. «Мосты и трубы» и СП 78.13330.2012 «Автомобильные дороги, «которые не соответствуют Градостроительному кодексу Российской Федерации, Федеральному закону «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» и принятым во исполнение этих законов нормативным правовым актам, т.к. подменяют установленные процедуры обязательной оценки соответствия в форме строительного контроля, государственного строительного надзора и ввода объекта в эксплуатацию на качество работ и приемку работ.

Эти своды правил, не предусматривают проведение обязательной оценки соответствия, осуществляемой в форме строительного контроля, государственного строительного надзора, заявления о соответствии построенного сооружения проектной документации и заявления о соответствии требованиям технического регламента о безопасности зданий и сооружений.

3. Свод правил СП 79.13330.2012. «Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний» не содержит требований к загрузке пролетов моста испытательной нагрузкой, а результаты испытаний, проведенные в соответствии с его требованиями, не обеспечат гарантии безопасности построенного сооружения.

Кроме этого этот свод правил не соответствует действующему законодательству регламентирующему вопросы приемки дорог в эксплуатацию и не пригоден для практического использования. Его так же следует исключить из Перечня.

Принятие указанных выше сводов правил в качестве обязательного норматива на практике не возможно, так как это дезорганизует процесс строительства дорог из-за имеющихся противоречий с действующими нормативными актами, регламентирующими строительный процесс, и создаст новые административные барьеры и благодатную почву для развития коррупции.

4. Включение в качестве обязательных нормы проектирования дорог, переписанные нормы полувековой давности, которые не соответствует требованиям международных норм принятыми ООН - Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) и Венской Конвенции о дорожном движении создадут правовые коллизии, которые так же относятся к коррупционным признакам.

Но главное даже не в этом. Главное это жизнь и здоровье граждан нашей страны. По оценке экспертов каждое третье ДТП связано с конструкцией дорог, т.е. с нормами по которым они построены. По данным зарубежных источников, переход на новые нормы концепции расчетной скорости позволяет снизить количество ДТП, в среднем на 30%. У нас в стране на дорогах ежегодно погибает около 28 тыс. человек, более 250 тысяч получают увечья. Ежегодные потери от ДТП у нас в стране составляют более 2 трлн. рублей. Устаревшая не учитывающая современные транспортные потоки нормативная база, является одной из основных причин того, что за последнее десятилетие Россия оказалась на последнем месте в Европе по показателю смертности на дорогах.

Хотелось бы особо отметить, что даже в случаях когда заказчики пытаются улучшить эту ситуацию, разрабатывая в составе проектов специальные технические условия, основанные на современном зарубежном опыте, Главгосэкспертиза Минстроя не признает их и требует приведение проектных решений с устаревшими отечественными нормами, не отвечающими требованиям безопасности дорожного движения (отрицательное заключение государственной экспертизы № 12 3 4 - 14/ГГЭ-9465/04 по проекту Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке км 933 - км 1024).

5. В сложившейся ситуации Минстрой России представил в Правительство Российской Федерации нормативный акт, не соответствующий части 3 статьи 6

Федерального закона "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений", согласно которой заказчику предусматривается возможность использования альтернативы и самостоятельно определять, в соответствии с какими требованиями будет осуществляться проектирование, строительство, реконструкция, капитальный ремонт и снос сооружения.

Более детальный анализ позиции Минтранса России по вопросам, поставленным в Плане мероприятий по реализации решений Всероссийской конференции «Повышение производительности труда и снижение издержек в транспортном комплексе в соответствии с майскими (2012 г.) указами Президента Российской Федерации В.В. Путина» подготовленные экспертным советом по транспорту ОНФ прилагаются.

Приложение по тексту на 12 листах.

С уважением,

Президент Ассоциации -  
руководитель рабочей  
группы по дорожному  
хозяйству ОНФ



О.Скворцов

**Анализ позиции Минтранса России по вопросам, поставленным в обращении президента Союза транспортников России В.Б. Ефимова по Плану мероприятий по реализации решений Всероссийской конференции «Повышение производительности труда и снижение издержек в транспортном комплексе в соответствии с майскими (2012 г.) указами Президента Российской Федерации В.В. Путина»,**

Позиция Минтранса России	Комментарии рабочей группы ОНФ
<p>Необходимо отметить, что в соответствии с требованиями пункта 1 части 6 статьи 48 Градостроительного кодекса Российской Федерации до разработки проектной документации линейного объекта необходимо подготовить документацию по планировке территории, выполняемую на основании схемы территориального планирования Российской Федерации и состоящую из проекта планировки территории и проекта межевания территории, а учитывая нормы, предусмотренные частью 12.2 статьи 45 Градостроительного кодекса Российской Федерации, документация по строениям, планировке территории до ее утверждения подлежит согласованию с органами местного самоуправления поселения, городского округа, применительно к территориям, которыми разрабатывалась такая документация, Подготовка проекта планировки территории, в том числе осуществляется для выделения элементов планировочной структуры и установления зон планируемого размещения объектов.</p>	<p>Указанные ссылки применительно к автомобильным дорогам не совсем уместны. Как правило, организации Росавтодора осуществляют строительство дорог на не застроенных территориях. Согласно частям 2 и 3 статьи 41 Градостроительного кодекса Российской Федерации (далее Кодекса)</p> <p>«2. Подготовка документации по планировке территории, предусмотренной настоящим Кодексом, осуществляется в отношении застроенных или подлежащих застройке территорий.</p> <p>3. В случае установления границ незастроенных и не предназначенных для строительства земельных участков подготовка документации по планировке территории осуществляется в соответствии с земельным, водным, лесным и иным законодательством».</p> <p><i>Однако в Земельном кодексе понятие проект планировки территории отсутствует!</i></p>
<p>Составляющими частями проекта планировки территории являются основная часть, которая подлежит утверждению, и материалы по ее обоснованию, в которые входят чертежи, схемы, пояснительная записка и иные материалы, т.е. выбор рекомендуемого варианта трассы и его согласование, действующим законодательством предусмотрен на стадии, предшествующей разработке проектной документации.</p>	<p>Более того в согласно части 2 статьи 42 Кодекса и п.22 «Порядка подготовки документации по планировке территории, предназначенной для размещения автомобильных дорог общего пользования федерального значения» утвержденного Минтрансом России в указанных выше документах не предусматривается подготовка акта выбора земельного участка без которого невозможно начинать оформление отводе земель!</p> <p>Согласно статьи 30 Земельного кодекса предоставление земельного участка для строительства осуществляется</p>

	<p>предварительным согласованием места размещения объекта. Предварительное согласование места размещения объекта согласно статьи 31 земельного кодекса оформляются “актом о выборе земельного участка для строительства, а в необходимых случаях и для установления его охранной или санитарно-защитной зоны. К данному акту прилагаются утвержденные органом местного самоуправления схемы расположения каждого земельного участка на кадастровом плане или кадастровой карте соответствующей территории в соответствии с возможными вариантами их выбора”.</p> <p>В составе проекта планировки территории выполнение таких работ не предусмотрено (см. указанные выше ссылки на части 2 статьи 42 Кодекса и п.22 Порядка подготовки документации по планировке территории, предназначенной для размещения автомобильных дорог общего пользования федерального значения).</p> <p>В действующем законодательстве, вообще не определено когда и на каком этапе подготовке градостроительной документации должны выполняться эти работы!</p> <p><i>Поэтому ОНФ и предлагает внести поправки в Градостроительный кодекс, предусматривающие установление этапов подготовки документации для строительства автомобильных дорог, на которых должен производиться выбор рекомендуемого варианта трассы.</i></p>
<p>В этой связи Федеральным законом от 23.07.2013 № 247-ФЗ «О внесении изменений в статью 70.1 Земельного кодекса Российской Федерации и Градостроительный кодекс Российской Федерации» установлена норма, предусматривающая необходимость проведения инженерных изысканий в целях дальнейшей подготовки документации по планировке территории. При этом уже в рамках реализации указанного Федерального закона Минтранс России направил в</p>	<p>Федеральным законом от 23.07.2013 № 247-ФЗ «О внесении изменений в статью 70.1 Земельного кодекса Российской Федерации и Градостроительный кодекс Российской Федерации»</p> <p>принятым полтора года назад действительно установлено, что в целях подготовки документации по планировке территории, предназначенной для размещения линейных</p>

<p>Минстрой России свои предложения по составу и объему инженерных изысканий, необходимых в целях подготовки документации по планировке территории, предназначенной для размещения линейных объектов транспортной инфраструктуры федерального значения, регионального значения или местного значения. В настоящее время идет подготовка нормативного правового акта.</p> <p>Отдельно следует отметить, что указанные предложения сформированы с учетом включения в проект нормативного правового акта основных элементов, обосновывающих выбор оптимального направления варианта трассы с учетом технических и экономических аспектов.</p>	<p>объектов транспортной инфраструктуры, могут выполняться инженерные изыскания, состав и объем которых, определяются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере строительства, архитектуры и градостроительства." Однако этот орган, которым является Минстрой России до настоящего времени этого не сделал! Подготовлен только проект этого документа.</p>
<p>В тоже время Минтранс России согласованы: с <u>Минрегионом России</u> предложения, касающиеся в том числе «переноса» подготовки проекта межевания территории из стадии подготовки документации по планировке территории в стадию подготовки проектной документации, после чего законопроект в установленном порядке внесен в Правительство Российской Федерации. Таким образом, обеспечивается возможность в границах зон размещения линейного объекта, утвержденных документацией по планировке территории (состоящей только из проекта планировки территории), разрабатывать проектную документацию с последующей подготовкой проекта межевания территорий.</p>	<p>Учитывая специфику линейных объектов транспортной инфраструктуры, для установления границ элементов планировочной структуры и проведения работ по межеванию земель, точные границы их размещения на местности, могут быть определены только при наличии чертежей, включая а чертежи плана трассы, продольного и поперечного профиля, схем транспортных пересечений и других объектов входящих в состав линейных объектов транспортной инфраструктуры.</p> <p>Межевание объектов землеустройства проводится как технический этап реализации утвержденных проектных решений установления на местности проектных границ объекта землеустройства. (см. п.4 "Методические рекомендации по проведению межевания объектов землеустройства" утв. Росземкадастром от 17.02.2003). Следовательно, межевание должно выполняться на основе проектных решений или с учетом терминологии принятой в градостроительном кодексе после утверждения проекта планировки территории.</p> <p>Для линейных объектов транспортной инфраструктуры размещаемых на незастроенных и не предназначенных для строительства земельных участках, для которых подготовка</p>



	<p>документации по планировке территории осуществляется в соответствии с земельным, водным, лесным и иным законодательством, проект межевания территорий должен разрабатываться после принятия решения о предоставлении земельного участка для строительства.</p> <p><i>Вопрос о «переносе» подготовки проекта межевания территории из стадии подготовки документации по планировке территории в стадию подготовки проектной документации, действительно Минтрансом прорабатывался, но решения по нему до сих пор не принято. Проект соответствующего законопроекта пока даже не разрабатывался и в планах Минтранса и Минстроя не предусмотрен.</i></p>
<p>Кроме того, в постановлении Правительства Российской Федерации от 22 апреля 2013 года № 360 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87» и постановлении Правительства Российской Федерации от 27 апреля № 377 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 5 марта 2007 г. № 145» внесены нормы, касающиеся предоставления возможности установления отдельного «этапа строительства» по подготовке территории строительства для последующего строительства или реконструкции автомобильных дорог.</p> <p>Указанные нормы позволяют Заказчику разрабатывать проектную документацию на объект капитального строительства применительно к отдельному этапу строительства («подготовка территории строительства») который состоит из комплекса работ, включающего в себя изъятие земельных участков, необходимых для размещения автомобильной дороги, отчуждение недвижимого имущества в связи с изъятием земельного участка на котором оно находится, оформление прав владения и пользования на указанный</p>	<p>Введение отдельного этапа подготовки проектной документации – подготовка территории строительства действительно является существенным шагом вперед. Этот этап предусматривает комплекс работ по подготовке территории строительства, включающий в себя изъятие земельных участков, необходимых для размещения автомобильной дороги, отчуждение недвижимого имущества в связи с изъятием земельного участка, на котором оно находится, оформление прав владения и пользования на указанный земельный участок и т.д.</p> <p>Для решения этих вопросов, в соответствии с земельным законодательством, нужен утвержденный акт выбора земельного участка. Однако стадия, на которой должен быть подготовлен этот документ, как уже указывалось, не установлена.</p> <p>Не определены и требования к составу документации подготавливаемой на стадии подготовки территории строительства.</p> <p>Для подготовки акта выбора земельного участка и</p>

земельный участок, снос зданий, строений и сооружений, переустройство (перенос) инженерных коммуникаций, вырубку леса, проведение археологических раскопок в пределах территории строительства. разминирование территории строительства и другие работы.

Следует отметить, что в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87 проектная документация в отношении отдельного этапа строительства разрабатывается в объеме необходимом для осуществления этого этапа строительства.

В этой связи представляется возможность проведения полного комплекса работ (инженерные изыскания, проектирование, проведение государственной экспертизы, получение разрешения на строительство, осуществление этапа строительства, проведение Госстройнадзора, ввод в эксплуатацию) непосредственно для этапа «подготовка территории строительства и другие работы.

Учитывая вышеизложенное, Минтранс России считает, что на настоящем этапе преждевременно вносить изменения в Градостроительный кодекс, касающиеся выделения дополнительных «этапов подготовки документации для строительства автомобильных дорог», в связи с отсутствием правоприменительной практики в части уже внесенных вышеперечисленными нормативными правовыми актами изменений.

установления границ земельных участков предназначенных для строительства и размещения, автомобильных дорог, должны быть выполнены как минимум следующие работы, без которых нельзя определить размеры этого земельного участка:

- определение основных транспортно - эксплуатационные параметров проектируемой дороги (класс, категория, число полос движения)

- проектирование плана, продольного и поперечных профилей дороги, для определения границ занимаемых земель по подошве насыпи.

- определение мест размещения и конструкций транспортных пересечений и искусственных сооружений и их проектирование.

Кроме этого должны быть определены границы участков земель, необходимых для размещения транспортных развязок о других дорожных сооружений, включая площадки для предполагаемого размещения объектов дорожного сервиса.

Однако требованиями к составу проекта планировки установленными действующими законодательными и нормативными правовыми актами не предусматриваются.

выполнение таких работ не предусматривается и вопрос о том, когда и на каком этапе подготовки документации для строительства дорог до настоящего времени законодательно не урегулирован.

В результате чего, как правило, разработка проектов планировки территорий, подготовки территории строительства и само проектирования ведется одновременно. При этом сроки проведения этих работ не учитывают положение статьи 279 Гражданского кодекса, согласно которой, собственник земельного участка должен быть не позднее, чем за год до предстоящего изъятия земельного участка письменно уведомлен

	<p>об этом органом, принявшим решение об изъятии. А выкуп земельного участка до истечения года со дня получения собственником такого уведомления допускается только с согласия собственника.</p> <p>Это поставило в сложные условия проектные организации, которые не укладываются в сроки проектирования предусмотренные контрактами и вынуждены платить штрафные санкции. В свою очередь подрядные организации приступают к выполнению работ при отсутствии оформленного в установленном порядке отвода и выкупа земель, что приводит к нарушению ритмичности и увеличению сроков строительства.</p>
<p>Учитывая вышеизложенное, Минтранс России считает, что на настоящем этапе преждевременно вносить изменения в Градостроительный кодекс, касающиеся выделения дополнительных «этапов подготовки документации для строительства автомобильных дорог», в связи с отсутствием правоприменительной практики в части уже внесенных вышеперечисленными нормативными правовыми актами изменений.</p>	<p>С момента принятия решения о выделении дополнительного этапа прошло более полутора лет.</p> <p>Согласно информации получено от проектных и подрядных дорожных организаций законодательная практика применения на сегодняшний день «этапов подготовки документации для строительства автомобильных дорог» такова.</p> <p>Попытки фрагментарно решить вопросы, связанные с отводом земель для размещения автомобильных дорог пока не дали результатов.</p> <p>По-прежнему, строительство дорог достаточно часто начинается на не оформленных в установленном порядке землях и как указано законодательно все вопросы, связанные с подготовкой документации для строительства не урегулированы.</p> <p>Несомненно, следует приветствовать инициативу Минтранса России о ведение нового этапа по подготовке территории строительства для автомобильных дорог, но как уже указывалось выше, эффективность этой новации существенно снижается из-за отсутствия этапа, на котором должны быть решены вопросы выбора трассы проектируемой дороги.</p>

На федеральном уровне, как правило, в настоящее время разработка проектов планировки территорий, подготовки территории строительства и само проектирования ведется одновременно. При этом сроки проведения этих работ не учитывают положение статьи 279 Гражданского кодекса, согласно которой, собственник земельного участка должен быть не позднее, чем за год до предстоящего изъятия земельного участка письменно уведомлен об этом органом, принявшим решение об изъятии. А выкуп земельного участка до истечения года со дня получения собственником такого уведомления допускается только с согласия собственника.

Это поставило в сложные условия проектные организации, которые не укладываются в сроки проектирования предусмотренные контрактами и вынуждены платить штрафные санкции. В свою очередь подрядные организации приступают к выполнению работ при отсутствии оформленного в установленном порядке отвода и выкупа земель, что приводит к нарушению ритмичности и увеличению сроков строительства.

Поэтому полная ломка Градостроительным кодексом не адаптированного к практике решения размещения дорожных объектов на незастроенных территориях и не обоснованный отказ от годами сложившейся системы подготовки документации для строительства автомобильных дорог, существующей во всех странах мира, требует коренного пересмотра ряда других положений кодекса.

С учетом мнения дорожных организаций Ассоциацией «РОДОС» подготовлены и направлены в Минтранс России письмом № ОС - 49 от 06.10.2014 предложения по оптимизации требований к составу и содержанию разделов проектной документации объектов капитального строительства, направленных на сокращение средних сроков проектирования.

	<p>Кроме этого Ассоциацией подготовлены и направлены по проекту федерального закона «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования регулирования подготовки, согласования и утверждения документации по планировке территории».</p> <p>Содержание этих документов учитывает законоприменительную практику и может служить основой для внесения поправок в Градостроительный кодекс.</p> <p>Пока эта норма поставил в тяжелое положение проектные организации, которые большей частью должны готовить проектную документация в один этап подготовки документации для строительства автомобильных дорог следует считать существенным шагом вперед</p> <p>В субъектах Российской Федерации нет единого подхода к этой проблеме и в большинстве из них разработка проектной документации ведется в два этапа - проект планировки территории, проектная документация. Процедура согласования и оформления отвода земель для строительства дороги ведется на одной из этих стадий, достаточно часто стройки начинаются без оформленного землеотвода.</p>
<p>Вместе с тем, рассмотрев предложения о внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации, предусматривающих изменение цели - экспертизы проектной документации, сделав главный акцент на экономической эффективности проектных решений вместо оценки соответствия устаревшим нормам, Минтранс России полагает возможным поддержать данную инициативу. В этой связи, сформированы запросы в подведомственные учреждения, а также саморегулируемые и ведущие подрядные организации о предоставлении конкретных предложений по внесению изменений в соответствующие нормативные правовые акты.</p>	<p>Нет комментариев. Позиции совпадают.</p>

В октябре 2013 г. Минрегионом России подготовлен и письмом от 30 октября 2013 г. № 20443-СН/Ю представлен в Минтранс России доработанный с учетом полученных замечаний и предложений проект актуализированного Перечня национальных стандартов и сводов правил (частей таких стандартов и сводов правил), в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности, зданий и сооружений» (далее - Проект перечня), разработанного взамен утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 июня 2010 г. № 1047-р.

По мнению Минтранса России, Федерального дорожного агентства, Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и ряда саморегулируемых организаций в области проектирования и строительства, автомобильных дорог, в Проект перечня включены нормативно-технические документы, оказывающие недопустимое негативное регулирующее воздействие на дорожное хозяйство Российской Федерации,

В связи с чем Минтранс России в установленном порядке направил в Минрегион России и в Минстрой России свою позицию (письмо от 30 декабря 2013 г. № СА-21/16450).

В апреле 2014 г. Минстрой России подготовил и повторно представил на рассмотрение и согласование в Минтранс России доработанный с учетом полученных замечаний и предложений проект актуализированного Перечня национальных Стандартов и сводов правил (частей таких стандартов и сводов правил), в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», разработанного взамен утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 июня 2010 г. № 1047-р.

**Необходимо отметить, что замечания Минтранса России в**

Именно то обстоятельство, что как отмечено в позиции Минтранса России, **что замечания его замечания “в повторно представленном Проекте перечня не учтены, о чем Минтранс России в установленном порядке проинформировал Минстрой России (письмо от 16 апреля 2014 г. № СА-21/4428) “говорят о необходимости совместного решения этих вопросов.**

<p><b>повторно представленном Проекте перечня не учтены, о чем Минтранс России в установленном порядке проинформировал Министрой России (письмо от 16 апреля 2014 г. № СА-21/4428).</b></p>	
<p>Вместе с тем, в рамках реформирования системы технического регулирования в области дорожного хозяйства Российской Федерации во исполнение поучения Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2010 г. № ИШ-П7-8975 в целях реализации решения Комиссии Таможенного союза от 8 декабря 2010 г. № 492 Министерством транспорта Российской Федерации совместно с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь разработан технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».</p> <p>В соответствии со статьей 13 Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации от 18 ноября 2010 г. Комиссия Таможенного Союза Решением от 18 октября 2011 г. № 827 приняла технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».</p> <p>Следует отметить, что в техническом регламенте Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (далее - Технический регламент) применен принцип, используемый в странах Евросоюза, который получил название «нового подхода» при разработке Директив ЕС.</p> <p>Это подход заключается и установлении необходимых показателей в виде существенных требований, качественно определяющих необходимый уровень безопасности.</p> <p>Доказательство соответствия заявленных изготовителем требований существенным требованиям технического регламента может обеспечиваться путем их сопоставления с показателями безопасности, содержащимися в гармонизированных с Техническим</p>	<p>Что касается формирования системы дорожных стандартов в рамках программы по разработке межгосударственных стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность Автомобильных дорог», то это вопрос будущего. А пока, принятие решения о включение в перечень обязательных, стандартов морально устаревших актуализированных сводов правил, регламентирующих требования к дорогам приводит к в дополнительным необоснованным расходам бюджетов исчисляемой суммой в десятки миллиардов рублей ежегодно.</p> <p>При этом Министрой России, при рассмотрении коллективного обращение дорожных организаций по поводу качества подготовленного этим министерством проекта распоряжения Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 21 июня 2010 г. № 1047-р» с проектом актуализированной редакции Перечня национальных стандартов и сводов правил, в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона от 30.09.2009 «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», в своем письме в адрес помощника Президента Российской Федерации И.Е.Левитина (письмо от 09.09.2014 № 18895-ЕС/08 –прилагается с комментариями Ассоциации «РОДОС») утверждает, что выбор требований нормативных документов или их частей для включения в Перечень основывался на поступивших</p>

регламентом международных и (или) межгосударственных стандартов, применение которых является добровольным. При этом должен действовать принцип «презумпции соответствия».

закрывающийся в том, что существенные требования Технического регламента считаются выполненными, если они соответствуют конкретным требованиям международных или межгосударственных стандартов, гармонизированных с этим Техническим регламентом.

Гармонизированными с Техническим регламентом документы по стандартизации считаются стандарты, включенные в перечень документов в области стандартизации, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента.

Этот перечень стандартов и технический регламент утверждается Комиссией Таможенного союза. Министерством транспорта Российской Федерации совместно с

Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь разработан, согласован и решением от 5 апреля 2012 г. № 22 Коллегией Евразийской экономической комиссии принят План мероприятий, необходимых для реализации технического регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (далее - План мероприятий).

В целях реализации пункта 1 Плана мероприятий Министерством транспорта Российской Федерации совместно с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь разработана и решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 13 июня 2012 г. № 81 утверждена Программа по разработке межгосударственных стандартов, в результате применения которых на добровольной основе

предложениях проектных и строительных организаций, государственных контролирующих органов, частных лиц в процессе публичного обсуждения проекта Перечня.

И как следует из этого письма ничего не собирается менять.



обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность Автомобильных дорог» (ияини - Прпгрпммп)

Ответственным органом исполнительной власти за разработку и финансирование 92 позиций Программы определено Министерство транспорта Российской Федерации, за разработку и финансирование 11 позиций Программы Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, за разработку и финансирование 8 позиций Программы Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

В соответствии с требованиями Программы, разработанные проекты межгосударственных стандартов должны быть гармонизированы не только с аналогичными стандартами государств-членов Таможенного союза, но и с действующими зарубежными документами в области стандартизации (Еврокод).

По состоянию на 4 июня 2014 г. сторонами разработан 161 проект межгосударственных стандартов (100 позиций Программы), которые в установленном порядке проходят все необходимые процедуры рассмотрения, согласования и принятия в Межгосударственном комитете по стандартизации (МГС).

Таким образом, совместная реализация Программы позволит обновить существующую базу нормативно-технических документов в области дорожного хозяйства с учетом отечественного, государств-членов Таможенного союза и зарубежного опыта проектирования, строительства, эксплуатации и ремонта, автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального и местного значения.