

Исх.№060/19 от 07.05.2019

Министру транспорта Российской Федерации  
Дитриху Е.И.

109992, Москва, ул.Рождественка, д.1, стр.1  
[info@mintrans.ru](mailto:info@mintrans.ru)

Уважаемый Евгений Иванович,

Некоммерческая Организация «АССОЦИАЦИЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НЕГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ» (ЕГРЮЛ:117780000663 запись от 20.02.2017г.) (далее Ассоциация) является общественной организацией. Целями и задачами деятельности ассоциации является оказание ее участникам правовой, организационной, консультативной помощи на всех этапах процесса осуществления перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов; разработка предложений по совершенствованию законодательства, иных правовых и регулирующих актов и документов, затрагивающих интересы членов Ассоциации в сфере перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов; разработка и направление в органы государственной власти Российской Федерации и органы местного самоуправления предложений, способствующих развитию и повышению эффективности деятельности членов Ассоциации в сфере перевозок; участие в обсуждении проектов федеральных законов и иных нормативных актов Российской Федерации, государственных программ, и приказов министерств и ведомств по вопросам, связанным с деятельностью членов Ассоциации в сфере перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов; развитию взаимоотношений с органами государственной власти Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими лицами и гражданами, средствами массовой информации по вопросам, относящимся к предмету деятельности Ассоциации.

Так же Ассоциация является средством массовой информации (АПНегГ, [www.apnegg.ru](http://www.apnegg.ru)) зарегистрирована в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационной технологии и массовых коммуникаций за номером: серия Эл №ФС77-74691 от 24.12.2018г).

Обращаемся к Вам в связи с тем, что, по мнению профессионального сообщества перевозчиков крупногабаритных грузов, уже давно пора провести ряд значимых изменений в отрасли, которые существенно помогут развитию экономики страны и повысят качество оказываемых ими услуг.

На текущий момент огромное количество транспортных средств осуществляющих перевозку тяжеловесного и (или) крупногабаритного груза по дорогам общего пользования силами ГИБДД и Ространснадзора привлекается к ответственности по статьям КоАП 12.21.1 части с 1 по 6, где мерами обеспечения является помещение транспортного средства на специализированные стоянки (штрафстоянки) **только за то**, что в специальных разрешениях выдаваемых на осуществление данных перевозок не соответствует **точное наименование** (либо марка/модель/код/серийный номер/артикул) груза реально перевозимому. При том, что габаритные и весовые параметры соответствуют тем, которые указаны в разрешении. И маршрут согласован всеми уполномоченными органами именно под эти весовые и габаритные параметры. Таким образом перевозчик не представляет абсолютно никакой реальной опасности при движении по согласованному маршруту и ни в коем образе не мешает движению всем остальным участникам дорожного процесса т.к. эти параметры согласованы с балансодержателями на маршруте. Согласно статистическим данным предоставленным нам Министерством Внутренних Дел РФ с

2016 года резко возросли показатели по случаям возбуждения административных производств «штрафстояночным» статьям КоАП связанным с нарушениями перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а именно 2015 год – 29 960 случаев, 2016 год – 123 824 случая, 2017 год – 94 766 случаев, 2018 год – 54 668 случаев. И это только статистика по ГИБДД, без данных Ространснадзора.

Регламентирует наличие **наименования** груза в специальных разрешениях Приказ Минтранса России от 24.07.2012 N 258 (ред. от 21.09.2016, с изм. от 16.01.2017) "Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов" (Зарегистрировано в Минюсте России 11.10.2012 N 25656):

п. 8 абз.2.: «В заявлении также указываются: исходящий номер и дата заявления, наименование, адрес и телефон владельца транспортного средства, маршрут движения (пункт отправления - пункт назначения с указанием их адресов в населенных пунктах, если маршрут проходит по улично-дорожной сети населенных пунктов), вид перевозки (межрегиональная, местная), срок перевозки, количество поездок, характеристику груза (**наименование**, габариты, масса, делимость), сведения о транспортном средстве (автопоезде) (марка и модель транспортного средства (тягача, прицепа (полуприцепа)), государственный регистрационный знак транспортного средства (тягача, прицепа (полуприцепа)), параметры транспортного средства (автопоезда) (масса транспортного средства (автопоезда) без груза/с грузом, масса тягача, прицепа (полуприцепа)), расстояние между осями, нагрузки на оси, габариты транспортного средства (автопоезда) (длина, ширина, высота), минимальный радиус поворота с грузом, необходимость автомобиля сопровождения (прикрытия), предполагаемая максимальная скорость движения транспортного средства (автопоезда).», а также примечание к приложению №2 ЗАЯВЛЕНИЕ о получении специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов: « <\*> В графе указывается **полное наименование груза**, основные характеристики, марка, модель, описание индивидуальной и транспортной тары (способ крепления).»

Отмечаем, что Росавтодор мотивирует необходимость указания точного наименования груза при подаче заявления на выдачу разрешения тем, что недобросовестные перевозчики занижают массогабаритные параметры планируемого к перевозке груза для того, чтобы не оплачивать ущерб дорогам. И точное наименование груза поможет органам уполномоченным в выдаче разрешений проверять соответствие груза заявленному и сопоставить его массогабаритные характеристики с фактическими техническими характеристиками (Письмо Росавтодора от 28.08.2015 N 03-28/26212 "О разъяснении применения отдельных положений законодательства в сфере выдачи разрешений на перевозку грузов"). Таким образом данное требование по мнению законодателя предотвращает подачу заявлений с заниженной массой груза, которая подразумевает оплату ущерба дорогам, т.е. в тех случаях, когда масса автопоезда свыше 40-44 тонн (в зависимости от количества осей автопоезда).

Только при этом нарушается логическая зависимость «причина – следствие» и возникает целый ряд факторов негативно влияющих на целые отрасли в государстве, а именно:

- Процедура предоставления точного наименования груза заявителем изначально применена для сопоставления груза заявленному с фактическим, то есть для выполнения неких функций

сотрудниками уполномоченного органа, но по факту это используется непосредственно на маршруте следования инспекторами ГИБДД и Ространснадзора для трактования как отсутствие разрешения на перевозимый груз, даже если размеры и вес соответствуют и согласованы. Таким образом нарушена логика процесса – процедура введена для одних целей, а трактовка несоответствий используется в других целях.

- Из-за несоответствия наименования указанного в специальном разрешении от поставленных на специализированную стоянку грузов наносится ущерб экономике страны (в том числе срывы сроков поставки стратегически важных крупногабаритных грузов для промышленности и Министерства Обороны РФ). При этом наносится гораздо более значимый вред государству, нежели мнимая недоплата компенсации ущерба автомобильным дорогам.

- Один из самых главных моментов – собираемость денег в счет оплаты вреда дорогам после введения данных норм не только не увеличилась, а наоборот уменьшилась согласно данным предоставленным нам Росавтодором. Если в 2015 году бюджет РФ получал 1 173 912 246 рублей, то после изменения нормативных актов, 2016 год – 1 082 289 480 рублей, 2017 год – 971 676 363 рублей, 2018 год – 893 155 811. И даже если принять во внимание сбор госпошлин за выдачу бланков специальных разрешений по тем же периодам, все равно общая собираемость снизилась с 2015 года более чем на 105 миллионов рублей. И это на фоне того, что общее количество выданных специальных разрешений в РФ с 2015 года значительно увеличилось. 2015 – 162 000 шт., 2016 – 137 718 шт., 2017 – 235 631 шт., 2018 – 271 362 – шт.

- Методика проверки соответствия груза указанного заявителем с фактическим, также является не эффективной, поскольку не всегда в открытых источниках, на сайтах производителей, да и на самих предприятиях производителях таких грузов, присутствует достоверная информация о массогабаритных характеристиках. Таким образом, у сотрудников уполномоченного органа, осуществляющих сбор информации, зачастую может просто не быть достоверной информации, на основании которой можно сделать действительно верный вывод, что тот или иной вес занижен. И заявитель получает отказ в регистрации или выдаче, что ведет к негативным последствиям – срывам поставок, дополнительным затратам и прочее. При этом, наша Ассоциация располагает фактами, когда уполномоченный орган, явно превышая свои полномочия, и в нарушении элементарной логики, отказывает в регистрации заявления или выдачи разрешений, даже когда заявитель заявляет **большую** массу груза.

- На сбор информации и сопоставление данных уходит значительное время. А в состоянии динамично развивающегося рынка перевозок любые факторы влияющие на сроки перевозок в сторону увеличения негативно сказываются на бизнесе и как следствие на развитие экономики в стране.

- Проверкой массогабаритных характеристик груза занимаются несколько ведомств на разных уровнях. При этом самым эффективным методом является фактическая проверка на автодорогах силами ГИБДД и Ространснадзора. А с учетом внедрения системы АСВГК у заявителя практически отпадает необходимость предоставлять заниженные данные так как системы АСВГК в автоматическом режиме будут фиксировать все нарушения.

- Если вся система сопоставления данных предоставленных заявителем организована для того, чтобы недобросовестные перевозчики не могли уклониться от оплаты ущерба в тех случаях, когда он предусмотрен действующим законодательством, почему процессуально существует возможность из-за несовпадения наименования груза привлекать к ответственности добросовестных автоперевозчиков, осуществляющих транспортировку легких (но крупногабаритных) грузов. На штрафстоянки регулярно направляются крупногабаритные транспортные средства с легкими и не подлежащим оплате ущерба дорогам грузами: бытовки, металлоконструкции, легкие трактора и проч.

В связи со всем вышеизложенным считаем, что Министерству транспорта необходимо пересмотреть процедуру выдачи специальных разрешений, в части сопоставления уполномоченным органом заявленных данных фактическим, таким образом, чтобы она (процедура) не влияла в негативном ключе в последствии на осуществление перевозок.

Предлагаем рассмотреть некоторые варианты для грузов не подпадающих под оплату вреда дорогам:

- Полностью исключить ответственность перевозчика в случае, если массогабаритные параметры груза не превышают указанные параметры в разрешении, не смотря на то, что наименование не совпадает. Поскольку в данном случае такая перевозка не представляет никакой угрозы и размеры/масса согласованы с балансодержателями;

- Допустить указание различных или обобщенных наименований груза в бланке специального разрешения. Как это допустимо, например, в Европейских странах: Сельскохозяйственная и строительная техника, Оборудование, Металлоконструкции.

Все эти меры помогут:

- Уменьшить количество нарушений перевозчиков и грузоотправителей.

- Снизить нагрузки на ответственные ведомства и исполнителей, как следствие ускорить выдачу разрешений, что в итоге должно оптимизировать сроки получения специального разрешения и снизить коррупционные риски на местах.

- Развитию экономики, в связи с упрощением организации перевозок, при отсутствии каких-либо факторов отрицательно влияющих на безопасность перевозок.

С уважением,

Президент НКО «АПНегГ»  М.В. Торин

