

Аргументы Недели. Челябинск → Общество

13+

## Государственные интересы или ведомственные приоритеты...

23 августа 2023, 10:12 Владимир Филичкин



На фото Александр Власов

Профессор  
русской  
академии  
естествознания,  
директор научно-  
исследовательского  
института судебных  
экспертиз «СТЭЛС»  
Александр Власов  
не один десяток лет  
вынужденно

занимается распутыванием хитросплетений норм отечественного законодательства, когда государственные интересы спотыкаются о ведомственные интересы:

— И я хотел бы Владимир Васильевич вновь поднять нашу любимую тему, касающуюся существующих ведомственных несуразностей. И о том, что еще пока неизвестно жителям Челябинской области, но их уже касается напрямую...

**— Вот как, Александр Юрьевич... Неизвестно, но касается напрямую. А разве так бывает?**

— Сравнительно недавно у нас в стране, уже в пяти областях, появились на дорогах так называемые пункты весогабаритного контроля. Ну, весовой контроль существовал всегда и, судя по всему, был достаточно разумным мероприятием, потому что перегруз больших транспортных средств, он действительно вредно отражается на состоянии дорожного покрытия. А вот, весогабаритный контроль — это принципиальное новшество, суть которого состоит в том, что определяется не только весовая нагрузка, то есть распределение веса на каждую из осей большого автомобиля, но и габаритные размеры, а именно ширина прицепа.

**— А что, разве эта величина нестандартная, заложенная в характеристики производителями большегрузных фур?**

— Естественно, во всем мире производители прицепов придерживаются одного стандарта у крупнотоннажных транспортных средств, у фур — так называемых, и ширина этих прицепов не превышает 260 сантиметров с крайне незначительными колебаниями. У кого-то чуть

меньше, 256-258 сантиметров. Ну, скажем так, золотой стандарт 260 сантиметров...

**— А зачем же их тогда замерять?**

— Вот и поговорим о новых изменениях в правилах, к которым пока в Челябинске многие не готовы.

**— Вы о правилах дорожного движения?**

— Да, я говорю именно о правилах дорожного движения, о которых челябинским водителям пока еще ничего не известно, но, скорее всего, скоро и их настигнет это новшество.

А оно состоит в том, что при определении в движении с помощью видеокамеры ширины этого прицепа нужно, чтобы она составляла именно 260 сантиметров, плюс-минус 10 сантиметров — это не считается еще серьезной погрешностью. А вот если 10 сантиметров и 1 миллиметр — это уже нарушение. И самое интересное, что штраф за такое нарушение 250 000 рублей.

**— И позвольте спросить, профессор, откуда вам это все стало известно?**

— Все просто, у нас недавно состоялась экспертиза: в Воронежской области, где две такие камеры установили на рамки весогабаритного контроля. Они, кстати, уже на многих дорогах есть, но пока еще не оснащены камерами, но это вопрос недалекого будущего. И судя по всему, они появятся и в Челябинской области.

**— Простите, еще раз. Что появится?**

— Вот на этих рамках, которые уже давно стоят на многих дорогах, появятся видеокамеры, которые будут осуществлять габаритный контроль.

**— То есть планируется сплошной тотальный контроль?**

— Не торопитесь, давайте вернемся к Воронежу. Там две такие камеры установили на одной трассе с интервалом в несколько километров одна от другой. И первый же проезд в течение пяти минут двадцати фур подряд обнаружил, что у каждой из них допустимая ширина превышает у кого на 1 миллиметр, у кого на 1,5 миллиметра норматив, но у всех абсолютно...

— А поскольку водителям ничего не известно о том, что их, как говорится, схватили за руку, то они спокойно продолжают ехать дальше, и через некоторое время попадают в зону обзора следующей камеры такой же, которая фиксирует примерно те же самые нарушения, может быть, чуть больше, уже 2,5

миллиметра. И так, 250 тысяч на одной камере, 250 тысяч на другой, и в итоге 500 тысяч рублей.

**— А что, штраф не одноразовый?**

— Нет.

**— Сколько будут фиксировать, столько раз и штрафовать.**

— Совершенно верно, Владимир Васильевич. Сколько раз зафиксировали, столько раз и оштрафовали. И вот простая арифметика: за 5 минут 20 фур, итого получается 10 миллионов рублей. С одной стороны, конечно, это неплохой улов...

Чуть не забыл одну пикантную подробность, которую целесообразно отметить. Упомянутые оштрафованные фуры везли свой товар транзитом через Воронеж в Луганск, в зону СВО, что придает всему описанному сценарию явно омерзительный привкус.

**— 250 тысяч — это потолок возможного штрафа?**

— Вообще-то, на самом деле, штраф до 300 тысяч, но эти дела почему-то все концентрируются в Ростовской области. Их рассматривают в Ростове, и судьи, там надо сказать, относятся к происходящему достаточно лояльно, или даже можно сказать щадящим образом, то есть 300 тысяч не получает практически никто. Обычно размер штрафа снижается до 250 тысяч. Правда, это не сильно радует водителя и владельца этого транспортного средства, потому что 250 тысяч — это тоже достаточно обременительно.

**— Понимаю вас, это с каждой машины.**

— С каждой, конечно же. И если это приобретет тотальный характер, а сейчас, судя по всему, дело к этому и идет. Потому что, как мне известно, производители вот этих сканирующих устройств, получили огромный заказ на их производство и создание сети, которая должна охватить очень большую территорию страны. На первом этапе, допустим, в первый месяц, может быть даже первый год существования, это реально может заметно поправить бюджет. Но перспектива-то заключается в том, что придется отказываться от большегрузных транспортных средств и перевозить уже не на «камазах» эти грузы, а на «газелях», чтобы не рисковать такими огромными деньгами.

**— Какое пристальное внимание к ширине прицепов...**

— Да. И тут есть довольно забавный момент. На самом деле, вот эти все обмеры самого автомобиля,

то есть зеркала и прочее, они не принимаются во внимание вообще. Хотя их ширина, порой, значительно превышает 3 метра. Не 2,60, а 3. И это игнорируется, потому что как бы по умолчанию считается, что здесь претензии предъявить невозможно. Так как это транспортное средство, легально произведенное либо у нас в стране, либо также легально ввезенное через таможенную и прошедшее уже какой-то контроль. Раз оно уже приехало, то задним числом предъявлять претензии некорректно будет.

**— Так и прицепы тоже. Они же легально приобретены. Их не кто-то там на колене делает.**

— И прицепы тоже легально. Правильно. Так вот, возвращаясь к заявленной теме, в конечном итоге очень быстро это выльется в то, что перевозкам на большегрузах, если не наступит совсем полный конец, то в значительной части они переместятся в сторону малотоннажного транспортного средства. И вот та пропорция: 1 фура или 20 «газелей». Ну, можно представить размеры транспортной нагрузки на дорожную сеть и на двадцатикратно возросшую угрозу для экологической ситуации в целом, да и очень много еще всяких невкусных...

**— Да и водителей им гораздо больше надо будет...**

— И водителей в 20 раз больше.

**— Ну это хорошо, новые рабочие места...**

— Действительно забавно. Это ведь очень абстрактное рассуждение про новые рабочие места. На самом деле, число желающих стать водителями большегрузов, оно сегодня не настолько велико. Да, собственно, и малотоннажных грузовых автомобилей тоже не так много. Тем более, что у нас в последнее время стали ограничивать использование на этом фронте мигрантов, которые готовы были бы заполнить эту нишу. Но как они управляют автомобилями и как соблюдают правила дорожного движения, наверное, никому рассказывать не надо. Так что это ограничение вполне разумно.

И вот в конечном итоге, получив однократную какую-то выгоду, допустим месячную или годовую, это все в итоге обернется колоссальными убытками. Вот про эту перспективу, судя по всему, никто не думает. Недалековидно — «нет, нет, мы вот хотим сегодня ухватить этот кусок с огромными штрафами», а что будет потом, во что это выльется... Никто об этом не задумывается похоже...