

Предложения Ассоциации «ГРУЗАВТОТРАНС» по пресечению передвижения грузового автотранспорта с перегрузом по дорогам РФ

<p>ПРОБЛЕМА: Отсутствует система тотального контроля за исполнением законодательства в части пресечения передвижения по дорогам грузового автотранспорта с перегрузом.</p>		
<p>Сегменты перевозок: кто возит с перегрузом, в зависимости от региона - процент может меняться от 0 до 100%</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Перевозчики инертных и других строительных материалов (Самосвалы, Автобетоносмесители, Цементовозы, Панелевозы) 2. Перевозчики сельхозпродукции (Зерновозы, тента, рефрежераторы). 3. Перевозчики леса и продукции (Лесовозы, лента, шаланды, рефрежераторы). 4. Перевозчики контейнеров. 5. Перевозчики металлолома и изделий из металла. 6. Перевозчики мусора (Пухта, Самосвалы). 7. Перевозчики крупнотонажных грузов (Тралы). 		
<p>ПРИЧИНЫ</p> <p>1. Грузоотправители уходят от ответственности: - вынуждают перевозчика подписывать договоры, что он, якобы, сам себя грузит; - не выдают сопроводительные документы на груз (товарно-транспортные накладные).</p> <p>Данным схемам больше всего подвержены перевозчики инертных-сыпучих и других строительных материалов.</p>	<p>ПОСЛЕДСТВИЯ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Создание коррупционных схем. 2. Разрушения мостовых сооружений и дорог. 3. Увеличение ДТП с трагическими последствиями. 4. Разорение предпринимателей (перевозчиков). 5. Недополученные финансы в Бюджет за штрафы. 	<p>ПРЕДЛОЖЕНИЯ</p> <p>Внести поправки в законодательство- возложить солидарную ответственность за перегруз на грузоотправителя и проработать понятие погрузчик груза:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В Устав автомобильного транспорта. 2. В Правила перевозки грузов. 3. В 272 Постановление Правительства РФ. 4. В КОАП и др. нормативные акты, регулирующие деятельность. 5. В федеральный закон о недрах (регламентирующий получение лицензий на

<p>6. Недовольство общества.</p>	<p>6. Недовольство общества.</p>	<p><i>разработку недр в части добычи сыпучих строительных материалов).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Обязать лицензержателя обеспечить выпуск грузового автотранспорта на дороги общего пользования с соблюдением 272 Постановления Правительства РФ в части общей массы и ОСЕВЫХ нагрузок. (Под страхом приостановки лицензии будут вынуждены соблюдать). • Обеспечить карьеры весами для взвешивания по общей массе и контроля осевых нагрузок. <p>6. Ввести электронную товарно-транспортную накладную. Это позволит создать прозрачную систему и уйти от мошенничества с сопроводительными документами.</p>
<p>2.Нарушения со стороны Заказчика перевозки груза (Грузополучателя): <i>в законодательстве не предусмотрена ответственность за приём грузового автотранспорта с грузом, который нарушил законодательство, перегрузив машины по общей массе, допустимой в Постановлении 272 Правительства РФ.</i> Так как заказчик (Грузополучатель) является платильщиком за продукцию и он заинтересован в снижении стоимости, то он вынуждает ГРУЗОПРАВИТЕЛЯ <i>поставить свою продукцию как можно дешевле.</i></p>	<p>1. Создание коррупционных схем. 2. Разрушения мостовых сооружений и дорог. 3. Увеличение ДТП с трагическими последствиями. 4. Разорение предпринимателей (перевозчиков). 5. Недополученные финансы в Бюджет за штрафы. 6. Недовольство общества.</p>	<p>Внести поправки в законодательство - возложить солидарную ответственность на заказчика перевозки груза (Грузополучатель) за приём грузового автотранспорта с превышением допустимой общей массы, разрешённой по закону: 1. В Устав автомобильного транспорта. 2. В Правила перевозки грузов. 3. В 272 Постановление Правительства РФ. 4. В КОАП и другие нормативные акты, регулирующие деятельность</p>

<p>Соответственно, грузоотправитель вынуждает (под страхом перестать с ним работать) ПЕРЕВОЗЧИКА грузить в автотранспорт груз с <i>превышением допустимой массы</i> автомобиля в два, а иногда в 3-4 раза, чем разрешено по закону. При этом, оплачивая перевозчику только как за один рейс не перегруженного автомобиля.</p>	<p>3. Нарушения со стороны перевозчика: перевозчик является <i>слабым звеном</i> в данной цепочке, он не является производителем продукции и не покупает данную продукцию, он оказывает услугу перевозки и <i>вынужден соглашаться с требованиями грузоотправителя и грузополучателя</i> (в связи с большой конкуренцией и страхом потерять работу). <i>Причины, которые также вынуждают перевозчика нарушать законодательство:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Отсутствие возможности контролировать осевые нагрузки, а в некоторых случаях и общую массу автомобиля. 2. Невозможность выполнения контроля за осевыми нагрузками по технологическим причинам для некоторых видов перевозок, таких как: <ul style="list-style-type: none"> • Перевозка сыпучих инертных материалов (зерно и др. сельхозпродукция, щебень, песок, грунт и др. сыпучие строительные материалы в самосвалах).
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Создание коррупционных схем. 2. Разрушения мостовых сооружений и дорог. 3. Увеличение ДТП с трагическими последствиями. 4. Разорение предпринимателей (перевозчиков). 5. Недополученные финансы в Бюджет за штрафы спецразрешения. 6. Недовольство общества.
	<p>Внести поправки в законодательство в части:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Увеличить осевую нагрузку. • Увеличить общую массу при увеличении количества осей на грузовом автотранспорте. • С наливных, насыпных, пылевидных и перевозчиков контейнеров под таможенной пломбой снять ответственность за осевые нагрузки, СЧИТАТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРИВЫШЕНИЕ ОБЩЕЙ МАССЫ АВТОМОБИЛЯ. • Для спецтехники увеличить осевые нагрузки или усовершенствовать систему получения спецразрешения; проработать экономически обоснованные тарифы на спецразрешения; внедрить систему быстрого получения специального разрешения в электронном виде (изучить опыт Финляндии, где в <i>течение нескольких часов можно</i> получить спец. разрешения). <ol style="list-style-type: none"> 1. В Устав автомобильного транспорта. 2. В Правила перевозки грузов.

<ul style="list-style-type: none"> • Горячий асфальт (200градусов): выгружается из бункера и нет возможности равномерно его распределить. • Пыливидные грузы (сухой цемент в автоцементовозах): технологически загрузка происходит через горловину 20 см при температуре 200 градусов. • Жидкий бетон в автобетоносмесителях (конструкция автомобиля и технологические процессы перевозки данной продукции не позволяют соблюдать осевые нагрузки). • Наливные грузы (ГСМ, Битум, газовый конденсат, патока, молоко, продукция химического производства и др. наливные грузы). • Контейнеры под таможенной пломбой. Перевозчик не может влиять на распределение груза по осям в контейнере: в процессе транспортировки по морю груз внутри контейнера может сместиться. • Спец. Машины (краны, бетононасосы, пумики и др). 	<p>3. В 272 Постановление Правительства РФ.</p> <p>4. В КОАП и другие нормативные акты, регулирующие деятельность.</p>
<p>4. Нарушения со стороны перевозчиков крупнотоннажных и крупногабаритных грузов.</p> <p><i>Отсутствует прозрачная система выдачи специальных разрешений и создание условий бюрократических требований к предоставляющим документам со стороны перевозчика. Это привело к созданию системы приближенных коммерческих</i></p>	<p>1. Создание коррупционных схем.</p> <p>2. Разрушения мостовых сооружений и дорог.</p> <p>3. Увеличение ДТП с трагическими последствиями.</p> <p>4. Разорение предпринимателей (перевозчиков).</p>
	<p>Внести поправки в законодательство в части:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Введения электронных спец.разрешений, убрать человеческий фактор (изучить опыт Финляндии). • Снизить время согласования. • Проработать тариф за компенсацию вреда, наносимого дорожному полотну, до

структур, которые за финансовое вознаграждение оказывают услугу: без их участия перевозчик не может (!) оформить спецразрешение, т.к. получает постоянные отказы.

Так же существует другая схема перевозки без спец.разрешения по всей территории России.

Например, стоимость разрешения для перевозки турбины может составлять несколько миллионов рублей и оформление может занимать длительное время из-за согласования со всеми инстанциями.

Для решения данного вопроса *действуются сотрудники ГИБДД, которые сопровождают (!) перевозчика по всему маршруту: на постах ДПС по пути следования договариваются с сотрудниками о беспрепятственном проезде за*

вознаграждения (все суммы, выплаченные на постах - в разы меньше, чем перевозчик должен был бы заплатить государству)!

Тарифы на компенсацию вреда завышены, что также толкает недобросовестных перевозчиков на коррупционный сговор с сотрудниками контролирующих органов. (Постановление Правительства РФ № 590 о понижающем коэффициенте для перевозчиков крупнотонажных грузов - ежегодно продлевают).

5. Недополученные финансы в Бюджет за штрафы спецразрешения.
6. Недовольство общества.

экономически приемлемого значения для перевозчика.

- Разработать систему ведения реестра учёта всех крупнотонажных и крупногабаритных изделий, и каждое изделие, выходящее с завода, должно иметь специальное разрешение на весь путь следования. Данный контроль возложить на предприятия-изготовители. (Груз не может как-то оказаться в месте доставки - без специального разрешения).

- Для перевозки строительной техники: уйти от описания и названия.

1. В Устав автомобильного транспорта.

2. В Правила перевозки грузов.

3. В 272 Постановление Правительства РФ.

4. В КОАП и другие нормативные акты, регулирующие деятельность.

Для контроля за всеми участниками процесса проработать вопрос подключения общественных организаций и

Общероссийского Народного Фронта к совместной работе с контролирующими органами.

В части запуска Автоматических пунктов весогабаритного контроля: доработать данную систему, чтобы были

площадки для объективного контрольного взвешивания.