

УДК 629.113

ВЕСОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ, НАКЛАДЫВАЕМЫЕ НА ГРУЗОВОЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

А. А. Бернгардт, к. т. н. / М. И. Грифф, д. т. н., проф., директор «САМТ-Фонда»

Главным преимуществом автомобильного транспорта является его универсальность. С его помощью могут перевозиться практически любые грузы. Использование автомобильного транспорта становится рациональным и при транспортировке скоропортящихся грузов. Преимущества также видны и при необходимости перемещения грузов на небольшие расстояния. Если в населённом пункте нет железной дороги, то автотранспорт становится единственным способом доставки, что и делает его просто незаменимым. Не менее значимым преимуществом автоперевозок является их оперативность. Грузовой автотранспорт одновременно может доставлять грузы нескольким клиентам. При этом не всегда доставка предполагает одновременное нахождение заказчика в одном населённом пункте. На пути следования по составленному маршруту может осуществляться поэтапная выгрузка товаров заказчику. Ни один из других видов транспорта такими возможностями не располагает.

По данным Росстата, в 2012 году объём коммерческих перевозок грузов, выполняемых всеми видами транспорта (без трубопроводного и железнодорожного транспорта необщего пользования), составил 3 125,2 млн т, а коммерческий грузооборот — 2 480,5 млрд т·км. Доля автомобильного транспорта при этом в перевозках составила более 54 % (рис. 1) [1].

Среди основных проблем на рынке перевозок автотранспортом перевозчики выделяют в первую очередь ограничения по весу и объёму доставки груза, которые накладываются, с одной стороны, техническими характеристиками автомобиля, а с другой — несущей способностью дорог.

Очевидно, что для перевозчиков увеличение грузоподъёмности используемого автотранспорта является направлением повышения экономической эффективности грузоперевозок, в особенности при перевозках на большие расстояния. Вследствие этого перевозчики стараются нагружать автомобили до максимально разрешённых значений по грузоподъёмности, а зачастую и превышают их. По некоторым данным, установленные весогабаритные параметры ежедневно нарушают от 30 до 40 % грузовиков. Сумма ущерба, наносимого дорогам перегруженными фурами, — около 2,6 трлн рублей еже-

годно. При этом за тот же период на ремонт дорог выделяется около 1 трлн рублей [2].

В соответствии с требованиями Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» Постановлением Правительства РФ от 16 ноября 2009 года № 934¹ установлены Правила возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации. В соответствии с указанными правилами размер вреда зависит от протяжённости маршрута в сотнях километров, величины превышения значения допустимой массы и осевых нагрузок (суммарно на каждую ось, по которой имеется превышение), а также от категории участков автомобильной дороги, по которым проходит маршрут транспортного средства. Классификация автомобильных дорог приведена в табл. 1.

В соответствии с данной классификацией в Российской Федерации дороги распределяются на пять категорий. Автомобильные дороги I и II категорий рассчитаны на осевую нагрузку 115 кН/ось (11,5 т/ось), автомобильные дороги III и IV категорий рассчитаны на осевую нагрузку 100 кН/ось (10 т/ось), автодороги местного значения V категории рассчитаны на осевую нагрузку 60 кН/ось (6 т/ось). По данным Федерального дорожного агентства (табл. 2), на 1 января 2014 года в Российской Федерации имелось 511 353,5 км автомобильных дорог общего пользования. Исходя из указанных в табл. 2 данных, на рис. 2 представлено распределение автомобильных дорог по категориям, а на рис. 3 — распределение по расчётной осевой нагрузке. Как следует из представленных данных, в Российской Федерации крайне мало автодорог высшей категории: I — меньше 2 %, а II — 6,43 %, то есть автодороги с расчётной осевой нагрузкой 115 кН/ось (11,5 т/ось) составляют менее 8 %. Наиболее распространены в России автомобильные дороги с расчётной осевой нагрузкой 100 кН/ось (10 т/ось). Автодороги III и IV категорий

¹ Действует в редакции Постановлений Правительства РФ от 16 апреля 2011 года № 282, от 9 января 2014 года № 12 (ред. 27 декабря 2014 года) — вступили в силу 1 июля 2015 года.

Таблица 1. Классификация автомобильных дорог в Российской Федерации (ГОСТ Р 52398–2005, СНиП 2.05.02–85)

Класс автомобильной дороги	Категория автомобильной дороги	Назначение автомобильной дороги				Общее количество полос	Ширина полосы движения, м	Расчётная осевая нагрузка, кН (тс)	Центральная разделительная полоса	Пересечения с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками	Пересечения с железными дорогами и трамвайными путями	Доступ на дорогу с примыканиями в одном уровне	
Автомагистраль	I-a	Магистральные федеральные дороги	Прочие федеральные дороги	Республиканские, краевые, областные дороги и дороги автономных образований	Дороги местного значения	4 и более	3,75	115 (11,5)	Обязательна	В разных уровнях	В разных уровнях	Не допускается	
Скоростная дорога	I-б					4 и более	3,75					Допускаются пересечения в одном уровне со светофорным регулированием	Допускается без пересечения прямого направления
Дорога обычного типа (нескоростная дорога)	I-в					4 и более	3,75					Допускается отсутствие	Допускается
	II					4	3,5	Не требуется	Допускаются пересечения в одном уровне				
	III					2 или 3	3,75			100 (10)	Допускаются пересечения в одном уровне	Допускается	
	IV					2	3,5	60 (6)	Допускаются пересечения в одном уровне				
V	2	3,0	Допускаются пересечения в одном уровне										
	V	1		4,5 и более									

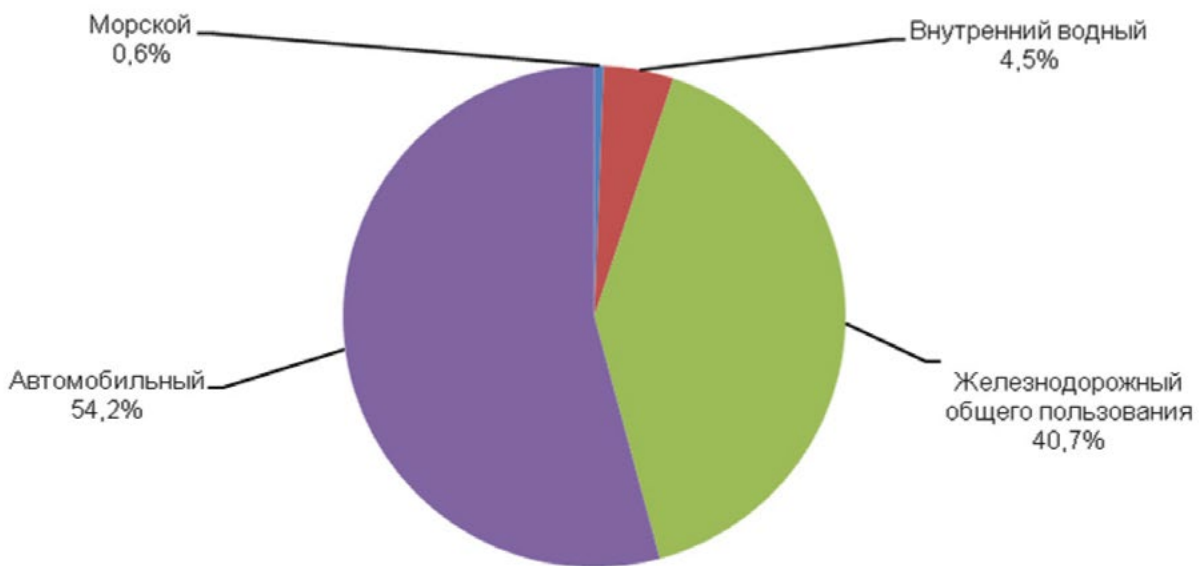


Рисунок 1. Структура коммерческих перевозок грузов по видам транспорта в РФ, 2012 год, %

Таблица 2. Протяжённость автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием в Российской Федерации, км (по данным Федерального дорожного агентства на 1 января 2014 года)

Наименование показателей	№ строки	Всего	В том числе по категориям дорог:						
			I-а	I-б	I-в	II	III	IV	V
Протяжённость автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием, в том числе:	01	511 353,5	474,9	4 402,4	2 242,5	32 897,6	108 607,8	290 946,9	71 781,4
дороги федерального значения	02	50 661,6	318,8	3 820,3	1 152,6	19 832,7	18 987,2	5 578,4	971,6
дороги регионального или межмуниципального значения	03	460 691,9	156,1	582,1	1 089,9	13 064,9	89 620,6	285 368,5	70 809,8

Справочно из строки 01

Протяжённость автомобильных дорог общего пользования, эксплуатация которых осуществляется на платной основе:	(06)	476,3 км
<i>из них:</i>		
федерального значения	(07)	247,7 км
регионального или межмуниципального значения	(08)	228,6 км
· протяжённость автомобильных дорог общего пользования с движением общественного пассажирского транспорта	(09)	416 628 км
· протяжённость автомобильных дорог общего пользования по количеству полос движения (из суммы граф 5, 6, 7 и 8):		
· 4 полосы	(10)	7 920,2 км
· 6 полос	(11)	322,5 км
· 8 полос и более	(12)	106,9 км

Таблица 3. Требования по максимальной массе транспортных средств, т

	Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств — участников СНГ	Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011	Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утв. Пост. Пр-ва РФ от 15.04.2011 № 272, в ред. от 30.12.2011 № 1208, от 09.01.2014 № 12 (ред. 18.05.2015)
Одиночный автомобиль			
2	18	18	18
3	24 (25) <1>	25	25
4	32 <2>	32	32
5		32	35
Прицепы			
2	18		
3	24		
Сочленённые транспортные средства (тягач + полуприцеп)			
2 + 2	36 (38) <3>	36	36
2 + 3	38 <4>	40	40
3 + 2	38	40	40
3 + 3	38	40	44
Автопоезд			
3		28	28
4	36	36	36
5	42	40	40
6 и более	44	40	44

Примечания:

1. Значение «25 тонн» относится к транспортным средствам с ведущей осью, состоящей из двух пар колёс, оборудованной пневматической или эквивалентной ей подвеской.
2. Относится к транспортным средствам с двумя ведущими осями, состоящими из двух пар колёс, и имеет пневматическую или эквивалентную ей подвеску.
3. Значение «36 тонн» относится к двухосным тягачам с двухосным полуприцепом при расстоянии между осями полуприцепа от 1,3 до 1,8 м. Значение «38 тонн» — при расстоянии между осями полуприцепа более 1,8 м.
4. На 18-тонном тягаче и 20-тонном полуприцепе и в случае, если тягач имеет ведущую ось, состоящую из спаренных колёс, и оборудован пневматической или эквивалентной ей подвеской, максимальная масса может быть увеличена на 2 тонны.

составляют суммарно 78 %. Автодороги V категории составляют 14 %.

Значения предельно допустимой массы и осевых нагрузок для транспортных средств устанавливаются следующими документами:

- Правилами дорожного движения — на участках маршрута, где установлены (постоянно или временно) запрещающие дорожные знаки 3.11 «Ограничение массы» и (или) 3.12 «Ограничение массы, приходящейся на ось транспортного средства»;
- Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, утверждёнными Постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2011 года № 272²;
- соответствующими постановлениями федеральных (региональных) органов власти о сезонном ограничении массы и осевых нагрузок транспортных средств.

В то же время ограничения по массе и осевым нагрузкам установлены Соглашением о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств — участников Содружества Независимых Государств, от 4 июня 1999 года и Техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 016/2011 «О безопасности колёсных транспортных средств».

В табл. 3 и 4 сведены требования из вышеуказанных документов по массе и осевым нагрузкам.

Как следует из анализа таблиц, имеются противоречия в требованиях, предъявляемых к транспортным средствам. В большинстве случаев требования технического регламента жёстче, чем требования Правил перевозок. Например, регламент ограничивает максимальную массу одиночной машины 32 тоннами (для четырёхосных и с большим количеством осей машин), в правилах допускается для пятиосных машин масса до 35 тонн. Такая же картина для автопоездов: в регламенте максимальная масса для пятиосных (и более) автопоездов — 40 тонн, в правилах введено ограничение для шестиосных (и более) автопоездов — 44 тонны. То есть одиночная пятиосная машина массой более 32 тонн, но менее 35 тонн не будет соответствовать требованиям технического регламента, и, соответственно, в одобрении типа транспортного средства должна быть сделана запись о необходимости оформления специального разрешения, но Правила перевозок грузов такого разрешения не требуют.

Ещё более интересная картина с осевыми нагрузками. Во-первых, как известно, допустимая осевая нагрузка растёт с увеличением расстояния между сближенными осями, и на определённом расстоя-

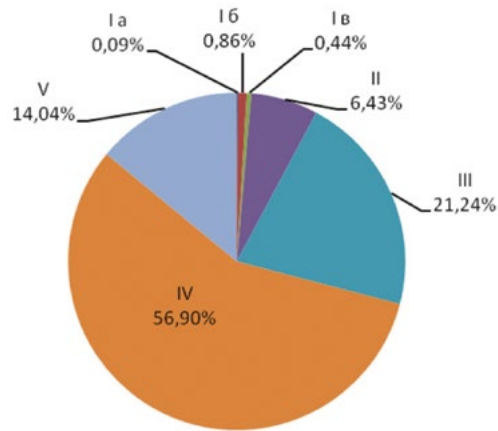


Рисунок 2.
Распределение автомобильных дорог в РФ по категориям

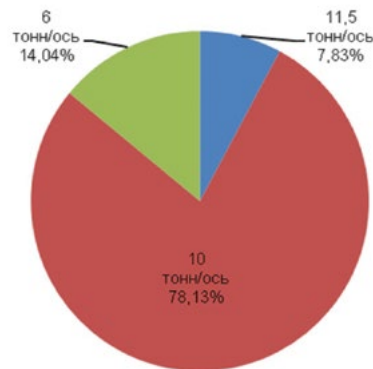


Рисунок 3.
Распределение автомобильных дорог в РФ по расчётной осевой нагрузке

нии эти оси становятся одиночными. Любопытно, но это расстояние в разных документах трактуется по-разному. В техническом регламенте это 2 метра, в правилах — 2,5 м, в соглашении это расстояние не определено вообще (есть верхний предел осевой нагрузки для сближенных осей — от 1,8 м и более).

Во-вторых, в техническом регламенте и Правилах перевозок отличаются требования к осевым нагрузкам. В правилах величина предельных осевых нагрузок в основном ниже, кроме того, они различаются для одно- и двускатных колёс. Также по-разному разбит диапазон межосевых расстояний, что приводит к парадоксальным ситуациям (рис. 4). В основном владелец транспортного средства, отвечающего требованиям технического регламента по осевой нагрузке в максимальном значении, будет вынужден возмещать вред. Но в диапазоне межосевых расстояний 1,3... 1,35 машина, соответствующая в максимальном значении требованиям правил, не будет соответствовать требованиям технического регламента, о чём должна быть сделана соответствующая запись.

В заключение: последней редакцией Правил перевозок грузов автомобильным транспортом снято существовавшее противоречие, когда собственники специальных машин (автокранов, автовышек и т. д.) опротестовывали требование по возмещению вреда на основании того, что эти машины не осуществляют перевозку грузов. Теперь сделано существенное дополнение: под транспортным средством, осуществ-

² Действуют в редакции Постановлений Правительства РФ от 30 декабря 2011 года № 1208, от 9 января 2014 года № 12 (ред. 18 мая 2015 года).

Таблица 4. Требования по допустимым осевым нагрузкам, т

	Расстояние между сближенными осями	Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств — участников СНГ				Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011		Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утв. Пост. Пр-ва РФ от 15.04.2011 № 272 в ред. от 30.12.2011 № 1208, от 09.01.2014 № 12 (ред. 18.05.2015)			
						При нормативной (расчётной) осевой нагрузке на дорогу		При нормативной (расчётной) осевой нагрузке на дорогу			
		Односкатные шины		Двускатные шины		10 тонн (в ТР 10 кН*)	11,5 тонны	10 тонн		11,5 тонны	
		Ведомые	Ведущие	Ведомые	Ведущие			Односкатные шины	Двускатные шины	Односкатные шины	Двускатные шины
Одиночные оси		10		10	10	11,5	9	10	10,5	11,5	
Сдвоенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс)	До 1 (включительно)	11 <1>/11 <2>		12 <1>/12 <2>		6 <3>	7 <3>	10	11	11,5	12,5
	От 1 до 1,3 (включительно)	13 <1>/13 <2>		14 <1>/14 <2>				13	14	14	16
	От 1 до 1,35 (включительно)					7 <3>	8 <3>				
	От 1,3 до 1,8 (включительно)	15 <1>/15 <2>		16 <1>/16 <2>				15	16	17	18
	От 1,35 до 1,65 (включительно)					8 <3>	9 <3>				
	От 1,65 до 2 (включительно)					9 <3>	10,5 <3>				
	От 1,8 до 2,5 (включительно)							17	18	18	20
	От 1,8 и более	17 <1>		18 <1>							
Свыше 2					10 <3>	11,5 <3>					
Строенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс)	До 1 (включительно)	15 <1>		16,5 <1>				15	16,5	17	18
	До 1,3 (включительно)	18,3 <1>		19,5 <1>				18	19,5	20	21
	От 1,3 до 1,8 (включительно)	21 <1>		22,5 <1>				21	22,5	23,5	24
	От 1,8 до 2,5 (включительно)							22	23	25	26
	От 1,8 и более	24 <1>		25,5 <1>							
Сближенные оси грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей, прицепов и полуприцепов с количеством осей более трёх при расстоянии между осями	До 1 (включительно)							5 <3>	5,5 <3>	5,5 <3>	6 <3>
	От 1 до 1,3 (включительно)							6 <3>	6,5 <3>	6,5 <3>	7 <3>
	От 1,3 до 1,8 (включительно)							6,5 <3>	7 <3>	7,5 <3>	8 <3>
	От 1,8 до 2,5 (включительно)							7 <3>	7,5 <3>	8,5 <3>	9 <3>
Сближенные оси транспортных средств, имеющих на каждой оси по восемь и более колёс	До 1 (включительно)							9,5 <3>	9,5 <3>	11 <3>	11 <3>
	От 1 до 1,3 (включительно)							10,5 <3>	10,5 <3>	12 <3>	12 <3>
	От 1,3 до 1,8 (включительно)							12 <3>	12 <3>	14 <3>	14 <3>
	От 1,8 до 2,5 (включительно)							13,5 <3>	13,5 <3>	16 <3>	16 <3>
		Верхние пределы межосевых расстояний — исключительно									

* В тексте технического регламента опечатка: 10 кН ≈ 1 тс. Должно быть 100 кН. 1 — прицепы, полуприцепы; 2 — грузовые автомобили, автобусы; 3 — нагрузка на одну ось.

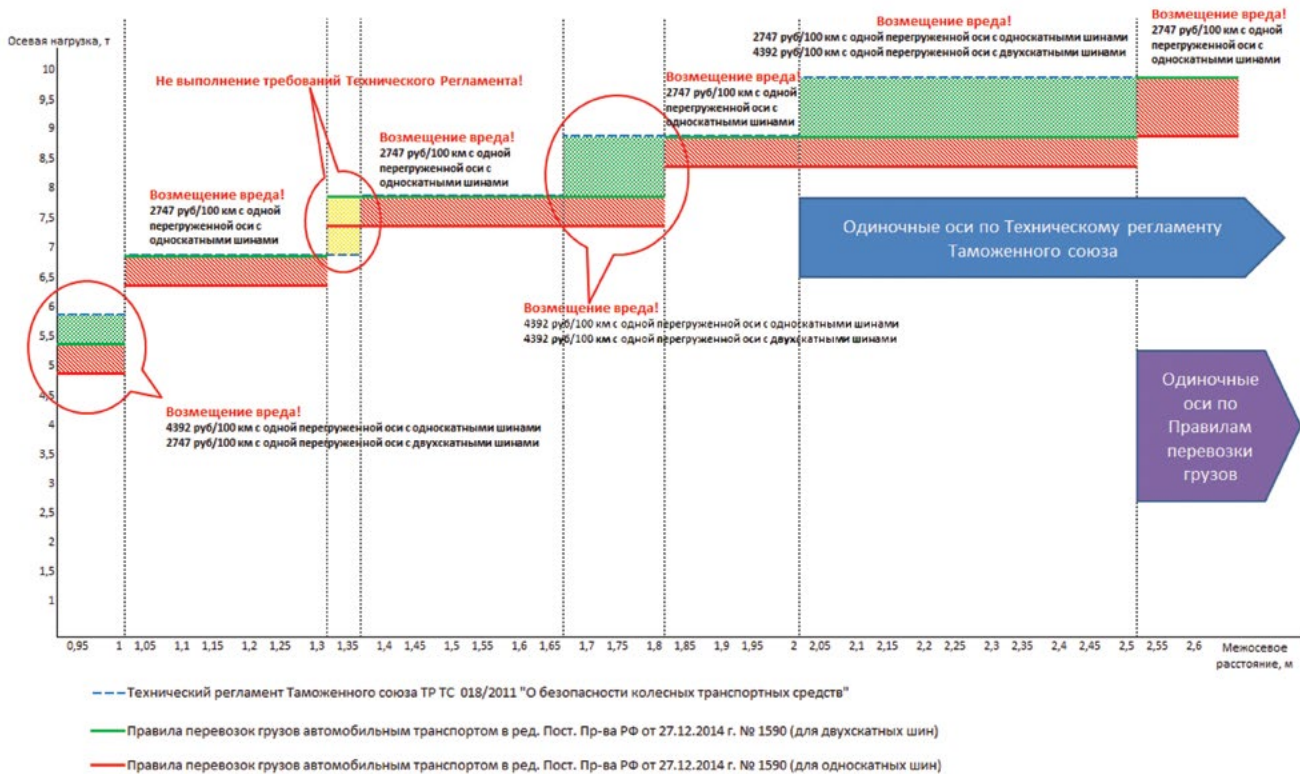


Рисунок 4. Несоответствие требований по осевой нагрузке. Расчёт вреда сделан для автомобильных дорог Центрального федерального округа, рассчитанных на осевую нагрузку 10 т/ось

вляющим перевозку тяжеловесных грузов, понимается транспортное средство, в том числе специализированное и специальное транспортное средство, или комбинация транспортных средств (автопоезд), масса которого с грузом или без груза превышает допустимые массы транспортных средств и (или) допустимые осевые нагрузки.

Приведённые примеры показывают, что в нашей стране сложилась правовая коллизия вследствие того, что соответствующие должностные лица не проводят анализ действующих документов и не ведётся работа по их синхронизации.

Согласно базовым правовым принципам, коллизии правовых норм разрешаются следующим образом:

а) если противоречат друг другу акты одного и того же органа, изданные в разное время по одному и тому же вопросу, то применяется последний по принципу: позже изданный закон отменяет предыдущий во всём том, в чём он с ним расходится;

б) если коллизионные акты изданы одновременно, но разными органами, то применяется акт, обладающий более высокой юридической силой, то есть за основу берётся принцип иерархии нормативных актов;

в) если расходятся общий и специальный акты одного уровня, то применяется последний; если разного уровня, то — общий.

Технический регламент Таможенного союза имеет большую юридическую силу по сравнению с Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, утверждёнными Постановлением Правительства РФ, поэтому коллизия, на наш взгляд, должна разрешаться в пользу технического регламента.

Следовательно, в данном случае возможно признание недействительной действующей редакции Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и внесение в неё соответствующих изменений.

Кроме того, в соответствии с п. 5 Решения комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877 Российская Федерация не реже одного раза в три года должна готовить предложения по внесению изменений в технический регламент, поэтому не исключается возможность внесения в технический регламент ограничений массы и осевой нагрузки, изложенных в Правилах перевозок грузов автомобильным транспортом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

- Динамика и структура рынка грузоперевозок: обзор по логистике и экспресс-доставке // РБК [Электронный ресурс]. URL: http://marketing.rbc.ru/reviews/transport2013/chapter_2_1.shtml (дата обращения: 07.08.2015).
- Росавтодор: весовой контроль поможет сохранить дороги // Гудок. — 2015. — 28 мая. — Вып. № 88 (25757).