

Исх. № 115/19 от 23.07.2019

Руководителю ФДА Росавтодор  
Костюк А.А.

- Письмо  Обращение

- Редакционный запрос

Уважаемый Андрей Александрович!

Благодарим Вас за ответ в электронном виде 18.06.2019 года. К нашему сожалению мы не получили точных ответов на часть наших вопросов, указанных в предыдущем письме № 077/19 от 11.06.2019 г.

Жирным шрифтом выделены наши вопросы и пояснения на которые настоятельно просим ответить.

Цитата из Вашего последнего ответа:

Управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства (далее – Управление) рассмотрело Ваше обращение от 11.06.2019 № 76931, поступившее в форме электронного документа через официальный сайт Росавтодора в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», и по вопросам обращения сообщает следующее.

1. По вопросу двойного толкования абзаца 3 пункта 1 письма Управления от 28.08.2015 № 03-28/26212.

Абзац 3 пункта 1 письма Управления от 28.08.2015 № 03-28/26212 «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.» разделен в письме от 14.05.2019 № 02-32/16461 для того, чтобы акцентировать Ваше внимание, что именно слова «сокрытие реальной массы» непосредственно указывают на уклонение заявителя от оплаты в полном объеме вреда, причиняемого автомобильным дорогам тяжеловесными транспортными средствами, а слова «сокрытия габаритов» указывают на уклонение от оформления дополнительных документов, необходимых для организации проезда крупногабаритных транспортных средств.

В письме Управления от 28.08.2015 № 03-28/26212 с целью разделения смысловой нагрузки применено слово «соответственно».

Таким образом, в письме от 28.08.2015 № 03-28/26212 отсутствует возможность двойного толкования абзаца 3 пункта 1 письма от 28.08.2015 № 03-28/26212.

**Тогда необходимо было написать (наше мнение) таким образом: «Недобросовестные заявители не предоставляют полные сведения о перевозимом ими грузе с целью скрытия реальной массы и, соответственно, уклонения от оплаты вреда, причиняемого автомобильным дорогам тяжеловесными транспортными средствами; или габаритов, и соответственно, уклонения от оформления дополнительных документов, необходимых для организации проезда крупногабаритных транспортных средств.**

При этом мы не получили ответ на заданный в предыдущем письме, а именно :

**2. От каких дополнительных документов, необходимых для организации проезда крупногабаритных транспортных средств уклоняются Заявители? Просим предоставить краткий перечень этих дополнительных документов.**

Кроме этого считаем разумным ввести погрешности на определение размеров в процентном выражении и закрепить это в НПА. Сейчас получается что перевозчик может быть остановлен и ТС помещено на штрафную стоянку за превышение на 1 см (Отметим, что когда параметры критичны для проезда, то тогда делаются отдельные предварительные промеры или должна ехать машина сопровождения с контролем параметров (о чём делается отметка в спецразрешении)). Так же необходимо в выше указанную фразу про уклонения добавить слова «в случае превышения». Сейчас же фраза построена таким образом, что любое отклонение карается. Настоятельно просим дать свои комментарии по этим предложениям.

Цитата из последнего вашего ответа:

2. По вопросу расчета размера вреда, причиненного тяжеловесным транспортным средством мостовому сооружению, расположенному на км 475+790 автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-108 «Московское большое кольцо». Размер вреда, причиняемого тяжеловесным транспортным средством автомобильным дорогам федерального значения, определяется в соответствии с Правилами возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 16.11.2009 № 934 (далее – Правила).

Так, расчет размера вреда (97 тыс. руб. от однократного проезда транспортного средства), причиненного мостовому сооружению, расположенному на км 475+790 автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-108 «Московское большое кольцо», произведен сотрудниками уполномоченного органа в соответствии с Правилами на основании сведений о транспортном средстве, представленных в ФКУ «Центравтомагистраль» контрольно-надзорными органами.

В процессе проведения контрольно-надзорными органами оперативно-розыскных мероприятий установлены факты неоднократного проезда сверхнормативного транспортного средства с массой более 110 тонн.

**Постановлением Правительства Российской Федерации от 16.11.2009 № 934 (далее – Правила). 1. Настоящая методика определяет порядок расчета размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов (далее - транспортные средства).2. При определении размера вреда, причиняемого транспортными средствами, учитывается: 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 Российской Федерации; значение автомобильной дороги.**

**2. Вопрос : Вы считаете что размер вреда причинённого мостовому сооружению можно считать так же как для автомобильных дорог, без учётов конструкции мостового сооружения ( типа моста, преднапряжённые балки или нет, длины мостовых пролётов, их количества, количества балок в пролёте, типа опор и т.д)? Просим дать исчерпывающий ответ.**

Цитата из Вашего последнего ответа:

**3. По вопросу проведения технической оценки состояния искусственного сооружения перед пропуском по нему тяжеловесного транспортного средства.**

В рамках процедуры оформления специальных разрешений Порядком выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, утвержденным приказом Минтранса России от 24.07.2012 № 258, а также Порядком выдачи специальных разрешений на проезд крупногабаритных транспортных средств и (или) тяжеловесных транспортных средств, масса с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось или группу осей которых превышают более чем на два процента допустимую массу транспортного средства и (или) допустимую нагрузку на ось или группу осей транспортного средства, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов, в том числе по постоянным маршрутам, утвержденным приказом Минтранса России от 21.09.2016 № 272, предусмотрено, что в случае, если масса транспортного средства (автопоезда) с грузом или без превышает фактическую грузоподъемность искусственных дорожных сооружений, расположенных на маршруте движения транспортного средства, требуется проведение оценки технического состояния автомобильных дорог или их участков.

Таким образом, балансодержателями участков автомобильных дорог и искусственных сооружений, исходя из указанных заявителем в заявлении на оформление специального разрешений сведений о весогабаритных параметрах транспортного средства, а также из грузоподъемности искусственных сооружений устанавливается необходимость проведения оценки технического состояния данного сооружения. При этом балансодержатели участков автомобильных дорог и искусственных сооружений не располагают сведениями о маршрутах движения тяжеловесных транспортных средств, осуществляющих движение без специального разрешения, а также о конкретном времени проезда сверхнормативного транспортного средства (с оформленным специальным разрешением) по искусственному сооружению, в связи с чем отсутствует возможность проведения необходимого обследования до проезда тяжеловесного транспортного средства.

**Обращаем Ваше внимание на то, что в предыдущем нашем письме вопросы были следующие (и ответа нами не получено). Просим на них дать конкретный ответ:**

**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 вышеуказанныя 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.**

**Делаем пояснение. Для искусственных сооружений общая масса груза имеет большее значение на опоры, чем на пролётное сооружение при определённой длине. Для пролётного сооружения больше важны параметры нагрузка на ось(и).**

**4 А. Так же настоятельно просим предоставить документы подтверждающие неоднократный проезд и указать конкретные организации кем был установлен неоднократный проезд ТС массой 110 тонн.**

**4 Б. Каким образом была определена масса ТС?**

**4В. Какие меры принимались для пресечения незаконных перевозок тяжеловесных грузов и что предпринято для предотвращения таких перевозок в будущем?**

Цитата из Вашего последнего ответа:

**4. По вопросу влияния тяжеловесных транспортных средств на образование колейности на участках автомобильных дорог.**

На основании исследований, проведенных различными научно-исследовательскими институтами, установлено, что основным из внешних факторов образования на участках автомобильных дорог колеи является воздействие тяжелых многоосных транспортных средств.

Так, при проектировании автомобильных дорог закладываются расчетные показатели, которые являются нормативными, и при движении по дороге транспортного средства с нагрузками, превышающими такие нормативные показатели, создается дополнительное давление на дорожное полотно, в результате воздействия которого возникает его деформация.

С целью недопущения преждевременного износа или разрушения дорожных одежд на основании расчетов, проведенных на основе норм проектирования автомобильных дорог, а также исследований и заключений, установлены допустимые значения весовых параметров транспортных средств.

Кроме того, при значениях дневной температуры воздуха выше 32 °C резко меняется температурный режим покрытия дороги. В результате происходит резкое снижение прочности асфальтобетонного покрытия, что способствует интенсивному образованию колеи на дорогах и вызывает необходимость выполнения преждевременных (до истечения установленных межремонтных сроков) ремонтных работ, связанных с ее устранением.

**Обращаем внимание на то, что в нашем предыдущем письме было указано следующее:**

**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?**

**5. Вопрос остаётся прежним: Просим разъяснить на основании каких исследований написаны выводы о влиянии ТС с тяжелым грузом на колейность? Обращаем Ваше внимание на то что у Вас идёт либо подмена понятий либо непонимание и мы уже это в прошлом письме указывали. Нельзя смешивать перевозки неделимых грузов и делимых грузов в одну кучу и под одни стандарты. Хотя бы потому что скорости передвижения разные (динамические коэффициенты сильно отличаются) и массу делимого груза можно уменьшить, а неделимого нет.**

**Просим конкретизировать: «На основании исследований, проведенных различными научно-исследовательскими институтами, установлено, что основным из внешних факторов образования на участках автомобильных дорог колеи является воздействие тяжелых многоосных транспортных средств. » путём предоставления этих исследований.**

Цитата из Вашего последнего ответа:

5. В части создания приложения для направления сведений о текущем состоянии искусственных сооружений сообщаем, что Управление полагает возможным направлять сведения о состоянии искусственных сооружений, а также об ограничениях, установленных на искусственных сооружениях, посредством официального сайта Росавтодора в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

**5 А. Вопрос. Когда эти достоверные сведения начнут в полной мере публиковаться на официальном сайте Росавтодора?**

Цитата из Вашего последнего ответа:

Дополнительно по Вашему выводу о тенденции снижения количества выданных специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств сообщаем, что в период с 2016 по 2018 гг. количество выданных специальных разрешений увеличилось.

**5 Б. Просим предоставить статистику о выдаче специальных разрешений на движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по каждому году отдельно , начиная с 2016 года по 2018 год включительно:**

**5 Б1. Общее количество выданных специальных разрешений?**

**5 Б 2. Количество специальных разрешений с оплатой компенсаций ущерба автодорогам?**

**5 Б 3. Количество отказов в выдаче специальных разрешений?**

С уважением,

Президент НКО «АПНегГ», главный редактор СМИ «АПНегГ»

М.В. Буторин.

