

Исх. № 077/19 от 11.06.2019

Руководителю ФДА Росавтодор  
Костюк А.А.

129085, г.Москва,ул. Бочкова 4

Некоммерческая Организация «АССОЦИАЦИЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НЕГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ» (ЕГРЮЛ:1177800000663 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).

Благодарим Вас за ответ. На наше письмо № 73601 от 08.05. 2019 г. был получен ответ (Письмо№02-32/16461 от 14.05. 2019 г.)

Мы преследуем цель убрать двойное толкование «ПИСЬМА от 28 августа 2015 г. N 03-28/26212 О РАЗЪЯСНЕНИИ ПРИМЕНЕНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ ВЫДАЧИ РАЗРЕШЕНИЙ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ». Двойное толкование приводит к возникновению коррупционной составляющей и незаконным (по нашему мнению) отказам в выдаче специразрешений. Так как мы не получили конкретные ответы в предыдущем Вашем письме, мы возвращаемся к тем же самым вопросам.

Приводим цитату из Вашего ответа: «Недобросовестные заявители не представляют полные сведения: о массе перевозимого груза с целью сокрытия его реальной массы и, соответственно, уклонения от оплаты в полном объеме вреда, причиняемого автомобильным дорогам тяжеловесными транспортными средствами; о габаритах транспортного средства и груза с целью уклонения от оформления дополнительных документов, необходимых для организации проезда крупногабаритных транспортных средств (например, проект организации дорожного движения, сопровождение сверхнормативного транспортного средства автомобилями прикрытия).» А в ПИСЬМЕ от 28 августа 2015 г. N 03-28/26212 это написано так : «Недобросовестные заявители не предоставляют полные сведения о перевозимом ими грузе с

целью сокрытия реальной массы или габаритов и, соответственно, уклонения от оплаты вреда, причиняемого автомобильным дорогам тяжеловесными транспортными средствами, и оформления дополнительных документов, необходимых для организации проезда крупногабаритных транспортных средств.

На практике такие действия зачастую приводят к невозмещаемым затратам государства на восстановление разрушенных тяжеловесным и (или) крупногабаритным транспортным средством элементов дорожных конструкций и инженерных коммуникаций.»

В Вашем ответе исчезают слова «или габаритов» в первом предложении, что в корне меняет смысл. Мы предлагаем внести эти же изменения в ПИСЬМО от 28 августа 2015 г. N 03-28/26212, для уточнения формулировок.

Но пока это не сделано, наши вопросы остаются прежними:

1. Как сокрытие габаритов приводит к уклонению от оплаты вреда автодорогам? Габариты на массу автопоезда не влияют.
2. От каких дополнительных документов, необходимых для организации проезда крупногабаритных транспортных средств уклоняются Заявители? Просим предоставить краткий перечень этих дополнительных документов. (От себя хотим добавить, что мы отлично понимаем необходимость спецпроектов когда одна или несколько составляющих габарита, как то длина, высота, ширина имеют критическое значение для безопасности движения или со-хранности дорожной инфраструктуры. Но ведь сейчас всё смешано в «общую кучу». )
3. На основании каких данных сделаны такие выводы? Просим предоставить такие данные.

Ещё цитата из Вашего ответа:

«По вопросам 3, 4 обращения. В качестве примера негативных последствий от несанкционированного движения транспортных средств может служить дорожно-транспортное происшествие, произошедшее 26.10.2018 в Приморском крае на дороге регионального значения (А-181 Осиновка – Рудная пристань), в котором ввиду движения тяжеловесного транспортного средства обрушило 2 пролета моста. В данном происшествии погибли два человека. Также, в 2018 году по искусенному мостовому сооружению через р. Вейна, расположенному на км 475+790 автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-108 «Московское большое кольцо», зафиксирован неоднократный проезд сверхнормативного транспортного средства, масса которого составляет более 110 тонн, осуществляющего движение по автомобильным дорогам без соответствующего специального разрешения. Обращаем внимание, что ориентировочный ущерб, нанесенный мостовому сооружению через р. Вейна, от однократного проезда вышеуказанного сверхнормативного транспортного средства составляет около 97 тыс. руб. Так по результатам оценки технического состояния выше-указанного мостового сооружения состояние моста оценено как аварийное. Ориентировочная стоимость работ на приведение в нормативное состояние моста через р. Вейна составляют около 849 млн. руб. Таким образом,

последствия несанкционированной эксплуатации крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств, на движение которых по автомобильным дорогам общего пользования требуется оформление разрешительной документации, плачевны: от колеи, влияющей на безопасность дорожного движения, до катастрофических разрушений дорожной инфраструктуры и человеческих жертв.»

**Наши уточнения и вопросы:**

1. Дорожно-транспортное происшествие, произошедшее 26.10.2018 в Приморском крае на дороге регионального значения (А-181 Осиновка – Рудная пристань), в котором ввиду движения «тяжеловесного транспортного средства» обрушилось 2 пролета моста. Пролёты обрушились после проезда тентового автомобиля (фуры). Т.е. это был габаритный груз. Что касается превышения веса, то фуры обычно перевозят делимые грузы, которые не относятся к категории крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Кроме этого необходимо учитывать, что для искусственных сооружений (мостов, путепроводов и т.п.) более критичной является динамическая нагрузка, а не статическая. Поэтому при провозе тяжелых грузов по искусственным сооружениям водители специальных транспортных средств снижают скорость (а в случае проектных перевозок разрешённая скорость указывается в проекте). А скорость таких транспортных средств на прямой автомагистрали с отличным дорожным покрытием редко превышает 40 км/час, в отличии от самосвалов и тентовых машин, двигающихся со скоростью 60-80 км/час
2. Каким образом был определён ориентировочный ущерб в размере около 97 тыс. руб., нанесимый мостовому сооружению через р. Вейна, от однократного проезда сверхнормативного транспортного средства массой? (Для этого было необходимо провести обследование моста до проезда и сразу после проезда, и составить смету). Это было сделано?
3. Какая длина этого транспортного средства, какая колёсная формула, какие нагрузки на ось, какие межосевые расстояния, каким образом была определена полная масса?
4. Возникает недоумение по поводу того, что если была известна вся вышеуказанная информация, и как указано в вашем письме: «зарегистрирован неоднократный проезд сверхнормативного транспортного средства, масса которого составляет более 110 тонн», то почему балансодержатель это допустил, и что делали контролирующие органы? Просим предоставить эту информацию для дальнейшего разбирательства. Мы считаем что в бюджете РФ нет «лишних» 849 млн.руб.
5. По колейности. Мы передвигаемся на легковом транспорте по некоторым улицам Санкт-Петербурга, где проезд грузового транспорта вообще запрещён. А колейность есть. Так же на КАД Санкт-Петербурга колейность наиболее выражена в крайнем левом ряду, где грузовой транспорт не имеет права осуществлять движение, а уж тяжеловесный тем более не может двигаться (ему участники движения без всяких контролирующих органов это не позволяют). Просим разъяснить на основании каких исследований написаны выводы о влиянии ТС с тяжелым грузом на колейность?

Подводя итоги, хотим заметить, что мы не преследуем цель облегчить возможность перевозок без разрешений. Наоборот, мы хотим упростить процедуры получения специальных разрешений и сами перевозки грузов для того, чтобы перевозок с разрешениями становилось больше год от года. (Сейчас этой тенденции нет.)

Отдельно отметим, что Ассоциацией ведётся работа по сбору информации о состоянии искусственных сооружений, о знаках ограничения проезда по массе ТС и скорости. И у нас есть предложение работать совместно в этом направлении. Создать совместно мобильное приложение, куда можно было бы отправлять фотографии опор, пролётов с явными признаками разрушений (оголённая арматура, сквозные отверстия, разрушения в припорной зоне и т.д.) с координатами и другими данными (вышеуказанные знаки ограничения и т.д.). Это в дальнейшем может предотвратить человеческие жертвы, разрушения, аварии.

С уважением,

Президент НКО «АПНегГ»

М.В. Буторин.

