

# ГЛАВНОЕ – СБЕРЕЧЬ ДОРОГИ

Продолжение. Начало в №3-2014

Большую поддержку деятельности весовщиков в Оренбургской области оказывает областная администрация, ведь деятельность эта носит, в том числе, и социальный характер. Плюс 497 млн рублей в региональном бюджете — такова эффективность службы весового контроля в 2013 году.

## ПОГРЕШНОСТЬ ИЗМЕРЕНИЯ ИЛИ ПРИБОРА?

До сих пор речь шла о различных несоответствиях в законодательстве, затрудняющих работу служб весового контроля и делающих их работу малоэффективной. Но ведь измерения производятся приборами, каждый из которых прошел поверку и имеет определенную



Юрий Христоворов

точность. О метрологической дисциплине в процессе весовых измерений автотранспортных средств и практике эксплуатации оборудования весогабаритного контроля рассказал начальник сектора лабораторий поверки и испытаний средств измерений массы ФБУ «Государственный региональный центр стандартизации, метрологии и испытаний в Москве» Юрий Христоворов. Он подчеркнул, что

все средства измерения должны иметь свидетельство об утверждении типа. Но когда они применяются для измерений на дороге, ошибка зависит от того, где и как оно установлено, имеет ли дорога уклон, насколько он велик, перекрыта ли датчиками для измерения веса вся дорога или только одна полоса, проезжают ли автомобили точно под датчиками или в стороне от них (при динамическом измерении), и так далее. Есть приказ Минпромторга от 25 июня 2003 года № 940, который определяет процедуру утверждения типа измерения. Все станции весового контроля желательно проводить через эту процедуру.

Согласно действующему законодательству, если проводятся не прямые измерения, должна быть разработана соответствующая методика. Кроме того, при этом важно знать и учитывать как систематические, так и случайные погрешности. Площадки для проведения измерений должны быть аттестованы, то есть должны соответствовать тем характеристикам, которые устанавливает действующий нормативный акт.

Хорошо бы, чтобы автомобили, предназначенные для перевозки тяжелых и крупногабаритных грузов, были оборудованы датчиками силы/веса, и чтобы такой прибор был установлен на приборной панели. В свою очередь, транспортные предприятия должны быть оснащены весами, чтобы взвешивать транспортные средства с грузом, выходящие на маршрут. За рубежом все это технически уже реализовано.

Должна быть регламентирована погрешность измерений. Существует приказ МВД, в котором указана допустимая приведенная (относительная) погрешность плюс-минус 30 кг, но на деле это требование очень трудно обеспечить.

В настоящее время действует ГОСТ, который регламентирует процедуру взвешивания транспортных средств, но последовательное взвешивание осей (колес) не является предметом его регулирования. Такое взвешивание приводит к большой погрешности. Для точного взвешивания все колеса транспортного средства должны находиться на платформах одновременно, проезд через несколько платформ недопустим. Кроме того, недопустимо влияние ветровой нагрузки — в связи с этим пункты весового контроля должны отвечать соответствующим метрологическим требованиям, в частности, быть оборудованы закрытой площадкой.

ГОСТ Р 8.563-2009 «ГСИ. Методики (методы) измерений» определяет, что при прямых измерениях аттестация оборудования весогабаритного контроля не требуется. При аттестации методики измерений должны быть учтены те величины, которые характеризуют сами измерения и погрешности методов измерений. Так, например, уклон местности, на которой устанавливается станция, и требования к ее эксплуатации должны быть определены в руководстве по эксплуатации. В том числе — периодичность аттестации площадки. Но закона, требующего аттестации площадки, нет. Таким образом, ►

достаточно только документа производителя оборудования для того, чтобы установить, как часто и каким образом нужно аттестовывать площадку для весового контроля.

### ДИНАМИЧЕСКОЕ ИЛИ СТАТИЧЕСКОЕ ВЗВЕШИВАНИЕ?

Как правильно взвешивать — в динамике или в статике? Это вопрос вопросов, по которому никак не могут сойтись во мнениях изготовители средств измерения. Так, например, генеральный директор ЗАО «Весоизмерительная компания «Тензо-М» Михаил Сенянский и слышать ничего не хочет про динамический контроль, признавая правильным лишь контроль веса транспортных средств в статике. С ним согласен Кай Бломстер, представлявший на семинаре фирму Teknoscale Oy (Финляндия). И, наоборот, один из самых авторитетных в мире специалистов в области весового мониторинга автотранспортных средств доктор Эмил Доупал (Dr. Emil Doupal), генеральный директор RTSconsulting (Цюрих, Швейцария), иностранный член Экспертного совета Торгово-промышленной палаты России, руководивший строительством динамического взвешивания (WIM) более чем в 60 странах мира, признает обе технологии взвешивания.

В отечественных нормативных документах нет понятия «динамические весы», зато существует понятие «весы для взвешивания в движении». Вместе с тем другой нормативный акт утверждает, что взвешивание транспортных средств с грузом должно производиться в статике. Как быть?

Наблюдения многих специалистов свидетельствуют о том, что при динамическом взвешивании ошибка значительно выше, чем при статическом. Однако взвешивание в движении позволяет не тормозить транспортный поток, происходит автоматически, без участия человека, и так далее.

И тот, и другой метод дает свои плюсы и минусы, некоторые весовщики пытаются их сочетать, используя динамические весы для преселекции, а статические — для точного взвешивания.



Эмил Доупал

Как обстоит дело в России? В прошлом году Федеральное дорожное агентство выпустило требования к постам весового контроля. По словам заместителя руководителя Росавтодора (в прошлом — начальника Управления эксплуатации и сохранности автодорог Федерального дорожного агентства) Игоря Астахова, в ближайшем будущем посты **весового контроля** станут автоматизированными, а **штрафы за превышение весогабаритных параметров** будут приходить по почте. Однако для этого всем взаимодействующим ведомствам необходимо перейти на систему межведомственного электронного документооборота.

Чтобы изменить ситуацию, Росавтодор реализует пилотные проекты по установке автоматических постов весового контроля. Они будут работать по тому же принципу, что и радары, измеряющие скорость. Но для решения поставленных задач необходимы гораздо более сложные аппаратные комплексы. Используемые в них датчики будут замерять не только скорость движения, но и расстояние между осями, количество колес, полную массу автомобиля, нагрузку на оси и другие параметры.

Техническую работу специалисты Росавтодора уже провели, с некоторыми управлениями ГИБДД МВД РФ сегодня уже ведется работа в тестовом режиме. На федеральных автомобильных дорогах уже осуществляются пилотные проекты, которые позволят «обкатать» систему, изучить имеющиеся на сегодняшний день предложения в части оборудования для весогабаритного контроля в динамике. Таких проектов четыре: в Татарстане, на автодороге А-114 Вологда — Новая Ладога, на Большом бетонном кольце в Подмоскowie и в районе поселка Чемитоквадже на автодороге Джубга — Сочи. Работа на пилотных СПВК позволяет получить интересные статистические данные, зафиксировать постоянных нарушителей, определить интенсивность движения с разбивкой по категориям транспортных средств.

По статистике самые злостные нарушители — трех- и четырехосные самосвалы. Анализ же трафика в целом позволил сделать вывод, что общее количество нарушений иногда превышает 45% от общего числа перевозок (в среднем 25–30%). Следует отметить, что в странах Европы и в США, где весогабаритные параметры транспортных средств жестко контролируются, количество нарушений снижается до 3–5%.

Однако скорость внедрения этой системы сейчас зависит от правоохранителей. Дело в том, что передача данных возможна лишь по средствам межведомственного электронного документооборота. Как только ГИБДД войдет в эту систему, появится возможность передавать данные с датчиков, и квитанция за нарушение весогабаритных параметров, как сейчас за превышение скорости, будет приходить по почте.

### СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА

Об опыте, связанном с судебной практикой по делам о возмещении



Андрей Черепихин

вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, рассказали на семинаре начальник отдела безопасности дорожного движения ГКУ «Марийскавтодор» Юрий Черкасов, заведующий отделом юридической и кадровой работы ГКУ Республики Коми «Дорожный контроль» Андрей Черепихин, начальник отдела весового контроля ОГКУ «Костромаавтодор» Андрей Рыбаков. Если обобщить сказанное, то получается, что в условиях отсутствия четких формулировок, необходимых руководящих документов и имеющихся в них противоречий взыскать платеж с нарушителей бывает сложно.

Как показывает опыт, на судебном заседании как нигде важны точные характеристики. Судьи воспринимают все формулировки буквально, это необходимо учитывать, в первую очередь, создавая эти документы. Потому что если они, например, видят слово «горизонтально», то все, даже допустимые для целей весового контроля, отклонения от горизонтали будут считаться неправомерными и расцениваться в пользу нарушителя норм весогабаритных параметров, а значит — не в пользу дорожных служб. При этом должен быть принят основополагающий нормативный акт, который *определил*

Судебная практика возмещения вреда, причиненного автомобильным дорогам регионального и межмуниципального значения движением транспортных средств, осуществляющих перевозку тяжеловесных грузов

В 2013 г. поданы иски в суды по 3 314 актам, на общую сумму возмещения вреда – 132,7 млн руб.

Удовлетворены в судебном порядке – 1920 исков

Находится на рассмотрении в судах – 1272 иска

Отказано в иске – по 122 заявлениям

все необходимые понятия. Вот пример: в Гражданском кодексе РФ нет понятия «владелец», но есть понятие «собственник». При этом в документах, касающихся весового контроля, употребляется первое, а не второе. Так, согласно правовой позиции Конституционного суда, прописанной в Постановлении Конституционного суда РФ от 17.07.1998 № 22-П «Плата за провоз тяжеловесных грузов носит компенсационный характер... *Ущерб взимается в владельца транспортного средства (курсив ред.)*». В связи с этим очень важно определить, *что это означает и кто на момент совершения нарушения был владельцем транспортного средства*.

Еще пример: согласно разъяснению руководства ГИБДД, «перевозка крупногабаритного груза не требует спецразрешений», они требуются для движения тяжеловесных крупногабаритных транспортных средств. Но этой-то формулировки в руководящем документе нет.

Один из самых важных нюансов состоит в том, что иногда к иски в суд прикладывают только акт поста весового контроля (напомним, не имеющий установленной формы и содержания)<sup>1</sup> об имевшем место нарушении установленных весогабаритных параметров, без подписи сотрудника ГИБДД. Суд такое заявление не примет, потому что по закону именно инспектор ГИБДД, и только он имеет право подавать иски.

Если нарушение произведено в период сезонных ограничений движения, то важно показать суду, что до широкой общественности были доведены факт и сроки таких ограничений. Для этого весовщики рекомендуют прикладывать к иски вырезки из публикаций в СМИ, в том числе и на Интернет-сайтах. Очень полезно прикладывать также копии нормативных документов, определяющих порядок взимания вреда, чтобы судьи не тратили время на



Юрий Черкасов

их поиск. Если, например, требуется доказать правомерность взвешивания, следует прикладывать руководство по эксплуатации весов производителя, документы о том, что они прошли сертификацию и поверку, потому что судья все равно их запросит.

Часто нарушитель отказывается от статического взвешивания. Если весовщики его отпускают без составления акта об отказе, то это может являться причиной, по которой иск в последующем оста-

<sup>1</sup> Имеется Приказ Минтранса РФ от 27 апреля 2011 г. № 125 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств».



нется без удовлетворения, а региональный дорожный фонд недополучит соответствующую сумму. Вместе с тем, необходимо принять во внимание, что в законе нет понятия «контрольное взвешивание», но не все судьи осведомлены об этом.

Обязательно рекомендуется в суды брать с собой технических специалистов, способных донести до мнения суда правомерность действий сотрудников служб весового контроля.

И так далее. Вообще, судебная практика в вопросах контроля весогабаритных параметров — повод для диссертации на соискание ученой степени, как минимум, кандидата юридических наук. Обобщать ее не является задачей этой статьи. Хочется отметить лишь то, что, как следует из выступлений, прозвучавших по этому вопросу на семинаре, в подавляющем большинстве случаев грамотным юристам удается выигрывать подобные дела в судах. Потому что, как я уже отмечала, «тот, кто хочет — ищет способ...».

### ГЧП В СИСТЕМЕ ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ

Интерес участников семинара вызвало выступление генерального директора группы компаний «Вессолинк» Олега Бадеры. Оно было посвящено реализации региональных программ автоматического весового контроля в рамках государственно-частного партнерства. Олег Бадера рассказал, что первые схемы подобного рода работали в рамках фиксации административных правонарушений, и сегодня такой подход распространяется на системы взвешивания с обеспечением полного комплекса необходимых мероприятий. «Мы научились работать с банками. В рамках ГЧП заключается договор между администрацией области и инвестором. Мы разработали пакет необходимых документов с юридическими и консалтинговы-

ми фирмами. При этом наши заказчики выбирают понятные им и прозрачные схемы на основе, например, закона о концессиях. Срок контракта — 10–20 лет».



Андрей Рыбаков

Как следует из выступления Олега Бадеры, вся работа по созданию и налаживанию системы взвешивания *ведется только за счет средств инвестора*. Уже сегодня заключены договоры на построение систем фотовидеофиксации в Рязанской, Костромской, Тульской, Курской областях и Ставропольском крае.

Так, например, в Костромской области планируется «заикнуть» все городские въезды-выезды и объезды города с помощью стационарных систем весового контроля, оснащенных WIM-системами. Об этом рассказал Андрей Рыбаков. При этом предполагается обеспечить жесткий контроль за несанкционированным строительством объездов ПВК.

От себя добавлю, что нашему национальному характеру свойственно подозревать в каждой подобной инициативе подвох: дескать, чего это он деньги предлагает, бесплатный сыр только в мышеловке. Потому и не слишком охотно, с большой оглядкой отзываются пока администрации иных регионов на призывы инвесторов. Но все больше становится примеров использования схем государственно-частного партнерства для разных, в том числе и подобных, целей. Примеры тому уже есть, а опыт перенимать в России умеют.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

И пока это все, что хотелось отметить в связи с проведенным семинаром по вопросам весового контроля автотранспортных средств. Работы предстоит еще много. Выводов напрашивается несколько.

**Первый:** эффективно осуществлять весовой контроль сегодня возможно — опыт показывает, что, когда дело поставлено на правильную основу, средства, поступающие в региональные бюджеты как компенсация вреда, нанесенного дорогам, могут служить существенным по размерам источником регионального дорожного фонда. Хотя это, конечно, не самоцель, главное — сберечь дороги.

**Второй:** для того, чтобы упорядочить и формализовать эту работу, необходимо внести изменения в действующее законодательство и привести в соответствие весь массив имеющихся нормативных документов. Над этим сегодня работают дорожники всех уровней.

**Третий:** технические средства взвешивания представлены на российском рынке в достаточном количестве, выбрать есть, из чего. Имеется и мировой опыт, а конкурс — это всегда во благо.

**Четвертый:** такие встречи весьма полезны с точки зрения обмена опытом и придания значительного ускорения решениям, которые необходимо принять для оптимизации этой деятельности. И тут уж Ассоциации «РАДОР», как говорится, и карты в руки: на протяжении нескольких лет здесь действует рабочая группа по проблемам весового контроля, перед которой стоят конкретные задачи. Они будут решены, но для этого требуются усилия всего профессионального сообщества, неравнодушных высокопрофессиональных экспертов, которые занимаются обобщением мирового опыта и отечественной практики в части обеспечения сохранности автомобильных дорог. —

Наталья Алхимова