



Исх. № 96 от 10.06.2019

Президенту Российской Федерации
В.В. Путину

Уважаемый Владимир Владимирович!

Обращение Ассоциации «Грузавтотранс» о проблематике грузовых автомобильных перевозок сельхозпродукции было направлено в Ваш адрес еще в январе 2019 года (исх. № 3 от 16.01.2019).

С тех пор прошло более 5 месяцев. Через месяц начинается новый сезон перевозки сельхозпродукции и большое количества транспорта начнет двигаться в сторону портов на юге России.

За данные 5 месяцев произошел ряд следующих событий.

Согласно ответу Министерства транспорта РФ от 19.02.2019, полученному на обращение Ассоциации от 16.01.2019, Министерством транспорта России совместно с Министерством сельского хозяйства России направлены письма в адрес высших органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации о принятии необходимых мер по недопущению нарушений законодательства Российской Федерации о движении тяжеловесных транспортных средств. Также Министерство сельского хозяйства обратилось к участникам рынка автогрузоперевозок с предложением усилить контроль за соблюдением законодательства на каждом этапе логистической цепочки.

За это время также состоялись также встречи Ассоциации с руководством Министерства сельского хозяйства, Законодательного собрания Краснодарского края, МУГАДН по Краснодарскому краю и Республике Адыгея.

По просьбам грузоперевозчиков Ассоциацией «Грузавтотранс» в марте текущего года в Ростовской области и Краснодарском крае запущена **работы мобильных групп Общественного контроля за соблюдением законодательства грузоперевозчиками, грузоотправителями, другими участниками рынка** (согласно Федеральному закону от 21 июля 2014 г. N 212-ФЗ "Об основах общественного контроля в Российской Федерации"). Группы общественного контроля осуществляют мониторинг вблизи крупных портов, пунктов весогабаритного контроля, фиксируют нарушения и направляют информацию о них в соответствующие контрольные органы.

И по итогам 3 месяцев осуществления Общественного контроля мы можем сделать следующие выводы:

- по-прежнему **большая часть грузового транспорта передвигается с «перегрузом»;**
- по всем нашим обращениям о бездействии сотрудников контролирующих органов по итогам работы общественного контроля **получены просто отписки;**
- и в Ростовской области и, в Краснодарском крае существует **огромная проблема взаимодействия между Ространснадзором и ГИБДД.** Так, повсеместно ГИБДД

отказывает в выделении дополнительных экипажей для работы совместно с Ространснадзором. Тем не менее, в отношении многих постов ГИБДД от грузоперевозчиков поступает информация о том, что за 1,5 -2 тысячи рублей можно избежать штрафа за перегруз;

- **аварийность** с участием грузовых автомобилей не снижается. Еженедельно только в Краснодарском крае происходит 3-4 аварии с человеческими жертвами с участием грузовых машин, перевозящих зерно, и эта цифра постоянно растет.

Министерство транспорта России фактически никак не отреагировало на обращение Ассоциации в январе 2019 года (копии ответов прилагаются).

Правительство Ростовской области и Краснодарского края и контролирующие органы регионов за последние 5 месяцев так и не инициировали взаимодействие с Ассоциацией для пресечения нарушений, выявляемых Общественным контролем.

Также 07 мая текущего года в Ростове прошло заседание рабочей группы по проблемным вопросам логистики сельскохозяйственной продукции, куда Ассоциация не была приглашена. Со слов присутствующих в рамках заседания был заслушан заместитель начальника Управления ГИБДД Главного управления МВД России по Ростовской области Сасин Сергей Александрович. **В ходе выступления им был признан тот факт, что 63 % перевозок сельскохозяйственной продукции осуществляется с нарушением весогабаритных параметров (перегрузом). Из содержания выступления следует, что инспекция располагает информацией о перевозках с перегрузом, однако имеющиеся силы и средства в должной мере не позволяют выявлять и пресекать все факты перевозок с перегрузом, а также привлекать виновных к административной ответственности.**

Как показывает практика, при перевозках с перегрузом за определенное денежное вознаграждение Перевозчики попросту получают «зеленый коридор». **В итоге мы получаем ситуацию, когда факт перевозок с перегрузом налицо, но он не выявляется, а виновные не привлекаются к административной ответственности.**

Даже несмотря на увеличение количества экипажей ГИБДД и МУГАДН, **формат работы контролирующих органов переходит в коррупционное русло.** То есть несмотря на все усилия, уйти от человеческого фактора при осуществлении контроля за автогрузоперевозками не удалось.

Группы Общественного контроля Ассоциации не могут пока перекрыть все трассы на юге России. И тем не менее, именно о передвижении групп Общественного контроля молниеносно распространяется информация в специализированных группах автогрузоперевозчиков в мессенджерах.

То есть грузоперевозчики боятся именно общественников (которые информируют о нарушениях вышестоящие структуры), а не патрулей ГИБДД и Ространснадзора, с которыми всегда можно «договориться» и уйти от ответственности.

Уважаемый Владимир Владимирович, за эти 5 месяцев мы вообще не увидели реальной заинтересованности в решении проблем со стороны федеральных и региональных чиновников!

В нашем письме от 16 января текущего года мы говорили о том, что в сфере автомобильных грузоперевозок отсутствует система контроля за соблюдением законодательства.

Это подтвердил и 3-месячный мониторинг ситуации с помощью Общественного контроля, и формальные ответы чиновников всех уровней. В итоге:

- **Законодательство продолжает нарушаться!**
- **Коррупция в рядах контролирующих органов продолжает существовать!**
- **Дороги продолжают разрушаться!**
- **Бюджет по-прежнему недополучает возмещение за ущерб дорожному полотну!**

То есть мы получили реальные факты того, что чиновники просто не хотят работать!

По данным автогрузоперевозчиков проезд с «перегрузом» (без штрафа) через пост весового контроля в среднем стоит 1,8 тыс. рублей.

Если взять для примера среднего автогрузоперевозчика (10 машин) и учесть, что в один рейс машина проезжает несколько пунктов весогабаритного контроля, то в месяц такой автогрузоперевозчик может оплачивать до 2 млн рублей за проезд!

Теперь давайте представим поток машин в южных регионах России и суммы, которые аккумулируются в сфере контроля за передвижением грузового транспорта!

Именно поэтому мы понимаем, что сломать такую коррумпированную систему будет очень сложно, так как это десятки миллиардов рублей в год! И коррупционеры будут всячески препятствовать наведению порядка, стимулируя региональных чиновников сохранить все, как есть.

Но мы надеемся, что если непосредственно Вы подключитесь к разрешению данной ситуации, то своими волевыми решениями наведете порядок в регионах.

Также напомним, что поручение о проработке механизма привлечения к ответственности грузоотправителя и грузополучателя за превышение весогабаритных параметров было дано еще председателем Правительства РФ Д.А. Медведевым 03.03.2017 года.

Но через 2 года после этих поручений грузоперевозчики обращаются к нам, так как не видят действий со стороны власти!

И поэтому только при Вашей личной поддержке ситуация может начать меняться в лучшую сторону!

С июля 2019 года экипажи Общественного контроля будут работать в Краснодарском крае и Ростовской области круглосуточно.

Мы готовы в онлайн-режиме предоставлять информацию обо всех нарушениях. Вот только готовы ли контролирующие органы работать совместно с обществом для пресечения нарушения закона?

Выступая с посланием Федеральному собранию 20 февраля текущего года, Вы отметили, что «людям нужны от власти конкретные результаты. Ведь назначить целевые показатели, написать нацпроекты - не самое сложное и важное. А ключевое - добиваться реальных улучшений в жизни, чтобы люди их почувствовали.

Конкретных результатов мы с вами должны добиваться не в учреждениях, а на территориях - там, где люди живут. Нам нужно, чтобы люди увидели изменения реально, не на бумаге, не в отчетах.

Люди устали от формальных ответов чиновников!»

На наш взгляд, ситуация в сфере автомобильных грузоперевозок сельхозпродукции в настоящее время наглядно показывает, что в этой сфере как раз создается видимость работы со стороны чиновников, а не реальное решение проблем.

В свете этих слов просим Вас обратить внимание на работу губернаторов Краснодарского края и Ростовской области и руководителей контролирующих органов

данных регионов в связи с их нежеланием и неумением навести порядок в сфере контроля за грузовыми автомобильными перевозками.

Предлагаем Вам поставить вопрос об их эффективности, ведь проблема перегрузов при перевозке зерна в данных регионах не решается уже много лет!

Мы убеждены, что при сохранении данной ситуации реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» не будет эффективной, так как ремонтируемые дороги будут тут же разрушаться перегруженными машинами.

Какой смысл ремонтировать дороги, если отсутствует контроль за перегруженным транспортом?

И почему профессиональное сообщество заинтересовано в решении данных проблем, а представители государства нет?

С чего мы предлагаем начать?

В своем обращении от 16 января 2019 года мы отмечали, что для эффективной борьбы с проблемой «перегруза» необходимо взаимодействие всех заинтересованных сторон - грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков, общественных организаций, государственных контрольных и исполнительных органов власти.

В первую очередь, на наш взгляд, необходима детальная и всесторонняя проработка вопроса по формированию практики взыскания компенсации ущерба солидарно с Грузовладельцев помимо грузоперевозчиков. Ведь именно грузоотправитель выступает первым звеном в перевозке, и именно он имеет возможность проконтролировать соблюдение закона.

Ниже приведен примерный механизм взыскания компенсационной платы с грузовладельца за причиненный ущерб транспортной инфраструктуре при перевозке грузов с нарушением весогабаритных характеристик.

Постановлением Правительства РФ от 16.11.2009 № 934 «О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам РФ» утверждены Правила возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами (далее- ТС), осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов (далее – Правила возмещения вреда). Внесение платы в счет возмещения вреда осуществляется при оформлении специального разрешения на движение ТС.

Под ТС, осуществляющим перевозку тяжеловесных грузов, понимается ТС, в том числе специализированное и специальное ТС, или комбинация ТС (автопоезд), масса которого с грузом или без груза превышает допустимые массы ТС и (или) допустимые осевые нагрузки, установленные Правилами перевозки грузов автомобильным транспортом, утвержденными постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом».

Согласно пункту 2 Правил возмещения вреда (Постановление Правительства № 934) вред, причиняемый автомобильным дорогам ТС, перевозящими тяжеловесные грузы, **подлежит возмещению владельцами транспортных средств.**

В соответствии с пунктом 5 Правил возмещения вреда размер платы в счет возмещения вреда определяется в зависимости от превышения установленных значений предельно допустимой массы ТС, предельно допустимых осевых нагрузок ТС; размера вреда; протяженности участков автомобильных дорог, по которым проходит маршрут ТС; базового компенсационного индекса текущего года.

В соответствии с пунктом 1 статьи 1064 Гражданского кодекса РФ вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный

имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред.

Согласно статье 15 (пункт 1) Гражданского кодекса РФ лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков в меньшем размере.

При этом под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода) (пункт 2 статьи 15 ГК РФ).

По смыслу указанных норм для возложения на лицо имущественной ответственности за причиненный вред необходимо установление фактов наступления вреда, его размера, противоправности поведения причинителя вреда, его вины, а также причинно-следственной связи между действиями причинителя вреда и наступившими неблагоприятными последствиями.

Выявить факт перевозки груза с перегрузом по общей массе можно на основании данных, содержащихся в товарно-транспортной накладной, также можно установить примерный маршрут следования ТС (через системы Платон, ГЛОНАСС).

Правила возмещения вреда позволяют взыскать ущерб только с собственника ТС, однако по аналогии с Кодексом торгового мореплавания (собственником сообщены недостоверные сведения о грузе), Конвенцией о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ) можно попробовать сформировать практику привлечения в качестве соотвечника собственника груза (Грузовладельца).

Исковые требования могут быть заявлены Федеральным дорожным агентством, органами исполнительной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления, владельцами частных автомобильных дорог в отношении соответственно участков автомобильных дорог федерального значения, участков автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, участков автомобильных дорог местного значения, участков частных автомобильных дорог, по которым проходил маршрут движения ТС, следующего с перегрузом.

Ространснадзор в соответствии со своим Положением (постановление Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 г. № 398) не вправе запрашивать и проводить проверки Грузополучателей, не осуществляющих деятельность по перевозке грузов, **соответственно товарно-транспортные накладные и реестры приема груза могут быть получены только в рамках проверок, проводимых иными государственными контрольными и надзорными органами.**

Предлагаемые варианты:

1. Прокуратура вправе запрашивать документы, сведения и информацию в рамках проведения проверок по жалобе, жалобам (перевозчиков, объединений перевозчиков, ассоциации, союза или депутатского запроса) на предмет нарушения недобросовестными участниками рынка перевозок требований Устава автомобильного транспорта и Правил перевозки грузов.

При проведении проверок Прокуратура вправе запросить Журналы регистрации взвешивания грузов на автомобильных весах форма № ЗПП-28 и ТТН, Реестры ТТН на принятое зерно с определением качества по среднесуточной пробе форма №ЗПП-3, Реестры ТТН на принятое зерно с определением качества каждой отдельной партии

форма №ЗПП-4, либо иные аналогичные документы, например реестры поступления (приема) сельскохозяйственной продукции с автомобильного транспорта.

2. ФНС в рамках проведения камеральных либо выездных проверок налогоплательщиков вправе запрашивать Журналы регистрации взвешивания грузов на автомобильных весах форма № ЗПП-28 и ТТН, Реестры ТТН на принятое зерно с определением качества по среднесуточной пробе форма №ЗПП-3, Реестр ТТН на принятое зерно с определением качества каждой отдельной партии форма форма №ЗПП-4, либо иные аналогичные документы например реестры поступления (приема) сельскохозяйственной продукции с автомобильного транспорта.

3. Федеральная служба по ветеринарному и фитосанитарному надзору (Россельхознадзор) в рамках проведения проверок элеваторов и терминалов.

Т.е. Прокуратура, Россельхознадзор и ФНС с соблюдением требований действующего законодательства вправе на законных основаниях получить документы, на основании которых могут быть выявлены факты совершения административных правонарушений в области перевозок грузов (ТТН, Журналы регистрации взвешивания грузов на автомобильных весах форма № ЗПП-28 и ТТН, Реестры ТТН на принятое зерно с определением качества по среднесуточной пробе форма №ЗПП-3, Реестр ТТН на принятое зерно с определением качества каждой отдельной партии форма №ЗПП-4, либо иные аналогичные документы например реестры поступления (приема) сельскохозяйственной продукции с автомобильного транспорта).

Дополнительно необходима проработка вопросов возможности передачи Прокуратурой, Россельхознадзором и ФНС документов в Ространснадзор для выявления фактов совершения административных правонарушений в области перевозок грузов, составления протоколов и привлечения грузовладельцев к ответственности.

Также необходима наработка практики обращений в суд Федерального дорожного агентства, органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления для заявления исковых требований о взыскании ущерба.

По мнению автогрузоперевозчиков, реализация данного предложения может навсегда решить вопрос «перегрузов» и разрушения автомобильных дорог.

Уважаемый Владимир Владимирович, напоминаем, что в нашем письме от 16 января 2019 года мы предлагали целый комплекс мер.

Мы вынуждены настаивать на этих мерах:

1. Мы просим Президента РФ и Правительство:

- **взять проблему перегрузов на особый контроль и поручить Генеральной прокуратуре, которая является надзорным органом за соблюдением действующего законодательства, организовать централизованный контроль за наведением порядка на рынке автогрузоперевозок России, и в первую очередь на рынке перевозки зерна и сыпучих грузов.**

- **на самом высшем уровне создать специальную рабочую группу под руководством Администрации президента (Генеральной прокуратуры) с привлечением представителей профильных федеральных органов исполнительной власти (Минтранс, Минсельхоз), Федеральной антимонопольной службы, контрольных органов (ФСБ, Ространснадзор, ГИБДД), добросовестных грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков, отраслевых общественных организаций с целью эффективной борьбы с проблемой перевозок с перегрузом.**

2. Мы просим создать Общественную комиссию с участием Генеральной прокуратуры России, которая сможет выявлять случаи конкретных нарушений в регионах России, выезжать в регионы и оперативно реагировать на эти сигналы и точно наводить порядок в этой сфере, в том числе привлекая к

ответственности недобросовестных участников рынка и сотрудников контролирующих органов.

Мы, как сообщество автогрузоперевозчиков, уже организовали общественный контроль соблюдения законодательства в регионах России. Нам нужно эффективное взаимодействие с контролируемыми органами для пресечения нарушений.

3. Мы просим контролирующие органы организовать тотальный контроль во всех пунктах приемки зерна (терминалы, порты и т.д.), чтобы ни одна машина не могла заехать к грузополучателю с перегрузом.

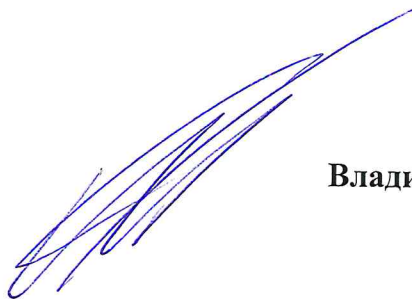
4. Мы просим возложить на всех Губернаторов обязанность следить за соблюдением законодательства в сфере грузовых автомобильных перевозок, так как именно они могут на местах проконтролировать исполнение законодательства крупными грузоотправителями, терминалами, грузополучателями.

В очередной раз просим Вас подключиться к данному вопросу, выделить куратора и реализовать инициативы от общества в наведении порядка.

Мне, как руководителю Ассоциации, стыдно перед перевозчиками за чиновников, которые игнорируют исполнение закона и поручений Президента.

Приложение: на 9 л.

С уважением,
Президент Ассоциации



Владимир Васильевич Матягин