

ГЛАВНОЕ – СБЕРЕЧЬ ДОРОГИ

5–6 февраля на базе Московского автомобильно-дорожного колледжа имени А.А. Николаева Ассоциация «РАДОР» провела семинар-практикум «Системы весового контроля автотранспортных средств: современное состояние и перспективы модернизации». Мероприятие прошло при активной поддержке Министерства транспорта Российской Федерации и Торгово-промышленной палаты.



Следует отметить, что необходимость такой учебы назрела давно. Она определяется не достаточно «внятным» законодательством по этому вопросу, отсутствием ясных и четких «правил игры», в связи с чем деятельность, связанная с весовым контролем, в субъектах Федерации ведется с разной степенью эффективности. Дорожные организации отвечают за сохранность автодорог, но беда в том, что они лишены властных полномочий, которые позволяют эффективно работать с нарушителями несогабаритных параметров. Такими полномочиями сегодня в полной мере обладает ГИБДД и – в части, касающейся международных перевозчиков – органы Ространснадзора. Вместе с тем понятно, что вести эту работу должны и собственники автодорог. Как это делается у них, рассказали представители наиболее «продвинутых» в этом вопросе субъектов – Республики Татарстан, Новосибирской, Костромской, Ульяновской и Оренбургской областей.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Открывая семинар, генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин остановился на задачах, стоящих перед территориальными органами управления дорожным хозяйством. Существующие на сегодняшний день объемы дорожных фондов позволяют обеспечить финансирование работ по содержанию дорог только на 33,6%, по ремонту – на 30,5%, а по капитальному ремонту – только на 3% по сравнению с нормативами. А для того, чтобы выполнить задачу, поставленную Президентом России по удвоению в течение следующих 10 лет объемов строительства автомобильных дорог, ежегодный прирост этих объемов должен составить 14,5%. Но даже если все деньги региональных дорожных фондов, имеющиеся сегодня в распоряжении регионов, направить только на строительство, их все равно не хватит, чтобы

обеспечить такие темпы работ. Вместе с тем задача сохранности автомобильных дорог остается приоритетной. Другими словами, эти две задачи необходимо решать параллельно.

В этом году, согласно данным Ассоциации «РАДОР», 48 регионов имеют на своих балансах посты весового контроля – мобильные (ППВК) и стационарные (СПВК). Всего ПВК (ППВК+СПВК) на 01.01.2014 – 229, из них в круглосуточном режиме работают 21 передвижной пункт, а 164 – по несколько часов в сутки, остальные по той или иной причине не функционируют. Что касается СПВК, то в круглосуточном режиме работают 17, пять – не полные сутки и пять вообще не работают. Ясно, что на всю огромную Россию этого крайне мало.

Впрочем, передовики в решении задачи весового контроля – а это, наряду с перечисленными выше,



Соотношение фактической обеспеченности и нормативной потребности в финансовых ресурсах в субъектах Российской Федерации в 2013 (2012) году на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения (без учета г. Москвы и г. Санкт-Петербурга), млрд. рублей (01.06.2013 г.)

Республика Коми, ХМАО, ЯНАО, Алтайский край, Забайкалье, Архангельская, Иркутская, Кемеровская, Томская и Вологодская области — доказывают вечную истину, которая гласит, что «тот, кто хочет что-то сделать, ищет способ, кто не хочет — причину».

Согласно данным, озвученным Ассоциацией «РАДОР», 48 субъектов Федерации, предоставившие свои данные, выдали 131 681 разрешений на общую сумму возмещения вреда 1 млрд 511,7 млн рублей. При этом отмечены два региона, где эта работа ведется наиболее активно — это Ханты-Мансийский автономный округ и Оренбургская область. На долю ХМАО пришлось 62 652 разрешения, по которым возмещено 496,8 млн рублей, а на долю Оренбуржья — 10 340 разрешений и 492 млн рублей.

ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

О законодательном регулировании вопросов, связанных с весогабаритным контролем на автомобильных дорогах, рассказал на семинаре заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Сергей Соболев. Он подчеркнул, что большинство действующих нор-



Сергей Соболев

мативных актов не позволяет эффективно осуществлять весогабаритный контроль. Так, например, инструкция Минтранса России, которая регулирует движение тя-



желовесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, выпущена в 1996 году и сегодня не соответствует ни требованиям Таможенного союза, ни европейскому порядку. В действующих Правилах перевозки грузов лишь крупными штрихами отмечены весовые параметры автотранспортных средств, допустимые при движении по автодорогам.

Вместе с тем 9 января 2014 года Председателем Правительства Дмитрием Медведевым подписано постановление правительства «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации» № 12, которое разработано Минтрансом России и упорядочивает допустимые нормы осевых масс с учетом межосевых расстояний. Этим постановлением уточняются некоторые понятия, содержащиеся в Правилах возмещения вреда, утвержденные постановлением Правительства РФ от 16 ноября 2009 г. № 934 «О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозку тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации». Так, под транспортным средством, осуществляющим перевозку тяжеловесных грузов, понимается «транспортное средство, в том числе

специализированное и специальное транспортное средство, или комбинация транспортных средств (автопоезд), масса которого с грузом или без груза превышает установленные допустимые массы транспортных средств или допустимые осевые нагрузки».

Помимо этого, разработана и утверждена методика расчета размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов. Установлено, что при определении размера вреда, причиняемого транспортными средствами, учитываются:

- величина превышения значений допустимых осевых нагрузок и массы транспортного средства, в том числе в период введения временных ограничений движения по автомобильным дорогам;
- тип дорожной одежды;
- расположение автомобильной дороги на территории РФ;
- значение автомобильной дороги.

Этим документом скорректированы показатели размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозку тяжеловесных грузов, при движении таких транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения.

Необходимость внесения предлагаемых изменений авторы доку-

Выдано специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозку тяжеловесных грузов (за 2013 г., данные по 48 субъектам Российской Федерации):

	Выдано разрешений, шт.	Возмещено вреда, млн руб.
ВСЕГО:	131 681	1511,7
в т.ч.:		
Центральный федеральный округ	8098	57,0
Северо-Западный федеральный округ	8498	94,4
Южный федеральный округ	1871	2,3
Северо-Кавказский федеральный округ	480	3,0
Приволжский федеральный округ	19 594	622,6
Уральский федеральный округ	65 135	499,3
Сибирский федеральный округ	24 703	200,8
Дальневосточный федеральный округ	2951	32,3

мента связывают с несовершенством действующих норм в данной сфере. Так, в частности, не учитывалось влияние климатической зоны, в которой проходит автомобильная дорога, типа дорожной одежды, расчетной нагрузки для дорожной конструкции, значения автомобильной дороги, количества сближенных осей, количества колес на осях, конфигурации колес.

В справке к постановлению отмечается, что в настоящее время доходы бюджетов различных уровней от компенсаций в счет возмещения вреда, причиняемого в результате проезда тяжеловесных транспортных средств, составляют значительную сумму. Ожидается, что уточненная методика расчета вреда повлечет увеличение размера компенсации вреда.

Постановлением Правительства РФ от 9 января 2014 г. № 12 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации» в Правила перевозки грузов автомобильным транспортом, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272, вносятся также изменения, учитывающие допустимые осевые нагрузки для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую

нагрузку 6 тонн/ось. Правила снабжены важным примечанием – теперь установка владельцем автомобильной дороги соответствующих дорожных знаков, а также размещение на официальном сайте информации о допустимой для автомобильной дороги осевой нагрузки транспортного средства являются обязательными.

Постановление Правительства РФ от 9 января 2014 г. № 12 вступит в силу с 1 января 2015 года.

К сказанному следует добавить, что в последнем разъяснении Ространснадзора при определении размера ущерба разрешено суммировать массу транспортного средства, записанную в документах на автомобиль и вес груза, записанный в накладной.

Еще один важный нюанс, который обсуждается в настоящее время, состоит в том, что сегодня компенсация ущерба, причиняемого автотранспортом автомобильным дорогам, осуществляется только при оформлении перевозчиком спецразрешений на проезд. Однако автомобилистам удобно оплачивать ущерб непосредственно на посту весового контроля. Сегодня обсуждается, до какого предела это возможно, чтобы не способствовать развитию коррупции.

В целях автоматизации механизма весогабаритного контроля

в настоящее время разрешено привлекать перевозчиков к ответственности по результатам фотовидеофиксации, но механизм возмещения ущерба пока не определен. Минтрансом России в соответствии с поручением правительства подготовлен проект изменений в Кодекс об административных правонарушениях (КоАП) об ответственности перевозчиков, которые позволят в автоматизированном режиме выявлять правонарушителей. Этими изменениями предусмотрено, в частности, что ответственность должна быть дифференцированной и что ее в полной мере несет владелец автотранспортного средства. Сергей Соболев отметил, что штрафы, предусмотренные проектом изменений в КоАП, очень высоки.

ЧТО ЕЩЕ НУЖНО УРЕГУЛИРОВАТЬ?

Органами управления автомобильными дорогами обозначены проблемы, которые можно назвать «болевыми точками» в части организации работы служб весового контроля. Все они, так или иначе, связаны с глобальным противоречием, которое определяется действующим законодательством, в соответствии с которым, с одной



Сергей Аникин

стороны, дорожные организации обязаны обеспечивать сохранность автомобильных дорог, с другой – они не наделены полномочиями в части производства процедур весового контроля. Сегодня нет даже четкого алгоритма

ма действий работника весового контроля не только на региональных, но и на федеральных дорогах. Этот пробел в нормативной базе приводит к тому, что субъекты Федерации, чтобы деятельность постов весового контроля была легитимной, принимают собственные документы. Такой алгоритм, по словам начальника отдела фотовидеофиксации и весового контроля департамента и дорожного хозяйства Министерства промышленности и транспорта Ульяновской области Сергея Аникина, действует на дорогах этого региона. Но вот вопрос: если нарушитель оплатил ущерб на терминале, установленном на ПВК, надо ли составлять акт о нарушении? Есть и другие неточности в процедуре, которые вносят определенную неразбериху в деятельность весовщиков и часто становятся предметом судебных разбирательств. Порядок осуществления весового контроля должен быть единым как для СПВК, так и для ППВК. Этот порядок, по мнению Сергея Аникина, должен установить документ, общий для всех и принятый на уровне Федерации. Тогда весовщикам проще будет доказывать свою правоту в судах.

Сергей Аникин отметил также, что действующие документы делают акцент на функционировании стационарных пунктов весового контроля. В связи с этим возникает вопрос о легитимности ППВК. Однако, разъяснил он, есть решение Высшего арбитражного суда, которое определяет, что запрета на применение передвижных пунктов весового контроля нет.

Обеспечение взаимодействия владельцев автомобильных дорог и ГИБДД при осуществлении весового контроля автотранспортных средств – вторая серьезнейшая проблема. Она связана с тем, что нет такого нормативного акта, который обязывает сотрудников ГИБДД присутствовать на пунктах весового контроля. Необходи-

мо отметить, что соглашения об обеспечении функционирования постов весового контроля между территориальными органами управления дорожным хозяйством (собственниками дорог) и ГИБДД подписаны только в 22 из 48 субъектов РФ, в 33 субъектах РФ составляются и утверждаются с принятой периодичностью графики совместной работы этих служб на ПВК. Но поскольку в МВД полным ходом идет сокращение штатов, все это очень не просто. Еще одно затруднение весовщиков, возникающее, если на ПВК отсутствует представитель ГИБДД, связано с тем, что на сегодняшний день нет положения, которое обязывало бы подозреваемого в нарушении автомобилиста заезжать на весы. Ространснадзор предлагает внести такую норму в правила дорожного движения. Ведь одно дело, когда вас останавливает должностное лицо в знакомой каждому автомобилисту форме, и совсем другое – когда кто-то другой. А вот в Республике Татарстан, например, на постах весового контроля движение машин-нарушителей блокируется. В странах Евросоюза, кстати, тоже. Причем там они не могут двигаться дальше, пока часть груза не будет распределена на другие автомобили, в соответствии с нормами.

Еще одна проблема связана с отсутствием единой формы акта по результатам взвешивания транспортного средства при весовом контроле на автомобильных дорогах регионального значения в отношении перевозчиков, не участвующих в международной автомобильной перевозке. Поэтому службы весового контроля в каждом регионе вносят в этот акт все, что считают нужным, по собственному разумению. Тем не менее, акт – это документ, которым руководствуются судебные инстанции при разборе дел о неуплате ущерба, и он, конечно, должен быть формализован.

Как правильно: «пункт» или «пост» весового контроля? Это важно для судебной практики. Оказывается, в соответствующем приказе Минтранса России есть только понятие «пункт весового контроля». Так его и следует называть.



Владимир Речицкий

Одной из проблем, обозначенной территориальными органами управления автомобильными дорогами в части порядка выдачи спецразрешений, является положение пункта 6 статьи 31 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации». Согласно этому документу, выдача спецразрешения, если маршрут движения проходит по автомобильным дорогам регионального значения в границах одного субъекта РФ, осуществляется органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации. Выдача спецразрешения через уполномоченные им подведомственные учреждения действующими нормами федерального законодательства не предусмотрена. Следует отметить однако, что в декабре 2013 года Госдумой принят в первом чтении проект закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования норм, регулирующих движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов», который предусматривает возмож-

ность выдачи спецразрешений уполномоченными учреждениями, подведомственными органу исполнительной власти субъекта Российской Федерации.

О возможностях использования международного опыта оборудования стационарных и передвижных постов весового контроля в полосе отвода и автоматических весовых постов в полосе движения (WIM) без торможения транспортного потока рассказал наш автор, ведущий постоянной рубрики «Весовой контроль», научный руководитель Экспертного совета ТПП РФ Владимир Речицкий. С его статьями вы можете ознакомиться в каждом номере нашего журнала, начиная с мая прошлого года.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ НА АВТОДОРОГАХ РЕГИОНОВ РОССИИ

Новосибирская область находится в числе лидеров в части организации систем весового контроля, которые работают здесь с 1999 года. По словам начальника отдела весового контроля, сервисного обустройства и рекламы ГКУ «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области» Игорь Горожанин, необходимость этой работы усугубляется особенностями, связанны-



Игорь Горожанин

ми с составом транспортного потока, 93% которого приходится на перевозки инертных материалов. Здесь 14 тысяч километров дорожной сети обслуживают один СВПК,

Функционирование служб весового контроля в регионах России по состоянию на 01.01.2014 г.*

Круглосуточно работает:	
	17 стационарных пунктов весового контроля
	21 передвижной пункт
Работает в некруглосуточном режиме:	
	5 стационарных пунктов весового контроля
	164 передвижных пункта
Итого действующих ПВК – 207	

* По данным Ассоциации РАДОР

который используется в основном для контроля международных перевозок, и три ППВК – на базе автомобиля ГАЗель, оборудованного системами фотовидеофиксации. Контрольно-надзорные функции выполняет ГИБДД. Все ППВК оборудованы терминалами для оплаты причиненного автомобильным дорогам ущерба. Эти средства зачисляются в региональный дорожный фонд и являются одним из его источников.

Игорь Горожанин сообщил, что в Новосибирской области нарабатывается значительная судебная практика – ежегодно здесь разбираются более 270 дел об административных правонарушениях в части оплаты ущерба, нанесенного автомобильным дорогам.

Примечательно, что недавно в области введены в действие системы автоматизированного динамического контроля весогабаритных параметров, известные как WIM. Пока они работают в тестовом режиме в присутствии представителей компании-разработчика – фирмы Samea.

В Оренбургской области – одном из лидеров в части применения систем весового контроля – первый СПВК был введен в эксплуатацию в 1998 году, в последующие годы построены еще несколько постов. Но затем те дороги, на которых они расположены, были переданы на баланс Федерального дорожного агентства. Поэтому в настоящее время в области работают 11 ППВК,

один из которых – круглосуточно. Весовщики используют комплект переносных статических весов производства фирмы Тензо-М, а также весы корейских производителей. ППВК оснащены также камерами видеонаблюдения. В настоящее время в Оренбургской области построены и оборудованы в соответствии с требованиями Минтранса РФ 23 площадки для осуществления весового контроля передвижными установками. Эта деятельность год от года здесь становится активнее, о чем свидетельствуют такие цифры: в 2010 г. взвешены 17 529 транспортных средств, в 2013 г. весовой контроль прошли 55 425 транспортных средств. Соответственно актов по нарушениям выписано в 2010 г. – 795, в 2013 году – 2343.

Количество выданных спецразрешений также росло из года в год. Но в 2013 году вступил в действие приказ Минтранса № 258 от 24.07.2012 г., в соответствии с которым максимальный срок, на который могут выдаваться спецразрешения, регламентируется тремя месяцами. Этот документ сделал необязательным получение таких разрешений на каждую поездку, и, соответственно, уменьшил количество обращений в соответствующие инстанции.

Суммы, выплаченные нарушителями в региональный бюджет Оренбургской области, увеличились с 2010 года в 1,75 раза.

Сергей Филимонов

Продолжение в следующем номере