



СИБИРСКАЯ АССОЦИАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ (СААП)

630091, Новосибирск, ул. Советская, 64. офис 307. т/ф.(383) 319-03-25
www.caap.ru E-mail: op-sibir@mail.ru

Исх.№ 587 от 15 июля 2020 г.

В Департамент оценки регулирующего воздействия

Министерства экономического развития РФ

Моричевой Марии Александровне

Уважаемая Мария Александровна!

В обсуждаемом Проекте приказа Минтранса России «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств», обоснованные возражения автоперевозчиков вызывают следующие пункты ПРИЛОЖЕНИЯ № 1 к Порядку «ОРГАНИЗАЦИЯ пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств»

5. Требования к местам установки (дислокации) АПВГК.

5.1. Участки автомобильной дороги протяженностью 100 м до места установки и 50 м после места установки оборудования автоматического измерения весогабаритных параметров должны отвечать следующим требованиям:

продольный уклон не более 10 промилле (постоянный);

поперечный уклон не более 30 промилле;

прямые, с допустимым радиусом кривизны в плане не менее 1 000 м;

поперечная и продольная ровность проезжей части не должна превышать нормативные показатели и должна обеспечивать возможность измерений согласно метрологическим характеристикам средств измерения.

5.2. Оборудование АПВГК устанавливается на участках автомобильных дорог, на которых не нарушается равномерность движения. При этом владелец автомобильной дороги... ..обеспечивает информирование водителя транспортного средства о необходимости равномерного движения транспортного средства при проезде АПВГК на участке не менее чем 25 м перед установленным весоизмерительным оборудованием АПВГК по пути следования транспортного средства.

Изменения, означенные в п.10, вызывают ряд вопросов принципиального характера.

Оборудование АПВГК обеспечивает правильность и корректность замеров весогабаритных параметров только при равномерном прямолинейном движении транспортного средства с постоянной скоростью. Всякие ускорения, замедления (торможение) транспортного средства, маневрирование в пределах своей полосы, уход от помехи/препятствия и т.п. приводят к существенному искажению результатов замеров. Именно поэтому в действующем варианте Приложения 1 требования к размещению АПВГ, согласованные с производителями весоизмерительного оборудования, сформулированы следующим образом:

— на расстоянии не менее 250 м от участков ускорения или замедления движения (нерегулируемых перекрестков, специально отведенных мест для отдыха, остановок общественного транспорта, объектов сервиса, сужения или расширения дороги, примыкания полос торможения или разгона и иные места);

— на расстоянии не менее 300 м от регулируемых перекрестков и железнодорожных переездов.

Предлагаемые в проекте «...не менее чем 100 метров перед установленным ... оборудованием...» — это, в сущности, четыре длины автопоезда. Это расстояние при скорости около 50 км/ч автопоезд проходит за 7-9 секунд. Такого времени, с учётом возможных помех, явно недостаточно для того, чтобы водитель начал совершать и завершил исполнение всех действия, необходимых для обеспечения равномерного прямолинейного движения транспортного средства с постоянной скоростью.

Аналогичные претензии имеются к формулировке: «Информирование водителя транспортного средства о необходимости равномерного движения транспортного средства при проезде АПВГК на участке не менее чем 25 м перед установленным весоизмерительным оборудованием АПВГК по пути следования транспортного средства».

Расстояние в 25 метров (соизмеримо с длиной автопоезда) от дорожного знака/информационного щита до весоизмерительного оборудования, в силу физиологических особенностей человека, явно недостаточно для считывания водителем информации и принятия необходимых мер для осуществления равномерного движения.

Не выдерживает критики формулировка «...100 м до места установки и 50 м после места установки оборудования». АПВГК (в первую очередь на региональных, муниципальных автодорогах) устанавливаются таким образом, что замер весогабаритных характеристик транспортных средств производится «в обе стороны», то есть датчики установлены в полосах движения «попутного и встречного направлений». Буквальное

толкование предлагаемых изменений не имеет никакого смысла, так как не может быть реализовано на практике. Требования к обеспечению равномерного движения должны распространяться на равное расстояние в обе стороны от «рамки» АПВГК.

Исходя из имеющегося опыта, мы отмечаем, что именно из-за наличия в зоне АПВГК перекрёстков, примыканий, маневрирующих впереди легковых автомобилей, пешеходов и пр., водители грузовых автомобилей зачастую не в состоянии обеспечить правильное прохождение т/с через контрольные датчики. В результате чего владельцы транспортных средств получают штрафы в сотни тысяч рублей при фактическом отсутствии перегруза транспортного средства по полной массе или превышения осевых нагрузок. При этом отсутствует реальная возможность опротестовать некорректные данные весоизмерительного оборудования.

С момента вступления в силу требований приказа Министерства транспорта РФ от 29 марта 2018 г. № 119 "Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств» мы неоднократно наблюдаем попытки уменьшить расстояние, обеспечивающее равномерность движения транспортного средства. В различных поправках, корректировках фигурировали цифры в 50, и даже в 25 метров. Причём, эти цифры предлагались без должной аргументации. Нет документально подтверждённой информации, что проводились какие-либо тесты, натурные исследования, инструментальные замеры, подтверждающие обоснованность уменьшения «зоны равномерного движения».

Для нас очевидно, что сокращение расстояния инициировано владельцами (балансодержателями) местных/региональных автодорог, начавших размещение АПВГК с заведомым и осознанным игнорированием требований 119-го приказа Минтранса. По информации, озвученной на рабочих группах и комиссиях по согласованию Проекте приказа Минтранса России «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств», насчитывается более 80 таких объектов (установленных АПВГК).

Переоборудование (смена дислокации) уже имеющихся «региональных» АПВГК, для приведения их в соответствие с требованиями 119-го приказа Минтранса, очевидно, потребует дополнительных финансовых затрат со стороны региональных, муниципальных собственников дорог и соответствующих процедур выяснения обстоятельств явного нарушения требований нормативных документов со стороны специалистов и чиновников.

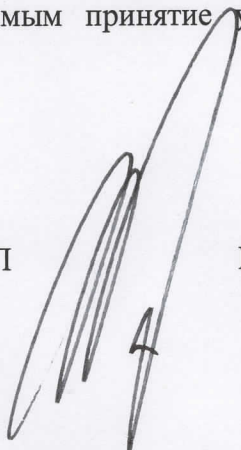
Не вызывает сомнений, что расчёт идёт на то, что придать легитимность своим действиям, и избежать указанных расходов и ответственности можно в случае принятия изменений условий (параметров) размещения АПВГК.

Фактически, рассмотренная ситуация прямо указывает на то, что наблюдается попытка через изменение положений приказа Минтранса обеспечить «комфортные» условия для сбора штрафов региональными властями, за счёт и в ущерб интересам грузоотправителей, автоперевозчиков, сохранности автодорог и безопасности дорожного движения.

Считаем недопустимым принятие указанного проекта приказа с предлагаемыми формулировками.

Президент СААП

В.С.Трунаев

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a final vertical stroke, positioned between the printed names 'Президент СААП' and 'В.С.Трунаев'.