МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ
ул. Ленина, 1а, Иркутск, 664027
Тел. (3952) 25-62-44, факс (3952) 25-65-63
E-mail: econom@govirk.ru

08.04.2026 № 02-62-1561/26

на № СЛ-51-1244/26 от 06.04.2026

Министерство имущественных отношений Иркутской области

Заключение об ОРВ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОБ ОЦЕНКЕ РЕГУЛИРУЮЩЕГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ПРОЕКТА НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО АКТА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Министерство экономического развития и промышленности Иркутской области (далее – уполномоченный орган) в соответствии с Положением о порядке проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Иркутской области, утвержденным постановлением Правительства Иркутской области от 29 декабря 2017 года № 906-пп (далее – Положение), рассмотрело проект закона Иркутской области «Об административной ответственности за выезд на лед транспортных средств вне оборудованной в соответствии с требованиями законодательства ледовой переправы» (далее – проект акта), направленный для подготовки настоящего заключения министерством имущественных отношений Иркутской области (далее – регулирующий орган), и сообщает следующее.

Проект акта направлен регулирующим органом для подготовки данного заключения впервые.

Регулирующим органом проведены публичные консультации на этапе обсуждения проекта нормативного правового акта Иркутской области и сводного отчета о результатах проведении оценки регулирующего воздействия проекта нормативного правового акта Иркутской области (далее – сводный отчет) в сроки с 3 марта 2026 года по 24 марта 2026 года. В связи с большим количеством поступивших предложений и

замечаний регулирующим органом было принято решение о продлении срока публичных консультаций на 5 рабочих дней (по 31 марта включительно).

По данным регулирующего органа проект акта отнесен к высокой степени регулирующего воздействия.

Информация об оценке регулирующего воздействия проекта акта Иркутской области размещена регулирующим органом на «Едином портале независимой антикоррупционной экспертизы, оценки регулирующего воздействия и общественного обсуждения» (далее – официальный портал) по адресу: https://regulation.irkobl.ru/projects#npa=23033.

Проблема, на решение которой направлено предлагаемое регулирование.

Складывающаяся в Иркутской области практика выезда на лед свидетельствует о необходимости, в целях обеспечения безопасности людей на водных объектах, установления административной ответственности за выезд на лед. В Иркутской области неуклонно повышается количество погибших, в том числе детей, на водных объектах.

Проект акта состоит из пяти статей. Статья 1 проекта акта определяет предмет его правового регулирования. Статья 2 устанавливает административную ответственность за выезд на лед. Статьями 3, 4 проекта акта установлены должностные лица, уполномоченные составлять протоколы об административных правонарушениях, а также органы, уполномоченные рассматривать дела об административных правонарушениях. Статья 5 проекта акта регулирует порядок его вступления в силу.

Согласно информации, представленной регулирующим органом в сводном отчете, в соответствии с пунктом «к» части 1 статьи 72 Конституции Российской Федерации административное, административно-процессуальное законодательство находятся в совместном ведении Российской Федерации и субъектов Российской Федерации. Согласно статье 16 Федерального закона от 3 февраля 2025 года № 4-ФЗ «О безопасности людей на водных объектах» правила обеспечения безопасности людей на водных объектах на территории субъекта Российской Федерации утверждаются высшим исполнительным органом субъекта Российской Федерации в соответствии с настоящим Федеральным законом и утвержденными уполномоченным федеральным органом исполнительной власти требованиями безопасности людей на водных объектах. Таким образом, установление административной ответственности за выезд на лед, как за нарушение правила обеспечения безопасности людей на водных объектах, относится к компетенции органов государственной власти субъекта Российской Федерации.

Статьей 8.42 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность за нарушение специального режима осуществления хозяйственной и иной деятельности на прибрежной защитной полосе водного объекта, водоохранной зоны водного объекта либо режима осуществления

хозяйственной и иной деятельности на территории зоны санитарной охраны источников питьевого и хозяйственно-бытового водоснабжения. Объектом указанного правонарушения являются общественные отношения, возникающие в связи с установлением правовых режимов: специального режима осуществления хозяйственной и иной деятельности на прибрежной защитной полосе водного объекта; ограничения хозяйственной и иной деятельности при использовании прибрежной защитной полосы водного объекта, водоохранной зоны водного объекта.

Учитывая изложенное, возникновение возможности несения административной ответственности дважды в случае выезда на лед не имеется в связи с тем, что составы административных правонарушений различаются.

В представленной редакции проекта акта используется термин «транспортное средство» в контексте запрета его выезда на лед вне оборудованной в соответствии с требованиями законодательства ледовой переправы. Данная формулировка представляется неопределенной и требующей уточнения в связи со следующим.

В действующем законодательстве отсутствует единое определение «транспортного средства». Данное понятие носит отраслевой характер и раскрывается в зависимости от целей конкретного нормативного правового акта, например: для целей налогообложения (ст. 358 Налогового кодекса Российской Федерации) маломерные суда (катера, моторные лодки) названы «транспортными средствами»; в Федеральном законе от 25 апреля 2002 года №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в статье 1 «транспортное средство» определяется как «устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нём»; пункт 1.1. статьи 263 Уголовного кодекса Российской Федерации устанавливает ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного, морского и **внутреннего водного транспорта** лицом, управляющим легким (сверхлегким) воздушным судном или **маломерным судном** и т.д.

Отсутствие в тексте проекта акта уточняющего определения или отсылки к конкретному виду техники может привести к расширительному толкованию нормы.

Согласно статье 2 Технического регламента Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012) (принят решением Совета Евразийской экономической комиссии от 15 июня 2012 года № 33) судно на воздушной подушке – судно, которое на ходу поддерживается над водой (грунтом, льдом и т.д.) силами избыточного давления воздуха, постоянно нагнетаемого в полость под днищем. Судно на воздушной подушке относится к маломерным судам. При этом, в действующем законодательстве прямо не указано, что маломерные суда не относятся к транспортным средствам.

Кроме того, в регулирующий орган во время проведения публичных консультаций поступило 324 замечания от граждан и юридических лиц, в том числе в части исключения из категории «транспортных средств» судов на воздушной подушке.

Изучение нормативной правовой базы субъектов Российской Федерации показывает, что при установлении запрета на выезд на лед законодатели избегают использования общего термина «транспортное средство» без уточнений. Например, в Кемеровской области (статья 31-5 Закона Кемеровской области от 16 июня 2006 года № 89-ОЗ «Об административных правонарушениях в Кемеровской области») говорится о запрете для «механических, а также гужевых транспортных средств». В статье 14 Закона Ярославской области от 3 декабря 2007 года № 100-з «Об административных правонарушениях» также говорится о запрете для «механических транспортных средств». В статье 36.6. Кодекса Хабаровского края об административных правонарушениях и статье 43-6 Закона Санкт-Петербурга от 31 мая 2010 года № 273-70 «Об административных правонарушениях в Санкт-Петербурге» делается исключение для транспортных средств передвижения по льду.

Таким образом, учитывая вышесказанное, без уточнения в тексте проекта акта категории «транспортные средства» создаются условия для расширительного толкования данной нормы.

Анализ опыта других субъектов Российской Федерации в соответствующих сферах деятельности.

По информации, представленной регулирующим органом, в некоторых субъектах Российской Федерации нормативными правовыми актами урегулированы схожие правоотношения. Например, Закон Кемеровской области от 16 июня 2006 года № 89-ОЗ «Об административных правонарушениях в Кемеровской области», Кодекс Республики Саха (Якутия) об административных правонарушениях, Кодекс Хабаровского края об административных правонарушениях, Закон Ярославской области от 3 декабря 2007 года № 100-з «Об административных правонарушениях», Закон Санкт-Петербурга от 31 мая 2010 года № 273-70 «Об административных правонарушениях в Санкт-Петербурге».

На основе проведенной оценки регулирующего воздействия проекта акта с учетом информации, представленной регулирующим органом, уполномоченным органом сделаны следующие выводы:

1. По результатам рассмотрения представленных регулирующим органом проекта акта и сводного отчета установлено, что при подготовке проекта акта процедуры, предусмотренные Положением, соблюдены.

2. Регулирующим органом соблюдены сроки проведения публичного обсуждения.

В рамках публичных обсуждения соответствующие уведомления были направлены: иркутскому региональному отделению Общероссийской общественной организации «Деловая Россия»; союзу «Торгово-

промышленная палата Восточной Сибири»; иркутскому региональному отделению Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России»; общественной организации предпринимателей Иркутской области; Уполномоченному по защите прав предпринимателей в Иркутской области; некоммерческой организации «Ассоциация муниципальных образований Иркутской области».

Во время проведения публичных консультаций поступило 324 предложения по проекту акта. Регулирующим органом отражена целесообразность учета указанных предложений.

3. Проект акта не способствует возникновению избыточных обязанностей, запретов и ограничений для субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности;

4. Проект акта не способствует возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности;

5. Проект акта не способствует возникновению необоснованных расходов консолидированного бюджета Иркутской области;

6. Проект акта не способствует ограничению конкуренции;

7. В ходе анализа проекта акта уполномоченным органом сделан вывод о несоответствии его принципам установления и оценки применения обязательных требований, установленных статьей 4 Федерального закона «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» от 31 июля 2020 года № 247-ФЗ (далее – Федеральный закон № 247-ФЗ), а именно, правовой определенности и системности.

Согласно части 1 статьи 7 Федерального закона № 247-ФЗ содержание обязательных требований должно отвечать принципу правовой определенности, то есть быть ясным, логичным, понятным как правоприменителю, так и иным лицам, не должно приводить к противоречиям при их применении. В настоящей редакции проекта акта не ясно, что суда на воздушной подушке не попадают под категорию «транспортные средства», что требует уточнений.

Кроме того, в соответствии с частью 1 статьи 3 Федерального закона № 247-ФЗ, а также пунктом 6 Положения о порядке установления и оценки применения обязательных требований, содержащихся в нормативных правовых актах Иркутской области, утвержденного постановлением Правительства Иркутской области от 29 декабря 2017 года № 906-пп (далее – Положение об ОПОТ), положения нормативных правовых актов, устанавливающих обязательные требования, должны вступать в силу либо с 1 марта, либо с 1 сентября соответствующего года, но не ранее чем по истечении девяноста дней после дня официального опубликования соответствующего нормативного правового акта. В соответствии с Федеральным законом № 247-ФЗ и пунктом 7 Положения об ОПОТ нормативным правовым актом, устанавливающим обязательные требования, должен предусматриваться срок его действия, который не может превышать

шесть лет со дня его вступления в силу, за исключением случаев, установленных федеральным законодательством.

Таким образом, статью 5 проекта акта необходимо дополнить фразой «…,но не ранее чем по истечении 90 дней после дня его официального опубликования и действует шесть лет со дня его вступления в силу.».

Министр экономического развития и
промышленности Иркутской области В.Ю. Цишковский

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ
00EB74DE07DDA8372A09E550E9D920FD6F
Владелец Цишковский Виктор Юрьевич
Действителен с 08.10.2025 по 01.01.2027

А.С. Чернышева
+7 (3952) 24-12-49