



Противостояние или шаг навстречу друг другу?

В. Кузьмина

В Общественной палате РФ в Москве 7 июля 2015 года состоялись общественные слушания по теме «Практическая реализация нормативных правовых актов Российской Федерации в сфере перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом». В мероприятии приняли участие представители федеральных органов власти и перевозчики из многих регионов России. При обсуждении данной темы были рассмотрены вопросы влияния нормативно-правовых актов на эффективность деятельности автотранспортных предприятий, осуществляющих перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Модератором слушаний выступил член Комиссии ОП РФ по развитию реального сектора экономики, вице-президент Союза транспортников России Евгений Дмитриевич Казанцев.

Данное мероприятие носило массовый характер, в слушаниях приняли участие более 80 человек. Как отметили присутствующие журналисты, это второй случай такой «массовости» за всю историю Общественной палаты РФ. Первое заседание, вызвавшее подобный общественный резонанс, было посвящено проблеме транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. Теперь же свои эмоции не скрывали автотранспортники, поскольку

ку утвержденная Постановлением Правительства РФ от 9 января 2014 г. №12 методика расчета вреда, причиняемого дорогам транспортными средствами, осуществляющими перевозку тяжеловесных грузов, увеличивает размеры сборов в десятки раз. Как отметил Е. Казанцев, например, за доставку тяжеловесного груза массой до 70 т из Москвы в Санкт-Петербург по старой методике, действовавшей до 1 июля 2015 г., перевозчик платил 10 500 рублей, а с 1 июля по новой методике перевозчик

вынужден будет заплатить 360 000 рублей, то есть размер оплаты вырастает в 34 раза!

Вместе с тем разработчики данного новшества не скрывали – увеличение оплаты произойдет, но обещали удорожание всего в три раза, что на самом деле не соответствует действительности.

Представители перевозчиков, выступившие на слушаниях, отметили, что, кроме проблемы чрезмерного сбора, есть и другие, которые значительно затрудняют их работу.

Со своей стороны, так сказать, с ответным словом выступили и представители федеральных органов власти.

Будем демократичны и представим слово на страницах нашего журнала обеим сторонам – как автотранспортникам, так и тем, кто ответственен, по мнению перевозчиков, за создавшуюся ситуацию, то есть представителям федеральных органов власти. Ведь главное, как подчеркнул Е. Казанцев перед началом слушаний: «Сегодня мы собрались не в противостояние между Росавтодором, между центром «Росдормодернизации», которые являются главными участниками, между чиновниками Министерства транспорта и перевозчиками. Такая конфронтация ни к чему не приводит и ничего не решает. Давайте искать пути выхода из положения и давать конкретные предложения для правительства, для Министерства транспорта, для Администрации Президента, что нужно сделать в срочном порядке, чтобы исключить то безобразие, которое творится сегодня при перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов».

Крик души

Выступления перевозчиков можно охарактеризовать как крик души, но отбросим эмоции и изложим основную суть их претензий и предложений по данному вопросу.

Российский автотранспортный союз

От лица Российского автотранспортного союза выступил вице-президент Валерий Иванович Алексеев. Он отметил, что обсуждаемый вопрос стал злободневным в связи с вступлением в силу с 1 июля 2015 г. постановления правительства №12 о введении изменений в постановление №934 «Об оплате за ущерб дорожному покрытию» и введением новых норм по нагрузкам на ось и общему весу. Российский автотранспортный союз участвовал в согласованиях этих нормативно-правовых актов, но, к сожалению, не все пред-



ставленные предложения были учтены. В итоге получилось, что плата за ущерб для наиболее массовых перевозок грузов для промышленности, переоборудования заводов стала запретительной мерой.

Теперь перевозчики, которые работали и получали у дорожников разрешение, ушли в тень, станут работать нелегально, а дороги будут разбиваться.

В. Алексеев высказал следующие предложения. Во-первых, наладить контроль за теми транспортными средствами, которые работают нелегально. Во-вторых, необходимо пересчитать и проверить методику расчетов, сделать ее нормальной, чтобы она была рассчитана не на запретительные меры, а на меры поддержки доставки неделимых и тяжеловесных грузов для предприятий российской экономики автомобильным транспортом. Не все грузы можно перевезти любым видом транспорта и не в любое время. Таким образом, необходимо поддерживать отрасль. Ведь перевозчикам неоткуда брать деньги, которые заложены в этой методике. Не надо забывать и о том, что они должны вкладывать средства по обеспечению безопасности движения, чтобы доставка груза была быстрее и безопаснее. А введенные меры не позволяют выполнять эту необходимую задачу.

Ассоциация международных автомобильных перевозчиков

Позицию АСМАП по данному вопросу высказал Андрей Александрович Лохов, руководитель Департамента организации перевозок.

Особенностью осуществления международных автомобильных перевозок является использование стандартных транспортных средств, отвечающих требованиям международных соглашений и конвенций. В принципе для международных перевозок нехарактерны транспортировки тяжеловесных либо сверхтяжелых грузов. Речь идет о случаях небольшого превышения допустимых параметров, выполняемых стандартными автопоездами. Дело в том, что в странах Евросоюза при одинаковой полной массе транспортного средства допустимые осевые нагрузки, как правило, выше, чем у нас в стране. Вследствие чего международные перевозчики на направлении Западная Европа – Россия вынуждены либо недогружать транспортное средство, снижая эффективность использования подвижного состава и теряя при этом заказчиков, либо оформлять специальное разрешение на перевозку тяжеловесного груза в Российской Федерации.

Таким образом, международный перевозчик испытывает те же трудности, преграды, административные барьеры, что и внутрироссийские

перевозчики, сталкиваясь с бюрократической процедурой оформления специальных разрешений. А. Лохов остановился на ряде проблемных моментов, специфичных именно для международных перевозок.

Во-первых, в отличие от российских перевозок на международные перевозки специальные разрешения выдаются только в одной-единственной организации, расположенной в городе Москве. Это Росдормониторинг. В результате перевозчики из различных регионов, особенно Урала, Сибири, Дальнего Востока, испытывают трудности при оформлении специальных разрешений. Сюда входят затраты на доставку документов, постоянные срывы установленных сроков рассмотрения, отказы по различным причинам.

Вторая проблема связана еще с одним фактором. В 2012 г. был издан приказ №258 Министерства транспорта России, устанавливающий порядок выдачи специальных разрешений. Для международных перевозчиков эти разрешения стали выдаваться на одну поездку в отличие от внутренних перевозок, на которые выдаются многократные разрешения до 10 поездок. Есть международные перевозки на «коротком плече», например из Карелии в Финляндию, когда одно транспортное средство способно выполнить несколько международных рейсов в день. Что делать таким перевозчикам, как им оформлять эти разрешения, непонятно.

Следующий вопрос. При получении разрешения требуется предоставлять оригиналы документов: заявление, схему автопоезда и другие. Нужно это делать на бумажном носителе, без этого разрешение не выдается. АСМАП не первый год ставит вопрос о выдаче специальных разрешений в электронной форме. Даже были конкретные решения правительства на этот счет. Так, согласно распоряжению Правительства РФ №1555-Р от 17 октября 2009 г., Министерство транспорта России и Росавтодор еще в декабре 2012 г. должны были начать

выдачу специальных разрешений на перевозку тяжеловесных крупногабаритных грузов в международном сообщении в электронном виде. Как говорится, воз и ныне там.

Еще одна застарелая проблема. До сих пор не принят нормативный акт по установлению постоянных маршрутов, несмотря на то что это давно предусмотрено в нашем законодательстве федеральным законом №257-ФЗ. Этот вопрос весьма актуален, потому что даже в международном сообщении перевозки по постоянным маршрутам имеют широкое распространение. Например, в Приморском и Хабаровском краях осуществляются однотипные перевозки по одному маршруту с небольшими габаритными превышениями. При выполнении перевозок данным подвижным составом ущерба дорожному полотну никакого нет, на маршруте не имеется ни одного инженерно-технического сооружения. Тем не менее перевозчики вынуждены каждый раз оформлять специальное разрешение на каждую поездку, причем в Москве.

Также А. Лохов отметил, что до настоящего времени в Российской Федерации еще не признается и не выдается международный весовой сертификат транспортного средства. Данный документ предусмотрен приложением №8 Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля груза на границах. Это приложение вступило в силу в мае 2008 г. Российская Федерация является договаривающейся стороной в этой конвенции, однако, к сожалению, внутрироссийские механизмы выдачи и признания этого весового сертификата никак не завершатся. Соответствующее постановление правительства еще не принято. Задержка с решением этого вопроса также негативно отражается на интересах перевозчиков.

Союз автоперевозчиков крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов

Председатель Союза автоперевозчиков крупногабаритных, тяжеловес-

ных и опасных грузов Наталья Николаевна Тимофеева подтвердила, что у перевозчиков нет возможности получать разрешения для перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов в международном сообщении в электронном виде. Единственный офис выдачи разрешений располагается в Москве, и перевозчикам со всей России приходится отправлять документы в столицу, а затем лично забирать их, что влечет значительные временные и финансовые затраты.

Она также подчеркнула, что перевозчики негабаритных грузов составляют 3% от всех грузоперевозчиков России и все дороги в России они разрушить не могут. При этом перевозчики не отказываются платить. Но для этого нужны понятные правила и возможность заплатить эти деньги, получив разрешение на перевозку. Но получить разрешение не так просто, это «птица счастья», которая постоянно улетает из рук.

Н. Тимофеева сказала, что сегодня имеются аффилированные организации вокруг каждого уполномоченного органа, которые берут в десятки раз больше денег за получение разрешения и за сокращение сроков. И примеров таких достаточно, ими должна заинтересоваться прокуратура.

В своем выступлении Наталья Николаевна также сказала, что перевозчики крупногабаритных грузов – вообще промежуточное звено. Все эти ущербы по идее должен платить грузовладелец, который заказывает перевозку. Он ищет того, кто повезет подешевле, по «черной» схеме. Получается, легальный перевозчик вообще вне закона. Тот, кто соблюдает законность, платит все налоги, остается в стороне, потому что его цена становится неконкурентоспособной в данной ситуации. Все везут по «черным» схемам. Если раньше оформляли разрешение на 40 т и везли 80, то теперь не оформляют даже 40. А это многомиллиардные убытки с точки зрения страны.

Сколько разрешений выдано на перевозку свыше 100 т? Единицы. Сколько таких грузов перевезено?

Их возят ежемесячно десятками. Система выстроена таким образом, что работать «по-белому» невозможно. Поэтому необходимы нормальные правила игры на этом рынке, единые информационные базы.

После докладов трех представителей союзов и ассоциаций, объединяющих транспортников, слово было предоставлено непосредственно перевозчикам.

ООО «Балтика Спец Тяж», г. Санкт-Петербург

По мнению Колесова Владимира Павловича, заместителя генерального директора ООО «Балтика Спец Тяж», постановление правительства №12 оказывает негативное влияние на сферу перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом из-за значительного увеличения возмещения ущерба, более чем в 30 раз. В итоге получается, что данное увеличение скажется и на цене конечной продукции.

По словам В. Колесова, на данный момент заказчики полностью отказываются оплачивать такие тарифы и заняли выжидательную позицию. В отличие от обычных перевозчиков техника для перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов стоит очень дорого. Плюс обучение кадров, иной раз даже за границей, тоже обошлось очень дорого. Получается, теперь эти кадры вынуждены отправить на улицу. Техника куплена в лизинг. Что с ней делать? На рынке России она вообще не востребована, ее не применить в других отраслях промышленности. В результате автопредприятия становятся банкротами.

К примеру, возьмем автопоезд в 72 т. Специалисты ООО «Балтика Спец Тяж» обратились в Белоруссию с просьбой сделать расчеты по такому автомобилю. Так, у них проезд стоит 49 000, а у нас 150 000 рублей, а было 17 000. Направили запрос перевозчикам в Германию с просьбой рассчитать стоимость на определенное расстояние. Они сразу сказали, что главное, чтобы не было превышения по осям, потому что у них такой

автомобиль просто не пустят. Получилось 250 евро, порядка 16 000 рублей. В Германии абсолютно все равно, везешь ли 50, 70 или 90 т, поскольку полная масса не наносит ущерба, наносит именно осевая нагрузка.

Поэтому надо для тех, кто честно работает и оформляет разрешения, сделать нормальные цены. Но если попался перевозчик с перевесом на дорогах и пунктах весового контроля, к нему надо применять карательные меры.

ОАО «Первый автокомбинат» им. Г.Л. Краузе, г. Москва

Борис Юрьевич Штерн, директор «Первого автокомбината» имени Г.Л. Краузе, в своем выступлении подчеркнул, что предприятие осуществляет местные перевозки по Москве и Московскому региону. Вместе с тем вступление в действие пресловутого постановления парализовало работу и московского предприятия, которое ежедневно и круглосуточно по графикам вывозит грузы под годовую программу 2 млн квадратных метров жилья для строительства домов. В Москве не было никаких проблем с получением разрешения. Все четко, правда, сроки большие, но предприятие это устраивало, поскольку оформлялось все строго по букве бывшего постановления. Однако сейчас, во время оформления разрешения на третий квартал, начиная с мая предприятию не дали ни одного разрешения на провоз тяжеловесного груза. Что значит тяжеловесный груз? Например, панелевоз. Раз записано, что делимый груз и формально подходит, то говорят: «Извините, пожалуйста, у вас делимые панели. У нас написано в постановлении, чтобы не выдавать разрешения на делимый груз, мы не выдаем».

Предприятие обычно получает разрешения одновременно и на негабарит, и на перегруз. Соответственно, на негабарит даются разрешения до 10 поездок. Но в Москве и Московском регионе не просто постоянные поездки, а массовые. В день комбинат делает 600 рейсов, естественно разными автомобилями на 15–16 маршрутах. Поэтому каждые

2–3 дня нужно оформлять разрешение по тем срокам, которые есть.

Б. Штерн отметил, что, по мнению специалистов комбината, в постановлении заложены запредельные цифры, поскольку, когда подсчитали, оказалось, что они увеличивают себестоимость на 30%. Поэтому грузоотправитель сегодня имеет дело с перевозчиками, которые работают без разрешения. Для него лучше взять их, чем доплачивать 30%.

«Убийственно» и то, как уже было сказано, что ввели понятие делимого груза. Поэтому надо добиться приостановления этого постановления хотя бы на три года. За это время, опять таки с участием действительно тех людей, которые работают на земле, нужно создать специальную группу и решить проблемные вопросы.

Помимо этого, Б. Штерн предложил пересмотреть старые документы, регламентирующие получение разрешения на 10 поездок, а также ввести допустимый перевес не 2%, а хотя бы 8–10%. К примеру, погрузили грунт, прошел ливень, и груз потяжелел. Остановили автомобиль на весовом контроле, оказалось превышение. Хотя до этого случая работали месяц, не было никаких проблем.

В завершение Б. Штерн предложил отразить в решении Общественной палаты также мнение участников слушаний о необходимости выпуска российскими автопроизводителями автомобилей, которые бы соответствовали всем нормативам.

Комментарий

Е. Казанцев: «Действительно, если нельзя строить дороги с повышенной нагрузкой, то почему выпускается автотехника с такими параметрами? Если уж Россия принимает решение в одном направлении, так это надо увязывать и с техникой. Чем больше и мощнее делают технику, тем лучше должны быть дороги».

ООО «Ольгерд», Приморский край

Генеральный директор ООО «Ольгерд» Юрий Александрович Калинин заострил внимание участников конфе-

ренции на проблеме получения разрешения, задав вопрос: «Почему одним перевозчикам по ряду причин в получении разрешения отказывают, а другим – с такими же причинами – выдают за 2–3 дня?» А все потому, что подача и выдача разрешения непрозрачные, неэлектронные.

Ю. Калинин привел следующий пример. Четыре года назад только ленивый не пинал таможеню из-за ее коррупции. При подаче декларации приходилось платить деньги, чтобы ее приняли, да и других причин было много. Два-три года назад перешли на полностью электронную подачу деклараций. И проблемы ушли сами собой. Через сервер подается декларация, в течение двух часов фиксируется ее подача. Затем все действия таможенника происходят только в плане электронной подачи документов. Таможенник может хоть лбом биться об компьютер, но он ни рубля не получит, потому что разорвана связь чиновника с подающими декларации.

Почему Министерство транспорта и Росавтодор позади этого поезда в части электронной подачи документов? Ведь есть закон, который предусматривает подачу заявления через сайт государственных услуг. Подать это заявление можно, но пока не принесешь оригиналы документов, заверенных подписью директора предприятия, заявку никто рассматривать не будет. Она лежит, и все. «Так зачем эта электронная подача документов, для чего это сделано?» – обратился с вопросом Ю. Калинин к представителям федеральных органов власти.

ООО «Мехстрой», г. Новый Уренгой

Поддержал предыдущих ораторов и Столяров Гарри Иванович, депутат Тюменской областной думы, генеральный директор ООО «Мехстрой». «Действительно, – сказал он, – сколько бы мы ни писали, сколько бы на эту тему ни говорили, а воз и ныне там».

Более того, по мнению Г. Столярова, по сравнению с тем, что было 10 лет назад, с точки зрения бюрократии стало еще хуже. Раньше можно



Сегодня, по данным автоматических систем фиксации весогабаритных параметров, более 30% проезжающих по нашим автодорогам грузовиков имеют превышение весовых параметров

было получить одно разрешение на негабарит, который вообще никак не портит дороги, поскольку это не тяжелый груз. Ведь есть легкие негабаритные и неделимые грузы, которые необходимо перевозить, угрозы транспортной системе они не представляют, но сегодня оформление доходит до месяца. Обследование одного и того же маршрута занимает 10 дней в лучшем случае, а обычно на это уходит месяц. Но если еще, не дай бог, перед тем как везти этот негабарит, сломалась машина, то необходимо заново проходить всю эту процедуру, потому что в разрешении указывается конкретный вид транспортного средства.

Г. Столяров вышел с предложением о создании электронной базы дорог Российской Федерации, на основании которой можно было бы получать через Интернет пропуски и разрешения. Можно свести выдачу разрешений до 2–3 часов, а не до месяца. Хотя бы до трех дней, потому что зимники, которые есть в Ямало-Ненецком автономном округе, в лучшем случае стоят три месяца. Если каждое решение будет оформляться месяц, то ничего не удастся построить, а удорожание в конечном итоге ляжет на плечи заказчиков. Для многих освоение месторождений станет нерентабельным.

Надо возмещать ущерб, наносимый дорогам, но, тем не менее, к любому предложению надо подходить с точки зрения разумности и выполнимости. Принято понятие делимых грузов, но никто не учел, что есть такие грузы, как горюче-смазочные материалы. По-

ловину емкости возить нельзя, а это делимый груз. К чему приведет опрокидывание, никто не учел. Поэтому Г. Столяров обратился с просьбой обязательно уделить внимание постановлению по делимым грузам, особенно в сфере перевозок горюче-смазочных материалов. Половина автопарка России не проходит по нормам до 44 т, что же теперь – выбросить цистерну? А возить наполовину запрещают Правила дорожного движения.

По ту сторону барьера

Теперь слово представителям федеральных органов власти.

Позиция Росавтодора

Игорь Георгиевич Астахов, заместитель руководителя Росавтодора, высказал свою точку зрения по данному вопросу, расставив ряд акцентов и определив участников противостояния.

Он отметил, что, по мнению оппонентов, есть пострадавшая сторона: автомобилисты или грузоперевозчики, а есть виновная сторона: дорожники и законодатели. Однако, по мнению И. Астахова, это далеко не так, и это становится понятным, если более четко обозначить предмет, вокруг которого ведутся споры. Итак, первый и исходный постулат. Государством законодательно установлены нормативные нагрузки, с которыми автотранспорт может беспрепятственно передвигаться по всем дорогам общего пользования Российской Федерации. Это является действительно массовыми пе-

ревозками грузов. При этом в ряде случаев может возникнуть необходимость в перевозке грузов с превышением установленных норм. Такая необходимость может возникнуть при перевозке достаточно стандартного оборудования, например труб, которые являются неделимыми. Но в основном, конечно, при перевозке уникального оборудования: турбин, реакторов и прочих грузов, которые необходимы для экономики страны.

Для таких сверхнормативных перевозок государством предусмотрена возможность проезда по автодорогам по специальному разрешению, выдача которого производится после проверки технической возможности осуществления такой перевозки по заявленному маршруту. В случае перевозки крупногабаритного груза заявителем оплачивается только государственная пошлина в размере 1600 рублей. При перевозке груза, превышающего установленные нормы по весовым параметрам, разрешение выдается при условии возмещения вреда, который наносится дорогам тяжеловесным транспортным средством. Причем размер возмещаемого вреда зависит от размера превышения нормативных нагрузок.

Второй и самый важный постулат, что сверхнормативные перевозки должны быть исключительными. В этом случае нарушаются законодательно установленные нормы, дороги вынуждены нести нагрузки, на которые они не рассчитаны. В результате идет ускоренное разрушение дорог, они не выдерживают установленный межремонтный срок. Как следствие, требуются дополнительные средства на их восстановление, в случаях отсутствия таких средств обеспечивается не только комфортный проезд, но и безопасность движения.

И. Астахов отметил, что нагрузки, которые определены сегодня и действуют с 2011 г., были установлены без учета фактического состояния дорожной сети России. Они превышают технические возможности федеральных дорог, а для региональных дорог они просто разрушительны.

Эти нагрузки были приняты под давлением автомобилистов, которые постоянно кивали на европейские нормы и требовали гармонизировать с ними российские нормы. В результате сегодня установленные в нашей стране допустимые нагрузки соответствуют европейским нормам: 40 т для 5-осных ТС, 44 т для 6-осных ТС. По общей массе транспортного средства – 10–11,5 т нагрузки на ось.

Прежде чем вступить в дискуссию по поводу предложенных к обсуждению нормативных документов, И. Астахов обратил внимание, что все документы, последствия введения которых предложено обсудить, касаются только тех грузоперевозок, которые осуществляются с превышением законодательно установленных норм. Один из этих документов – методика расчета размера вреда, наносимого дорогам тяжеловесными транспортными средствами. Она выполнена Российским дорожным научно-исследовательским институтом.

Методика не нова, была разработана в конце 80-х гг. Именно она положена в основу ранее действовавших тарифов на сверхнормативные перевозки, но при утверждении в 1997 г. и 2009 г. ставок возмещения вреда законодателем было принято решение о применении понижающего коэффициента к рассчитанным тарифам. Каков был результат тако-

го решения? Поскольку низкие тарифы никого не останавливали, желающих перевозить грузы с превышением установленных норм становилось все больше. Сегодня только по федеральным автодорогам выдается более 300 000 разрешений в год, при этом сумма возмещаемого государству ущерба составляет всего 870 млн в год. Это данные за 2014 год.

Вкупе с низким уровнем контроля за сверхнормативными перевозками это привело к тому, что сегодня, по данным автоматических систем фиксации весогабаритных параметров, более 30% проезжающих по нашим автодорогам грузовиков имеют превышение весовых параметров. При этом превышение составляет 45%. По расчетам, дорогам ежегодно наносится ущерб на сумму 2,6 трлн рублей. Для сравнения: вкладываем в дороги федеральные и муниципальные средства 1,2 трлн рублей в год.

Теперь – сколько у нас нарушителей. Как уже было сказано, их действительно только 3%, а пользователей дорог, по данным ГИБДД, 55,7 млн транспортных средств. Итак, реальная картина выглядит так: с одной стороны интересы достаточно узкой группы перевозчиков, которые используют государственное имущество, автомобильные дороги, в целях извлечения прибыли, при этом нарушая установленные государством



Для сверхнормативных перевозок предусмотрена возможность проезда по автодорогам по специальному разрешению

нормы и сознательно нанося вред имуществу. На другой чаше весов интересы государства, которое несет сверхнормативные затраты на содержание и ремонт дорог, и интересы других пользователей дорог, то есть владельцев легковых автомобилей и легких грузовиков.

Воздействие на автодороги одного транспортного средства массой свыше 12 т равно воздействию свыше 20 000 легковых автомобилей. Вред, наносимый нарушителем, уже равен примерно 150 000 легковых автомобилей. Заявления перевозчиков к материалам слушаний о том, что они платят ежегодно 500 млрд рублей в год через акцизы на топливо и транспортный налог, не соответствуют действительности. Сама эта цифра почти правильная: 487 млрд рублей на самом деле, только ее уплатили не перевозчики, а все автовладельцы, вместе взятые, да еще и владельцы других видов транспортных средств. Для сравнения: в 2013 г. государство на автодороги затратило 1 трлн, в 2014 г. – 1 трлн 235 млрд рублей, в том числе на федеральные дороги 527 млрд рублей, а на региональные 708 млрд рублей.

Таким образом, вклад грузоперевозчиков тяжеловесов и строительства дорог, о котором они упоминают достаточно часто, не так уж и велик. Получается, что 97% пользователей автодорог оплачивают основные расходы на ремонт и содержание дорог, в том числе возмещая вред, наносимый автодорогам недобросовестными коммерсантами.

Именно поэтому в 2014 г. правительством было принято два взаимосвязанных решения. Первое – о выделении на федеральные дороги финансирования в размере 100% от норматива. Второе – о повышении ставок возмещения вреда, наносимого тяжеловесами государственными дорогам, путем установления их размера в соответствии с реально наносимым ущербом без применения понижающих коэффициентов. Как пояснил И. Астахов, принятие реальных ставок возмещения вреда призвано не увеличить количество

взимаемых с перевозчика средств, а уменьшить количество желающих проехать по дорогам с превышением установленных норм и тем самым снизить разрушающий эффект.

Теперь о доводах оппонентов, изложенных в качестве поводов для проведения мероприятия. Один из них гласит, что введенная с 1 июля 2015 г. методика, а точнее, рассчитанные в соответствии с ней ставки возмещения вреда, значительно увеличивает размер подлежащего возмещению ущерба. На том же примере, который приведен в материалах слушаний, И. Астахов пояснил: доставка груза массой 70 т ранее стоила перевозчику 10 500 рублей, теперь – 360 000 рублей. Увеличение почти в 34 раза. По мнению заместителя руководителя Росавтодора, как раз в этом и суть. Если сумма в 10 500 рублей никого из перевозчиков не останавливала, в том числе и заказчиков перевозок, то сумма в 360 000 рублей многих заставит хотя бы задуматься. Значит, тяжеловес на дорогу не выйдет, а вместо него выйдут два грузовика с соблюдением установленных весовых параметров.

Кто от этого пострадает? Грузоотправитель и грузоперевозчик, потому что вырастут транспортные расходы. Кто от этого выиграет? Государство и общество, владельцы и основные пользователи дорог. И. Астахов как раз на этой стороне. Он позволил себе усомниться в бесспорности заявления о том, что все затраты перевозчики вынуждены предъявлять производителям национальных товаров и что в конечном итоге происходит удорожание конечного продукта, которое оплачивают потребители. Однако И. Астахов задал вопрос: «Зачем же перекладывать на производителя и потребителя те затраты, которые перевозчик несет только потому, что нарушает установленные государством нормативы?»

Что касается жалоб перевозчиков на то, что они несут дополнительные расходы, поскольку вынуждены пользоваться услугами посред-

ников при получении разрешения, то Росавтодором приняты все меры, чтобы исключить посредников при оказании услуги по выдаче специальных разрешений. С 2010 г. для международных перевозчиков, а с 2012 г. для внутренних перевозчиков реализована возможность подачи заявления в электронном виде через портал государственных услуг, при этом все этапы процедуры регистрации, рассмотрения и оформления разрешения можно отслеживать на сайте.

По словам И. Астахова, сегодня создана максимально прозрачная система оказания государственной услуги по выдаче разрешений. Она единая по всем дорогам. Вне ее ни одно разрешение не может быть выдано, она позволяет отследить эти разрешения во всех точках выдачи, их 62 на территории России. Можно проверить факт выдачи каждого разрешения и указанные в нем условия проезда. Именно введение этой прозрачной системы в 2012 г. и вызвало целый шквал жалоб потому, что тогда были отсечены все посредники, все возможности обойти процедуру, купить разрешение, напечатать дополнительный тираж.

По поводу приостановки действия постановления, установившего повышенные ставки возмещения вреда, заместитель руководителя Росавтодора проинформировал, что в рамках антикризисных мер Министерством транспорта подготовлен проект постановления, согласно которому устанавливаются понижающие коэффициенты к утвержденным ставкам.

Помимо этого, выступавший обратил внимание членов Общественной палаты на необходимость повышения эффективности контроля за соблюдением установленных нормативных нагрузок. В соответствии с законодательством, Росавтодор, как владелец дорог, обеспечивает наличие постов весового контроля. При этом владельцы дорог не имеют полномочий на осуществление самого контроля, включая остановку транспортного средства, направление его на взвешивание и применение ад-



Надо громадными штрафами наказывать тех, кто везет перегруз без оформления разрешений

министративных санкций в случае выявления нарушения установленных норм. Этими функциями наделены контрольно-надзорные органы: Ространснадзор и ГИБДД.

На федеральных автодорогах Росавтодором построено 63 стационарных поста весогабаритного контроля, в том числе 12 из них могут работать в автоматическом режиме, кроме того, пять полностью автоматических постов весового контроля. Из них сотрудники региональных управлений Ространснадзора работают только на 49 постах, а в круглосуточном режиме лишь на 30. Сотрудники территориальных государственных автоинспекций МВД осуществляют контроль транспортных средств только на 33 постах из 63, при этом круглосуточные дежурства лишь на 14.

Как заставить контролеров выполнять свои обязанности в полном объеме? Росавтодор обращается, требует, уговаривает, инициирует и проводит совещания, пишет различные поручения и письма. Государство вложило огромные средства в создание этих постов, но эффективности работы не видно. Недостаточно эффективные результаты работы таких постов привели к тому, что уже порядка трех лет прорабатывается возможность

введения системы автоматической фиксации нарушений в сфере перевозки тяжеловесных грузов по аналогии с системой взимания штрафов за превышение скорости. Для этого построили экспериментальные автоматические посты, и они работают. К примеру, лишь за одни сутки на этих 18 постах было зафиксировано 6322 нарушителя. Максимальная масса автомобиля нарушителя составила 102 т. Нагрузка на ось – 18,7 т. О каком состоянии дорог можно говорить, если есть такие превышения?

Еще одно перспективное направление, сказал И. Астахов, в котором необходимо двигаться, чтобы разгрузить и сохранить дороги, это наведение порядка на рынке автомобильных грузоперевозок. Сегодня в связи с отсутствием лицензирования в этой сфере именно добросовестный и законопослушный перевозчик оказывается в проигрыше. Он исправно платит налоги, сборы, организует производственную базу, оборудует транспорт всем необходимым для обеспечения безопасности перевозок, соблюдает режим труда и отдыха водителей. Это все стоит больших денег. Сегодня на рынке рядом с ним десятки тех, кто использует «серые» схемы, нещадно эксплуа-

тирует технику, людей и дорогу, извлекая максимальную прибыль.

И. Астахов привел слова Александра Владимировича Котова, председателя профсоюза водителей, который сказал, что 80% перевозчиков нелегалы.

В рамках Государственного совета, который проходил в октябре прошлого года, было предложено вернуть лицензирование на грузоперевозки. Этот вопрос рассматривался, но не был решен положительно. Сегодня звучат предложения ввести саморегулирование в этой сфере. Росавтодор поддержал бы данную инициативу, если бы это помогло построить реальный цивилизованный путь.

Комментарий

Е. Казанцев: «Спасибо, Игорь Георгиевич. Вы обрисовали всю картину хорошо, но неужели все эти люди, которые высказывались, говорят неправду? Они готовы честно работать, платить, но они говорят о том, что система работает с нарушениями и сроками, и сумм взыскания и т.д. Я с вами полностью солидарен, что надо громадными штрафами наказывать тех, кто везет перегруз без оформления разрешений. Это надо искоренить на 100%, чтобы водители отвечали вместе с грузоотправителем, вместе с хозяином машины, чтобы они несли ответственность за неоформленный перегруз.

Но там, где есть возможность получить разрешение, перевозчики не могут получить его вовремя, именно об этом идет речь. И именно об этом надо говорить сегодня, чтобы предложения были направлены на устранение этой ситуации и ужесточение наказания тех водителей, которые занимаются теневой экономикой, перевозят грузы без разрешения и, в основном, портят дорогу. Надо разделить эти понятия, тогда у нас будет все нормально. Перевозчики, которые здесь выступили, не защищают же тех водителей, которые везут вместо 40 тонн 60 тонн, а наоборот, предлагают их наказывать. Надо, чтобы все водители поняли, что выезжать с перегрузом на трассу очень опасно и рискованно, что можно не

только лишиться прав на вождение автомобиля, но и понести колоссальные штрафы вместе с руководителем предприятия и грузоотправителем. И надо об этом говорить конкретно».

Ассоциация региональных дорожников

Старыгин Игорь Иванович, председатель Ассоциации региональных дорожников, обозначил общую картину по региональным дорогам.

Он проинформировал, что сегодня автомобильных дорог в Российской Федерации насчитывается более 1 445 000 км. Дороги федерального значения составляют 52 000 км. С 2014 г. обеспечено 100-процентное финансирование дорог по нормативу, но это касается лишь федеральных дорог, что составляет 3,5% от общей протяженности. Зона интересов Ассоциации региональных дорожников включает автомобильные дороги регионального и муниципального значения протяженностью 509 000 км.

Основная масса дорог регионального значения – более 318 000 км – построена под нагрузку 6 т на ось. Причем по транспортно-эксплуатационным показателям только 41% из них соответствуют нормативу. В 2014 г. было отремонтировано 9200 км дорог – лишь 2% от общей протяженности дорог.

В настоящее время обеспеченность финансовыми ресурсами работ по содержанию региональных дорог составляет 30%, по ремонту – 22%. Работы по капитальному ремонту практически не проводятся. Две главные задачи, которые поставлены сегодня перед дорожниками субъектов: приведение в нормативное состояние существующей системы автомобильных дорог и удвоение объемов строительства автомобильных дорог. Однако финансовыми ресурсами ни та, ни другая задача сегодня, к сожалению, не подкреплены. Поэтому необходимо рассматривать любые имеющиеся ресурсы, включая взаимодействие с перевозчиками. И главная задача здесь – не допустить сверхнормативного разрушения автомобильных дорог.

Контроль за тяжеловесами осуществляется с использованием стационарных и передвижных пунктов весового контроля. Дорожники обеспечивают лишь функционирование постов весового контроля. Непосредственно контроль и административное взыскание осуществляют работники Государственной инспекции безопасности дорожного движения. Однако постов весового контроля мизерное количество. Если у федералов стационарных постов на 50 000 километров 68, то у регионалов на 500 000 километров 44 поста, лишь 27 из них работают в круглосуточном режиме. Передвижных постов 214, но только 39 работают в круглосуточном режиме. Причем сегодня у работников ГИБДД нет возможности обеспечить присутствие на постах весового контроля своих сотрудников.

Теперь что касается составления актов по результатам взвешивания и возмещения ущерба. На региональных дорогах в 2014 г. было составлено 125 000 актов о превышении нагрузок. Размер ущерба, вреда составил 1 млрд рублей. Если поделить одно на другое, то можно увидеть, что средняя сумма составит 8000 рублей.

Поэтому необходимо введение на автомобильных дорогах контроля, который бы осуществлялся без остановки транспортных средств в автоматическом режиме.

Что касается постановления №12 Правительства РФ. Уже звучало много предложений по поводу приостановления его действия. Однако, как подчеркнул И. Старыгин, ни в коем случае нельзя его приостанавливать. В части обеспечения сохранности 6-тонных дорог этот документ крайне нужен для дорожной отрасли.

В заключение председатель Ассоциации региональных дорожников обратил внимание еще на один момент. Он сказал, что все заинтересованы в том, чтобы дороги были качественные и подрядчики несли ответственность в соответствии с теми гарантийными обязательствами, которые они берут на себя. Соответствующим приказом Министерства транспорта РФ с 2003 г. установлены

определенные гарантийные сроки, которые присутствуют во всех государственных контрактах в обязательном порядке, однако дальше встает вопрос о реализации этих гарантийных сроков. Когда заказчики начинают обращаться с претензиями к подрядчику по поводу восстановления каких-то дефектов, возникших на автомобильных дорогах, то в ответ как федеральным, так и региональным заказчикам говорится: «Уважаемые коллеги, а вы обеспечили нормативную эксплуатацию автомобильных дорог в период этих гарантийных сроков?» К сожалению, из-за того, что 40% транспортных средств движутся с перевесом, причем перевес порой достигает 50–60%, а иногда по отдельным направлениям и 80%, это не позволяет заказчикам нормально исполнять свои функции и привлекать подрядчиков к ответственности.

На сегодняшний день имеются решения судов о том, что претензии неправомерны только из-за того, что пользователи относятся к автомобильным дорогам с недолжным вниманием, правила перевозки не соблюдаются и транспорт идет с перевесом. «С таким подходом, если не найдем должного контроля за движением тяжеловесов, улучшения на автомобильных дорогах не добьемся», – подытожил И. Старыгин.

Росдормониторинг

Угаров Константин Сергеевич, директор ФКУ «Росдормониторинг», в своем выступлении остановился на деятельности этой организации и ответил на ряд прозвучавших вопросов участников данного мероприятия.

Он проинформировал, что полное название учреждения – «Центр мониторинга безопасной эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства». Как видно из этого названия, основная функция учреждения – обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, которая выполняется путем решения трех основополагающих задач:

1. Выдача специальных разрешений на движение по автомобильным



В странах Евросоюза при одинаковой полной массе транспортного средства допустимые осевые нагрузки, как правило, выше, чем в нашей стране

дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки крупногабаритных тяжеловесных грузов как в межрегиональном, так и в международном сообщении.

2. Мониторинг параметров автотранспортных средств, осуществляющих такие виды перевозок.

3. Оперативный мониторинг транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и меры по предотвращению чрезвычайных и экстренных ситуаций на автомобильных дорогах.

К. Угаров отметил, что основная цель государственной услуги по выдаче специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, – обеспечение безопасности данного вида перевозок с наименьшим вредом для государственного имущества, а также обеспечение возмещения вреда путем сбора средств по возмещению того вреда, который наносится данными транспортными средствами автомобильным дорогам.

Востребованность государственной услуги в 2014 г. всеми учреждениями Росавтодора составила 306 274 выданных разрешения на

международные, межрегиональные и местные сообщения. Это касалось 82 000 транспортных средств в межрегиональном сообщении, или примерно 0,15% от общего количества транспортных средств в Российской Федерации, а в международном сообщении 5200 автомобилей были заняты в данной перевозке, то есть 0,009% от общего числа автомобилей в Российской Федерации. За международной услугой получения специального разрешения обратилось 323 организации.

Суть предоставления государственной услуги – обеспечение возможности обращения заявителя через личный кабинет на портале муниципальных государственных услуг и отслеживание всех этапов оформления разрешения. К. Угаров пояснил, что в случае подачи через государственный портал такого заявления с приложением всех оригиналов, заверенных электронно-цифровой подписью, подачи оригиналов не требуется. Данная система позволяет наладить электронное взаимодействие согласующих организаций. На сегодня это электронное взаимодействие обеспечено вместе всеми управлениями дорог Росавтодора по федеральным дорогам. Соответственно, в на-

стоящее время регионы подключаются к этой системе. При этом Росдормониторинг постоянно поднимает вопрос об ускорении процесса подключения субъектов и других согласователей к этой системе в целях обеспечения прозрачности, легитимности и ускорения процесса.

На сегодняшний момент имеется электронный реестр выданных специальных разрешений, что в дальнейшем можно использовать при взаимодействии с контрольно-надзорными органами по двум аспектам. Первый аспект: проверка легитимности предъявляемых перевозчиком на дорогах разрешений. К примеру, только за последние три месяца получено 23 запроса от следственных органов по факту подделок специальных разрешений на автомобильных дорогах. И второй аспект: вопрос, связанный с автоматической фиксацией параметров.

К этой системе подключены все управления дорог Федерального дорожного агентства, 62 точки выдачи, задействованы 193 сотрудника. Из 306 274 разрешений, выданных в прошлом году, в электронной форме было подано 22 643 заявления на межрегиональное сообщение, а на международное сообщение поступило 138 обращений. При этом для международных перевозчиков обеспечение подачи разрешения в электронной форме было предоставлено с 1 апреля 2010 г.

К. Угаров в своем выступлении ответил по вопросу электронного разрешения и электронных государственных услуг. Он сказал: «Законодательство Российской Федерации предполагает предоставление в электронной форме обращения по получению государственной услуги, а никоим образом не саму государственную услугу в виртуальном мире. Например, паспорт, что российский, что заграничный, в электронной форме вы не получаете. Заявление можете подать в электронной форме, однако паспорт получаете материальный, который можно потрогать. Это некоторая ремарка по некоторым вопросам, которые были до этого в наш адрес».

Говоря о мониторинге параметров транспортных средств, которые осуществляют перевозки грузов, в том числе тяжеловесных и крупногабаритных, К. Угаров отметил, что весовые пункты контроля, которые работают в автоматизированном режиме, объединены в единую систему мониторинга движения таких автомобилей. Она позволяет в автоматическом режиме без снижения скорости движения, без человеческого фактора замерить в движении все весогабаритные параметры транспортных средств. В случае превышения установленных параметров эти данные обобщаются. При этом погрешность оборудования учитывается в пользу перевозчиков, то есть погрешность оборудования вычитается из фактически измеренных оперативных данных. Соответственно, за минусом всех погрешностей, по государственному регистрационному номеру проверяется наличие либо отсутствие специального разрешения на данное транспортное средство, которое движется по данному маршруту. В случае подтверждения, что разрешения нет, либо параметры, которые зафиксированы, выше, чем в разрешении, данный материал уходит по защищенным криптографическим способом каналам связи системы межведомственного электронного взаимодействия в органы МВД для вынесения постановления по данному правонарушению с дальнейшим направлением соответствующего постановления владельцу автомобильных дорог.

Касаясь вопроса сроков предоставления разрешения, К. Угаров сказал, что на сегодняшний момент срок выдачи специального разрешения составляет 11 дней плюс 4 дня в случае необходимости согласования с Государственной автомобильной инспекцией. На тяжеловесные грузы без превышения габаритных параметров – 11 дней.

Комментарии

В. Алексеев: «Константин Сергеевич, а зачем вообще в бумажном виде выдавать разрешение, если у вас есть связь с контролирующими орга-

нами? На границе будут пропускать, если это международные перевозчики. У каждого инспектора, который имеет право проверить, будет база данных. Никаких поддельных разрешений не будет. Так зачем выдавать разрешения в бумажном виде? Из-за этого все проблемы, перевозчики об этом говорят. Здесь находятся перевозчики, которые получают разрешения. А вы нам все время приводите примеры тех перевозчиков, которые не получают разрешений. Мы тоже против этого. Давайте вместе как-то сделаем и упростим эту систему, для того чтобы перевозчики могли нормально работать».

К. Угаров: «Валерий Иванович, система электронной выдачи у нас, по сути, решена. Есть база, где содержатся все параметры. Но для того, чтобы она полноценно заработала, 85 000 субъектов (города, муниципалитеты и все согласователи, в том числе, например, РЖД) должны войти в эту систему. Кроме того, контрольные органы также должны у себя организовать систему проверки в электронном виде. Как это будут решать субъекты, ГИБДД, Ространснадзор, сколько потребуется денег, чтобы эта система заработала, я даже не берусь оценить».

А. Лаврентьев, заместитель начальника 8-го отдела ЦНС МВД России: «Сервис по выдаче разрешений в электронном виде был разработан Росавтодором, где можем, мы его применяем. Но надо понимать, что наша страна огромная и есть места, где нет не только выделенных каналов связи, там нет связи как таковой. Проверить разрешение там просто невозможно. Когда это будет, тогда мы сможем вести речь о том, чтобы выдавать и согласовывать разрешения в электронном виде. Пока на сегодняшний день физически такой возможности нет».

Ространснадзор

Сергеев Алексей Сергеевич, начальник отдела контроля международных автомобильных перевозок, в начале своего выступления напомнил,

что по действующему на сегодняшний день законодательству права остановки транспортных средств, осуществляющих перевозку грузов во внутрироссийском сообщении, у Ространснадзора нет (*от редакции: на момент выступления – 7 июля 2015 г.*). Поэтому остановить транспортное средство, которое движется с превышением весогабаритных параметров, представители Ространснадзора не имеют права. Дело в том, что приказ Министерства транспорта №125 определяет порядок осуществления процедур взвешивания транспортных средств. Сотрудник ГИБДД производит остановку транспортного средства, сотрудник Ространснадзора осуществляет процедуру взвешивания и результат взвешивания передает сотруднику ГИБДД для принятия мер административного воздействия к перевозчику. В случае если на посту весового контроля сотрудник ГИБДД отсутствует, сотрудник Ространснадзора имеет право остановки исключительно транспортных средств, осуществляющих перевозку в международном сообщении.

В настоящее время разработан законопроект, который даст Ространснадзору право остановки транспортных средств, осуществляющих перевозку грузов во внутрироссийском сообщении (*от редакции: закон вступил в силу 24 июля 2015 г., см. раздел «Официальные материалы», с. 74*). Однако, со вступлением в силу данного федерального закона и принятых в его исполнение подзаконных актов, необходимо будет еще издавать целый ряд документов, которые бы закрепили не только право остановки, но и обязанность водителя останавливаться по требованию сотрудников Ространснадзора. Тогда сложившаяся ситуация должна будет измениться в лучшую сторону.

А. Сергеев согласился с участниками мероприятия, что на сегодняшний день количество постов весового контроля недостаточно, а инициатива введения автоматического контроля за весовыми параметрами – хорошее и продуктивное начало. Однако беспокоит то обстоятельство, что сам факт выявления административного



Если есть нарушители, которые наносят ущерб, то это не значит, что за них должны расплачиваться те, кто работает легально

правонарушения системой фиксации не пресекается. Между тем во всем мире выявленное правонарушение должно пресекаться, то есть транспортное средство должно быть остановлено, а к виновным лицам необходимо применить соответствующее административное наказание. Негативное воздействие транспортного средства на дорогу должно быть прекращено посредством исключения его из движения до устранения причины, а именно либо перегруза, либо размещения груза в соответствии с требованиями, а также получения документа, подтверждающего, что лицо, осуществляющее перевозку груза, возместило тот вред, который может быть нанесен или уже нанесен. Поэтому необходимо не только выявить факт нарушения, но и пресечь выявленное нарушение.

Высказался А. Сергеев и по поводу ремарок, которые прозвучали на слушаниях. Во-первых, по поводу того, что автопром выпускает машины, которые могут перевозить тяжеловесные грузы, а законом ограничивается их применение. По его мнению, если сохранить такой подход к данной проблеме, то тогда придется вернуться к полупортакам. Нужно, чтобы любое транспортное средство осуществляло и решало те задачи, которые на него возложены. Если законодательно определено, что полная масса транспортного средства должна соответствовать определенным значениям, то тогда либо те субъекты, которые владеют иными транспортными сред-

ствами, должны получать на движение этих транспортных средств соответствующие разрешения, либо такой подвижной состав должен применяться строго в ограниченной сфере деятельности, а именно без выезда на дороги общего пользования. Другого просто-напросто не дано.

Во-вторых, необходимо поддерживать инициативу по возврату к лицензированию грузовых перевозок. Сегодня получается, что законопослушные перевозчики находятся в невыгодной позиции по отношению к тем, кто остается глубоко в тени. Тот, кто везет грузы на законном основании, оплачивает все положенные налоги, всевозможные разрешения на проезд и др. Поэтому необходимо упорядочить систему допуска перевозчика на рынок, сказал в завершение своего выступления А. Сергеев.

Продолжил разговор на круглом столе представитель Минтранса России, который прокомментировал вопросы, касающиеся постановления правительства №12.

Он сказал, что постановление разрабатывалось в 2012 г. Все цифры заранее были известны перевозчикам. Нынешнее постановление было принято еще в 2013 г., но перевозчики в качестве переходного периода попросили отсрочку на 1,5 года, по сути, до 1 июля 2015 г. Теперь оно вступило в силу, и перевозчики просят понизить коэффициенты с целью уменьшения финансовой нагрузки. Министерство их слышит и идет навстречу. Именно

поэтому было подготовлено постановление правительства о внесении изменений в постановление №934, где предложены понижающие коэффициенты. Эти коэффициенты направлены на согласование в Министерство экономического развития. Желательно, чтобы они прошли более быстрое согласование. Министерство транспорта идет навстречу перевозчикам и готово делать все, чтобы ускорить принятие этого документа, а именно обратиться в Правительство РФ с просьбой издать этот акт как можно быстрее.

Подводя итоги...

«Если есть нарушители, которые наносят ущерб, то это не значит, что за них должны расплачиваться те, кто работает легально. Кроме того, встает вопрос о качестве строительства дорог, о тех устаревших стандартах, которыми руководствуются, а также об оптимизации расходов на дорожное строительство. Каким бы ни был ущерб, увеличение сбора в 34 раза просто невысказано, необходимо дорабатывать методику расчета вреда, причиняемого дорогам транспортными средствами, осуществляющими перевозку тяжеловесных грузов, совместно с перевозчиками», – считает Е. Казанцев. Он предложил руководителю ФАУ «РОСДОРНИИ» О. Ярошу, чья организация разрабатывала указанную методику, совместно с представителями транспортных организаций доработать ее с учетом мнения перевозчиков. В настоящее время создается рабочая группа по этому вопросу.

«В целом можно сказать, что стороны, участвовавшие в слушаниях в Общественной палате РФ, продемонстрировали готовность двигаться навстречу друг другу. Транспортники готовы оплачивать свой проезд, а государство – исправлять неизбежные недочеты при переходе на новую систему и снижать затраты перевозчиков», – резюмировал член Общественной палаты РФ С.Б. Фахретдинов.

В настоящее время Правительством РФ готовятся изменения в нормативные правовые акты в сфере перевозок автомобильным транспортом тяжеловесных и крупногабаритных грузов.