



Исх. № 21-2 от 07.03.2021

В Генеральную прокуратуру РФ
125993, г. Москва, ГСП-3, ул. Большая Дмитровка, 15а,
стр. 1. Телефон: 8 (495) 987-56-56

Генеральному Прокурору
Тов. Краснову И.В.

Уважаемый Игорь Викторович!

Прошу Вас дать правовую оценку и определить меры прокурорского реагирования по факту нарушения прав неопределенного круга лиц, в том числе членов Общероссийской общественной организации содействия развитию автомобильных перевозок «Объединение Перевозчиков России» (далее ОПР) и Профсоюза Перевозчиков России (далее ППР).

Члены ОПР и ППР – профессиональное сообщество водителей-дальнобойщиков, осуществляющих междугородные и региональные перевозки грузов, а также перевозки типа город-пригород, в том числе на грузовых автомобилях, имеющих разрешенную максимальную массу более 12 тонн, то есть обычных грузовых автомобилях, не специального назначения, не для перевозки тяжеловесных/крупногабаритных грузов.

Нарушение прав неопределенного круга лиц (как резидентов РФ, так и не резидентов РФ), в том числе членов ОПР и ППР возникло в связи с изданием Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Правительства г. Москвы Приказа от 22.02.2021 г. №61-02-75/21 "О временных ограничениях движения грузовых автотранспортных средств в городе Москве", в котором в ч.1 предписывается (цитата):

«1. Ограничить въезд и движение в пределах территории города Москвы, ограниченной МКАД и на МКАД, включая ее внутреннюю и внешнюю стороны, грузовых автотранспортных средств разрешенной максимальной массой более 12 тонн в период с 22 часов 00 минут 23 февраля 2021 г. до 6 часов 00 минут 23 февраля 2022 г.» (копия Приказа от 22.02.2021 г. №61-02-75/21 в том виде, как он опубликован на сайте Мэра г. Москвы <https://www.mos.ru/dt/documents/priказы-i-rasporiazheniia-departamenta/> прилагается к настоящему письму).

Данный Приказ нарушает действующее законодательство как по формальным признакам, так и по существу.

Формальные нарушения:

1. Опубликованное на сайте Мэра г. Москвы изображение (копия изображения прилагается) не имеет обязательных реквизитов для документов данного типа в соответствии с п.7, ч. 1 ст. 12 Закона г. Москвы от 08.07.2009 г. №25 «О правовых актах города Москвы», таких как собственноручная подпись лица, издавшего приказ, а изображение синего цвета с надписью «КОПИЯ ВЕРНА» в прямоугольной рамке не заменяет подписи заместителя мэра Ликсутова М.С., как бы он того ни хотел.

2. Тем более, если это копия приказа, то не соблюден ГОСТ Р 7.0.97-2016 «СИСТЕМА СТАНДАРТОВ ПО ИНФОРМАЦИИ, БИБЛИОТЕЧНОМУ И ИЗДАТЕЛЬСКОМУ ДЕЛУ. ОРГАНИЗАЦИОННО-РАСПОРЯДИТЕЛЬНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ. ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ ДОКУМЕНТОВ в части оформления копий документов и необходимых реквизитов при таком оформлении.

3. Также нет и признаков соблюдения Федерального закона от 06.04.2011 №63-ФЗ «Об электронной подписи» в редакции Федерального закона от 27.12.2019 N 476-ФЗ (ред. от 23.06.2020) "О внесении изменений в Федеральный закон "Об электронной подписи" и статью 1 Федерального закона "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля", если планировалось использовать средства электронной подписи. Нет соответствующей визуализации ЭЦП.

4. Данный нормативный документ – приказ от 22.02.2021 г. №61-02-75/21 имеет целью, согласно преамбуле, обеспечение безопасности дорожного движения. То есть – защиты прав и свобод граждан-участников дорожного движения, а не всех подряд жителей города Москвы, не участвующих в дорожном движении, их права на безопасность, свободу передвижения по стране в том числе и по г. Москве, свободу ведения незапрещенной экономической деятельности, права на труд. В соответствии с Законом г. Москвы от 08.07.2009 г. №25 «О правовых актах города Москвы» с ч.1 ст. 19 «Нормативно правовые акты (за исключением нормативных правовых актов, содержащих сведения, отнесенные к государственной или иной охраняемой законом тайне) подлежат официальному опубликованию.» Законом указывается, что официальным опубликованием считается только **опубликование полного текста правового акта**, в который в том **числе входят и все обязательные реквизиты** правового акта. То есть указанный приказ от 22.02.2021 г. №61-02-75/21 не прошел процедуру официального опубликования (ч.2 и ч.4 ст. 19) и не имеет юридической силы по причине несоблюдения процедуры опубликования и порядка вступления в силу (ч.1 ст. 20), предусмотренного Законом г. Москвы от 08.07.2009 г. №25 для нормативно правовых актов по вопросам защиты прав и свобод человека и гражданина. Ч.6 ст. 20 Закона г. Москвы от 08.07.2009 г. №25, о вступлении нормативно правового акта со дня подписания не может быть применена к настоящему приказу именно из-за того, что законодатель специально выделил в отдельную группу нормативно правовые акты затрагивающие права и свободы граждан и обязал органы власти извещать этих граждан путем обязательного опубликования полного текста и всех его частей до вступления акта в силу, а в случае защиты прав и свобод опубликование должно быть не менее чем за 10 дней до вступления в силу. Поскольку подпись должностного лица, как обязательный реквизит приказа является частью этого приказа, то опубликование приказа от 22.02.2021 г. №61-02-75/21 будет завершено только после опубликования подписи заместителя мэра

Ликсутова М.С., последней части приказа (ч.2 ст. 19 Закона г. Москвы от 08.07.2009 г. №25).

В то же время для придания видимости своей законности при таком поспешном вступлении в силу сразу после опубликования, автор приказа, заместитель мэра Ликсутов М.С., в преамбуле сделал ссылку на связку нормативно правовых актов, а именно:

- 1) на ст. 30 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. №257-ФЗ,
- 2) на п 4.2. постановления Правительства Москвы от 22.08.2011 г. №379-ПП в редакции постановления Правительства Москвы от 16.02.2021 г. №191-ПП,
- 3) на абзац 2 п. 5 приложения к постановлению Правительства Москвы от 09.12.2014 г. №723-ПП.

Однако автор приказа, заместитель мэра Ликсутов М.С., просто скопировавший текст предыдущего приказа от 18.02.2021 г. №61-02-67/21, который ограничивал движение по погодным причинам, забыл, что погода в течение года переменчива и сослался на абзац 2 п. 5 приложения к постановлению Правительства Москвы от 09.12.2014 г. №723-ПП, который в свою очередь ссылается на п. 2 ч.1 ст. 30 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. №257-ФЗ, а там в первую очередь в качестве причины ограничений движения прописана опять таки плохая погода, а во вторую очередь поломки дороги, и то, и другое невозможно предугадать на год вперед. И в третью очередь «иные случаи в целях обеспечения безопасности дорожного движения». И на основании этой ссылки на «иные неизвестные случаи» автор приказа счел возможным не информировать участников дорожного движения за 10 дней об ограничении движения по МКАД и внутри МКАД как указано в абзаце 1 того же п.5

То есть приказ не вступил в силу до сих пор, так как нормативно правовой акт НЕ ОПУБЛИКОВАННЫЙ В УСТАНОВЛЕННОМ ПОРЯДКЕ, не должен влечь правовые последствия, как не вступивший в силу, и НЕ ПОДЛЕЖИТ ПРИМЕНЕНИЮ.

Нарушения по существу:

5. В соответствии с Законом г. Москвы от 20.12.2006 №65 «О Правительстве Москвы»:

Статья 2. Правовая основа деятельности Правительства Москвы

1. Правительство Москвы действует на основании и во исполнение [Конституции](#) Российской Федерации, общепризнанных принципов и норм международного права, международных договоров Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов, указов и распоряжений Президента Российской Федерации, постановлений и распоряжений Правительства Российской Федерации, [Устава](#) города Москвы, настоящего Закона и иных законов города Москвы, указов Мэра Москвы.

2. Если иной закон города Москвы по вопросам компетенции Правительства Москвы противоречит настоящему Закону, применяются нормы настоящего Закона. (часть 2 введена [Законом](#) г. Москвы от 25.06.2014 N 37)

Однако член Правительства г. Москвы, заместитель мэра Ликсутов М.С., заведующий Департаментом транспорта в г. Москве, издает приказы якобы для обеспечения безопасности участников дорожного движения, для защиты их прав и свобод, однако категорически нарушающие их права и свободы прописанные в Конституции РФ, то есть издает приказы, противоречащие Конституции РФ, а именно:

Статья 8. В Российской Федерации гарантируются единство экономического...

1. В Российской Федерации **гарантируются единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержка конкуренции, свобода экономической деятельности.**

Статья 15. Конституция Российской Федерации имеет высшую юридическую силу...

1. Конституция Российской Федерации имеет высшую юридическую силу, прямое действие и применяется на всей территории Российской Федерации. Законы и иные правовые акты, принимаемые в Российской Федерации, не должны противоречить Конституции Российской Федерации.

2. Органы государственной власти, органы местного самоуправления, **должностные лица**, граждане и их объединения **обязаны соблюдать Конституцию Российской Федерации** и законы.

3. Законы подлежат официально опубликованию. Неопубликованные законы не применяются. **Любые нормативные правовые акты, затрагивающие права, свободы и обязанности человека и гражданина, не могут применяться, если они не опубликованы официально для всеобщего сведения.**

4. Общеизвестные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора.

Статья 18. Права и свободы человека и гражданина являются непосредственно...

Права и свободы человека и гражданина являются непосредственно действующими. Они определяют смысл, содержание и применение законов, деятельность законодательной и исполнительной власти, местного самоуправления и обеспечиваются правосудием.

Статья 19. Все равны перед законом и судом...

1. Все равны перед законом и судом.

2. **Государство гарантирует равенство прав и свобод человека и гражданина независимо от пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а также других обстоятельств.**

Статья 74. На территории Российской Федерации не допускается установление...

1. **На территории Российской Федерации не допускается установление таможенных границ, пошлин, сборов и каких-либо иных препятствий для свободного перемещения товаров, услуг и финансовых средств.**

2. **Ограничения перемещения товаров и услуг могут вводиться в соответствии с федеральным законом, если это необходимо для обеспечения безопасности, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и культурных ценностей.**

6. Нам, профессиональным участникам дорожного движения, в том числе членам ОПР И ППР, понятно, что безопасность дорожного движения, зависит только от качеств дороги, машины и водителя в первую очередь, а не от наличия пропуска у водителя на передвижение в определенной географической местности – зоне действия пропуска. С пропуском или без пропуска, но при прочих равных машина с разрешенной максимальной массой более 12 тонн несет абсолютно одинаковую по размеру угрозу другим участникам дорожного движения, соизмеримую с размером угроз от любого другого участника дорожного движения вне зависимости от типа автомобиля, на котором этот участник дорожного движения передвигается. Таким образом в целях обеспечения

безопасности дорожного движения посредством запрещения движения в определенном месте транспортных средств определенного типа (например, с разрешенной максимальной массой более 12 тонн) необходимо запрещать движение **ВСЕХ** автомобилей указанного типа имеющих равный размер угрозы дорожному движению. При частичном запрете (только для тех, у кого нет пропуска) безопасность дорожного движения не улучшается, но возникает коррупционная емкость данного правового акта. То есть налицо мнимая цель, указанная в преамбуле приказа от 22.02.2021 г. №61-02-75/21

7. Безусловно, для целей обеспечения безопасности дорожного движения участники дорожного движения должны соблюдать безопасные физические параметры своих транспортных средств. Данные физические параметры установлены и описаны в Приложении №5 к техническому регламенту Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (ТР ТС 018/2011) части 2. Требования к весовым параметрам транспортных средств категорий М3, N3 и О таблицы 1, для категории транспортного средства N3 с пятью и более осями разрешенная максимальная масса не должна превышать 40 тонн. Категория N3 - Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу более 12 т. Но естественно, что для определения опасен или безопасен исследуемый автомобиль необходимо произвести его взвешивание с водителем, пассажирами и грузом. Так как наличие в документах на транспортное средство сведений о «разрешенной максимальной массе более 12 тонн» не одно и тоже с результатами взвешивания конкретного автомобиля или сцепки транспортных средств (тягач прицеп или полуприцеп). Таким образом приказ от 22.02.2021 г. №61-02-75/21 противоречит Приложению N 5 к техническому регламенту Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (ТР ТС 018/2011) части 2. Требования к весовым параметрам транспортных средств категорий М3, N3 и О таблицы 1, ввиду того, что без процедуры взвешивания транспортного средства невозможно определить превышает транспортное средство допустимую массу в 40 тонн или нет. Согласно Конституции Российской Федерации части 4 статьи 15, если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора, о чем мы писали выше в п.5 настоящего письма.

8. В приказе от 22.02.2021 г. №61-02-75/21 заместитель мэра Ликсутов М.С. ссылается на то, что действует в соответствии с статьей 30 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007г. № 257-ФЗ. Однако данная статья 30 упомянутого выше ФЗ предписывает следующее:

Статья 30. Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам

1. Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам могут устанавливаться:

- 1) при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог;
- 2) в период возникновения 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;

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

(в ред. Федерального закона [от 21.04.2011 N 69-ФЗ](#))

2.2) в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения в соответствии с Федеральным законом "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"; (Пункт введен - Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ)

3) в иных случаях, предусмотренных федеральными законами, а в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального, местного значения в границах населенных пунктов, в том числе в целях повышения их пропускной способности, законами субъектов Российской Федерации.

(в ред. Федерального закона [от 21.04.2011 N 69-ФЗ](#))

И если, предыдущий приказ заместителя мэра Ликсутова М.С. от 18.02.2021 г. №61-02-67/21 с точно таким же текстом кроме периода ограничений – **двое суток** с 9-00 20 февраля по 9-00 22 февраля 2021 г. – еще можно было отнести к предосторожностям предпринятым Правительством г. Москвы из-за плохих погодных условий в Московском регионе в соответствии с п. 2 ч.1 ст. 30, то в приказе от 22.02.2021 г. №61-02-75/21 устанавливается для тех же целей безопасности период ограничений в **ОДИН год!!** – с 22-00 23 февраля 2021 до 06-00 23 февраля 2022 года. Что не может быть отнесено к критериям пп.1, 2, 2.1, 2.2 ч.1 ст. 30 Федерального закона от 08.11.2007г. № 257-ФЗ, а только:

к п.2.2 ч.1 ст.30 этого закона – «в **целях обеспечения эффективности** организации дорожного движения», если под эффективностью организации дорожного движения понимать увеличение суммы сборов за проезд по платной ЦКАД, хотя в преамбуле четко написано «в **целях обеспечения безопасности** дорожного движения» и значит про эффективность «как бы никто не думал», или

к п. 3 ч.1 ст. 30 этого закона – «иным случаям, **предусмотренным федеральными законами**, а в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального, местного значения в границах населенных пунктов, в том числе в целях повышения их пропускной способности, законами субъектов Российской Федерации.» Однако в указанных приказах нет ссылок на иные Федеральные законы или Законы г. Москвы, учитывая, что город Москва – город федерального значения и отдельный субъект РФ. А раз нет соответствующего Федерального закона, то нет и оснований для издания приказа от 22.02.2021 г. №61-02-75/21 для исполнения этого несуществующего ФЗ.

9. То есть приказ выпущен без оснований, но тем не менее в нем в ч.5 предписывается Управлению ГИБДД по городу Москве нагрузить своих сотрудников функциями контроля данного приказа Ликсутова М.С. на весь срок его действия, то есть один год, сотрудники ГИБДД г. Москвы будут вынуждены отвлекаться от действительной работы по организации безопасного дорожного движения на контроль незаконной пропускной системы, обеспечивающей мнимую безопасность на дороге. Очевидно, что такое поведение должностного лица должно расцениваться как самоуправство и превышение должностных полномочий.

10. В ч.4 приказа от 22.02.2021 г. №61-02-75/21 заместитель мэра Ликсутов М.С. приказывает ГКУ ЦОДД разработать и осуществить мероприятия по информированию участников дорожного движения о путях объезда территории города Москвы, ограниченной МКАД, грузовыми автотранспортными средствами разрешенной

максимальной массой более 12 тонн, по участкам Центральной кольцевой автомобильной дороги на территории города Москвы и Московской области. Конкретно именно по ЦКАД (А-113)! Однако всем известно, что проезд по ЦКАД платный. Таким образом по нашему оценочному суждению основная цель, которую преследует указанный приказ – это обеспечить «клиентами» частную платную дорогу ЦКАД, а не повышение безопасности дорожного движения города Москвы. Тем более, что система дорог в европейской части России с учетом их качества в направлении с севера на юг и в направлении с запада на восток однозначно предопределена для транзитного проезда грузов и пассажиров автотранспорта именно через город Москва с кратчайшим транзитным маршрутом по МКАД. При этом длина МКАД составляет 108,9 км, а длина ЦКАД (А-113) составляет уже 336,4 км, то есть в три раза длиннее. И стоимость для того, чтобы объехать Москву по направлению с севера на юг по ЦКАД для грузовых транспортных средств, ограниченных в праве на проезд в указанном в приказе, М-10 «Россия» – М-2 «Крым» достигает стоимости 3450 рублей за один проезд. То есть четверть размера минимальной заработной платы установленной на настоящее время в стране. Длина такого объезда Москвы составляет более 126 км. Ранее при транзитном проезде по МКАД сравнимый маршрут был 140 км, но без дополнительной потери денег на оплату каждого проезда. Есть еще бесплатные федеральные кольцевые дороги вокруг г. Москвы А-107 (длина 327 км) и А-108 (длина 561 км). Но учитывая, что приказ выпущен под мнимой целью безопасности дорожного движения, нам предполагается крайне сомнительным тезис о том, что двухполосная дорога с одной полосой для движения в каждую сторону, проходящая через большое количество населенных пунктов со светофорами и пешеходными переходами, железнодорожными переездами, сильно изломанная по рельефу местности с достаточно крутыми спусками, подъемами и поворотами являлась бы более безопасной в плане дорожного движения, чем **пятиполосный в каждую!!! сторону МКАД**. Однозначно МКАД с придорожной инфраструктурой удобнее и безопаснее. И если бы Ликсутов М.С. отменил оплату за ЦКАД на срок действия приказа – это было бы можно понять, но наше оценочное суждение, что деньги от ЦКАД превыше всего. Однако в приказе нет и слова о том, как мэрия г. Москвы планирует компенсировать участникам дорожного движения, попадающим под введенные ограничения, расходы, связанные с исполнением данного ограничения.

11. При этом форма ограничений вводится именно приказом заместителя мэра, а не Законом города Москвы или постановлением Московской городской думы, так как заранее известно, что данные виды документов автоматически проходят антикоррупционный контроль хотя бы поверхностный в самой же мэрии. А приказ заместителя мэра – такой контроль в обязательном порядке не проходит. Но приказ от 22.02.2021 г. №61-02-75/21 несет огромную коррупционную составляющую, так как ввод ограничений произошел внезапно – 16 февраля было создано постановление Правительства Москвы опубликованное 18 февраля и 18 февраля был издан «пробник» приказ от 18.02.2021 г. №61-02-67/21 опубликованный немедленно и вступивший в силу 20 февраля до 22 февраля. А 22 февраля был издан упомянутый нами приказ на год ограничений и немедленно как бы опубликован и как бы вступил в силу на следующий день 23 февраля 2021 г. И сразу с 18 февраля был организован контроль ГИБДД – большое количество машин уже было в рейсе и не могло владеть информацией о полной блокировке Москвы на въезд и движение указанного типа автомобилей. А заявленные в ч.2 приказа пропуска на въезд и движение по городу Москве не выдаются моментально. Да и вообще процедура специально сильно затруднена, что доказывается огромным количеством фирм-посредников-однодневок, которые за немалые деньги в размере 18-

25 тысяч рублей оказывают посреднические услуги в получении упомянутого пропуска, который должен выдаваться на сайте Мэрии г. Москвы без какой-либо оплаты. Но раз такая платная посредническая услуга есть, значит **бесплатная госуслуга реально не доступна**. При этом сам пропуск электронный и может быть отменен в любой момент без какого-либо оповещения водителя, тем более даже посередине рейса. И ранее в таком случае, случае отмены пропуска, законопослушный водитель имел возможность за счет своего здоровья и личного времени произвести въезд и движение по Москве на загрузку или выгрузку в ночное время с 22-00 ночи до 06-00 утра в любой день. Теперь же приказ Ликсутова М.С. лишил водителей возможности не нарушать закон, и поставил их в кабальные условия – плати за пропуск или плати за проезд или прекращай работу и не имей возможности к свободному труду в соответствии с ст. 37 Конституции РФ.

На наш взгляд действия заместителя мэра Ликсутова М.С. попадают под запрет в соответствии с ч.4 ст. 3 Конституции РФ как захват власти и присвоение властных полномочий – конкретно ограничения такого типа, нарушающие права граждан-участников дорожного движения, по закону могут быть применены только в порядке введения режимов Военного положения или Чрезвычайного положения или Чрезвычайной ситуации Президентом и/или Правительством РФ в соответствии с законами от ВП/ЧП/ЧС. Таким образом заместитель мэра Ликсутов М.С. присвоил себе властные полномочия федерального уровня – полномочия Президента и Правительства РФ. Хотя город Москва – это не Россия, а лишь один из ее субъектов. Тем более, что для нашего Профсоюза Перевозчиков России при осуществлении законной борьбы за свои трудовые права ч.4 ст. 37 предусмотрено и закреплено право на проведение стачки для решения трудовых споров. Ст. 31 гарантировано право на выражение своего мнения путем шествий, пикетирований, митингов, в которых в качестве инвентаря могут и участвуют наши грузовые автомобили, с разрешенной максимальной массой более 12 тонн. Приказ Ликсутова М.С. ограничивает нас в правах на въезд в город Москву, в том числе этот приказ противодействует нашим законным действиям по выражению общественного мнения о действиях текущей власти в том числе в области наших трудовых отношений и социальной защищенности членов Профсоюза.

12. Дополнительно обращаем Ваше внимание, на то, что крупные логистические компании, особенно приближенные к ряду представителей власти и имеющие по нашему оценочному суждению признаки аффилированности к бизнес-конструкциям этих представителей власти, транспортные компании например под такими товарными названиями как Делко, Итеко, Лидертранс, Магнит, Деловые Линии, ПЭК однозначно не имеют проблем с получением пропуска для движения на территории Москвы. И требования ко всем перевозчикам теперь иметь пропуск для въезда и движения по территории Москвы приводит к монополизации рынка грузоперевозок со стороны крупных компаний и полным выдавливанием мелких компаний, индивидуальных предпринимателей и самозанятых частных перевозчиков с сегмента рынка по обслуживанию московских грузовых потоков. Что однозначно должно подпадать под санкции со стороны антимонопольного законодательства и под определение недобросовестной конкуренции.

13. Ну и на последок все грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 12 тонн уже находящиеся на территории города Москвы с 23 февраля 2021 года и по 23 февраля 2022 года при попытке выехать с территории города Москвы автоматически становятся нарушителями упомянутого приказа, так как такие машины и их владельцы не могут получить пропуск в город Москву в соответствии с

установленной процедурой их оформления из-за отсутствия соответствующих этой процедуре бумаг, так как о такой возможности никто заранее не предполагал при введении пропускного режима в городе Москве. То есть для того, чтобы остаться законопослушным гражданином, владельцам указанных «застрявших на территории Москвы» автомобилей придется лишиться на год своего имущества, незаконно удерживаемого по приказу заместителя мэра Ликсутова М.С. Что является уже преступлением против собственности граждан и организаций.

Схожие с нашими выводы делают и другие организации, действующие в сфере грузоперевозок, например, Ассоциация по развитию логистического рынка «Сообщество топ-менеджеров логистических компаний» (копия их письма Ликсутову М.С. прилагается).

В связи с описанными выше выводами и заключением экспертов нашей организации, на основании указанных нормативно-правовых актов и текущего законодательства РФ от имени Общероссийской общественной организации содействия развитию автомобильных перевозок «Объединение Перевозчиков России» и Профсоюза Перевозчиков России прошу Вас оказать содействие в:

1. Получении от Мэрии г. Москвы копии подлинника приказа от 22.02.2021 г. №61-02-75/21, заверенной должным образом, для того, чтобы убедиться какие Фамилия Имя и Отчество у созданной этим приказом проблемы для перевозчиков, в том числе из ОПР и ППР, и дальнейшего обжалования действий конкретного должностного лица – автора приказа, так как имеющиеся в сети «Интернет» на сайте Мэрии Москвы «как бы копии» не имеют юридической силы и могут вводить нас в заблуждение.

2. Проведении всесторонней проверки законности действий автора приказа, наличия нарушений процессуального характера, нарушений коррупционного характера и нарушений антимонопольного характера именно на уровне Генеральной Прокуратуры, не спуская данный вопрос в прокуратуру г. Москвы, так как данный приказ нарушает права и свободы не только жителей города Москвы, но и на федеральном уровне граждан России из других регионов и иностранных граждан-нерезидентов.

3. Инициации проведения независимой антикоррупционной экспертизы приказа от 22.02.2021 г. №61-02-75/21, например, учеными и экспертами из Университета Прокуратуры РФ

4. Отмене приказа от 22.02.2021 г. №61-02-75/21 и его последствий для участников дорожного движения привлеченных за нарушение данного приказа к административной ответственности осуществив в соответствии с ч. 1 ст. 129 Конституции РФ и Законом о Прокуратуре надзор за соблюдением Конституции РФ и прав и свобод граждан РФ.

5. Дать правовую оценку тому факту, что на сайте Мэрии приведены тексты документов или без подписи, или без печати, или без того и другого в нарушение текущего законодательства.

Приложения всего на 7 листах:

1. Изображение приказа от 22.02.2021 г. №61-02-75/21 с сайта Мэрии Москвы
2. Изображение приказа от 18.02.2021 г. №61-02-67/21 с сайта Мэрии Москвы
3. Копия с экрана сайта Мэрии Москвы с указанием сроков публикации изображений приказов.
4. Копия письма от Ассоциации по развитию логистического рынка «Сообщество топ-менеджеров логистических компаний» заместителю мэра Ликсутову М.С.

Ответ прошу направлять представителю ОПР и ППР в г. Москве по адресу:

Кому: Сороковому А.В., Объединение Перевозчиков России
Куда: 129366, г. Москва, Ракетный бульвар, д.11, корп.1, кв.21 тел: +7-903-363-7016

С уважением,

Председатель ОПР
07.03.2021



С.А. Владимиров