

## **Специальный выпуск:**

### **Профсоюз**

*Межрегиональная конференция  
автоперевозчиков и логистов  
в Нижнем Новгороде:  
информация к докладу  
профсоюза "Дальнобойщик"  
о работе с законодательной  
и исполнительной властью по  
защите прав и интересов  
автоперевозчиков.*

*стр.10*



### **Автозаконы**

**"Весенние ограничения"**

**в новом формате –  
стоять нельзя ехать.**

**От расстановки запятых логики  
в действиях Минтранса не добавится. Прорехи  
в нормативно-правовой базе бьют уже не только по  
автотранспортникам – они подкашивают и другие отрасли экономики...**

**стр.**



# НОВЫЙ VOLVO В ОБМЕН НА ГРУЗОВИК С ПРОБЕГОМ



## ХОТИТЕ НОВЫЙ VOLVO? ТОГДА ПЕРЕСАЖИВАЙТЕСЬ!

Просто продайте нам Ваш старый грузовой автомобиль с одновременной покупкой абсолютно нового Volvo.

При этом, его цена частично уменьшится на стоимость старого автомобиля.

**БЕСПЛАТНАЯ ЛИНИЯ VOLVO : 8 (800) 100 34 40**

**VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ**  
[www.volvotrucks.ru](http://www.volvotrucks.ru)



Информационно-аналитический журнал  
профессиональных автомобилистов,  
выходит ежемесячно, кроме января и ноября.

Издается с февраля 2003 г.

Учредитель ООО «Сырьевик-2000»

Главный редактор  
Валерий ВОЙТКО  
Коммерческий директор Виктор АНГЕРОВ

Отдел эксплуатации  
и транспорта «Дальнобойщик Транс»  
Кирилл ПОРОШИН

Специальные корреспонденты:  
Юрий ПОЛЯКОВ, Санкт-Петербург  
Айрат САМСОНОВ, Ижевск  
Андрей БЕЛИК, Омск

© При перепечатке материалов  
в любом виде  
ссылка на журнал «Дальнобойщик»  
и сайт [www.dalnoboi.ru](http://www.dalnoboi.ru) обязательна.

Минимум авторства



## Весенние ограничения: за гранью разума и здравого смысла

Валерий ВОЙТКО, руководитель профсоюза «Дальнобойщик»,  
гл. редактор журнала «Дальнобойщик.RUS»

Поведение части автоперевозчиков в период весенних ограничений напоминает поведение... наркомана.

Наркотики — абсолютное зло. Однако — подсел, мучается, корёжит его, но ползёт, упрямо ползёт за очередной дозой... Какие кары не вводи — особого эффекта не наблюдается... В некоторых азиатских странах, вон, даже смертная казнь за грамм наркоты — однако и под страхом лишения жизни наркокурьеры прут и прут, наркоманы ширяются и ширяются... Выгодно? Риск? Безысходность?

За последние дни мы с коллегами накрутили более тысячи км по федеральным и региональным дорогам. Хотели

вживую понять, что есть весенние ограничения 2011. Поняли. Бред, блеф и «ловля лхов». Планировали устроить показательные акции — увы, нет пока субъекта этих акций, не нашли, хотя искали очень тщательно... Или не там искали. Не среди тех... Потому что, по большому счёту, и к сожалению, главный враг автоперевозчика — сам автоперевозчик.

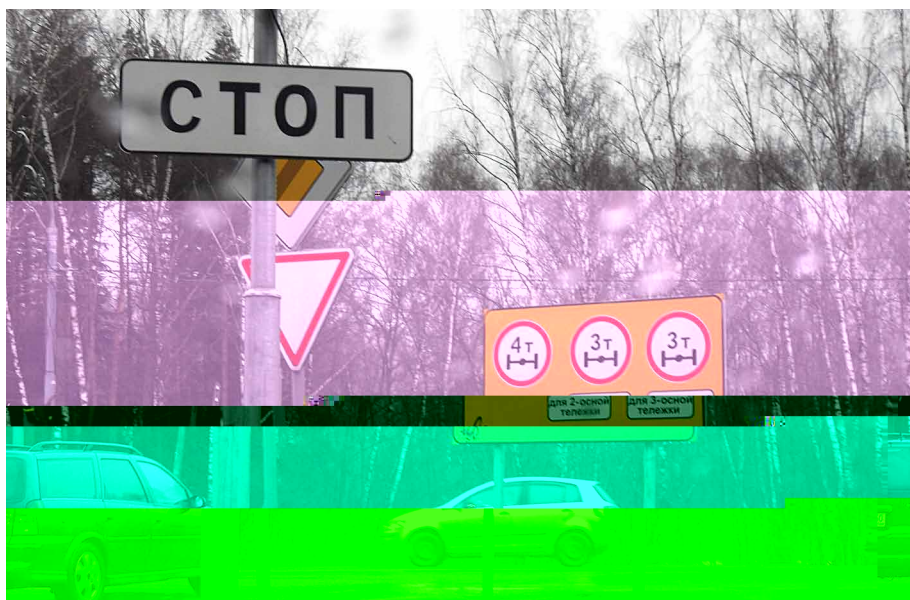
Сейчас можем спрогнозировать, что на местном уровне будет, как и была в минувшие годы, вакханалия региональных/районных/городских/сельских чиновников по ошкуриванию автоперевозчиков. Как противостоять и что делать? На данный момент автоперевозчики, как мне

представляется, должны перекладывать эти документально подтверждённые поборы на заказчиков перевозки, то есть на резидентов, субъектов бизнеса, ведущих предпринимательскую деятельность там, где вводятся эти ограничения. Предвидим, что объёмы перевозок несколько снизятся. Но не сильно: производственные циклы и финансовое состояние большинства предприятий не позволяют, как в советские времена, временно создавать месячных запасов расходников/материалов/комплектующих/готовой продукции.

### А теперь — по пунктам.

1. Весенние ограничения для грузовиков — вещь вынужденно необходимая. То есть вынужденная. И, увы, необходимая.

Не хочу сейчас касаться истории — кто, как, почему и зачем довёл автодороги до такого состояния. Рассуждать на эту тему можно долго и много, результат обсуждения — ноль... Все и так всё знают: сложные природно-климатические условия, заболоченные грунты, несоблюдение технологий строительства, ремонта и обслуживания автодорог, катастрофическое недофинансирование, и ещё более катастрофическое разворовывание. Я не знаю, что должно





быть в итоге оценки деятельности Минтранса и дорожно-строительной отрасли – всеобщие прокурорские проверки, специальные парламентские слушания, расстрелы, посадки, конфискации... Не знаю... Порой складывается впечатление, что без методов Иосифа Виссарионовича порядок здесь навести невозможно... Но у нас же всеобщую либерализацию толкают... Пожурить чиновника могут. Понизить в должности. Реально отвечать за содеянное – увы... Поэтому и ездим вот по таким дорогам:

2. По моему глубокому убеждению, изменить которое НИКТО не в силах, причина раздолбанных дорог не в автоперевозчиках, а в отсутствии государственной системы контроля за состоянием автодорог. Весовой контроль давно и прочно превратился в коррупционную кормушку. Посты весового контроля не обеспечивают сохранности автомобильных дорог, но весьма эффективно работают «на карман» весовщиков, гаишников, их руководства. Как высоко идёт «коррупционная вертикаль», не знаю... До областного уровня – точно. Им всем, этим «контролёрам», выгодно, чтобы поток лесовозов, зерновозов, щебня из карьеров и т.д. и т.п. не прекращался – живое бабло мимо кассы к их ручонкам липнет. Одни идиоты грузят и возят, другие упыри жадно потирают ладошки и считают, скока этажей к даче они пристроят после очередных «ограничений».

И только вменяемые, грамотные автоперевозчики оказываются в полной... засаде... То есть в сплошном проигрыше – никому их представления о нормальном, экономически эффективном ведении бизнеса неинтересны. А вот профсоюзу «Дальнбойщик» интересны...

## Точка зрения

Владислав АРТАМОНОВ, юрист, специалист в области логистики:

–Ныне утративший силу 41-й приказ предусматривал выдачу пропусков для перевозки продуктов питания, лекарственных препаратов, ГСМ, семенного фонда, почты и почтовых грузов, а также грузов, необходимых для предотвращения и (или) ликвидации последствий стихийных бедствий или иных чрезвычайных происшествий. Без пропусков шли лишь международные автомобильные перевозки грузов. С вступлением в силу 149-го приказа все исключительные группы были просто выведены из-под действия приказа. Выдача пропусков на время действия Временного ограничения движения в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий данным порядком не предусмотрена. В отличие от 41-го приказа, который распространялся только на федеральные дороги, Порядок осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам, утвержденный 149-м приказом, определяет единую процедуру введения временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным всем дорогам Российской Федерации независимо от их формы собственности.

...на текущий момент мы имеем, точнее не имеем в полном объеме действующего законодательства РФ, регулирующего правоотношения в сфере перевозки тяжеловесных грузов. Федеральное дорожное агентство (Росавтодор), пользуясь несовершенством законодательства, взыскивает завышенное возмещение вреда, а рядовые сотрудники весового контроля имеют мощный коррупционный инструмент вымогательства взяток. И все это покрывается бездействием правительства.

## Не упустить бы шанс?

Лариса Панченко, ИП Николаев В. Н., Самара:

–...вы никак не поймёте, что в 2011 у нас, у перевозчиков, **уникальный шанс раз и навсегда сбросить это ярмо с шеи перевозчика. Надо просто пунктуально выполнить приказ 21 и 149.**

Не искать лазейки, как проехать, а попробовать получить разрешение, счёт на оплату «предполагаемого ущерба» (абсурдность понятия убила – я не великий юрист, я только учусь, но мне кажется, ущерб либо нанесён, либо нет, а «предполагаемого» просто не бывает)), озвучить заказчику эти цены и сроки оформления разрешения и подождать реакции.

Или ещё проще – встать и не возить грузы. Довести ситуацию до абсурда. Вон башкиры уже трухнули и уменьшили цены на предполагаемый ущерб. а ведь ещё масштабные проблемы не начались...

Алексей Головешкин, ООО «А-Б Транс», Новосибирск:

–Закон о закрытии – федеральный. Традиционно отдуваются перевозчики.

Почему? Очевидно: потому что сами берут на себя решение этого вопроса.

В этом году в отсутствии пропусков немало водителей (в разы больше чем в прошлые годы) пытались решать вопрос взятками заработают себе шестимесячные отпуска, и нехилую разгрузку на деньги по квитанциям за нанесение вреда дорожному покрытию.

Как сделать, чтоб и грузоотправители несли бремя временного ограничения?

Способ только один: возить грузы в рамках ограничений. За эту весну можно приучить грузоотправителя на многие года вперёд решать эту неизбежную проблему весенних ограничений. Пусть грузят меньше, крупные компании

пусть лоббируют изменение закона, и т.п. Правда, как всегда найдутся штрейкбрехеры. Вопрос ко всем: как повлиять на них?

Ответ был чуть ранее.

Тащить груз по ставке 35 тыров куда-нибудь в Поволжье и отдавать дорожникам 70 тысяч рублей за «ущерб» из своего кармана – это за гранью разума. Перевозчик – везёт. Заказчик транспорта – платит за перевозку, в том числе и за увеличение стоимости транспортной услуги на весенние штрафы. Нет острой необходимости везти – не буде8.78027



ков вполне уравнивает эгоизм дорожников. Но если интересы дорожников понятны:

а) декларируются призывы к сохранности автодорог

б) между строк читается предвкусение вала налички с постов,

то интересы автоперевозчиков в этой ситуации запутаны и невняты.

### Степень вменяемости

*«Абсурд в отдельно взятой отрасли экономики эрэфии должен быть доведён до своего логического конца».*

Перед нашими поездками мы с коллегами обсудили, что мы вообще хотим видеть в итоге. Появился вот такой текст. Не текст даже, а тезисы, мысли вслух... Даже не до конца сформулированные и оформленные.

### Цель

Показать и доказать неэффективность работы контролирующих служб (СПВК, Росавтодор, ГИБДД) в период действия весенних ограничений для грузового транспорта, и как следствие, отсутствие сколько-нибудь значимого эффекта от «весенних ограничений». Отдельный аспект – рост коррупционной составляющей.

Попытки отдельных автоперевозчиков продолжать оказание транспортной услу-

ги, выдвигая заказчикам требование о недопустимости превышения осевых нагрузок, не имеют особого влияния на общую ситуацию, т.к. значительно число субъектов бизнеса, под давлением со стороны заказчика или по собственной воле, целенаправленно подписываются под перевозку «сверхнормативного» груза, «решая вопрос» взятками на постах весового контроля.

### Возможные варианты развития событий

1. В присутствии представителей общественной организации происходит безусловное исполнение положений приказа Росавтодора. Процедура выявления нарушения весовых параметров на СПВК – акт – протокол об административном правонарушении – возмещение ущерба дорожному покрытию – применение меры обеспечения (автопоезд на штрафстоянку). Как следствие – на отдельном участке федеральной трассы буквальное исполнение предписанных норм приводит к транспортному коллапсу. Анализ и статистика ассортимента перевозимых грузов (непродовольственные товары) – потребности экономики – влияние на производственные процессы. Реакция заказчиков (официальная оплата ущерба). Рост себестоимости транспортной услуги. Интере-

сы Росавтодора не тождественны интересам экономики.

2. Присутствие представителей общественной организации приводит к тому, что взятка перестаёт быть «универсальным пропуском», весы тупо выключаются, бесконтрольный поток перегруженного транспорта шурует по федеральной трассе. Прямое подтверждение – неэффективность работы СПВК по процедуре «весенних ограничений»... Что есть предмет вмешательства прокуратуры – злонамеренное неисполнение федеральных распоряжений и приказов, непосредственное участие в разрушении дорожного полотна, в нанесении ущерба дорожному покрытию. Аллес...

А уже в совокупности того и другого варианта – суровые, подкреплённые статистическими данными вопросы Минтрансу/Росавтодору: ну шо? Как дальше жить будем?

Васильчук Виктор Андреевич, ООО «АксайГрузАвтоТранс», Ростов-на-Дону

*–Я согласен, что самый действенный механизм в данной ситуации - это строгое соблюдение закон ВСЕМИ!!! И отправителями, и перевозчиками и весовщиками! Только как и кто нас допустит на весовые ??? Котова и Войтко на все трассы не хватит!*

Не хватит. Поэтому был предпринят шаг, позволяющий ЛЮБОМУ заинтересованному члену автотранспортного сообщества быть «допущенным на весовые».

30 марта в течение одного рабочего дня была сделана на самом деле масштабная и достаточно резонансная вещь: Минтранс готов допустить на свои объекты, на святая святых, на ту самую «священную корову», на посты весового контроля, общественные организации автоперевозчиков, с функциями «контроля над контролёрами»...

### Официально»

30 марта 2011 в Росавтодоре состоялась плановая встреча начальника управления сохранности и эксплуатации федеральных дорог Росавтодора Игоря Астахова и руководителя Межрегионального профсоюза «Дальнобойщик» Валерия Войтко.

В ходе беседы обсуждались актуальные вопросы работы грузоперевозчиков в условиях действия весенних ограничений. В. Войтко высказался в поддержку решений, направленных на сохранение федеральных автодорог в период весеннего половодья. Однако, он высказал и ряд сомнений в эффективности данных мер – на дорогах слишком много тех, кто не спешит следовать правилам, а система контроля оставляет желать лучшего. Поэтому в дополнение к тем мерам по контролю за порядком на дорогах в отношении допустимых нагрузок, которые предпринимает Росавтодор и другие органы власти, профсоюз предложил создать систему общественного контроля за соблюдением правил грузоперевозок, и выразил готовность направить своих представителей на посты весового контроля. Аналогичное предложение поступило от профсоюза и в общественный Совет при Росавтодоре, который, в свою очередь, поддержал предложение профсоюза.

И. Астахов сообщил, что в самое ближайшее время в Росавтодоре, во взаимодействии с общественным Советом, будут выработаны обоснованные решения о средствах и

методах общественного контроля за соблюдением правил грузоперевозок, в том числе, как с участием представителей профсоюза «Дальнобойщик», так и с участием представителей других общественных организаций.

Оставлю на совести пресс-службы ФДА несколько вольную транскрипцию нашей позиции, но суть верна: получено подтверждение на создание системы общественного контроля. Инициатива снизу под(в)632 лу-







субсидий и дотаций из государственного бюджета.

Отсутствие чётких и прозрачных правил в области автогрузоперевозок, плачевное состояние автодорог и придорожной инфраструктуры, грабительские штрафы на водителей и пошлины на транспортные средства, акцизы на топливо, драконовская налоговая политика – все это и многое другое в области государственной политики Минтранса направлено на насильственный возврат грузопотока на Ж/Д-транспорт, создание благоприятных условий для коррупционеров, на сдерживание развития отрасли автогрузоперевозок. Отрасли, которая даже не поименована в ФЦП «Развитие транспортной системы России 2010-2015 годы», где есть подпрограммы: «Развитие экспорта транспортных услуг», «Железнодорожный транспорт», «Автомобильные дороги», Морской транспорт», «Внутренний водный транспорт», «Гражданская авиация», но нет «Автомобильного транспорта». Отрасли, которая не благодаря, а вопреки стараниям Минтранса продолжает активно выполнять свою социально-экономическую функцию – доставку грузов конечному потребителю.

Как показала практика, сама идея просушки дорог была полностью дискредитирована традиционной «необязательностью» его исполнения.

Абсурдность Порядка временного ограничения движения была заложена в его основании – пресловутая безопасность дорожного движения, якобы ради которой вводятся ограничения, коррумпированность чиновников, продающих на «безвозмездной» основе пропуска, мздоимство весовщиков, взяточничество ГАИшников и, самое главное, физическая невозможность его исполнения привели к тому, что в реальности как таковых ограничений не было. Перевозка леса, стройматериалов, ТНП и другой продукции, не вошедшей в исчерпывающий перечень пункта 10, осуществлялась без каких либо существенных преград. При этом само существование данного административного барьера (кормушки) вызывало растущее недовольство как в бизнес среде, так и среди водителей-дальнобойщиков, которым в конечном итоге приходилось кормить всю эту армию дармоедов-бюрократов. Но с другой стороны, само наличие этой армии и её огромная численность привела к внутренней конкуренции, которая по законам рынка свела стоимость весеннего проезда к ста рублям. Именно столько составлял в прошлые годы штраф по статье 12.16 КоАП РФ за несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками. Ярким примером провала чиновничьего «бизнеса ограничений» было досрочное прекращение действия Приказа Росавтодора, которым

определялись периоды временного ограничения в 2010 году из-за якобы хорошей погоды.

Столь плачевное положение дел никоим образом не могло устроить топ-менеджмент компании «Минтранс им.Левитина» и её дорожного филиала, а также придорожных чиновников из внутренних органов. На фоне все усиливающегося провала политики ограничений дорожное лобби проталкивает закон о дорогах и закон о Госкомпании «Автодор».

Закон об автомобильных дорогах есть, а вот дорог как не было, так и не планируется. Его основная функция (закона) – регламентировать взаимоотношения между чиновниками при освоении средств, выделенных на строительство и ремонт автодорог, а не строить дороги. Так, только содержание менеджеров «Автодора» обойдётся налогоплательщикам в 13,9 млрд. рублей. Управленческие расходы госкомпании уже в следующем году могут составить 838,6 млн. рублей (при штате около 400 человек), а к 2015 году возрастут до 3,9 млрд. рублей. Но в контексте данной статьи следует обратить внимание на очередную попытку узаконить весенние ограничения под другим надуманным предлогом и повысить стоимость кормушки.

С вступлением в силу закона о дорогах упоминания о пресловутой «безопасности» при весенних ограничениях

отошли на второй план. В законе откровенно сказано (п.п.2 п.1 ст.30), что Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств могут устанавливаться в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, т.е. дороги закрываются для их собственной сохранности. **Но при этом нигде не упоминается про ответственность госслужащего из-за действий или от бездействия, которого произошло это снижение несущей способности.**

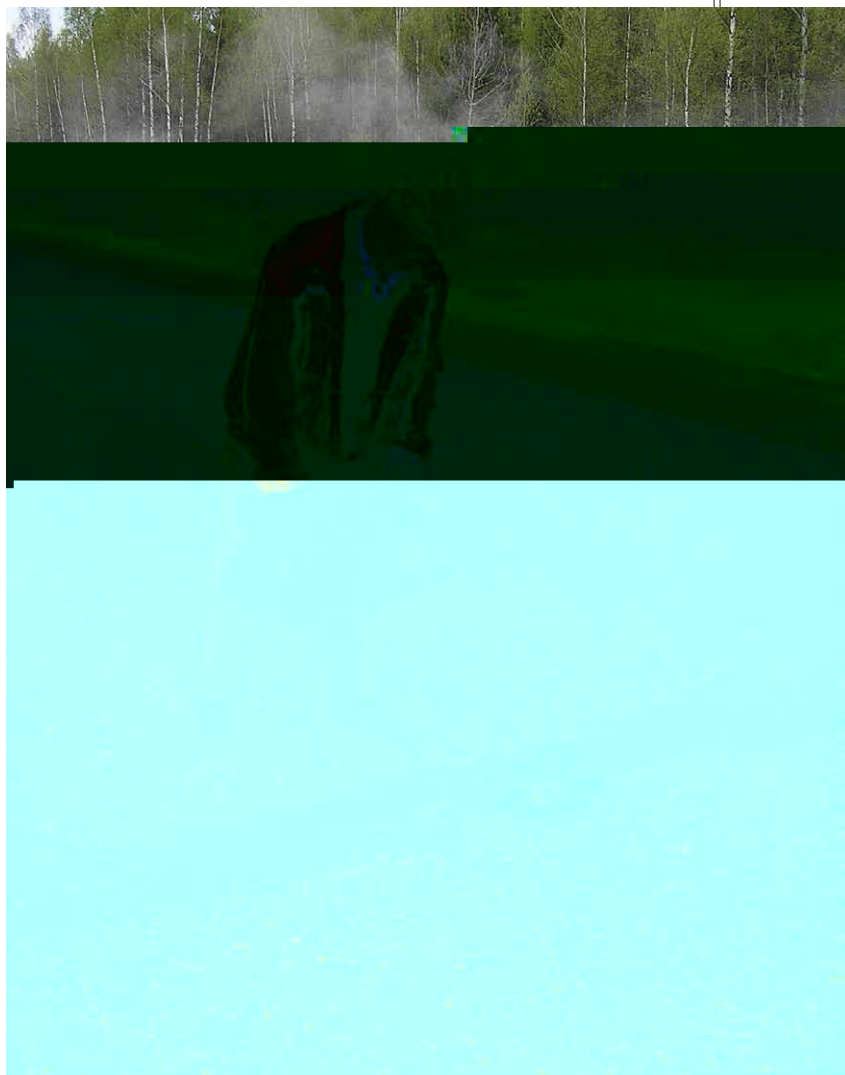
Оперативность, с которой чиновничий аппарат принял 149-й приказ, свидетельствует исключительно о том, что данный новый порядок необходим именно чиновникам. В дополнение к новому порядку в соответствии с п.8 ст.31 закона о дорогах утверждаются Правила возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов. Правда, успеть ввести к весенним ограничениям 2010-го года 149-й приказ так и не получилось, согласно п.3 данного приказа он должен был вступить в силу со дня признания утратившим силу Постановления Правительства РФ от 20 марта 2006 г. N 144, а своевременно сделать это, видимо забыли. Зато не забыли притормозить Порядок осуществления весового и габаритного контроля и Порядок организации пунктов весового и габаритного контроля, которые до сих пор Минтранс не приняты. Как впрочем, до сих пор нет основополагающих документов – Правил перевозки тяжеловесных грузов, и самих Правил перевозки грузов автомобильным транспортом, предусмотренных п.3 ст.3 УАТиГНЭТ.

Дорожные и придорож-

ные чиновники всех уровней, рангов и мастей с нетерпением ждали вступления в силу именно такого Порядка в купе с новыми размерами возмещения вреда. Но им совершенно не нужны нормативы, которые будут их в чем-то ограничивать. В принятии всех предусмотренных Законом о дорогах и УАТиГНЭТ нормативных документов, а тем более в том, чтобы эти документы были четкими и прозрачными, минтрансские чиновники не заинтересованы, так как тогда станет ясно, что **весенние ограничения и тяжеловесные грузы это две большие разницы.**

Итого со стороны властных структур есть огромное желание не строить дороги, все дорожные деньги осваивать под якобы ремонт того что от них осталось. Но при этом все силы

направлены исключительно на усиление запретительных мер, на введение различных ограничений административными методами. Чем меньше дорогой пользоваться, тем меньше она изнашивается, её меньше придётся реально ремонтировать (финансировать ремонт). Но при этом осваиваемая сумма остаётся неизменной, закладывается заранее и распиливается без особых хлопот. Запретительные меры, доведённые порой до абсурда и с учётом российской необязательности исполнения – непаханое поле для коррупции. А если ещё учесть, что Министерство Транспорта РФ вообще не торопится исполнять свою первейшую функцию – создание четких и прозрачных правил, то в мутной воде чиновникам-коррупционерам от дороги живётся вольготно и привольно.





## Направления работы **диктует жизнь**

В основу наших материалов и выступлений на межрегиональной конференции автоперевозчиков и логистов в Нижнем Новгороде легли наработки профсоюза по тем направлениям, которые были наиболее актуальными, а порой — и болезненными для наших коллег в прошлом году. В ходе работы конференции мы посчитали необходимым продемонстрировать участникам мероприятия алгоритм наших действий, то есть то, как, какими способами, инструментами профсоюзу удаётся влиять на решение проблем, которые, без преувеличения, можно считать глобальными, стратегическими для отрасли автомобильных перевозок...

Три года назад, на момент официального создания межрегионального профсоюза «Дальнобойщик», наилучшей организационно-правовой формой для защиты прав и интересов работников отрасли автомобильных перевозок мы посчитали именно профсоюз... Новый, независимый, свободный от «болезней» наших коллег, которые жили либо иллюзиями социализма, либо скатывались в безудержный популизм и критиканство...

У нас в головах еще крепко сидит советский классовый подход к сути профессиональных общественных объединений.

В этой транскрипции термин «профсоюз» воспринимается очень узко, как организация, которая занимается трудовыми отношениями на конкретном участке производственной деятельности. Хотя, по сути, трудовые отношения, взаимоотношения «работник-работодатель» — только одно из направлений работы профессиональных объединений.

Если покопаться в истории, первой ступенью тех организаций, которые можно назвать профсоюзами, были английские trade-unions. Trade — в буквальном переводе «занятие, ремесло, профессия». То есть изначально

но это были союзы производителей, союзы ремесленников. Иппэшников, в современном понимании... И только позже, с развитием социальных отношений, такая форма общественной организации стала ориентироваться на защиту прав и трудовых интересов наемных работников. Так сказать, труд против капитала.

У нас слово «профсоюз» ассоциируется со словами «профком» или «местком», а они — с помещением, на дверях которого висит соответствующая табличка. Внутри иногда продают путевки в санатории, дома отдыха и пионерские лагеря (когда-то — льготные), а чаще устраивают распродажи. Не так, чтобы очень дешево, но все-таки чуть выгоднее, чем покупать в магазине...

Особых иллюзий при создании «Дальнобойщика» мы не испытывали. Цех, завод, офис — там все однозначно и понятно: пришли люди на работу, с 9 до 18 отработали, получили заработную плату, социальный пакет... Или не получили... неизбежные конфликты — они носят локальный характер, привязаны к месту производства.

У нас «место производства» — автодороги всей России. И проблемы выходят далеко за

рамки только трудовых отношений. И требуют применения всего арсенала имеющихся у нас средств: от ежедневной работы с «личным составом», организации совместно с нашими коллегами гражданских акций, до взаимодействия с органами власти всех уровней.

Почему? Потому что системные вопросы требуют системных решений.

Например, можно бесконечно судиться с нашими надзорно-контрольными органами по одним и тем же поводам. Идет автопоезд, пробили по осям, вместо положенных 10 тонн у него 10 300 кг. Формально это нарушение ст. 12. 21.1, то есть, независимо от превышения нагрузки — 100 килограммов, 300, полторы тонны — это в любом случае либо штраф, либо лишение от 4 до 6 месяцев. Под давлением этих обстоятельств водитель готов отдать любые деньги, чтобы только не сидеть полгода без работы. Потому что практика работы наших мировых судей показывает, что судьи, которые специализируются на бракоразводных процессах и краже водки из магазина, они всех технических нюансов просто не понимают и тупо подписывают все эти акты и протоколы об административном нарушении, которые приходят из ГИБДД. Потому что даже если аргументы юридической службы профсоюза будут убедительными, через месяц придет проверка и спросит: а почему раньше все приговоры по этой статье были «лишение прав», а теперь оправдание? Может, он вам денег дал? Так что ей проще подписать обвинительный, а там дальше пусть вышестоя-



щий районный судья разбирается по апелляции.

Для того чтобы подобных ситуаций не возникало, очевидно, что необходимо менять само законодательство, приводить его в логичный, удобоваримый вид. Формулировки ст. 12.21.1 КоАП «негэбарит/тяжеловес» потребовали нескольких лет кропотливой работы: анализ правоприменительной практики, письма, заседания думского комитета по транспорту. Нам помогло то, что мы аргументированно доказывали – вот здесь и здесь наше законодательство неправильное. Важно ведь не только обозначить свое недовольство. Важно предложить варианты решения проблемы. Реальные, здоровые варианты...

Мы четко определили: мы,

скорее, не «правозащитная», а «законозащитная» организация. Мы за то, чтобы соблюдалось действующее законодательство, как с нашей стороны, так и со стороны контролирующих и надзорных органов. Соблюдай закон, и жить будет проще. Другое дело, что и законы у нас не всегда логичные и разумные. Ну так и это тоже – направление работы общественной организации, гражданского, так сказать, общества...

**По масштабу проблем, которые нам приходится решать на уровне федеральной законодательной и исполнительной власти, с региональными властями, мы уже переросли масштабы организации, которую называют профсоюз. Это и хорошо, и плохо. Когда речь идёт,**



например, о дорожном строительстве, о состоянии дорог, или о деятельности экспедиторов, или о «весенних ограничениях», нам, нисколько не смущаясь, многочисленные наши «доброжелатели» тыкали пальцем: а вы-то чего сюда лезете? Это дело владельцев бизнеса, сколько они будут платить за проезд по платным дорогам, или какие будут транспортные налоги. Вот у вас есть профсоюз, сидите там со своими водителями...

Поэтому следующий логичный этап в развитии бренда «Дальнобойщик» – создание «Ассоциации владельцев грузового транспорта и объектов транспортной инфраструктуры». Её статус и масштаб позволят нам с большей эффективностью решать разноплановые проблемы, которые встают сегодня перед автоперевозчиками. Как на федеральном уровне, так и в регионах, взаимодействуя, как бы тяжело это не было, с местными властями.

Помимо этого, в цели и задачи Ассоциации входят такие направления работы, как снижение внутренних издержек автоперевозчиков, запуск в работу разного рода обучающих программ, программ повышения квалификации всех участников бизнеса: водителей, менеджеров, руководителей транспортных компаний, специалистов технических центров и сервисов. То есть всё то, что в наших нелёгких условиях работы будет являться прямым и косвенным конкурентным преимуществом участников Ассоциации.

**Профсоюз – оперативно-тактическая работа, Ассоциация – стратегические вопросы развития бизнеса автоперевозок. Каким мы видим развитие этих направлений, с помощью каких инструментов решались и будут решаться актуальные вопросы автотранспортного сообщества – в материалах, изложенных ниже...**



# Технический регламент о безопасности колёсных транспортных средств

Работу профсоюза «Дальнобойщик» над коррекцией «Технического регламента о безопасности колёсных транспортных средств» можно считать одним из наиболее полных и показательных примеров взаимодействия с исполнительной и законодательной властью на федеральном уровне. Пошаговый задокументированный алгоритм наших действий даёт полное представление об эффективности работы общественной организации в глобальном, стратегическом плане.

Технический регламент создавалась как единый всеобъемлющий перечень требований к автомобилям, выпускаемым на территории РФ или ввозимым на территорию РФ для их дальнейшей эксплуатации. Скучный многостраничный документ, предназначенный, в общем-то, исключительно для специалистов-конструкторов и технологов, произвёл, тем

не менее, эффект разорвавшейся бомбы как на «легковушечников», так и на владельцев грузового транспорта.

Дело в том, что автомобильной общественности был предложен для обсуждения и внесения поправок один вариант технического регламента. Путин подписывал другой вариант. Ну, например, в первоначальном варианте весь блок приложения №4 касался mopедов и мотоциклов, а в окончательном приложение №4 регламентировало весогабаритные параметры грузовых транспортных средств.

Сам техрегламент производил впечатление документа, собранного «с бору по сосенке». Такое ощущение, что в последний момент из разных отделов разных министерств и ведомств слили свои наработки в одну папку, не особо заботясь о том, как эти главы стыкуются между собой, как соотносятся к действующим законам и нормам...

Подписанный осенью 2009 года премьером Путиным текст техрегламента необоснованно уменьшал длину автотрассы до 16,5 метра против обозначенной в ПДД и ИПТКГ 20-метровой длины. На сайте [www.dalnoboi.ru](http://www.dalnoboi.ru) была открыта тема «Новый техрегламент – новая битва?», где в режиме реального времени мы отслеживали перипетии судьбы этого документа, информировали участников форума, доказывали, обосновывали свою позицию... Хронология, вкратце, выглядит так.

Итак, сентябрь 2009 года. В.В.Путиным подписан подготовленный отраслевой наукой и Минпромторгом технический регламент о безопасности колёсных транспортных средств. Изучение этого документа привело к появлению Открытого письма профсоюза «Дальнобойщик» Премьер-министру Правительства РФ В.В.Путину

**«Господин Премьер-министр!**

...Принятие технического регламента, в котором воедино собраны и детализированы все основные требования к безопасности автомобильного транспорта, взамен нескольких десятков нормативноправовых актов, инструкций, приказов, и порой взаимоисключающих ведомственных распоряжений – шаг, безусловно, нужный и своевременный.

Однако в ряде формулировок этот документ в очередной раз продемонстрировал качество работы и профессиональную компетенцию наших (точнее, Ваших) чиновников.

Порой при прочтении технического регламента и его приложений складывается впечатление, что специалисты, работавшие

межрегиональный  
**ПРОФСОЮЗ**

**ДАЛЬНОБОЙЩИК** RUS

ОГРН 108 500 000 7212 УЧЕТНЫЙ НОМЕР В РЕЕСТРЕ МИНИСТЕРСТВА ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 50112118519  
142191, Мос. обл., г. Троицк, м-н "В", дом 50, офис 17-06 тел.(495) 777-70-16 e-mail: [prof@dalnoboi.ru](mailto:prof@dalnoboi.ru) [www.dalnoboi.ru](http://www.dalnoboi.ru)

## Открытое письмо профсоюза «Дальнобойщик» Председателю Правительства РФ В.В.Путину по поводу технического регламента «О безопасности колёсных транспортных средств»

**Господин  
Премьер-министр!**

10 сентября 2009 года Вами подписан технический регламент «О безопасности колёсных транспортных средств».

Принятие технического регламента, в котором воедино собраны и детализированы все основные требования к безопасности автомобильного транспорта, взамен нескольких десятков нормативноправовых актов, инструкций, приказов, и порой взаимоисключающих ведомственных распоряжений – шаг, безусловно, нужный и своевременный.

ки ставят под сомнение декларируемые техническим регламентом принципы безопасности при эксплуатации автотранспортных средств.

**Всё ради безопасности?**

В п. 6.5 Приложения 7 техрегламента допускает «подтекание и каплепадение топлива в системе питания бензиновых и дизельных двигателей» при интенсивности не более 20 капель в минуту.

То есть 19 капель бензина на асфальт – безопасная норма, а 21 капля – реальная опасность возгорания транспортного средства? А если

транспортных средствах гидравлических устройств»

Появление такого рода «послаблений» и «допусков» выглядит как минимум нелогичным и безграмотным, так как в существующем на сегодняшний день «Перечне неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств» чётко и недвусмысленно указано – эксплуатация транспортных средств ЗАПРЕЩЕНА в случаях, когда:

6.2 Нарушена герметичность системы питания.

7.13 Нарушена герметичность





Наши оппоненты пытались представить ситуацию как противостояние «европейских» и «американских» марок тягачей. Хотя по факту, речь шла действительно о потребностях экономики, о логике и здравом смысле — для каждого вида перевозок на огромной территории России сама жизнь показала и доказала целесообразность использования тех или иных марок и моделей транспортных средств, включая и «американцев», и «европейцев», и автомобили отечественного (КАМАЗ) и «полуотечественного» (МАЗ) производства.



над его отдельными блоками, обладали различными степенями профессиональной компетенции, слабо представляя, что те или иные формулировки означают на практике.

Документ содержит технические, стилистические ошибки, недопустимые для текста, который (цитата из пояснительной записки) призван обеспечить «конкретность вводимых требований и прозрачность применения» норм технического регламента.

Отдельные формулировки ставят под сомнение декларируемые техническим регламентом принципы безопасности при эксплуатации автотранспортных средств.»

Мы раньше других открыто заявили, что Председателю правительства подсунули на подпись откровенную «залипуху», наносящую урон значительному числу автоперевозчиков, и экономике в целом.

Ограничение длины автопоезда (тягач+полуприцеп) в 16,5 метров вместо существующих 20 метров обещало сотням тысяч владельцев вполне легитимных, допущенных к свободной эксплуатации транспортных средств «весёлую жизнь» с сентября 2010

года, с момента вступления техрегламента в законную силу.

Дальнейшая наша работа оказалась на удивление скучной, как и сам многостраничный технический регламент.

Не понадобились ни забастовки, ни перекрытия дорог. Единственное, что нас напрягало — это фактор времени. Но, увы, на скорость прохождения писем, аналитических записок, текстов поправок по кабинетам чиновников не влияет никто, кроме самих чиновников...

Другим неприятным для нас моментом стала какая-то запредельная апатия самих автоперевозчиков. Вот уж действительно — «что воля, что неволя...». И долгий печальный выдох после этой фразы. Будем резать, «укорачивать», будем как-то выкручиваться, будем взятки давать...

В декабре 2009 года профсоюз «Дальнотойщик» (единственная общественная организация от автотранспортников) принял участие в международной конференции «Техническое регулирование

в области автотранспортных средств», которая была организована НАМИ и проходила на Дмитровском полигоне.

В ходе достаточно жёсткой дискуссии составители техрегламента согласились, что в регламенте присутствуют и недоработки, и явные ошибки.

Один из кураторов и разработчиков документа, директор департамента автомобильной промышленности и сельхозмашиностроения Минпромторга, Алексея Рахманова признал:

— ...глубина проблемы [длины автопоезда] здесь больше, чем казалось на первый взгляд, несмотря на то, что изменение параметров автопоездов, это не запрет, а в худшем случае вывод в негабарит. Как говорят бывалые, если бы разрешения на такой «несильный» негабарит можно было получить раз в год и без поборов, то и не беда вовсе. Действительность наша суровее. В том числе, потому что возникает и проблема с нагрузкой на ось (и соответственно на дорожное полотно), где штрафы за перевес (если попались) нешуточные. Принимаю комментарии и аргументы всех, кто уверяет в большей безопасности трёхосных тягачей.



В работе международной конференции «Техническое регулирование в области автотранспортных средств», которая проходила в октябре 2009 года на Дмитровском полигоне, приняли участие 233 специалиста из 102 отечественных и зарубежных организаций и компаний — изготовителей автомобилей и автокомпонентов, научно-исследовательских институтов и высших учебных заведе-



Действительно, наши колеи и продольная «раскачка» автопоездов (свойство и качество дорог) порой играет злую шутку с двухосными тягачами. Что делать? Начиная новый круг обсуждения с Минтрансом, который до этого, в основном отражал точку зрения АСМАПа, давно эксплуатирующего автопоезда по Европейским правилам. .... Надеюсь, что компромисс будет найден, например, в части разделения требований для внутреннего транспорта, и транспорта, пересекающего границу РФ ...»

На конференции было решено оформить исправления и дополнения, поступившие от заинтересованных сторон, в письменном виде и передать их комиссии, подчищающей допущенные «косяки» регламента.

Эти исправления и дополнения специалисты профсоюза «Дальнобойщик» сформулировали и передали в Минпромторг в январе уже 2010 года. Параллельно было проведена объёмная работа по разъяснению позиции автоперевозчиков в федеральных средствах массовой информации. Статьи были опубликованы в ведущих изданиях, прошли несколько теле- и ра-

диорепортажей и интервью.

Основой темой стало обоснование того, что под прикрытием разговоров об «инновациях», «гармонизации нормативно-правовой базы под Европу», «обновлении парка» и т.д. отслеживается попытка реализовать корыстные интересы очень небольшой группы автоперевозчиков-международников и наших автопроизводителей, в первую очередь в лице КАМАЗа.

Уточнение от составителей регламента и истинных лоббистов: эй, так мы не запрещаем! и «пилить» не заставляем! мы только признаём их «негабаритом» — не выдерживает никакой критики. **Решение о признании всего этого колоссального автопарка «негабаритом» означало бы вывод этого транспорта из свободной эксплуатации.** Ибо регулярное и постоянное получение пропусков на проезд «негабарита» по обозначенному маршруту... Ну, сами представляете, что это такое. Как по срокам оформления разрешения (а через месяц по другому маршруту работа появилась! И всё заново!!!), так и по деньгам на оформление разрешений (официально и

за взятки). Это тоже могло бы стать (и стало бы!) ещё одной колоссальной коррупционной кормушкой для околотранспортных чиновников. Потому что «упрощённого порядка оформления специального разрешения и специального пропуска на перевозку КТГ», который можно было бы оформить за 2-3 дня, как обещал Минтранс, как не было, так и нет... И непонятно, когда будет...

И здесь действительно, рассматривая общеэкономическую ситуацию, и вклад автомобильного транспорта в формирование валового внутреннего продукта, можно вполне обоснованно применять термин «диверсия» и прочие определения, озвученные на различных Интернет-форумах...

Весной 2010 года прошли несколько рабочих встреч профсоюза «Дальнобойщик» со специалистами Минпромторга, в ходе которых детально обсуждались предложенные нами поправки. (На фото внизу справа — директор департамента автомобильной промышленности и сель-



ний, представители федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации и стран СНГ.

Присутствующие на конференции представители профсоюза «Дальнобойщик» имели возможность выступить, задать вопросы, и обсудить с чиновниками, непосредственно отвечающими за судьбу технического регламента, необходимые поправки и изменения в текст регламента. В Минпромторг были переданы конкретные обоснования поправок, предложения и рекомендации профсоюза «Дальнобойщик», выработанные и подготовленные специалистами профсоюза совместно с автотранспортниками из различных регионов России



хозмашиностроения Минпромторга А.Л.Рахманов, руководитель транспортной компании И.В.Пасынков, руководитель профсоюза «Дальнобойщик» В.Е. Войтко ).

Основная тема обсуждения сводилась к констатации очевидной мысли: грузовой транспорт должен работать на нужды экономики. Без излишних ограничений и барьеров.

— Часть ваших замечаний учтена, над другой частью будем продолжать работать... — сказал тогда Рахманов. — Помимо АСМАПа по поводу длины 16,5 метра, у нас есть

обращения от КАМАЗа, который продолжает настаивать на длине 18.75 метра. [камазовский автопоезд длинее, чем 16,5, но короче 20 м. прим. «Дальнобойщика»]. Спрашиваю — для чего? Хотим, говорят, «американцев» убрать... А мы-то здесь при чём? Объясните с точки зрения экономики — цель какая? Каким образом это всё будет сказываться на экономике перевозок? Каким образом я должен объяснить, например, супермаркетам и гражданам, что из-за изменения условий перевозок товар будет стоить на три копейки дороже? Обосновать не могут. Если нет понятной по-

зиции, ради чего это делается — это не позиция... Делать только ради КАМАЗа? Извините, КАМАЗу и так неслабо помогли...

Той же весной Минпромторгом был подготовлен проект постановления Правительства РФ о внесении изменений в Техрегламент. Премьер Путин должен был вторично подписать откорректированный технический регламент. И тогда же, весной, у нас появилась возможность показать, каким образом и в какой степени в новом тексте поправок были учтены наши замечания и аргументы.



Выдержка из письма профсоюза «Дальнобойщик», направленного в рабочую группу по корректировке положений технического регламента

«...Самое «взяткоёмкое» положение техрегламента, с точки зрения автоперевозчиков, это глава 4 Приложения №4, предписывающая, что «несоответствие измеряемых параметров требованиям настоящего Приложения» выводит транспортные средства в «негабарит» и «тяжеловес».

По нашему убеждению, Технический регламент не должен



и не может касаться такой далёкой от него вещи, как администрирование перевозки КТГ (крупногабаритных и/или тяжёловесных грузов). С нашей точки зрения, глава 4 должна быть исключена полностью. В противном случае допуски, скажем, по высоте транспортного средства, допуски на осевые нагрузки, введение ступенчатой шкалы ответственности по аналогии с превышением скоростного режима становятся невозможными.

Водители и владельцы грузового транспорта обоснованно считают, что «Опять даже незначительное превышение габарита/веса приравнено к переходу в разряд негабаритного/тяжеловесного! ЭТО НЕ ПОЗВОЛИТ ИЗМЕНИТЬ СТРУКТУРУ И СМЫСЛ 12.21.1-1 или того, что будет написано ей взамен. Сейчас это – действительно коррупционная кормушка: степень вины не соответствует степени ответственности. Незначительное превышение весогабаритных параметров (2 см по высоте/ширине, 100-200 кг по осевым нагрузкам) становится поводом для давления на водителя/владельца транспортного средства, вымогательства денег под угрозой отъёма прав/штрафстоянки. РАЗУМНАЯ СТУПЕНЧАТАЯ ШКАЛА ШТРАФОВ, аналогичная шкале штрафов за превышение скоростного режима, опять станет невозможной!!!»

Указанная статья исключена из текста

8

4. Несоответствие измеряемых параметров требованиям настоящего Приложения

4.1. Транспортные средства, у которых хотя бы один из измеренных линейных параметров превышает значения, указанные в пунктах 1 и 2, считаются негабаритными для осуществления перевозок по территории Российской Федерации.

4.2. Транспортные средства, у которых технически допустимые полная масса и (или) осевая масса превышают значения, указанные в пунктах 3.1 и 3.2, считаются тяжеловесными для осуществления перевозок по территории Российской Федерации в том случае, если их фактическая масса и (или) осевая масса превышают значения, указанные в пунктах 3.1 и 3.2.

4.3. Передвижение указанных в пунктах 4.1 и 4.2 негабаритных и тяжеловесных транспортных средств по территории Российской Федерации осуществляется только при наличии специального разрешения, выдаваемого уполномоченным компетентным органом Российской Федерации, только по определенному маршруту и на условиях, указанных в этом специальном разрешении. О необходимости оформления указанного специального разрешения делается запись в одобрении типа транспортного средства.

3

1.4. Максимальные размеры транспортных средств, указанные в пп. 2.1 - 2.3, включают в себя размеры съемных кузовов и тары для грузов, включая контейнеры.

1.5. Максимальное расстояние между осью занора сцепного устройства и задней частью полуприцепа не должно превышать 12 м.

1.6. Максимальное расстояние, измеренное параллельно продольной оси автопоезда, от внешней передней точки кузова или платформы для установки груза за кабиной до задней внешней точки прицепа, за вычетом расстояния между задней частью тягача и передней частью прицепа, не должно превышать 15,65 м.

1.7. Максимальное расстояние, измеренное параллельно продольной оси автопоезда, от внешней передней точки кузова или платформы для установки груза за кабиной до задней внешней точки полуприцепа не должно превышать 16,40 м.

1.8. Горизонтально измеренное расстояние между осью шарнирного крепления полуприцепа и любой точкой передней части полуприцепа не должно превышать 2,04 м.

1.9. Расстояние между задней осью грузового автомобиля и передней осью прицепа должно быть не менее 3 м.

## 2. Требования к маневренности транспортных средств категорий М<sub>3</sub>, N<sub>3</sub> и О

2.1. Любое транспортное средство категорий М<sub>3</sub> и N<sub>3</sub>, а также любой полуприцеп должны иметь возможность поворота на 360° в любую сторону внутри площади, заключенной между двумя концентрическими окружностями радиусами 12,5 м и 5,3 м, при условии, что ни одна из выступающих наружу





**В марте 2010 года, за несколько недель до введения режима «весенних ограничений» в республике Марий Эл, представители профсоюза «Дальнобойщик» выехали в регион, где провели встречи с автотранспортниками Республики Марий Эл, руководителями промышленных предприятий и предприятий-товаропроизводителей республики, с представителями республиканской исполнительной и законодательной власти по поводу скандально известного Постановления Правительства Республики Марий Эл о введении весенних ограничений и безумных по величине платных пропусков (доходящих, в зависимости от типа транспортного средства, до 200-300-500 тысяч рублей в месяц) на территории республики и муниципальных образований.**

Подготовленные нами на месте материалы о незаконности вводимых ограничений и платы за проезд грузового транспорта (см. сайт [www.dalnoboi.ru](http://www.dalnoboi.ru), форум «Профсоюз», раздел «Весенние ограничения») легли на стол республиканской прокуратуры. Сразу скажу – мало кто из коллег верил в успех нашего «показательного выступления». Куда чаще в разговорах проскакивала забытая уже нотка – «как бы чего не вышло».

Однако факт есть факт: после двух дней нашей плотной работы в Йошкар-Оле республиканская прокуратура приняла доводы профсоюза «Дальнобойщик» и вынесла официальный протест на постановление правительства Марий Эл и аналогичные решения муниципальных властей, полностью подтвер-

див позицию профсоюза «Дальнобойщик»: весенние ограничения-2010 незаконны, так как по сути и по форме противоречат действующему федеральному законодательству. Более того, помимо протеста прокуратура направила предостережения в адрес служб дорожного хозяйства, ГИБДД и муниципальных властей о незаконности действий по введению режима весенних ограничений и об ответственности должностных лиц за возможное нарушение федерального законодательства.

После нашего отъезда местные автоперевозчики с интересом ожидали, в какой форме состоятся весенние ограничения-2010 в Марий Эл.

В начале апреля Игорь Зайцев, представитель профсоюза «Дальнобойщик» в Йошкар-Оле, переслал нам на сайт информацию о положении дел.

«5 апреля. День официального ввода ве-





Прокуратура Российской Федерации  
Прокуратура Республики Марий Эл  
Марий Эл Республикын  
прокуратурыжо

ул. Кремлевская, 14, Йошкар-Ола, 424000  
30.03.2010 07-р-2010

№

Руководителю межрегионального  
Профсоюза «Дальнобойщик»

Войтко Валерию Евгеньевичу

м-рн «В», д. 50, офис 17-06,  
г. Троицк, Московская область,  
142191

Ваше обращение об установлении временных ограничений движения транспортных средств по автомобильным дорогам Республики Марий Эл рассмотрено прокуратурой республики и подлежит удовлетворению.

29.03.2010 по результатам проверки прокуратурой республики принесен протест на постановление Правительства Республики Марий Эл от 10.03.2010 № 57 «Об ограничении движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования республиканского значения Республики Марий Эл на весенний период 2010 года», о результатах рассмотрения, которого Вы можете узнать в прокуратуре республики (исп. Волков Н. В., тел. 42-15-88).

Начальник отдела по надзору  
за соблюдением федерального  
законодательства

Ф. Х. Мухаметгалиев

и езжайте куда хотите. Мои сегодня проехали три поста с интервалом в 40 минут, даже никто палочкой не пошевелил. Видимо, прокуратура своё предостережение всё ж таки довела до них. А гайцы у нас прокуратуру бояться как огня.

Прокурор сказал сегодня по телефону, что ответ на наше заявление выслали в Троицк. С копией протеста можно ознакомиться у них.

Но транзитников пытаются разводить по

ре... Страшновато... Вдруг чё не так лягну...

...Сегодня по Марий Эл иногородние фуры проходят спокойно, ГИБДД их не останавливает, их слова (ГИБДД) на посту «пошли на фиг ваши дорожники», подействовала видимо передача по ТВ. В Йошкар-Оле стоит один дорожник у мясокомбината, ну старый уже мужичок, видимо, на сигареты пытается настроиться...

## Итог.

### Вот приедет барин, барин нас рассудит...

При полном, казалось бы, успехе «образцово-показательного заезда» в Республику Марий Эл оценка прошлого года «весенних ограничений» носит всё-таки пессимистичный характер.

Предполагалось, что выложенные в открытом доступе тексты обращений в прокуратуру, готовые к применению (меняй только названия городов, даты и фамилии – и вперёд!) послужат примером. Примером того, как без модного сейчас в устах чиновников слова – «экстремизм», – отстаивать свои законные интересы. К сожалению, «клонирован» этот опыт был, если не ошибаюсь, только в двух-трёх регионах. В других

покорно продолжали отстёгивать деньги «за проезд»... Ну, вольному воля...

Полнейшая апатия и откровенно трусливое неверие в собственные силы царило даже на упомянутой выше встрече с автоперевозчиками Йошкар-Олы, которую организовал представитель профсоюза «Дальнобойщик» Игорь Зайцев. Несколько десятков человек, без малого половина присутствующих, были живым олицетворением фразы «Как бы чего не вышло...». Оказалось, проще было убедить в своей правоте чиновников, чем заставить поверить в возможность повернуть ситуацию «под себя» наших доблестных автоперевозчиков.

Хотя в этом случае один эпизод из деятельности профсоюза

принёс вполне ощутимые материальные предпочтения всем владельцам грузового транспорта Марий Эл...

Такая реакция, не буду скрывать, во многом определила позицию профсоюза к весенним ограничениям нынешнего, 2011 года.

«Своих» будем пытаться прикрывать от давления дорожников и гайцев. Так, как делали это прежде... А кто пассивно и трусовато продолжает ждать, когда спасение само собой свалится с неба, когда приедет «добрый дядя» и обустроит им жизнь – пусть ждут... Есть некоторые решения, которые всё-таки придётся принимать самим...





КАК СЕРГЕЙ СОБЯНИН ВЫВОДИТ ИЗ МОСКВЫ ГРУЗОВИКИ ▼ 42 ЧТО ЗАСТАВЛЯЕТ  
БАНКИРОВ ИДТИ В НАРОД ▼ 18 ПОЧЕМУ НЕ УДАЕТСЯ ПОБЕДИТЬ ОБМЕННИКИ ▼ 24  
СКОЛЬКО БУДЕТ СТОИТЬ БЕСПЛАТНОЕ СРЕДНЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ ▼ 32

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ИЗДАТЕЛЬСКОГО ДОМА «КОММЕРСАНТЪ» Выходит по понедельникам Индекс 73100

Коммерсантъ dengi.kommersant.ru №47 [804] 29.11 – 05.12.2010

# ДЕНЬГИ

О чем знают  
дальнобойщики,  
но не догадывается  
мэр Москвы?



понеделник среда пятница  
**НОВАЯ**  
газета  
№ 126 (1684) 10.11.2010 г.

ективная реальность. Выдать желаемое за действительное, особенно если очень хочется, или если начальство требует, можно. На непродолжительное время. Жёсткая реальность всё равно заставит с собой считаться. Всех. И минтранс, и московское правительство, и грузополучателей, и простых водителей. Реальность такова, что грузовой транспорт везёт грузы туда, где находится грузополучатель.

Автоперевозчики, направляющиеся в Москву, становятся заложниками выстроенных за прошедшие десятилетия неэффективных и нелогичных логистических схем. И, кстати, отнюдь не перевозчики выстраивали эти схемы...

Лучше других представляя последствия таких непродуманных и неподготовленных шагов, профсоюз «Дальнобойщик» в ноябре-декабре 2009 года организовал широкомасштабную кампанию в средствах массовой информации по противодействию чиновни-

чьему представлению «борьбы с пробками». С одной стороны, мы показывали свои, транспортные проблемы, с другой — подтолкнули к их обсуждению потребителей транспортной услуги: владельцев торговых сетей, оптовых складов, логистических терминалов. Были опубликованы десятки статей и репортажей, подготовлены сюжеты для теле- и радиоканалов.

Коммерсантъ-Деньги,  
Павел Чувильяев

### Тотальный запрет

Автомобильные грузоперевозки — единственный сектор московского грузооборота, который устойчиво рос с 2001 года. Но этот рост увеличил количество тяжелых грузовиков на московских улицах. И их вклад в московские пробки. Как известно, президент Дмитрий Медведев поручил мэру Москвы Сергею Собянину с пробками бороться. 17 ноября появился проект постановления столич-

ного правительства, который, в частности, с 15 января 2011 года с 7.00 до 22.00 запрещает «передвижение по МКАД грузового автотранспорта грузоподъемностью более 1,5 т и въезд на территорию города, ограниченную МКАД, грузового автотранспорта разрешенной максимальной массой более 7 т».

Документ появился в рамках реализации перечня первоочередных мероприятий по решению транспортных проблем города Москвы, известного также как план Собянина. Этот перечень появился на сайте правительства Москвы 27 октября, как раз в тот день, когда Дмитрий Медведев дал поручение Сергею Собянину по пробкам.

### Стадо «Газелей»

Предполагаемый тотальный запрет на присутствие в городе и на МКАД фур и даже 10-тонников вызвал горячую дискуссию. Еще до обнародования проекта, 3 ноября, профсоюз «Дальнобойщик» направил в адрес мэрии открытое письмо с критикой проекта. «Фура выгрузила 20 т товара на подмосковном складе, — говорит руководитель межрегионального профсоюза «Дальнобойщик» Валерий Войтко. — После введения запретов перевезти эту партию в Москву возможно только на мало- и среднетоннажных грузовиках. Их понадобится не менее 4-12 единиц, в зависимости от грузоподъемности и кубатуры. Соответственно, в цену транспортной составляющей надо закладывать зарплату, сверхурочные, ночные и премиальные не для одного водителя фуры, а для целой бригады из 4-12 человек. Плюс расход топлива, возрастающий в разы, — большой привет экологии. Плюс само количество этих развозных грузовичков: выстроить их в колонну — место займут как три-четыре фуры. И это





только транспортная составляющая, на себестоимость товара повлияет ещё ночной режим работы складов и баз».

Примерно о том же говорят потребители грузоперевозок — торговые сети. АКОРТ (Ассоциация компаний розничной торговли) и РАТЭК (Ассоциация торговых компаний и товаропроизводителей электробытовой техники) подчеркнули: «Мы не против борьбы с пробками. Но решать проблему надо комплексно. В нынешнем виде предложения мэрии, к сожалению, не носят комплексного характера. Если инициативы мэрии будут воплощены в нынешнем виде, это повлечет рост затрат на логистику до 70%. И розничных цен — на 10-30%. При таких строгих запретах возникновение незаконных схем для их обхода вполне возможно. Мы этим заниматься не будем — нам придется цены повышать».

В советское время строительство в Москве крупнейшего перевалочного узла по схеме «вагон-грузовик» оправдывалось военной необходимостью. Созданная тогда инфраструктура жива и поныне. Железнодорожные грузовые дворы «Москва-III», «Москва-Рижская» и др. занимают в

городе огромную территорию. Так, 12 ноября мэр Москвы Сергей Собянин заявил: «На территории Москвы находится 380 км железных дорог. Для мегаполиса это огромная транспортная инфраструктура. От того, как она будет работать, зависит дальнейшее развитие Москвы в целом. Необходимо перейти к конкретным вещам, выстроить четкий график мероприятий в планах бюджетных расходов, в привлечении инвестиций».

Фактически по проекту мэрии транспортные проблемы столицы будут экспортированы в область. С учетом состояния подмосковных дорог транспортный коллапс там наступит быстрее, чем в Москве. А Москву ждет рост цен. «Тарифы на внутригородскую дистрибуцию возрастут, — говорит гендиректор Asstra Transport AG Олег Гребенько. — Я сомневаюсь, что нововведение улучшит ситуацию на дорогах, ведь один большегрузный грузовик — это пять-десять мелкотоннажных. Пока у нас нет четкого понимания, как будет работать наше подразделение, которое занимается внутригородской дистрибуцией, цены на доставку, несомненно, повы-

сятся. В логистике есть закон: самая дорогая — последняя миля. Другими словами, наиболее рационально доставлять груз к получателю максимальной большой транспортной единицей.

### Правила и исключения

Профсоюз водителей большегрузов (которым, возможно, придется платить «коррупционный налог» за въезд в Москву) свою позицию уже определили. Валерий Войтко: «Для обеспечения жизнедеятельности мегаполиса рассматривается возможность введения пропусков. С чем боролись, к тому и вернулись! Пропускной режим въезда грузового транспорта в столицу на протяжении десятка лет показывал свою неэффективность. Номинально бесплатный пропуск для въезда грузовика в Москву по факту давно превратился в предмет купли-продажи. Нет никаких сомнений, что откаты при распределении пропусков, взятки инспекторам при пересечении МКАД только увеличатся».

Итак, власть в очередной раз хочет кнутом, но не пряником загнать бизнес в новые правила. И вполне может этого добиться, хотя издержки,



особенно на первых порах, которые отвечают за организа-  
цию строительства складского строительства  
в Московской области.

GZT.RU, Ирина Толстошеева

Ничего принципиально но-  
вого не увидели транспортные  
эксперты в «плане Собянина»,  
посвященном решению про-  
блемы пробок в Москве. Опро-  
шеннные GZT.RU специалисты  
уверены, что если новый мэр  
сможет системно воплотить  
озвученные им идеи, это ча-  
стично избавит Москву от про-  
блем. Но именно при систем-  
ном подходе

-2((e42)-5(н)18(e41)-2(c)16(y)17(кп)b036ai,4-271(ч)1(т)-1(o425)6(e)12(p)-1(o4  
ке4н147038a2017T(ц)-1(o)2204032неы8в20279-25(л)1(н)18(т)]-Tfн1.35 -1

-

x

x

-

-

9n00179n9tM030403360027262(c)221гп9t4030цt0017-67(29)18(п9t)n033т  
н00179n9tM030403360027262(c)221гп9t4030цt0017-67(29)18(п9t)n033т  
н00179n9tM030403360027262(c)221гп9t4030цt0017-67(29)18(п9t)n033т

**Александр Шумский, ру-  
ководитель проекта «Москов-  
ский центр борьбы с пробка-  
ми»: «Изменить кадровый  
состав»**

«Программа красиво на-  
писана, она интересная. Но  
значит ли это, что она будет  
красиво реализована? Может  
произойти так, что не будет.  
Зачастую в департаментах, ко-

# 12.21.1 КоАП: ступенчатая шкала ответственности, ответственность грузоотправителя

С 2008 года профсоюз «Дальнобойщик» методично долбит тему введения логичной и справедливой ступенчатой шкалы ответственности за перегруз/негабарит, и о возложении в ряде случаев ответственности за перегруз/негабарит на грузоотправителей. По ныне действующему законодательству даже 50-100-500 кг пробоя оси – уже основание для штрафа или лишения водительского удостоверения. И даже при прямом обмане со стороны грузоотправителя за перегруз ответственность несёт только водитель. Нелогично и несправедливо...

О своей позиции, и приводя наши аргументы мы доказывали на разных уровнях и в разных ведомствах, включая рабочие встречи в МВД, заседания комитета по транспорту Госдумы и т.д.

В феврале нынешнего года наконец появился законопроект, вносящий изменения в Кодекс Российской Федерации об административных право-

нарушениях по статье 12.21.1 «Нарушение правил движения транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов»

Финальные формулировки обсуждаемого проекта нас более чем устраивают. Прогрессивная шкала штрафов заменяет «лишенческие» пункты. Что вполне разумно и не так болезненно – отсуживать даже несправедливо начисленные «весовщиками» штрафы, имея в кармане водительское удостоверение, а не «временку», проще, спокойнее и безболезненнее, чем ежели остаться без прав и без работы...

Лишение прав наступает только в случае превышения осевых нагрузок/полной массы на 50%. До этого – только штрафы по нарастающей. Не заметить 50% от 38-40 тонн профессиональный водитель не может. Остаётся факт намеренного нарушения либо паталогической глупости/жад-

ности. Лишение прав на 4-6 месяцев в данном конкретном случае вполне справедливо.

«Статья 12.21.1 Нарушение правил движения транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов

1. Движение транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов без специального разрешения или с отклонением от указанного в специальном разрешении маршрута движения, при превышении разрешенных максимальной массы и (или) максимальной массы, приходящейся на ось транспортного средства, **на величину от 2 до 20 процентов от установленных предельно допустимых максимальной массы и (или) максимальной массы нагрузки на ось** транспортного средства, установленной для данной автомобильной дороги – влечет наложение **административного штрафа** на водителя в размере двух тысяч рублей; на должностных лиц, ответственных за перевозку груза, - от пятнадцати тысяч до двадцати тысяч рублей; на юридических лиц, - от четырехсот тысяч до пятидесяти тысяч рублей.

2. Движение транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов без специального разрешения или с отклонением от указанного в специальном разрешении маршрута движения, при превышении разрешенных максимальной массы и (или) максимальной массы, приходящейся на ось транспортного средства, **на величину от 20 до 50 процентов от установленных предельно допустимых максимальной массы и (или) максимальной массы**

ИНТЕРВЬЮ НОМЕРА

## Перегруз и негабарит по ст.12.21.1 КоАП: степень вины и степень ответственности



Бугаев: – Есть очевидный факт. Сегодня дорожная сеть перегружена, и надо думать о том, как поддерживать более приемлемые условия для передвижения автоперевозчиков и других пользователей автодорог. Мы считаем, что автотранспортные средства, перевозящие негабаритный и тяжеловесный груз, создают

ным, водным или воздушным путём. Нельзя не учитывать степень общественной опасности автомобильной перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов без должного оформления необходимых разрешений. ДТП с участием автопоездов, перевозящих негабаритные и тяжеловесные грузы, приобретают массовый характер; и на

В Департаменте обеспечения безопасности дорожного движения МВД России прошла очередная встреча профсоюза «Дальнобойщик» с руководством ДОБДД.

На встрече присутствовали Дмитрий БАХАНОВ, ведущий специалист юридической службы профсоюза (на снимке слева), председатель ЦК профсоюза Валерий ВОЙТКО, заместитель начальника ДОБДД, начальник Управления организации и координации деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения генерал-майор милиции Павел БУГАЕВ (на снимке второй справа), и заместитель начальника отдела Евгений СМЕРНОВ (на снимке справа).

Войтко: – По большому счёту, мы думаем руками «за». Автопоезда, перевозящие негабаритные грузы 3-4-х метров ширины, реально осложняют движение на наших и без того нешироких «магистралах». Тяжеловесы так же реально продавливают и без того «ушатанный» асфальт. Мы ведь прекрасным и пони-



**нагрузки на ось** транспортного средства, установленной для данной автомобильной дороги –

влечет наложение **административного штрафа** на водителя в размере трех тысяч пятисот рублей; на должностных лиц, ответственных за перевозку груза, - от двадцати пяти тысяч до тридцати пяти тысяч рублей; на юридических лиц, - от шестисот тысяч до семисот пятидесяти тысяч рублей.

3. Движение транспортных средств, осуществляющих перевозку тяжеловесных грузов без специального разрешения или с отклонением от указанного в специальном разрешении маршрута движения, при превышении разрешенных максимальной массы и (или) максимальной массы, приходящейся на ось транспортного средства, **на величину свыше 50 процентов от установленных предельно допустимых максимальной массы и (или) максимальной массы нагрузки на ось** транспортного средства, установленной для данной автомобильной дороги – влечет наложение **административного штрафа** на водителя в размере пяти тысяч рублей **или лишение права управления транспортными средствами** на срок от четырех до шести месяцев; на должностных лиц, ответственных за перевозку груза, - от сорока тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц, - от восьмисот тысяч до одного миллиона рублей».

Аналогично выглядит шкала ответственности за нарушения при перевозке негабаритных грузов.

Поправками вводится ответственность на должностных и юридических лиц, ответственных за перевозку. Это – та самая ответственность грузоотправителя, без которой реальная борьба с «перегрузами» и «негабаритом» была невозможной.

Однако формулировки проекта изменений КоАП можно считать только промежуточным результатом нашей работы. По полученной нами в начале марта информации, МВД в своём заключении по проекту изменений предлагает оставить меру наказания – лишение водительского удостоверения – для всех составов административного правонарушения, вне зависимости от его тяжести.

Этот факт стал поводом ряда встреч специалистов профсоюза «Дальнбойщик» с представителями федеральной исполнительной и законодательной власти, где нам пришлось конкретизировать и детализировать наши тезисы и аргументы.

Используя терминологию сотрудников правоохранительных органов, **водитель является, в сущности, «исполнителем» правонарушения. «Заказчиком», инициатором, как правило, выступает либо грузоотправитель, сообщаящий недостоверные данные о характеристиках груза, и ми-**

**нимизирующий свои расходы за счёт сверхнормативного веса отгружаемого товара (4 автопоезда по 25 тонн = 5 автопоездов по 20 тонн), либо руководство транспортной компании, по договорённости с заказчиком рассчитывающее получить дополнительные доходы от «сверхнормативных» тонн груза, принятых к автоперевозке.**

**Предусматривая ответственность за нарушение, в рассматриваемом случае, весовых параметров транспортного средства, законодатель не предлагает работающего алгоритма, механизма, позволяющего избежать этих противоправных действий.**

Расчёт, например, общей массы автопоезда, может производиться ещё на стадии комплектования груза и подбора соответствующего транспортного средства.

Однако определение фактических осевых нагрузок автопоезда (превышение которых является составом правонарушения ст. 12.21.1 КоАП), по действующему законодатель-

ТЕМА НОМЕРА

### Новые статьи КоАП в действии: исповедь «лишенца»

Дмитрий КАЧКАЧЕВ, водитель-дальнбойщик, Санкт-Петербург



Уф-ф, даже не знаю, с чего начать... Начну с последнего – на МКАДе меня лишили прав, езжу по «временке». На себе испытал все прелести статьи 12.21.1. Негабарит. «Палочный замер» показал высоту контейнера 4 метра 6 сантиметров. Зятю не даю. Протокол, «вре-

ние прав от года до полутора! (12.5.4)

Ездил себе водитель на грузозовике с замкнутым скотчем оранжевым маячком на крыше, который и не включал ни разу, как машина из Европы была пригнана, и вообще забыл про него, а тут на тебе, на полтора года лишают прав. Зато

тративного штрафа в размере пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от трех до шести месяцев.

Вот так! Что выехать на железнодорожный переезд при закрытом шлагбауме, что случайно, на секунду остано-

ству, не возлагается ни на одну из сторон, участвующих в автоперевозке.

Так, «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ) в Статье 12. «Определение массы груза», предписывает: Цитата:

1. При предъявлении грузоотправителем и приеме перевозчиком грузов, перевозимых навалом, насыпью, наливом или в контейнерах, их масса должна быть определена и указана в соответствующих транспортных накладных.

2. Грузы в таре или упаковке, а также штучные грузы принимаются для перевозки с указанием в транспортных накладных массы грузов и количества грузовых мест. Масса грузов в таре или упаковке, а также масса штучных грузов определяется грузоотправителем до предъявления их для перевозки. Порядок определения массы грузов устанавливается правилами перевозок грузов.

3. Запись в транспортной накладной о массе груза с указанием способа ее определения осуществляется грузоотправителем, если иное не установлено договором перевозки груза.

4. Масса груза определяется грузоотправителем в присутствии перевозчика, а в случае, если пунктом отправления является терминал перевозчика, перевозчиком в присутствии грузоотправителя.

5. При перевозке груза в опломбированных грузоотправителем крытом транспортном средстве, контейнере масса груза определяется грузоотправителем.

Речь идёт исключительно о «массе груза». То есть, определения осевых нагрузок транспортного средства с предъявленным к перевозке грузом «Устав автомобильного транспорта» не предусматривает.

Далее, в соответствии с п. 23.2. ПДД РФ «Перед началом и во время движения водитель обязан контролировать разме-

щение, крепление и состояние груза во избежание его падения, создания помех для движения».

При этом п. 23.3. ПДД определяет, что

«Перевозка груза допускается при условии, что он:

не ограничивает водителю обзор;

не затрудняет управление и не нарушает устойчивость транспортного средства;

не закрывает внешние световые приборы и световозвратители, регистрационные и опознавательные знаки, а также не препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой;

Ни ПДД, ни «Устав автомобильного транспорта», не предусматривают никаких прямых указаний на конкретные действия водителя, грузоотправителя по выявлению фактических осевых нагрузок.

**Факт превышения осевых нагрузок выявляется только при прохождении автопоезда через пост весового контроля, и фиксируется как уже состоявшееся правонарушение. Заранее предвидеть превышение осевых нагрузок разумными и доступными мерами не представляется возможным.** Для некоторых видов перевозок (контейнерные перевозки, перевозки грузов под таможенной пломбой) отсутствует также возможность исправить выявленное нарушение весовых параметров, например, путём перемещения груза.

Как убедительно доказывает практика работы юридической службы профсоюза «Дальнобойщик», значительная часть правонарушений по ст. 12.21.1 КоАП, связанная с превышением весовых характеристик на 100-300-500 кг, не носит умышленного характера, и обусловлена в первую очередь пробелами и несовершенством действующего законодательства, а также погрешностями весового оборудования.

В этой ситуации мы считаем, что «лишенические» санкции к водителю по ст. 12.21.1 в её действующем виде, не соответствуют принципу соразмерности наказания, и поддерживаем предложенные Минтрансом поправки в ст. 12.21.1 КоАП, приводящие понятия «степень вины» и «степень ответственности» при незначительных превышениях весовых параметров, к разумному и логичному виду.

При этом мы так же полагаем, что при превышении весовых параметров на величины более чем 30-50% от нормативных требований, такая санкция, как лишение водительского удостоверения, должна оставаться. Столь значительный перегруз по общей массе (для пятиосного автопоезда – свыше 10 тонн), или по осевым нагрузкам (более 3 тонн для ведущей оси) несёт реальный ущерб дорожному покрытию, сказывается на безопасности дорожного движения, и, как правило, свидетельствует либо об умысле на совершение правонарушения, либо о крайне низкой квалификации и профессиональной подготовке самого водителя.

«Поймать» 300-500 килограммов «всерхнормативного» веса без соответствующего весового оборудования действительно невозможно. Однако «не заметить лишние тонны» по состоянию транспортного средства на погрузке, по динамике движения, по характеристикам предъявляемого груза, профессиональный водитель не может.

Эффективная и результативная профилактика несанкционированных перевозок тяжёловесных и негабаритных грузов, как нам представляется, возможна только в случае системного применения предусмотренных законодательством санкций к упомянутым

выше «заказчикам» правонарушения, то есть к лицам, ответственным за перевозку/отправление груза.

Иницируя несанкционированную перевозку тяжеловесных/негабаритных грузов, эта категория субъектов бизнеса ориентируется на искажённые понятия об «экономической эффективности», а по сути — на умышленные противоправные действия. Такая «экономическая эффективность», в свою очередь, возможна потому, что реальную ответственность за перегруз/негабарит фактически несёт только водитель, а взятки на постах ГИБДД и весового контроля позволяют «минимизировать» расходы.

Штрафы для этой категории лиц в сотни тысяч рублей, предусмотренные ст. 12.21.1 КоАП и поправками в неё, убедительно докажут, что эко-

номическая эффективность мнимая, и убытки автоперевозчиков, транспортных компаний или грузоотправителей, могут многократно превысить размеры их «экономии».

Единичные примеры подобно рода имеются. Например, при проведении служебных проверок на постах ГИБДД и весового контроля в районе Новороссийского порта, сотрудники этих постов были лишены возможности за взятки беспрепятственно пропускать автопоезда с «перегрузом». Автомобили задерживались на «штрафстоянках». В течение суток с начала операции, когда грузоотправители поняли, что стандартный вариант «взятка-проезд» не срабатывает, сплошной поток «перегруза» из порта и в порт практически прекратился, мгновенно были изысканы возможности отправлять автопоезда нор-

мативного веса. Увы, было совершенно ожидаемо и прогнозируемо, что спустя некоторое время после завершения проверки, схема «взятка-проезд» снова вернулась...

Полагаем, что законодательной и исполнительной власти, контролирующим органам, необходимо анализировать правоприменительную практику, в деталях отрабатывать и реализовывать механизм неотвратимости наказания именно для этой категории субъектов бизнеса.

Только такой механизм, в случае системного его применения, будет способствовать устранению действительных причин умышленных «перегрузов». «Лишенческие» санкции ст. 12.21.1 КоАП для водителей грузового транспорта, на которых настаивает МВД — это не более чем имитация борьбы со «стрелочниками».

## Итог.

### «...Правительство поддерживает указанные замечания...»

Государственная Дума  
Федерального Собрания  
Российской Федерации

#### ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТЗЫВ

на проект федерального закона № 360141-5 «О внесении изменений в статьи 12.21.1 и 12.21.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» (о дифференциации ответственности за нарушение правил перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов).

В Правительстве Российской Федерации рассмотрен указанный проект федерального закона.

Для водителей, в соответствии с данными статьями, установлена ответственность в виде наложения административного штрафа или лишения права управления транспортными средствами, которые применяются только к виновным лицам с учетом, в том числе обстоятельств смягчающих или отягчающих ответственность.

При этом объективными обстоятельствами нарушения правил перевозки различных грузов явля-

ются условия таких перевозок или преднамеренные действия со стороны перевозчика или грузоотправителя.

Существующая практика привлечения к административной ответственности водителей, как наемных работников, за нарушение правил перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, с применением санкций в виде лишения права управления транспортными средствами означает запрет на определенное время работать по профессии.

...представленный законопроект позволяет дифференцированно применять меры административного воздействия к тому лицу, по вине которого совершено административное правонарушение.

**...На основании изложенного Правительство Российской Федерации поддерживает представленный законопроект с учетом указанного замечания.**

Заместитель Председателя  
Правительства Российской Федерации —  
Руководитель Аппарата Правительства  
Российской Федерации В. Володин



# Весогабаритный контроль: чтобы всё по-новому было как по-старому?

В декабре 2010 - январе 2011 года профсоюз «Дальнобойщик» принял участие в работе над проектом Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 13.07.2010. «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств».

Мы обосновали своё резко негативное отношение к предлагаемому документу. Конфликтные ситуации на СПВК являются наиболее частой причиной обращения автоперевозчиков в юридическую службу профсоюза «Дальнобойщик». Коррупционная составляющая работы СПВК зашкаливает. Предлагаемый проект приказа Минтранса, по идее, должен был жесточайшим образом регламентировать работу специалистов СПВК, однако, по факту, оставлял практически безграничные возможности для манипуляции результатами взвешивания, и оказания прессинга на водителей грузового транспорта.

\* \* \*

Информация Профсоюза «Дальнобойщик» к оценке регулирующего воздействия проекта приказа Минтранса РФ «Об утверждении порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств»

## Вводная часть

Субъекты, осуществляющие весовой контроль на федеральных автодорогах и автодорогах общего пользования на территории РФ, являются одними из самых коррумпированных структур. Речь идёт не о разовых случаях, а о системной коррупции, когда тезисы о сохранности автомобильных дорог становятся прикрытием для корыстных интересов сотрудников постов весового контроля.

Эффективная работа постов весового контроля по недопущению фактов движения автомобильного транспорта с превышением весовых параметров наблюдается исключительно в периоды проверок их деятельности вышестоящими

органами, или прокурорских проверок по заявлениям и обращениям автоперевозчиков.

Такое положение, когда под угрозой задержания транспортного средства, лишения прав водителя, административных штрафов, вымогательство денег и взятка становится «универсальным пропуском», наносит реальный ущерб состоянию дорожного покрытия.

Структуры, осуществляющие весовой контроль, ни прямо, ни косвенно не заинтересованы в профилактике и искоренении фактов несанкционированной перевозки тяжеловесных/негабаритных грузов.

Причём, особо обращаем внимание, лица, намеренно осуществляющие несанкционированную перевозку тяжеловесных грузов, изначально ориентированы на беспрепятственный проезд за взятку, и объектами морально-психологического давления становятся вполне законопослушные автоперевозчики, которым предъявляются недостоверные данные взвешивания (так называе-



мые «накрученные весы», искажение данных путём вмешательства в работу компьютерных программ весового оборудования и т.д.).

Одна из причин неэффективной работы служб весового контроля – несовершенство и значительные пробелы законодательства и нормативной правовой базы, определяющей порядок проведения весового, габаритного контроля, злостное целенаправленное неисполнение сотрудниками постов единообразных требований, предъявляемыми к работе постов весового/габаритного контроля на территории РФ.

Что же Минтранс предлагает установить в качестве «порядка»?

#### **Анализ нормативного правового акта**

Пунктом 13 статьи 11 Федерального Закона от 08.11.2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон), действие которого распространяется на все автомобильные дороги в Российской Федерации независимо от их форм собственности и значения, установлено, что **порядком осуществления весового и габаритного контроля, в том числе организации пунктов весового и габаритного контроля, отнесено к полномочиям органов государственной власти Российской Федерации в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности.**

Необходимо отметить, что рассматриваемый нормативный правовой акт, не соответствует статусу «Порядок осуществления...» ни по форме, ни по содержанию.

Предполагается, что всякий документ, имеющий статус «Порядок осуществления/реализации чего-либо...», как часть реализации отраслевых прав, детально определяет механизм осуществления этих прав и защиты интересов субъектов отношений, связанных с перевозкой тяжеловесных/негабаритных грузов. В рассматриваемом «Порядке» такой детальный механизм отсутствует. Скорее, документ можно рассматривать как некие общие тезисы Минтранса по проведению весового/габаритного контроля транспортных средств.

В «Порядке» отсутствует  
- детализация понятийной базы (терминов и определений);

- полные данные по организационно-технологическому обеспечению постов;

- исчерпывающий перечень прав и обязанностей сторон;

- единообразный алгоритм действий сторон, не допускающий вольного толкования норм права.

Таким образом, в предложенном Минтрансом варианте «Порядка» изначально заложена вероятность возникновения многочисленных конфликтных ситуаций в ходе проведения весового/габаритного контроля, со всеми вытекающими негативными последствиями, обусловленными отсутствием однозначных формулировок, в связи с чем возможна весьма произвольная самостоятельная трактовка правовых норм, действующих на территории РФ.

В ряде пунктов «Порядок» противоречит действующему федеральному законодательству.

П.2 рассматриваемого «Порядка» предоставляет право на осуществление весового и

габаритного контроля на автомобильных дорогах федерального значения – Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (далее – Ространснадзор), на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, местного значения, на частных автомобильных дорогах общего пользования – соответственно, организациям, уполномоченными органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации, органами местного самоуправления, собственником частной автомобильной дороги.

Подобная трактовка свидетельствует о попытке фрагментировать единое правовое пространство РФ, со стороны Минтранса.

Как следует из толкования норм права, «уполномоченной организацией» может выступать субъект бизнеса любой величины, формы собственности, вида деятельности, по тем или иным причинам допущенный к осуществлению весового и габаритного контроля.

Вместе с тем из текста Постановления Правительства РФ от 22 сентября 1999 г. №1079 «О мерах по упорядочению деятельности, связанной с осуществлением контроля транспортных средств на автомобильных дорогах» (в ред. постановления Правительства РФ от 2 августа 2007 г. N 495) следует, что:

«4. Стационарные пункты, на которых производится весовой контроль транспортных средств, осуществляющих грузовые перевозки, на федеральных автомобильных дорогах организуются Федеральной службой по надзору в сфере транспорта по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Указанные пункты на других автомобильных дорогах

организуются органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области дорожного хозяйства».

**Передача функций контроля весовых и габаритных параметров транспортных средств любой «уполномоченной организации» представляется недопустимой, так как неизбежно повлечёт за собой деформацию и подмену продекларированных целей и задач «Порядка»: вопросы обеспечения сохранности региональных, муниципальных, платных автомобильных дорог будут подменены исключительно коммерческими интересами «уполномоченных организаций».**

Целью деятельности коммерческих организаций, соответствии со ст. 2 ГК РФ является извлечение прибыли. Следовательно, акцент в их работе будет направлен на то, как зарабатывать деньги из «несохранности» дорог, в связи с тем, что они вложили немалые средства в строительство, обустройство и эксплуатацию того или иного поста.

Опыт работы юридического отдела профсоюза Дальнебойщик и имеющаяся судебная практика показывают, что наибольшее количество нарушений, откровенное и наглое вымогательство взяток происходит на ныне действующих, незаконно созданных региональными властями, постах весового контроля, построенных и эксплуатируемых именно организациями, «уполномоченными» региональными властями. Сотрудники данных организаций являются по факту сотрудниками коммерческих организаций, они не являются «должностными лицами» в понятии УК РФ, таким образом, данные «уполномоченные» региональными властями «хранители дорог», будучи пойманными за

руку на взятке, не подлежат уголовной ответственности за взяточничество!

Далее, п. 5 «Порядка» предусматривает, что «При весовом и габаритном контроле Госавтоинспекцией, а также Ространснадзором на стационарных и передвижных пунктах государственного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок осуществляют-ся...»

Семантический анализ текста прямо указывает, что осуществление права проводить весовой и габаритный контроль предоставляется как Ространснадзору, так и МВД РФ в лице Госавтоинспекции (субъекту «А», а также субъекту «Б»). Такое изложение противоречит уже приведённому выше Постановлению Правительства РФ от 22 сентября 1999 г №1079 «О мерах по упорядочению деятельности, связанной с осуществлением контроля транспортных средств на автомобильных дорогах» (в ред. постановления Правительства РФ от 2 августа 2007 г. N 495) где определено, что:

**«4. Стационарные пункты, на которых производится весовой контроль транспортных средств, осуществляющих грузовые пе-**

**ревозки, на федеральных автомобильных дорогах организуются Федеральной службой по надзору в сфере транспорта по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации.»**

Из текста п.5 «Порядка» также следует, что весовой и габаритный контроль может производиться как на стационарных, так и на передвижных пунктах контроля. Такое положение прямо противоречит Постановлению Правительства РФ от 22 сентября 1999 г №1079 «О мерах по упорядочению деятельности, связанной с осуществлением контроля транспортных средств на автомобильных дорогах» (в ред. постановления Правительства РФ от 2 августа 2007 г. N 495), которым предусматривается функционирование только стационарных постов и пунктов, в том числе и для осуществления весового и габаритного контроля.

Реализация положений «Порядка» неизбежно приведёт к ущемлению законных прав и интересов автоперевозчиков в части проведения процедуры контрольного взвешивания.

Используемое в настоящее время весовое оборудование в





силу технологических особенностей изготовления и применения имеет так называемые погрешности измерения.

Существует множество факторов, влияющих на точность измерения в динамическом режиме (в движении): скорость и равномерность проезда площадки с тензодатчиками, ровность самой площадки и подъездных путей, природно-климатические условия, свойства перевозимого груза и т.п.

В динамическом режиме погрешность может достигать 100-500 килограммов на ось. То есть, для 5-6-осного автопоезда погрешность может составлять 2,5 тонны. На контрольных весах производится статическое взвешивание, машина поочередно заезжает каждой осью на весы и останавливается. Погрешность такого взвешивания составляет не более 50 кг.

Существует и «допустимая производителем погрешность», указанная в паспорте весового оборудования. Погрешность весов 1-го класса точности по ГОСТ 30414-96 равна  $\pm 1\%$  от наибольшего предела взвешивания (НПВ), 2-го -  $\pm 2\%$ . Наиболее распространены 60-тонные весы, взвешивающие с погрешностью до 600 - 1200 кг на транспортное средство.

Наличие таких погрешностей, о которых сотрудники постов весового контроля не информируют водителей, достаточно часто превращает законопослушного автоперевозчика в правонарушителя.

В настоящее время Распоряжение Минтранса РФ от 10 ноября 2002 г. N ИС-1004-р, приложение 3, п 3.2. даёт возможность «**При несогласии водителя транспортного средства (лица, сопровождающего груз) с показаниями автоматизированных систем контроля весовых параметров, плат-**

**формы которых установлены непосредственно на проезжей части дороги, транспортное средство направляется инспектором - оператором на специальную площадку, оборудованную весами для контрольного взвешивания, показания которых являются окончательными при определении весовых параметров».**

Для реализации указанного права п. 6 Распоряжения Минтранса РФ от 10 ноября 2002 г. N ИС-1004-р предусматривается наличие на посту весового контроля двух типов весового оборудования:

- стационарные весы для взвешивания без остановки автотранспортного средства;
- весы для контрольного взвешивания;

В рассматриваемом «Порядке», глава III «Организация пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств», пунктом 13 **регламентировано наличие только динамических весов, и наличие «площадки для контрольного взвешивания» без указания типа и вида обязательного оборудования, детализации и алгоритма действий сторон – каким образом, на каком оборудовании и с какими последствиями производится контрольное взвешивание.**

Такие формулировки будут способствовать продолжению порочной практики, когда на стационарных постах весового контроля, вразрез с требованиями отраслевых нормативных правовых актов, отсутствуют весовые комплексы для контрольного взвешивания.

С правовой точки зрения, да и с точки зрения здравого смысла, ситуация выглядит абсурдной: весы для контрольного взвешивания обязательны, например, для объектов розничной торгов-

ли, где административная и уголовная ответственность работников, допустивших «недовес» или «обсчёт», наступает в буквальном смысле за «граммы» и «рубли». И в то же самое время отсутствует возможность проверить и контролировать достоверность весовых параметров транспортного средства, когда речь идёт о тоннах, штрафах в несколько сотен тысяч рублей, и о лишении водителя водительского удостоверения, то есть права работать.

### Вывод

Основная роль оценки регулирующего воздействия заключается в отсеивании необдуманных и нецелесообразных решений на этапе принятия того или иного нормативно-правового акта, оценке того, достигает ли регулирование поставленных целей, а также в оценке возможных последствий нового регулирования.

Как уже отмечалось, «Порядок» оставляет возможность вольного толкования норм действующего законодательства, а в ряде случаев по сути и по форме противоречит федеральному законодательству.

Так, Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в статье 11 «Полномочия органов государственной власти Российской Федерации в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности» относит к полномочиям Минтранса (Ространнадзора) следующий перечень функций в следующей последовательности:

2) установление общих требований к осуществлению контроля за обеспечением со-

хранности автомобильных дорог;

13) установление порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных и (или) тяжеловесных грузов, и транспортных средств, габариты которых с грузом или без него превышают нормы, установленные нормативными правовыми актами Российской Федерации (далее транспортные средства, осуществляющие перевозки крупногабаритных грузов), порядка осуществления весового и габаритного контроля, в том числе организации пунктов весового и габаритного контроля, и порядка определения постоянно действующих маршрутов транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;

В отсутствие «Общих требований», оформленных в отдельный отраслевой нормативный правовой акт, принятие «Порядка осуществления весового и габаритного контроля» не соответствует принципам формирования эффективной взаимосвязанной нормативной правовой базы, и свидетельствует об отсутствии у Минтранса единой цельной политики в части осуществления контроля за обеспечением сохранности автомобильных дорог.

С точки зрения автоперевозчиков - практиков, нормы «Порядка», разработанного Минтрансом РФ, не способствуют пресечению злоупотреблений как со стороны недобросовестных автоперевозчиков, так и со стороны сотрудников постов весового контроля. Соответственно, не обеспечиваются должной эффективности в обеспечении сохранности



автомобильных дорог общего пользования.

В числе наиболее вероятных последствий принятие «Порядка» в предложенных формулировках несёт в себе опасность реализации как избыточных административных ограничений, так и дальнейшего роста коррупционной составляющей в отношениях между субъектами. И если прогнозируемые Минтрансом выгоды лежат исключительно в плоскости «собрать деньги с автоперевозчиков», то прогнозируемые издержки охватывают гораздо более широкий спектр экономических, социальных, и общественно-политических последствий.

\* \* \*

Тезисы нашего информационного письма практически дословно легли в основу заключения Минэкономразвития «Об оценке регулирующего воздействия на приказ Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств» от 1 октября 2010 г. № 210».

Оценка Минэкономразвития отрицательная:

...Согласно пояснительной записке к приказу, нормы приказа направлены на обеспечение со-

хранности автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений на них и контроля за соблюдением грузоперевозчиками требований нормативных правовых актов в области перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов транспортными средствами по автомобильным дорогам. Однако пунктом 2 порядка устанавливается, что регулированию подлежат, в том числе, автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения, автомобильные дороги местного значения, частные автомобильные дороги. Таким образом, предлагаемые приказом меры лишь частично сопряжены с заявленной целью регулирования и регулируют более широкий круг вопросов, чем это заявлено разработчиками.

...Вместе с тем, оценить положительный экономический эффект для владельцев дорог от такого снижения максимального норматива загрузки не представляется возможным, так как разработчиками приказа таких данных не предоставлено...

...Пунктом 6 порядка допускается расхождение между установленными на территории Российской Федерации весовыми параметрами транспортного средства и определенными по результатам взвешивания или указанным в специальном разрешении, если оно не превышает величины погрешности, установленной для используемого оборудования, но не более 2 % разрешенной величины. Таким образом, при фактическом изначальном соответствии разре-

шенному весу, вес транспортного средства по итогам измерений, с учетом погрешностей весов, веса топлива в топливных баках и налипшего снега, может превысить величину погрешности более чем вдвое.

Фактически, добросовестный перевозчик вынужден в такой ситуации недогружать транспортное средство минимум на 5%. Учитывая, что в 2008 году, совокупная выручка по международным и внутрироссийским грузоперевозкам всеми субъектами предпринимательской и иной деятельности составила около 1,4 трлн. рублей, такая недозагрузка ежегодно приводит к потерям по отрасли в размере 70 млрд. рублей.

Следовательно, снижая максимальный норматив загрузки транспортного средства на 1%, законодатель изымает из прибыли субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих перевозки, около 14 млрд. рублей по отрасли. Вместе с тем, оценить положительный экономический эффект для владельцев дорог от такого снижения максимального норматива загрузки не представляется возможным, так как разработчиками приказа таких данных не предоставлено.

Установление недостаточно четко определенной процедуры

контроля, предоставляющей сотрудникам соответствующих органов государственного контроля возможности злоупотребления своими полномочиями, а также отсутствие требований к используемому при осуществлении взвешивания оборудованию, отсутствие механизмов, гарантирующих возможности субъектов предпринимательской деятельности по эффективному оспариванию действий контролирующих органов фактически вынуждает добросовестного перевозчика снижать загрузку транспортных средств, то есть равносильно снижению максимально допустимой к перевозке массы.

Порядком не устанавливается количество возможных остановок транспортного средства для проведения весового и габаритного контроля во время следования по маршруту. Также порядком не предусматривается выдача документа по итогам габаритного и весового контроля, подтверждающего соответствие указанных в разрешительных документах параметров их фактическому значению, позволяющего в дальнейшем беспрепятственно осуществлять движение транспортного средства без потери времени на прохождение последующих мероприятий по весовому и габаритному контролю по пути следования транспорт-

ного средства. Отсутствие такого регулирования позволяет соответствующим контролирующим органам осуществлять проверки транспортных средств неоднократно на любом пункте контроля, что приводит к установлению избыточных административных и иных ограничений, а также возникновению необоснованных расходов у субъектов предпринимательской и иной деятельности и влечет дополнительные временные затраты на доставку грузов конечному получателю.

...Таким образом, по итогам оценки регулирующего воздействия приказа Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств» от 1 октября 2010 г. № 210 выявлены положения, вводящие избыточные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствующие их введению, а также положения, способствующие возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной деятельности.

## Итог. В регистрации отказано. Документ нуждается в переработке...

Минюст не зарегистрировал приказ Минтранса. В ходе оценки регулирующего воздействия выявлены серьезные, принципиальные недоработки документа, озвученные профессиональным сообществом и общественными объединениями автоперевозчиков.

Проект приказа Минтранса о порядке весогаба-

ритного контроля учитывает интересы и позицию исключительно Минтранса. Положения порядка весогабаритного контроля способны серьезно осложнить работу добросовестных автоперевозчиков, оставляют возможность взяток и поборов на СПВК, вводит необоснованные ограничения для субъектов предпринимательской деятельности.

В случае его реализации в предложенном виде прогнозируются многомиллиардные потери экономики в целом. Влияние предлагаемого порядка на сохранность автомобильных дорог неочевидно.

То есть предметная работа по приведению «Порядка весогабаритного контроля» предстоит объемная и сложная...



# Росавтодор готов ограничить движение грузового транспорта в периоды высоких летних температур

Проект приказа Федерального дорожного агентства (Росавтодора) предполагает, что в связи со снижением несущей способности конструктивных элементов автомобильных дорог, вызванной превышением допустимых температур, необходимо вводить временное ограничение движения транспортных средств осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения с асфальтобетонным покрытием.

## Термины, понятийная база

«Тяжеловесными грузами», в трактовке действующих нормативно-правовых актов, считаются транспортные средства с грузом, весовые параметры (полная масса и/или нагрузки по осям) которых превышают установленные величины, и для движения которых необходимо получение специального разрешения. То, что речь идёт именно об этой категории перевозок, подтверждает п. 3 проекта приказа:

Установить, что в период действия временного ограничения движения по автомобильным дорогам, включенным в приложение к настоящему приказу, **в специальных разрешениях на перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза** по дорогам общего пользования Российской Федерации в графе «Особые условия движения» делается запись следующего содержания: «движение разрешается в период с 21.00 до 09.00».

Однако в официальных заявлениях руководителя Ро-

савтодора А.Н. Чабунина, как и в высказываниях других чиновников, говорится о других категориях транспортных средств:

Росавтодор может ввести **ограничения на движение большегрузных автомобилей** в дневное время суток на случай повторения аномальной жары летом 2011 года, сообщил РИА «Новости» глава ведомства Анатолий Чабунин.

В действующих нормативно-правовых актах отсутствует расшифровка термина «большегрузный автомобиль». Из комментариев сотрудников Росавтодора можно понять, что подразумевается введение таких ограничений для транспортных средств с полной общей массой свыше 12 тонн.

Такое неоднозначное толкование упомянутых категорий транспортных средств оставляет возможность для манипуляций, злоупотреблений и коррупции при реализации положений приказа.

Очевидно, что так называемые проектные перевозки тяжеловесных и сверхтяжеловесных грузов (неделимое технологическое оборудование, металлоконструкции, спецтехника, транспортные средства, перемещаемые на специализированных платформах-трейлерах и т.п.), в ряде случаев действительно оказывают негативное влияние на состояние дорожного полотна, а потому и могут и должны регулироваться отдельными нормативно-правовыми актами. При этом, проектные пере-

возки составляют ничтожное количество от общих объёмов автоперевозок.

Если же речь идёт об «общегражданских перевозках», о перевозках народнохозяйственных грузов, товаров, продуктов питания и т.п., то введение запретов, предусмотренных проектом приказа Росавтодора, коснётся нескольких миллионов транспортных средств, обеспечивающих потребности экономики страны в автомобильных перевозках. Соответственно, издержки автоперевозчиков и экономики умножаются многократно.

## Механизм исполнения

При кажущейся простоте и эффективности введения запретов для движения грузового транспорта в период высоких температур в целях сохранности дорожного покрытия, существует множество объективных препятствий, лежащих в плоскости практической реализации таких запретов.

**Первое и главное – отсутствие инфраструктуры, позволяющей единовременно разместить десятки тысяч автопоездов на специально оборудованных бесплатных стоянках, где автомобили и водители могут безопасно отстояваться в дневное время суток.**

Перевод всего потока грузового транспорта на «ночной режим» движения скажется **на безопасности дорожного движения.** По информации того же Росавтодора, менее 30% федеральных автодорог соответствуют нормативным

требованиям по качеству покрытия. Выбоины и ямы в дорожном полотне, колейность, неудовлетворительное состояние обочин, отсутствие освещения автодорог в черте населённых пунктов, отсутствие достаточного количества подземных/надземных переходов, некачественная дорожная разметка и другие факторы неизбежно приведут к росту аварийности при планируемом в проекте приказе интенсивном движении грузового транспорта в ночное время.

Профессиональные водители высказывают гораздо более резкие оценки предлагаемых нововведений:

Цитаты с сайта [www.dalnoboi.ru](http://www.dalnoboi.ru)

...Жара - дело такое, и ехать плохо, а стоять ещё хуже. Ни поспать, ни отдохнуть, если кондишена нету. Я как-то пробовал ночью ехать. Днем грузился, и до 21 часа на речке купался, а ночью до Кисловодска 500 км ехал. Спать плющит - сил нет. Так кофе заряжался, еле доехал...

...Представляете какая будет аварийность? Многие люди чисто физиологически, а с возрастом это только усиливается, чувствуют с наступления вечера упадок сил и организм требует отдыха. Люди привыкли ночью спать. А ведь прошлым летом и ночью температура за тридцать



шкалила. Днем был ад, отдых на раскаленной площадке невозможен. Что касается Белоруссии. Территория несравнима, климат гораздо умеренный, проходя транзитом всего 600 км по идеальной трассе, с такими ограничениями можно смириться как с плохой и долгой переправой. Но Россия то огромна, ночь летом 5 часов от силы.

...по факту с весны до осени весь Южный федеральный округ плюс Кавказ, плюс юг Сибири, где температуры тоже мама не горюй (а вы в курсе, что в Якутске летом +35 – норма???) будетдохнуть от жары днём, и биться на встрече ночью»

Можно приводить многочисленные примеры об экономических потерях, росте транспортной составляющей в цене товаров и услуг, и об

объективных трудностях организации режимов «дневной и ночной» езды, учитывая протяжённость автодорог в РФ и наличие нескольких часовых поясов по маршруту движения.

Кроме того, на чём имеет смысл дополнительно акцентировать внимание в связи с проектом приказа Росавтодора, так это на теме коррупции и взяток.

Упомянутый уже опыт Белоруссии, где применяются подобные ограничения, не вызывает особых претензий у автоперевозчиков, в том числе и потому, что в Белоруссии эти ограничения действуют для всех грузовых перевозчиков, как внутренних, так и транзитных.

Данные, которыми располагает профсоюз «Дально-



бойщик», позволяют с высокой степенью уверенности утверждать, что на региональных и местных уровнях значительная часть автоперевозок, в том числе тяжеловесных грузов, будут выполняться, несмотря на «федеральные» запреты. Стало, к сожалению, обычной практикой, когда «по договорённости» владельцев бизнеса с местными контролирующими органами беспрепятственно передвигаются и разрушают автодороги тяжело гружёные самосвалы, строительная техника, зерновозы, транспортные средства «дружественных» компаний, аффилированных в местные «финансово-бюрократические» кланы и сообщества.

В той же Белоруссии, когда машины переводятся на ночное движение, по трассе через каждые 10—15 км есть карманы — оборудованные бесплат-

ные площадки для отдыха. Т.е. существует и используется инфраструктура, где большегрузы отстаиваются.

Если же в России несколько смежных областей (а это тысячи километров автодороги, где одновременно находятся десятки тысяч единиц грузового транспорта) из-за жары будут закрыты для дневного движения машин — где им отстаиваться? Это должны быть бесплатные и охраняемые площадки. Ведь в одном месте скопится большое количество грузовиков, которые перевозят колоссальные материальные ценности. Нельзя исключить рост криминальных проявлений в отношении водителей и перевозимых грузов.

#### Технологии и качество

Нынешнее состояние автодорог в РФ не выдерживает никакой критики. Отчасти

объяснимо желание Росавтодора сохранить хотя бы, что есть. При этом необходимо отметить, что попытки «сделать виноватым» исключительно грузовой транспорт далеки от объективной картины происходящего.

По существующим нормативам, автомобильные дороги должны проектироваться, строиться и содержаться, исходя из круглогодичной возможности выдерживать нормативные нагрузки, вполне, кстати, отвечающие потребностям грузовых автомобильных перевозок.

Частые ссылки дорожников на «советское наследие» выглядят искусственными и необидительными — за прошедшие десятилетия практически все основные федеральные трассы ремонтировались, расширялись, реконструировались и содержались, исходя из существующих объёмов грузопотоков/грузоперевозок, и существующего парка подвижного состава.

На наш взгляд, основная причина ухудшения состояния дорожного покрытия, помимо проблем с финансированием дорожной отрасли — в отсутствие действенного, избавленного от коррупционной составляющей государственного контроля, как за перевозкой тяжеловесных грузов, так и за качеством дорожных работ.

Цитата с сайта [www.dalnoboi.ru](http://www.dalnoboi.ru)

Я, ныне водитель-дальнобойщик, приведу пример из прошлого своего, когда дороги строил. А/д Магнитогорск-Челябинск. Два участка. Первый — начиная со второй автобусной остановки «Поселок Буранный» и до начала спуска напротив ракетной части, и второй участок — начинается от конца первого участка и заканчивается на при-





горке, после отворотки на пос. Красноярский.

Строила одна и та же контора, на одних и тех же материалах. Только прорабы и мастера были разные! На первом участке был обычный прораб, а на втором будущий начальник какой-то, любимчик, проще говоря. Так вот, с момента сдачи дороги прошло около 10 лет и первый участок, более сложный кстати, в состоянии близком к идеальному, а на втором и колеиность и просадки присутствуют!

А почему??? Отвечу, поскольку на обоих участках поработал. Если на первом участке, каждый этап работы (это дохрена чего – и вскрытие основания, и поэтапное поднятие земполотна, и подготовка предпокрития в щебне)

– всё сдавалось комиссии. По настоящему, без дураков. Во втором же случае на большинство аттестаций работы тупо забивалось, прораб съездил в контору и акт подписали! Вот оно, качество!!!!

Сейчас перемещаясь по городам и весям в летнее время, плююсь по сто раз на дню, наблюдая за дорожными работами, их качеством, соблюдением технологических норм...

P.S/ В Казахстане, когда дороге от Троицка до Астаны строили, много кто пытался денег поиметь, корешку моему предлагали контору замутить дорожно-строительную... В итоге, когда Нурсултан Абишевич тестовые участки принимал, всех прямым текстом послал нафуй!!! И на-

нял турков. Дорога появилась, быстро и качественно. И по сей день по ней приятно проехать! Так что, не там беды ищут....

Профсоюз «Дальнобойщик» считает, что в сложившейся ситуации необходимо принимать комплекс мер, согласованных исполнительной и законодательной властью, учитывающих интересы экономики в целом, дорожно-строительной отрасли и отрасли автоперевозок в частности.

Односторонние, и по преимуществу запретительные, ограничительные меры, предлагаемые Росавтодором, даже несмотря на их вынужденный характер, не могут быть эффективными.

## Итог. Интересы Росавтодора против интересов экономики: «Необходим полный учёт всех факторов»

Ситуация с «температурными ограничениями» такая же неоднозначная, как и с ограничениями «весенними». Будут угрожены последние дороги – останемся с одними «направлениями». Предложение Росавтодора – одна из попыток сохранить то, что есть. Но попытка абсолютно бестолковая. Потому что помимо декларации должен быть механизм, позволяющий эту декларацию организовывать. В нашем случае всё выльется в крики, обвинения водителей-дальнобойщиков, колоссальное количество взятков, повышение стоимости транспортной услуги.

Росавтодор готов идти на любые непопулярные меры, чтобы сохранить остатки тех дорог, которые ему достались. Однако при этом чётко демонстрируется прежняя позиция – назначить крайнего.

На роль крайнего назначен грузовой транспорт. Хотя речь надо вести и о финансировании дорожной отрасли, и о содержании автодорог (откаты/распилы, завышение смет при параллельной «экономии» на качестве), и о действенной системе контроля за перевозкой тяжеловесных грузов...

О необходимости учёта всех этих факторов мы и в этом случае говорили в статьях и интервью для средств массовой информации, в официальных письмах, направленных профсоюзом в профильные комитеты Госдумы, в Федеральное дорожное агентство (Росавтодор), в Минэкономразвития.

Очевидно, что не всегда интересы Росавтодора – это интересы всей экономики.

Как и в случаях с иными вариантами «ограничений», свою точку зрения высказали

товаропроизводители, производители продуктов питания, владельцы крупных розничных сетей.

По мнению председателя комитета Госдумы по транспорту Сергея Шишкарева, применение «температурного» запрета на проезд грузовиков в жару в дневное время невозможно из-за огромного размера страны и разницы в часовых поясах.

Помимо того, что эта мера ударит по потребителям и отразится на ценах на продукты, она приведет еще и к росту коррупции, уверен Шишкарев.

«Взятки будут брать контролирующие органы. В стране с девятью часовыми поясами и большим количеством температурных режимов непонятно, как и кто это будет регулировать», — приводит его слова «ИТАР-ТАСС».

# Экспедиторы, «табуретки» и транспортные агенты

Одним из самых острых и резких обсуждений проблем автоперевозчиков стала дискуссия по поводу предложений профсоюза «Дальнобойщик» о нормализации отношений в цепочке «грузоотправитель – экспедитор – перевозчик».

...Ситуацию с применением норм и требований действующего законодательства при выполнении перевозок грузов автомобильным транспортом можно охарактеризовать одним словом – хаос. Правовая неграмотность участников рынка, помноженная на обилие «чёрных» и «серых» схем взаиморасчётов, не оставляет возможности урегулирования в пределах правового поля постоянно возникающих конфликтов между грузовладельцами, экспедиторами, перевозчиками.

Причина конфликтов, как правило – в незнании либо в непонимании сути договорных отношений, возникающих в ходе осуществления процесса перевозки грузов. Хотя именно приведение договорных отношений в соответствие с законом – самый простой и эффективный способ избавить автоперевозчика от серьёзных финансовых рисков, а заказчиков перевозки – от рисков материальных.

Первое и главное для нормальной работы – чётко и однозначно понять, каким образом распределяется ответственность, например, за своевременные платежи, или за сохранность груза

между всеми участниками цепочки «грузоотправитель – экспедитор – перевозчик – грузополучатель».

«Распределение ответственности» – это основной тезис при оформлении договорных отношений. Причём выходит он далеко за рамки документооборота. Выстраивание отношений между заказчиком перевозки, экспедитором, агентом, автоперевозчиком в соответствии с требованиями законодательства (и с учётом грядущих изменений – новых «Правил перевозки грузов автомобильным транспортом») имеет прямое отношение к рентабельности автоперевозок.

Устранение лишних посредников в лице так называемых «диспо-табуреток», прозрачные условия формирования стоимости перевозки – это живые деньги. Деньги, недополученные автоперевозчиком, вынужденным сегодня работать по условиям, навязанным недобросовестными «экспедиторами». Это что касается автоперевозчиков.

Для грузоотправителей ситуация с оформлением договорных отношений в части автоперевозок ещё серьезнее. «Нелегитимные» договоры, заключённые не с перевозчиком, а с посредником-диспетчером, сулят грузоотправителям большие неприятности, например, с налоговой инспекцией при учёте и списании транспортных расходов. Здесь же – вопросы, связанные с «за-

чётом» НДС. И – прямая ответственность грузовладельца за платежи, не дошедшие до автоперевозчика через счета «диспо-табуреток»...

По мнению многих субъектов бизнеса автоперевозок, рынок транспортных услуг полностью деформирован усилиями многочисленных паразитирующих посредников, не являющимися ни экспедиторами, ни транспортными агентами. Подавляющее большинство из них являются фиктивными юридическими лицами, либо фирмами-однодневками, либо физическими лицами, ведущими незаконную предпринимательскую деятельность. Их деятельность привела к тому, что отсутствует важнейший элемент рыночных отношений – обратная связь между продавцом услуги и потребителем этой услуги. Для того, чтобы заставить всех участников действовать в рамках существующего законодательства, с применением методов контроля со стороны уполномоченных госорганов, **необходимо воздействовать на ключевого игрока – на грузоотправителя, который своими действиями этот рынок и валит, пользуясь огромным количеством подставных прокладочных структур.**

Воздействие на грузоотправителя эффективнее всего могут оказать налоговые органы. Поскольку они работают на основании документальных проверок, важнейшим фактором становится контроль за пра-



вильностью документооборота между заказчиком перевозки и перевозчиком. И здесь, при оформлении отношений между заказчиком и перевозчиком возможны только варианты:

- работы с непосредственным грузовладельцем;
- работы с экспедитором, действующим по поручению грузовладельца;
- работы с транспортным агентом, «сводящим» заказчика и перевозчика за оговоренный заранее процент.

Все остальные варианты, когда через «табуретку» прокачиваются деньги заказчика – как минимум, нелегитимы, по факту – незаконны...

\* \* \*

По инициативе профсоюза «Дальнотбойщик» в Центре социально-консервативной политики прошло заседание Социально-консервативного клуба «Гражданская платформа», посвященное проблемам в сфере грузоперевозок. Депутаты Государственной Думы и представители отрасли попытались определить, какими законодательными решениями можно преодолеть данные проблемы.

Открывая заседание, координатор социально-консервативного клуба, замглавы комитета Госдумы по науке и наукоемким технологиям Игорь Игошин

подчеркнул, что главная проблема, вынесенная на обсуждение, состоит в том, что деньги от непосредственного грузоотправителя до непосредственного перевозчика проходят через многочисленных посредников:

– Мы все не дети и понимаем, к чему это приводит: к нарушениям законодательства, в т.ч. налогового, к уходу денег в теневой сектор. А сами автоперевозчики недополучают доходы.

На первый взгляд, вопрос достаточно частный. Но мне бы хотелось взглянуть на проблему шире, с точки зрения гражданского общества. Ведь, согласитесь, не только в перевозках широко распространены разного рода «странные» операции.

В России в «серой» и «черной» зоне находится значительная часть хозяйственных отношений. По имеющимся оценкам – примерно пятая часть экономики.

Об этом все, в общем-то, знают. Но в чем проблема? Возьмем, например, проблему оплаты труда, которая всем хорошо знакома. Да, работникам невыгодно иметь зарплату «в конверте». Ведь получай они все по закону, уровень их собственной социальной защищенности будет гораздо выше. Но все же люди берут конверт и молчат. А без их активной позиции бороться с подоб-

ными схемами очень трудно. Поэтому «конвертные схемы» существуют и работают – мы можем только догадываться, насколько масштабно.

И в этом смысле сегодняшнее событие – очень приятное. Потому что мы не просто обсуждаем «странности» подобных схем в своем кругу. Сегодняшнее обсуждение Социально-консервативного клуба «Гражданская платформа» инициировано самими профессиональным сообществом, его представителями – Межрегиональным профсоюзом «Дальнотбойщик». Это означает, что люди все в большей степени готовы отстаивать свои трудовые права. И это стремление их заслуживает, на мой взгляд, самой мощной поддержки. Заслуживает хотя бы потому, что оно открывает возможность – пусть не сразу, а со временем – решить многие стоявшие уже застарелыми проблемы.

\* \* \*

По результатам мероприятий, в которых приняли участие представители автоперевозчиков и профсоюза «Дальнотбойщик», принято решение о создании рабочей группы по подготовке соответствующих законодательных инициатив, которые будут продвигаться через профильные комитеты Госдумы – комитет по



# Договорные отношения и документооборот: от теории к практике



**В развитие темы о нормализации отношений в цепочке «грузоотправитель-экспедитор-перевозчик», профсоюз «Дальнобойщик» проводит регулярные семинары. Вопросы правильного оформления договорных отношений, как и должного заполнения путевой и товаросопроводительной документации, имеют прямое отношение к рентабельности бизнеса автоперевозок. На семинарах весь комплекс этих проблем рассматривается ведущими специалистами на конкретных примерах из практики нашей работы.**

\* \* \*

Порядок заключения договора перевозки (в нашем случае – автотранспортом) определен в Главе 40 «Перевозка» ГК РФ, и в статье 8 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 259ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Согласно ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза **перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.**

Договор перевозки груза возмездный и двусторонний. Сторонами договора перевозки согласно действующего законодательства РФ являются только **перевозчик и грузоотправитель**.

Согласно п.4 ст.2 УАТиГНЭТ **грузоотправитель** – это физическое или юридическое

лицо, которое по договору перевозки груза выступает от своего имени или от имени владельца груза и указывается в транспортной накладной. Это исчерпывающий перечень и никаких иных возможных третьих сторон в действующем законодательстве для выполнения договора перевозки автомобильным транспортом не предусмотрено. То есть, **грузоотправителем может быть только либо владелец груза, либо выступающий от имени и по поручению владельца груза экспедитор.**

Договор перевозки является реальным договором, то есть представляет собой классическую элементарную конструкцию, предусмотренную Гражданским кодексом. Согласно требованиям ГК РФ, если в соответствии с законом для заключения договора необходима также передача имущества, то **договор считается заключенным с момента передачи соответствующего имущества.** Данное правило, установленное в п.2 ст.433 ГК РФ, применяется к реальным договорам, т.е. таким, для заключения которых необходимы как согласование сторонами условий, так и передача имущества.

Следовательно, заключение договора перевозки подтверждается фактом непосредственного приёма груза стороной, осуществляющей перевозку. **Документом, доказывающим факт приёма груза к перевозке, является товарно-транспортная накладная.**

Таким образом, в рассматриваемой ситуации, явившейся поводом для нашего иска, наша компания предоставила транспортное средство, на которое был принят груз от «ИКЕА», груз был своевременно доставлен и сдан грузополучателю. Данный факт подтверждается всеми необходимыми документами, предусмотренными действующим законодательством, в том числе основным документом – товарно-транспортной накладной, подтверждающей, в том числе, факт перехода ответственности за груз на время транспортировки от «ИКЕА» к нашей компании.

Однако оплата за выполненную услугу была произведена не грузоотправителю, а на р/счёт компании «Шенкер». Такая схема возможна и осуществима только в одном случае

– если в соответствии с действующим законодательством «Шенкер» выступает в роли экспедитора.

Согласно п. 4 Правил транспортно-экспедиционной деятельности, утв. постановлением Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. N 554 (далее – Правила ТЭД) «транспортно-экспедиционные услуги» – это услуги по организации перевозки груза, заключению договоров перевозки груза, обеспечению отправки и получения груза, а также иные услуги, связанные с перевозкой груза. Эта услуга подтверждается соответствующими экспедиторскими документами.

Согласно п.5 Правил ТЭД экспедиторскими документами являются:

– **поручение экспедитору** (определяет перечень и условия оказания экспедитором клиенту транспортноэкспедиционных услуг в рамках договора транспортной экспедиции);

- **экспедиторская расписка** (подтверждает факт получения экспедитором для перевозки груза от клиента либо от указанного им грузоотправителя);

В случае оказания транспортно-экспедиционной услуги, для автоперевозчика грузоотправителем, обозначенным в ТТН, является та транспортно-экспедиционная компания, которая

1. на основании поручения экспедитору и экспедиторской расписки **приняла под свою ответственность груз от грузовладельца,**

2. на основании договора перевозки с перевозчиком **обеспечила его дальнейшую транспортировку, и**

3. из суммы оплаты за свою услугу, поступившую от клиента, **осуществила расчёт с лицом, выполнившим эту транспортировку.**

Что, повторяю, подтверждается наличием поручения экспедитору и экспедиторской распиской, а также соответствующей записью в графе «**грузоотправитель**» товарно-транспортной накладной.

В рассматриваемой ситуации перечисленные выше условия осуществления транспортно-экспедиционной деятельности не выполнены. Фактов, квалифицирующих деятельность компании «Шенкер» как транспортно-экспедиционную деятельность, нет. Деятельность компании «Шенкер» скорее, можно отнести к оказанию агентских услуг, предусматривающих совершенно иные схемы взаиморасчётов сторон.

В рассматриваемой ситуации грузоотправителем, как я уже отмечал, и что подтверждено отметками в ТТН, является компания «ИКЕА». Соответственно, мы **вправе требовать отплату за указанную услугу непосредственно исполнителю перевозки, т.е. произвести перечисление денег на р/счёт нашей компании.**

Отношения «ИКЕА» с третьими лицами, возникшие на стадии подготовки технологического процесса «перевозка груза», никоим образом не отражаются на обязанности грузоотправителя, компании ИКЕА, оплатить оказанную и выполненную в полном объёме услугу её непосредственному исполнителю, обозначенному в товарно-транспортной накладной.

## Итог. «Диспо-табуретки» будут вне закона

Очень часто наши предложения пытаются представить как войну автоперевозчиков с экспедиторами. Это не так. Основные усилия направлены на то, чтобы сделать эти отношения максимально чёткими и прозрачными.

К экспедиторам, организовывающим перевозку и берущим на себя ответственность за сохранность груза, своевременность оплаты никаких вопросов быть не мо-

жет. Не может быть вопросов и к работе транспортных агентов, не «вклинивающих» в финансовые взаимоотношения между заказчиком и перевозчиком, а получающими свой агентский процент за то, что «состыковал» партнёров.

А вот с паразитирующими «прокладками», торгующими, в сущности, информацией, оставляющими у себя значительную часть стоимости перевозки, и не

несущими при этом реальной ответственности за процесс доставки грузов, действительно будет война.

При поддержке Администрации Президента и во взаимодействии с МВД, ФНС мы готовим реализацию наших предложений в «тестовом режиме» в нескольких регионах. Пока это процесс в динамике, но о его резонансных результатах будут извещены все заинтересованные стороны...

## Scania представила двигатели Евро-6

Scania представляет 13-литровые двигатели Евро 6 мощностью 440 и 480 л.с. В двигателях Евро 6 реализован целый ряд новаторских технических решений, позволяющих радикально сократить вредные выбросы, при этом расход топлива остался такой же небольшой, как и у двигателей Scania стандарта Евро 5. Первые двигатели уже готовы к продажам.

Конструкция двигателей Scania Евро 6 обеспечивает те же рабочие характеристики и ту же топливную экономичность, что и у их аналогов, отвечающих стандарту Евро 5. Двигатели Евро 6 позволяют дальновидным компаниям-операторам сделать следующий шаг и вкладывать средства в самую экологически безопасную технологию из тех, что представлены на рынке.

При работе над новым стандартом Scania стремилась избежать увеличения потребления топлива на новых двигателях. Топливная экономичность, ездовые показатели и приёмистость новых двигателей ни в чем не уступают нашим двигателям стандарта Евро 5.

Двигателями Евро 6 мощностью 440 и 480 л. с. можно комплектовать все модели грузовиков G- и R-серии различного назначения.

По сравнению с Евро 5 стандарт Евро 6 представляет собой радикальный шаг к сокращению вредных выбросов в атмосферу. Допустимые уровни выброса окислов азота и твердых частиц примерно в пять раз меньше соответствую-

ющих норм, установленных для двигателей Евро 5. Новым элементом в проверке соответствия двигателя экологическим стандартам является обязательный подсчет твердых частиц, что на практике означает почти шестикратное снижение их поступления в окружающую среду по сравнению с Евро 5.

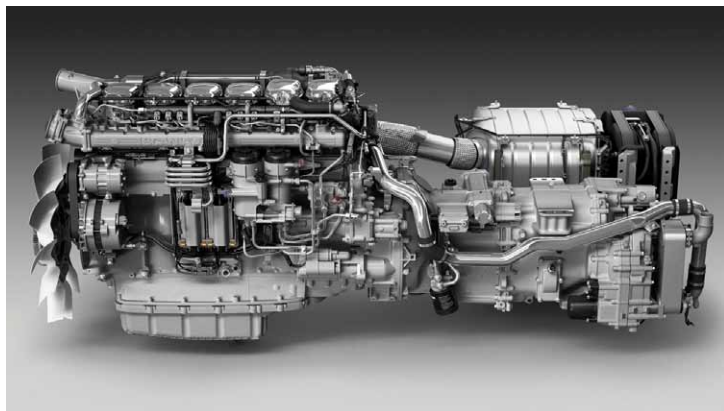
Новые двигатели разработаны в строгом соответствии с высокими требованиями, которые клиенты Scania предъявляют к их эксплуатационным и техническим характеристикам. По своим эксплуатационным характеристикам они очень близки к двигателям Евро 5 с системой циркуляции отработавших газов (EGR), на базе которых и были созданы, однако отношение крутящего момента к мощности составляет у них 5,2, что является самым высоким в отрасли.

Все разработки двигателя Евро 6 проводились непосредственно концерном Scania. В них были соединены воедино все те новые технологии, которые Scania разработала в последние годы: рециркуляция отработавших газов, турбонаддув с переменной геометри-

ей, впрыск топлива системой с общим нагнетательным трубопроводом, избирательное каталитическое восстановление и сажевые фильтры. Помимо этого в новом двигателе реализована собственная технология Scania управления двигателем и содержанием вредных веществ в отработавших газах, которая интегрирована в единую систему.

Всесторонние испытания, проводившиеся Scania, а также пробные поездки заказчиков показали, что эксплуатационные требования были полностью выполнены, и заметного различия в расходе топлива не наблюдается. Потребление AdBlue соответствует 3–4% от расхода топлива по сравнению с 5–6% для двигателей Scania стандарта Евро 5 с системой SCR.

На сегодня двигатели Scania, отвечающие стандарту Евро 6, могут работать на обычных топливных смесях, содержащих до 8% стандартизованного биодизельного горючего, которые используются во всех дизельных двигателях. В настоящее время продолжаются испытания, цель которых – проверка возможности длительного функционирования системы дополнительной очистки отработавших газов при работе двигателя на топливе, содержащем до 100% биодизельного горючего.





## Volvo обкатывает «гибридные» грузовики

После серии испытаний в реальных условиях эксплуатации Volvo Trucks начинает продажи тяжелых грузовых автомобилей с гибридным приводом, производство которых в ограниченном количестве (порядка 100 единиц) запланировано на июнь. Поставки новых грузовых автомобилей на ряд европейских рынков будут производиться в период 2011—2013 гг.

Гибридные грузовики обеспечивают не только низкий уровень шума и вредных выбросов в атмосферу, но и 30-процентную топливную экономичность, поэтому в первую очередь будут работать в городских условиях и использоваться для вывоза мусора.

По словам руководителя европейского подразделения компании Volvo Trucks Клааса Нильссона, новый Volvo FE Hybrid создан на основе самых современных технологий, и к нему уже проявляется интерес со стороны клиентов компании. Очевидно, что отрасль нуждается в подобных гибридных технологиях для тяжелого автотранспорта.

Изначально Volvo FE Hybrid будет поставляться в 13 европейских стран: Швецию, Норвегию, Финляндию, Данию, Великобританию, Францию, Германию, Австрию, Швейцарию, Италию, Нидерланды, Бельгию, Люксембург. В дальнейшем планируется расширение рынка продаж. Выпуск ограниченной серии данных грузовых автомобилей объясняется сложностью гибридной технологии, которая предусматривает индивидуальные решения для каждого конкретного клиента. Технологии разработки и производства аккумуляторных батарей также не стоят на месте. А это значит, что сотрудники компаний, занимающихся проведением послепродажного обслуживания, должны пройти обязательное обучение, чтобы предоставить клиентам надлежащий уровень сервиса.

Клаас Нильссон полагает, что в будущем гибридным приводом будет оснащаться большинство грузовиков, поэтому

с точки зрения разработки и производства новых автомобилей крайне воодушевляющим является факт начала производства гибридных моделей. Именно гибридные технологии станут ключевым элементом на пути повышения топливной экономичности.

Гибридные автомобили являются лучшим выбором для плотного городского движения, характеризующегося частыми ускорениями и остановками. Стремясь предоставить клиентам необходимый уровень качества и обслуживания, компания Volvo с весны 2008 года проводит испытания автомобилей в реальных условиях эксплуатации. Показатель топливной экономичности и снижения выбросов углекислого газа для Volvo FE Hybrid находится в пределах 15—20% и зависит от условий движения. Использование в гибридных автомобилях дополнительной аккумуляторной батареи, приводящей в движение пресс для мусора, позволяет повысить экономию до 30%.

В Volvo FE Hybrid установлен параллельный гибридный привод. Это означает, что дизельный и электродвигатель могут работать как вместе, так и отдельно. При этом переключение между режимами работы осуществляется автоматически. При трогании с места и движении на первой передаче включается электро-

двигатель, что обеспечивает лучший отклик на нажатие педали акселератора, а также отличную управляемость. В гибридном режиме электродвигатель и дизельный двигатель работают параллельно. Благодаря этому достигается существенная топливная экономичность.

Разработанная Volvo гибридная технология позволяет максимально использовать энергию торможения для зарядки батарей, что исключает необходимость подключать автомобиль к внешнему источнику энергии. Применение электродвигателя положительно влияет на общий уровень шума.

Шум, производимый движущимся по городским улицам гибридным грузовиком, можно сравнить с шепотом, который не мешает ни жителям, ни операторам, каждый день работающим на автомобиле. При ускорении грузовик производит в два раза меньше шума по сравнению со своим традиционным дизельным собратом.

Гибридный грузовик Volvo оснащается семилитровым дизельным двигателем двух модификаций: развивающим мощность 340 л.с. и крутящий момент 1300 Н·м для сбора и вывоза мусора и 300 л.с./1160 Н·м — для региональных перевозок. Параллельно с дизельным работает электродвигатель мощностью 120 кВт, источником энергии для которого служат современные ионно-литиевые аккумуляторные батареи. Гибридные грузовики общей грузоподъемностью до 26 тонн могут поставляться по договору лизинга на условиях предоставления полного технического обслуживания и ремонта.

# Volvo: модельный ряд для России объединила стилистика ветров и океана

Компания Volvo Trucks выводит на российский рынок новые бизнес-решения на основе грузовых автомобилей Volvo FM и Volvo FH производства завода Volvo в Калуге. Помимо прочего, они объединены единой смысловой стилистикой названий ветров: Вихрь, Бриз, Ураган, Шторм, Тайфун, и воды: Касатка, Океан.

Стихии ветра и воды как нельзя лучше передают динамику, мощь и силу природных явлений. Именно такими же качествами наделены и седельные тягачи Volvo: дороги – это их естественная среда обитания; здесь они чувствуют себя также уверенно и свободно, как касатка в океане. На всех дорогах России Volvo столь же стремительны и напористы, как ветра в природе.

**Volvo FM Вихрь:** надежное и экономичное решение для региональных перевозок на базе седельного тягача производства завода Volvo в Калуге. В основе его комплектации - 11-литровый двигатель мощностью 370 л.с. экологического класса Евро-3, 9-ступенчатая МКПП и многое другое.

**Volvo FM Касатка:** оптимальное и экономичное решение для региональных перевозок с рациональным сочетанием красоты, силы и интеллекта самого большого обитателя океанических глубин - кита Касатки. 13-литровый двигатель мощностью 400 л.с. экологического класса Евро-3 с 14-сту-

пенчатой МКПП, спальной комфортной кабиной Globetrotter, транспортно-информационной системой Dynafleet и другими полезными функциями. Бизнес-выгода для клиента: до 25% при покупке Синего сервисного контракта на 4 года или 480 000 км пробега.

**Volvo FH Бриз:** выгодное решение для российских транспортных компаний на базе седельного тягача производства завода Volvo в Калуге. В основе его комплектации – приемистый 13-литровый двигатель мощностью 400 л.с. экологического класса Евро 3, комфортная кабина Globetrotter с двумя спальными полками, 14-сту-

пенчатая МКПП, транспортно-информационная система Dynafleet. Бизнес-выгода для клиента: до 25% при покупке Синего сервисного контракта на 4 года или 600 000 км пробега и 3 месяца пробной подписки на Dynafleet.

**Volvo FH Ураган:** рентабельное решение для российских транспортных компаний на базе седельного тягача производства завода Volvo в Калуге. Приемистый 13-литровый двигатель мощностью 400 л.с. Евро-3, комфортная кабина Globetrotter с двумя спальными полками, 14-ступенчатая МКПП, 2 топливных бака повышенной емкости, транспортно-информационная система Dynafleet. Бизнес-выгода для клиента: до 25% при покупке Синего сервисного контракта на 4 года или 600 000 км пробега и 3 месяца пробной подписки на Dynafleet.

**Volvo FH Шторм:** оптимальное решение на основе самой популярной модели грузового автомобиля Volvo FH в эксклюзивном цвете и дизайне. Спецификация включает в себя: прие-





мистый 13-литровый двигатель мощностью 440 л.с., два топливных бака, надежную автоматизированную коробку переключения передач Volvo I-Shift, кабину повышенной комфортности Globetrotter, электронную систему климат-контроля транспортно-информационную систему Dynafleet и многое другое. Бизнес-выгода для клиента: до 25% при покупке Синего сервисного контракта на 4 года или 600 000 км пробега и 3 месяца пробной подписки на Dynafleet.

**Volvo FH Тайфун:** премиальное решение в эксклюзивном цвете и дизайне. Приемистый 13-литровый двигатель в двух вариантах исполнения Евро-3 480 л.с. и Евро-5 500 л.с., два топливных бака, надежная автоматизированная коробка передач Volvo I-Shift, моторный тормоз VEB+, самая престижная кабина Globetrotter XL, транспортно-информационная система Dynafleet и многое другое. Бизнес-выгода для клиента: до 25% при покупке Синего сервисного контракта на 4 года или 600 000 км пробега и 3 месяца пробной подписки на Dynafleet.

**Volvo FH Ocean:** эксклюзивное предложение для желающих попасть на один из этапов Volvo Ocean Race 2011-2012. Мощный 13-литровый двигатель 520 л.с. Евро-3 с двумя топливными баками суммарным объемом 1440 литров, комфортабельной кабиной Globetrotter XL, климат-контролем, вместительным холодильником, пультом управления освещением и стояночным отопителем, комплектом спойлеров на крыше, по бокам кабины, шасси и многими другими опциями экстра-класса. Бизнес-выгода для клиента: до 25% при покупке Синего сервисного контракта на 4 года или 600 000 км пробега, 3 месяца пробной подписки на Dynafleet, а также куртка из коллекции Volvo Ocean Race.

## IVECO: открытие склада запасных частей

В марте в Московской области состоялось открытие первого в России склада запасных частей компании Iveco. Новый склад позволит существенно сократить сроки доставки необходимых запасных частей на сервисные станции Iveco. На складе будет представлено более 15000 наименований запасных частей.

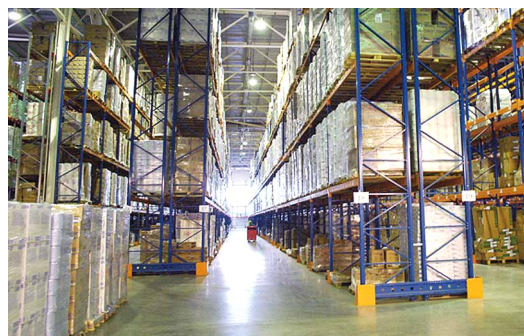
Склад расположен в Мытищинском районе Московской области, в 1 км от Дмитровского шоссе. Для удобства предусмотрен отдельный съезд с автомагистрали. Площадь, которую занимает компания Iveco, на данный момент составляет 2000 кв.м. Обслуживание склада осуществляется компанией Кюне-Нагель.

Количество ежедневных отгрузок составляет сейчас от 50 до 100, а, начиная с 4 апреля, их число возрастет, так как все заказы в России будут осуществляться непосредственно через этот склад. Срок поставки стоковых заказов из Турина в Москву - 21 день, срочных заказов - 1 неделя (авиа-доставка). Упаковка стоковых заказов с момента их размещения составляет 0 - 2 дня, срочных заказов - 3 часа.

«Открытие склада запасных частей в России - это большой шаг для Iveco. Российский рынок - один из ключевых для нас. Продажи наших автомобилей увеличиваются, вместе с тем растет потребность в более быстром и качественном сервисном обслуживании. Начиная с 4 апреля все запчасти для России будут отгружаться с этого склада. Теперь мы можем быть уверены в своевременной доставке запасных частей на любую из наших сервисных станций. Мы будем следить за тем, чтобы все операции на складе выполнялись по высшим европейским стандартам», - отметил Альфредо Дэррико, генеральный директор «Ивеко Россия».

Через официальных дилеров ООО «Ивеко Россия» в прошлом году реализовано 947 грузовых автомобилей тяжелого класса. В сравнении с показателями годичной давности объем продаж вырос на 74%. Доля компании в рыночном сегменте грузовиков полной массой свыше 16 тонн среди других европейских производителей, представленных в РФ, тоже изменилась в сторону увеличения и достигла отметки в 4,3% - на 1% больше, чем по результатам 2009 года.

На 2011 год компания ставит задачу сохранить рыночную долю в сегменте тяжелых грузовиков и увеличить присутствие в сегменте среднетоннажников за счет вывода в торговую сеть 7-тонного Daily. Уверенность в выполнении задач придает развитая сервисная сеть: 32 центра продаж в России и Республике Беларусь, плюс 27 фирменных и авторизованных СТО.





## Топливные карты «ЛУКОЙЛ» -

безналичные расчеты за нефтепродукты для корпоративных клиентов

**Дизельное топливо со СКИДКОЙ 9%**  
для участников программы «ЛИКАРД-Транзит»

За более подробной информацией обращайтесь:

по телефону: 8 800 660 0055



**VG**  
ГУДВИЛ ХОЛДИНГ



**на шаг впереди**

196608, Санкт-Петербург, г. Пушкин, Первый проезд, д.4  
тел.: (812) 322-65-00 (многоканальный), 8-800-333-BEST (2378)

Н.Новгород • Ростов-на-Дону • Пермь • Омск • Новосибирск  
Информация о центрах обслуживания

**новые грузовики**  
**International**  
**в России**

**9200i**

**9800i**

**7600**



7-70-16

f@dalnoboi.ru

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ  
**ПРОФСОЮЗ**

**ДАЛЬНОБОЙЩИК** **RUS**

**ПРОФСОЮЗНАЯ ПРОГРАММА**  
**"ДАЛЬНОБОЙЩИК-ДИСКОНТ"**

**СИСТЕМА СКИДОК**

Редакция журнала «Дальнобойщик.RUS»  
142191, Московская обл., г.Троицк, В-50, офис 17-06,  
тел./факс (495) 777-70-16 e-mail: [dalnoboi@trk.ru](mailto:dalnoboi@trk.ru)