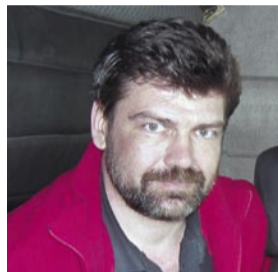




Налогом по транспорту: за кризис будут расплачиваться автотранспортники?

Валерий Войтко, гл. редактор "Дальнобойщик.RUS"



В начале лета депутаты Самарской губернской думы приняли сразу в двух чтениях изменения в закон «О транспортном налоге на территории Самарской области», согласно которым ставка налога в области увеличивается в среднем на 15%.

Основной аргумент: «Законопроект был подготовлен в целях увеличения доходов областного бюджета». Тенденция безоглядного повышения налога на «лошадиные силы» в регионах приобретает прямо-таки устрашающие масштабы...

Да, доходы региональных бюджетов в 2009 году снизятся на 18% по сравнению с 2008 годом. По прогнозам министра финансов Кудрина, при этом расходы регионов сократятся всего на 5%, что приведёт к дефициту региональных бюджетов. Снижение доходов – прямое следствие падения налоговых сборов в результате кризиса. Минфин рассчитывает уменьшить дыры в региональных бюджетах повышением транспортного налога. Там даже не скрывают: подобные меры призваны заменить сокращение финансовой помощи регионам. В тяжелейшей ситуации с бюджетами практически нет сомнений, что подавляющее большинство региональных властей пойдёт на повышение налога.

Путь этот самый простой, но... тупиковый.

Подавляющее большинство экономически развитых и активно развивающихся стран в период глобального финансово-экономического кризиса разными способами или стараются снизить, или, как минимум, не повышают налоги. Наши чиновники считают, что куда проще переложить бремя кризиса на тех, кто ещё хоть как-то этому кризису противостоит.

Всякое действие равно противодействию – помните учебник физики? Например, когда в прошлом году в Воронеже подняли ставку «на лошадь» до 85 рублей, денег в бюджет было собрано меньше, чем в предыдущем году... И, увы, чаще люди не платят не из злого умысла, а потому что – не из чего платить! И в ответ на тенденции местных законодотворцев, в ряде областей владельцы транспорта, автоперевозчики демонстрируют другую тенденцию: они предпочитают снимать автопоезда с учёта и регистрировать их в регионах, где ставка налога ниже. Разница-то существенная: платить за пять грузовиков 140 тысяч рублей или 40... А автотранспорт и так работает на грани рентабельности. А если в автопарке 15 машин? 20? И полсотни работников? Вот и остаётся родная область вообще без каких бы то ни было поступлений от автоперевозчика... Глупо... Глупо и неразумно.

Вместо поддержки тех, кто в состоянии работать, обеспечивать работой других, такие решения рубят под корень наиболее активную, дееспособную часть населения. Сколько потеряет бюджет, если те же транспортные предприятия разорятся? Тему уважения к власти я вообще трогать не буду... Конечно, куда как проще «отнять и поделить», чем сохранять рабочие места, развивать малый бизнес, хоть как-то поддерживать оставшихся на плаву предпринимателей... А вот с такими «антикризисными подходами» долгожданный конец кризиса есть шанс встретить на телеге. Запряжённой одной лошадиной силой...



СТРАНА

Новые правила перевозки грузов

В Министерстве транспорта РФ заканчивается работа над новыми «Правилами перевозки грузов автомобильным транспортом», которые должны стать и дополнением, и логическим завершением Устава автомобильного транспорта.

Многостраничный документ был разослан для ознакомления, исправлений и дополнений в крупные транспортные компании, в профес-

сиональные и общественные организации автотранспортников. В проект «Правил...» было внесено свыше полутора сотен поправок, учитывающих реалии рынка автоперевозок.

В числе новаций, которые можно считать революционными – увеличение разрешённой полной массы автопоездов до 40 тонн, что на 2 тонны больше сегодняшних параметров.

Не менее значимым явля-

ются положения «Правил...», регламентирующие отношения грузоотправителя и грузоперевозчика. Новые требования позволят устранить диктат недобросовестных посредников, так называемых «диспетчеров-табуреток», сделают отношения между заказчиком и перевозчиком более чёткими и прозрачными.

Подробнее об этом – в следующих номерах нашего издания.

ОБЛАСТЬ

Одним затором на трассе "Урал" станет меньше



В течение двух лет продолжается строительство путепровода на ж/д переезде 945 км автодороги М-5 «Урал» от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска в Самарской области.

Согласно информации, полученной у заказчика работ

– Федерального управления автомобильных дорог «Большая Волга» Федерального Дорожного Агентства, планируемые сроки введения объекта в эксплуатацию – сентябрь 2009 года.

Протяженность путепровода: 2.4 км (с подходами) и

159,6 погонных метров – длина самого путепровода. Строительство объекта ведётся по технической категории 1-б.

Над железнодорожными путями пройдёт участок трассы М5, в результате чего в Самарской области одним традиционным затором станет меньше.

Разведение по разным уровням автомобильного и железнодорожного транспортных потоков приведёт к ликвидации потерь от простоев транспортных средств на переезде, увеличит пропускную способность участка до 30 тысяч автомобилей в сутки (а в выходные дни эта цифра достигает, порой, и 50 тысяч единиц), даст возможность повысить среднюю скорость движения, снизит аварийность и улучшит экологическую обстановку на прилегающих территориях, большая часть которых является уникальным музеем природы: здесь образован государственный национальный природный парк «Самарская Лука».



ГОРОД

В Самаре убирают железнодорожные переезды

Железнодорожных переездов в Самаре станет меньше, сообщили в управлении информации и аналитики администрации городского округа Самара.

Железнодорожные переезды на проспекте Карла Маркса ранее обеспечивали функционирование технологической железнодорожной ветки ПО «ГПЗ-4». После ликвидации указанного предприятия, её эксплуатация практически прекращена. В настоящее время на многих участках уже отсутствуют рельсы. Фактическое наличие железнодорожных путей на проезжей части требует содержания соответствующих дорожных знаков, светофоров, шлагбаумов и ограждающих устройств. Неудовлетворительное состояние сопряжений с железнодорожным полотном создаёт существенные помехи движению, снижает скорость транспортных потоков и пропускную способность магистральных улиц города.

По инициативе Управления организации дорожного движения администрации Самары подготовлено комиссионное заключение о



нецелесообразности дальнейшего содержания семи железнодорожных переездов, находящихся в Самаре, и принято решение о их временной ликвидации. Скопления транспорта перед переездами создаёт значительные транспортные задержки на улицах Революционной, Советской армии, Ново-вокзальной, проспекте Кирова, в кольцевых развязках улицы Авроры с улицей Антонова-Овсеенко и Московским шоссе. Проезжая часть восстанавливается с учетом исключения пересечений с железнодорожными рельсами. Реализация принятого решения началась с проспекта Кирова, где уже устранены все помехи движению транспорта.

Обойдёмся без скидок на "слабый пол"...



Знакомьтесь: Екатерина Авдошкина, индивидуальный предприниматель, автоперевозчик, 27 лет, проживает в Самаре, замужем 3 года, дочке 1 год, образование высшее гуманитарное, водительское удостоверение категории «В» и «С», стаж с 2002 года. «Рулит» двумя двадцатитонными фурами.

Владислав Никитин, директор ТЭК «ЛТ-группа», характеризую работу с Екатериной, сказал:

— Среди владельцев автотранспорта, которых мы привлекаем для перевозки грузов, есть и достаточно крупные компании, имеющие по несколько десятков единиц техники, есть и небольшие, имеющие от одной до несколько единиц. Количество техники — не главное... Основными критериями при заключении контрактов с перевозчиками, для меня являются порядочность, ответственность и профессионализм. Именно к такой категории относится Авдошкина (ИП Ржевский)...

С ним соглашается Наталья Агеева, руководитель отдела логистики ТЭК «ЛТ-группа»:

— Екатерина очень отзывчивый и ответственный человек. Она всегда чётко знает и своевременно предоставляет информацию о нахождении своего транспорта, который, кстати, у неё всегда выходит на линию исправном состоянии — многим мужикам в пример можно поставить. С такими перевозчиками, которые никогда не подводят, работать легко и просто».

—...Я улыбаюсь, когда меня спрашивают, как я решила заняться таким, на первый взгляд, не женским бизнесом, как автоперевозки... И спрашиваю в ответ: «А почему же вы считаете, что это дело только для «сильного пола»? Отнюдь...

Я очень долго работала в компании «Магнат Трейд Энтерпрайсез». Начинала офис-менеджером, работала менеджером по персоналу и только потом перешла в логистику. Директор порекомендовал генеральному перевести меня именно в логистику, потому что у меня очень хорошо складывались отношения с коллективом, особенно с водителями. Вот так с 2001 по 2002 год началось моё обучение и работа в этой сфере. У нашей компании было 30% собственного транспорта, остальное — привлечённый.

Тогда уже стала понимать: какие требования должны предъявляться к перевозчику, что важно для заказчика, почему он заказывает именно

эти машины, а не другие...

В Волгограде я занимала в компании достаточно серьёзную должность — директор по логистике. Когда мной было принято решение создать семью, я поняла, что придётся выбирать — или-или... Ведь работать приходилось почти круглосуточно... В конце 2007 года всё-таки решила уволиться и некоторое время посвятить семье.

В начале 2008 года пришла мысль заняться самостоятельным бизнесом, к тому времени уже собиралась в декрет, а беременную женщину я и сама бы на работу не взяла...

Приобрела в кредит первую фуру МАЗ 2004 г.в. с п/прицепом «Трейлор» 1998 г.в. на пневмоподушках, шторка, с полной растентовкой. Я сразу сделала акцент на полуприцеп: он должен быть многофункциональный, — и не ошиблась...

У меня не было в планах дальних перевозок, я ориентировалась на город, чтобы иметь возможность держать всё под постоянным контро-

лем, опыт предыдущей работы с водителями показал именно такую необходимость... или нужен очень хороший надёжный водитель.

Если посчитать, то работа по городу (максимум 200-300 км от города) по деньгам равна работе на межгороде, причём износ транспорта сокращается. А это — прямая экономия на запчастях и ремонте, что даёт возможность увеличивать накопительную часть.

Когда уже всё было более менее поставлено на поток, появилось желание увеличить парк уже до двух машин. Всегда хочется чего-то большего...

Как начинала? Мне на самом деле было очень скучно, особенно после такой напряжённой работы, сидеть дома, поэтому я с радостью взялась за организацию собственного бизнеса: объезжала массу компаний, знакомилась — ведь по телефону начать работать очень тяжело, личный контакт очень важен, поэтому сама за руль легковушки — и ездила, ездила... Да, беременная... практически до родов...

Зато МАЗ у меня даже первое время не простаивал — всегда находила загрузки.

В нашей работе очень многое зависит от водителя. Поэтому через некоторое время я пригласила Алексея

лактика всегда дешевле, чем лечение, так ведь?

Ну так вот, первые три месяца я нарабатывала контакты, вставали своим МАЗом на подхвате, на подмену... Потом обозначились хорошие постоянные контракты от торговой компании «Леруа Мерлен».

Муж меня, конечно, поддерживал, но у нас с ним сразу была договорённость: я занимаюсь перевозками, он занимается своей работой.

Если какая-то помощь мне и необходима, то это только бюджетное планирование, бухгалтерия, потому что я в первую очередь ребёнку время уделяла. Но вот всё, что касается техники, работы с транспортниками, ТЭКами, грузовладельцами, то это — чисто моя работа...

Бухгалтера мы не нанимали, с одной-двумя машинами нет такой необходимости: работаем без НДС, только сдача квартальных и ежегодных отчётов.

Мне не трудно управляться с мужчинами (смеется), с ними намного проще, чем с женщинами. Женщины любят пообщаться на личные темы, а мужчины — в большинстве своём — работают ради денег и не скрывают это... Женщина, устраиваясь на

(смеется)... На вторую машину пришёл водитель Сергей Холодов, тоже давно его знаю, мой бывший сотрудник. Кстати, перешёл со своей работы, хотя в кризис можно было бы и побояться за постоянную работу с «белой» зарплатой, но тем не менее... уволился и перешёл ко мне...

Переработок у нас нет, суббота-воскресенье, как правило — выходной, однако если у водителя есть силы и он хочет поработать в выходные — я ищу ему рейсы на эти дни.

Мои водители знают ставки по любому рейсу, с ними у нас всё согласовано, исходя из известной ему информации он сразу может посчитать свою текущую зарплату.

Он всегда может мне позвонить и взять выходной, может сказать, что на следующей неделе нужно будет пройти тех. обслуживание, а сейчас возьмём рейсов побольше... Такой вот гибкий график у нас выработался...



Бочкарёва(на фото), с которым мы давно знакомы — он был у меня водителем ещё на старой работе. Он проверенный, я ему доверяю и знаю, в каких моментах его нужно контролировать, а когда не стоит обижать лишними вопросами и придирками...

Отношения с водителями я строю по своей системе мотивации, при которой специалист работает, делает рейсы, проводит ремонт и обслуживание техники. Всё, что может — делает сам, что не в состоянии сделать самостоятельно — ну, тогда уж только в сервис... До появления серьёзных неисправностей. Профи-

рабату, и утверждая: «Я хочу карьерного роста, деньги мне зарабатывает муж и так далее...», как мне кажется, лукавит. А мужчина прямо говорит: «Мне нужны деньги, я работаю за деньги». Поэтому наши отношения с водителями так и построены: дисциплина, взаимное доверие, отсутствие полумок, простоев, и никакого воровства...

Следующую машину, тоже МАЗ, мы взяли в начале 2009 года, уже на свои деньги — продали одну из легковушек, решили пользоваться одной: лучше возить грузы и за деньги, чем свою попу и за бесплатно, да ещё платить налог

Кризис мы по-настоящему почувствовали в марте 2009 года, когда резко снизились ставки. Это был очень сложный момент. Но выдержали... Мы посчитали и решили: берём всю работу, которая «в плюс», то есть имеется хоть минимальная, но прибыль... Да, получается, стали больше работать за меньшие деньги. Но вариантов немного: или работать, или банкротиться. Ныть и проклинать судьбу, как я для себя давно определила, бесполезно и вредно... Надо продолжать жить... Вот только действительно хочется жить, а не выживать.

Записала
Татьяна ВАСИЛЬЕВА



РЕЗОНАНС

“Стрелочником” назначат водителей?

После ряда ДТП с участием большегрузного транспорта представители Прокуратуры заявили, что коммерческий транспорт необходимо оборудовать тахографами – специальными приборами, контролирующими режим труда и отдыха водителей. При



сегодняшней организации бизнеса автоперевозок и/или порядка формирования зарплат переутомление водителя за рулём – почти норма жизни. На одного человека, гордо заявляющего – я до чёртиков в глазах не катаюсь (вариант: я своих водителей в Новосиб за двое суток

не отправляю), девять молча отводят глаза в сторону – а чё делать-то? Бери больше, кидай дальше... Иначе не выживешь...

Но станут ли гарантией от повторения таких аварий тахографы? Увы, видимо, нет... Похоже, мы увидим очередную «кампанейщину» типа на шумевшей и забытой «охоты на оборотней в погонах». Проблема-то комплексная, и с наскока, и тем более с помощью какого-то одного инструмента (в нашем случае тахограф) её не решить... А вот превратить водителя в «стрелочника», и переложить на него всю тяжесть ответственности – запросто... И вот почему.

Первое. К жёсткому соблюдению режима труда и отдыха водителей (что само по себе правильно и логично!), необходимо такое же жёсткое исполнение требований к транспортной/дорожной инфраструктуре. Это охраняемые благоустроенные стоянки и «карманы», где можно безопасно отстояться и отдохнуть. На европейских дорогах такие площадки оборудованы каждые 30-50 км... (на фото) Собственно, есть пример поближе, из Белоруссии – по трассе М1/Е30 – слева-справа от трассы отстроены аналогичные площадки: асфальт, туалет, кафешка с душем и пр.



Упоминать о наших «автострадах» в этой связи или нет? Редкие направления (в основном в центральной России) имеют достаточное количество стоянок. Далее – пустыня... В таких условиях тахошайба с «просроченным» временем водителя – причина и основание для вымогательства денег на ближайшем посту... Повальная коррупция на постах ГИБДД – это ведь тоже одна из причин дорожной аварийности, если докапываться до истоков...

Второе. Что можно требовать от водителя, когда руководитель транспортной компании (вне зависимости от величины и формы собственности), боясь потерять заказчика, соглашается на любые водительские сроки? Получится как с «перегрузом» по ст.12.21.1 КоАП: виноваты все, отвечает своими правами и деньгами только водитель.

Отдельный разговор – система формирования з/п. от пробега. Накрутил 15 тысяч км за месяц – получил, например, 30 тысяч рублей. 10 тыс км – соответственно, 20 тыс.руб. Следующий посыл из этой информации: а оно мне надо? Усну я за рулём, не усну – это ещё бабушка надвое... А в зарплате точно потеряю...

Нищий (ну, скажем мягче, недостаточно зарабатывающий) человек не может быть гордым... И эгоистом он быть не может. Эгоистом в полезном смысле этого слова: когда бережёт себя, свою жизнь, своё здоровье... И может дерзко бросить в лицо хозяину: не, гробить себя твоими гонками я не собираюсь... Жизнь-семья дороже...

Третье. Сами по себе тахографы не отобьют желание и возможность ездить «со спичками в глазах». Вопрос только в цене вопроса на посту и, соответственно, перед заказчиком, готовым доплачивать за «скорость». Проблемы в том, чтобы тахограф показывал «что надо» давно нет: «накрутить» мы в состоянии любой самый умный прибор.

При этом те самые вменяемые и «положительные» во всех смыслах автоперевозчики и без тахографов стараются и пытаются хотя бы банально соблюдать норму суточного пробега 300-500-700 км в зависимости от направления, региона, состояния дорог, характера груза. Озвучивая эту цифру заказчику и не допуская «гонки напергонки со смертью». Для них тахограф – ну, не более чем дополнительные расходы на установку прибора и его эксплуатацию...

Так вот, огульным и бездумным процесс установки тахографов быть не может... Но, варианты дальнейшего развития событий расплывчаты... Соблюдение РТО одним введением тахографов не стимулировать. Создавать ту самую транспортную инфраструктуру на фоне урезания бюджетных расходов – нереально. Враз изменить отношение бизнеса и наёмного труда к своей деятельности – вообще из разряда легенд... Получится как всегда – строгость законов компенсируется необязательностью их исполнения... Вывод: похоже, в очередной раз вместо системной работы по БДД прошумит очередная «кампания»... Лишь бы отчитаться, что – мониторим, контролируем, озабочены, боремся, наказываем...

БИЗНЕС АВТОПЕРЕВОЗОК: ЕДИНОМЫШЛЕННИКИ

Мы объединились, чтобы работать эффективнее...

Николай КОРОТКОВ, руководитель некоммерческого партнёрства «Поволжье» (в центре снимка)

3 июня 2009 года исполнился год, как наше некоммерческое партнерство самарских автоперевозчиков «Поволжье» получило документы о регистрации. Этот год был довольно сложным в жизни всех перевозчиков, члены нашего партнерства – не исключение. На начальных этапах нашего становления мы пытались реализовать все цели и задачи Партнерства одновременно. В первые месяцы каждому члену актива давалось определенное задание, которое он должен был выполнить и отчитаться на очередном собрании.

В сентябре ударил кризис и, честно говоря, первоначальный порыв начал потихоньку снижаться – проблемы в бизнесе не дают каждому из нас полностью посвятить себя общественной работе, которую мы ведём по своей инициативе и не получаем (да и не ждём) за неё особых материальных компенсаций. Наша цель – помочь участникам НП спокойно и уверенно работать.

Несмотря на сложную ситуацию на рынке автоперевозок, мы постоянно встречались и продолжали решать поставленные задачи. Так, в течение этого года были заключены соглашения на скидки и отсрочки для членов Партнерства при приобретении запасных частей, при обслуживании техники в сервис-центрах. Велись и ведутся переговоры с органами власти, в том числе с транспортной инспекцией.

Но самое главное, что за это время мы наладили контакты с другими регионами, тем самым реализовав задачу взаимопомощи в регионах.

Члены нашего Партнерства получали различную помощь (от материальной до технической), за что огромная благодарность всем дружественным некоммерческим объединениям. Примеров множество, приведу наиболее характерные.

Во время выполнения рейса может случиться всякое. Бывает, водитель за тридевять земель от базы остаётся без денег: заказчик не рассчитался, или непредвиденные расходы, например, на ремонт, на взорвавшееся колесо. В городе Тамбов, по одному звонку Демирскому Александру, руководителю НП ОДП «Черноземье-Т», водителю была оказана материальная помощь, машина без задержек ушла на загрузку.

Или. Сломалась машина в Омске. И так же, по звонку представителю профсоюза



«Дальнбойщик» в Омске Белик Андрею, на месте была оказана помощь в поиске запчастей и автосервиса.

Срочно понадобились запчасти, которых нет в Самаре, а доставка займёт около недели: мы позвонили в Нижний Новгород, где была эта запчасть, и машина участника нашего партнерства Усольцевой Ольги доставила необходимую деталь уже на следующий день. И такого рода примеры можно приводить ещё и ещё.

Мы в свою очередь также оказываем помощь дальнбойщикам из других регионов. Мы стремимся наладить контакты во всех регионах России, и это у нас получается очень хорошо...

Мы, отправляя свои машины в такие регионы как Московский, Белгородский, Ставропольский, Архангельский, Пензенский, Тамбовский, Омский, Владимирский, Воронежский, Нижегородский, в Республику Башкортостан, знаем, что можем всегда рассчитывать на помощь и взаимовыручку региональных коллег.

Хочется надеяться, что перевозчики тех регионов, где ещё нет НП и региональных представительств профсоюзов, осознают необходимость объединения.

При общении внутри Партнерства мы получаем ценную информацию и делимся с коллегами опытом решения различных проблем, которых у нас множество. Идёт постоянная информация об изменениях в законодательстве, связанном с автотранспортной отраслью.

Недавно был выигран суд по негабариту, благодаря Панченко Л. А. которая при поддержке и консультациях членов Профсоюза «Дальнбойщик» составила все документы для полного оправдания водителя. Полученный ценный опыт

борьбы за права водителя и особенно положительный результат вдохновляет и вселяет уверенность в себе.

Теперь мы готовы попробовать себя в таком трудном деле, как правовыми методами противостоять беспределу на постах весового контроля. Ждём возвращения из рейса водителя, работающего у участника нашего НП, оставившего права на весах в Тюмени. Будем сражаться до победного конца, показывая тем самым пример водителям, что можно работать и без взяток.

Есть план организовать регулярные лекции для водителей, на которых будем доводить до них информацию об их правах и обязанностях на трассе, как правильно общаться с работниками ДПС и сотрудниками служб весового и габаритного контроля, обучать их работе с транспортной документацией. Выгода обучения и водителей, и руководителей автопредприятий хотя бы основам правовой грамотности налицо. Чем увереннее будут чувствовать себя водители на трассе, тем проще будет их работодателям, которые являются членами нашего НП.

Также все вместе вырабатываем планы по борьбе с неплательщиками. Делимся своим опытом, с какими фирмами в различных регионах можно работать, а кто неплательщик, и не стоит давать им машину.

Помогаем друг другу в материальных проблемах, которых на сегодняшний день хватает. Всё больше убеждаемся, что только вместе можно решить очень многие вопросы и проблемы.

Хочется, чтобы каждый участник рынка автоперевозок знал, что став участником нашего объединения, он получит всестороннюю помощь, поддержку и советы, которые будут ему полезны в ведении бизнеса.

443044, Самара, ул.Товарная, 70, литер "Ш" 3-й этаж, офис 12 тел. 8 (846) 372-38-56 265-67-99 сайт www.auto63.ru

Протокол с линейкой: суд посчитал результаты замеров высоты автопоезда недействительными

Лариса ПАНЧЕНКО, Некоммерческое Партнёрство «Поволжье», г. Самара, представитель профсоюза «Дальнобойщик»



Весной этого года к нам обратился один из участников НП «Поволжье». Он рассказал, что в отношении водителя, который работает у него по найму, в г. Октябрьский (Башкирия) был составлен протокол об административном правонарушении по статье 12.21.1 за управление ТС с габаритом по высоте 4 м 3 см. Мировой судья, не особо вникая в детали протокола, назначил штраф в 2000 рублей. Казалось бы – надо радоваться, что легко отделался, прав не лишили, а «всего лишь» оштрафовали...

Но владелец полуприцепа уверен, что его транспортное средство стандартно по высоте и ширине, и незначительное превышение габаритов есть не что иное, как результат нарушения методики измерения. Вины водителя нет, и штраф, назначенный и.о. мирового судьи за (цитирую) «нарушение правил перевозки тяжёлых грузов» (???) мы посчитали совершенно несправедливым. Кроме того, как в действиях инспектора, производившего замер высоты полуприцепа, так и в материалах мирового судьи мы обнаружили немало процессуальных нарушений и явных ошибок (вплоть до перепутанных инициалов), непозволительных, с нашей точки зрения, в столь серьёзных документах.

Было решено оспорить постановление мирового суда и попытаться восстановить справедливость. Не вдаваясь во все юридические тонкости, здесь хотелось бы привести только два основных тезиса, благодаря которым дело было закрыто.

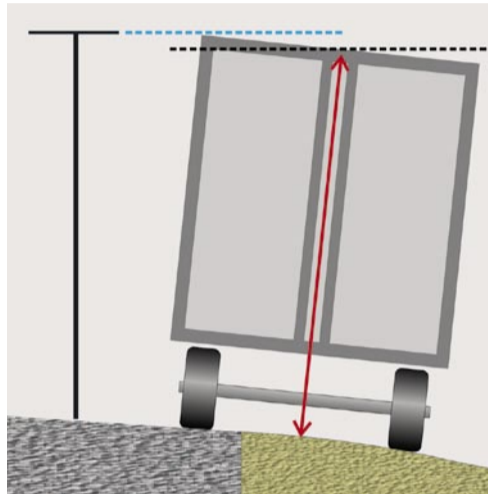
Наши аргументы: как замеряли

После того, как водитель написал доверенность на право представлять его интересы в суде, мы в «Поволжье» по-максимуму собрали всю нормативно-правовую документацию, и подготовили объяснение своей позиции по «протоколу за высоту».

Тентованный полуприцеп, о котором идёт речь в протоколе, имеет конструкцию «штора», т.е. в нём можно независимо друг от друга открывать для погрузочно-разгрузочных работ как боковые стороны, так и крышу полуприцепа путём сдвигания ткани тента. При сдвигании ткань тента складывается мягкой «гармошкой». Характер груза позволял перевозить его (груз) в открытом виде, а сложенная крыша тента представляет из себя мягкую конструкцию, и не является угрозой для безопасности дорожного движения на пути следования.

Измерение высоты полуприцепа было проведено инспектором как раз в том месте, где сдвинутая крыша и была сложена в виде «гармошки». Кроме того, процесс измерения высоты транспортного средства проводился инспектором таким образом, что не обеспечивал достоверности замеров.

Автопоезд правыми колесами стоял на земляной обочине дороги М5, левыми колесами на асфальте, полуприцеп не был отцеплен от тягача. Дорога в районе поста ДПС идёт на подъём.



В процессе измерения инспектором ДПС Батршиным А. А. было использовано два предмета:

1. Т-образная конструкция в виде самодельного деревянного шеста длиной примерно 22,5 метра, наверху которого была приколочена деревянная перекладина;
2. Лазерный измеритель длины BOSCH DLE 50.

Указанный в п. 1 предмет инспектор зацепил верхней перекладиной за крышу полуприцепа, ручка свешивалась вдоль ткани тента. Потом он поставил лазерный измеритель длины BOSCH DLE 50 на дорогу вблизи прицепа и произвел измерение.

При подготовке к заседанию суда мы получили и ходатайствовали о приобщении к материалам дела официальный ответ Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии.

Из ответа следовало, что достоверный результат измерения, который может являться основанием для привлечения гражданина к административной ответственности, можно получить лишь в том случае, если измерение проводилось по утвержденной законом методике с применением технических средств, предназначенных для измерений согласно Федеральному закону «Об обеспечении единства измерений»

Однако такой методики, как и единого порядка определения габаритных параметров транспортных средств, в настоящее время не существует. Транспортные средства имеют подвижные, изменяющиеся и мягкие детали. Применительно к полуприцепу, прицепу и тягачу это: резиновые колеса, накачанные воздухом, пневмобаллоны, проседающие под тяжестью того или иного груза, мягкие ткани тента и т.д.

В этих условиях полученные инспектором ДПС результаты замеров, по нашему мнению, не могут являться основанием для привлечения водителя к административной ответственности по ст.12.21.1 КоАП.

Наши аргументы: чем замеряли

В протоколе указаны название и модель лазерного дальномера BOSCH DLE 50, в материалах дела есть копия его сертификата. Однако ни в протоколе, ни в материалах дела нет данных о деревянном Т-образном шесте, о его сертификации и погрешности измерения согласно ГОСТ 2274877.

Внимание суда было обращено на то, что такой прибор, как «Лазерный измеритель длины BOSCH DLE 50» отсутствует в «Перечне основных технических средств, используемых в деятельности Госавтоинспекции для обеспечения доказательств по делу об

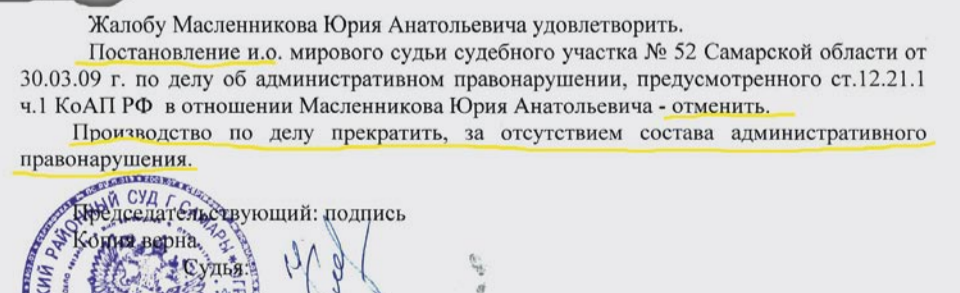
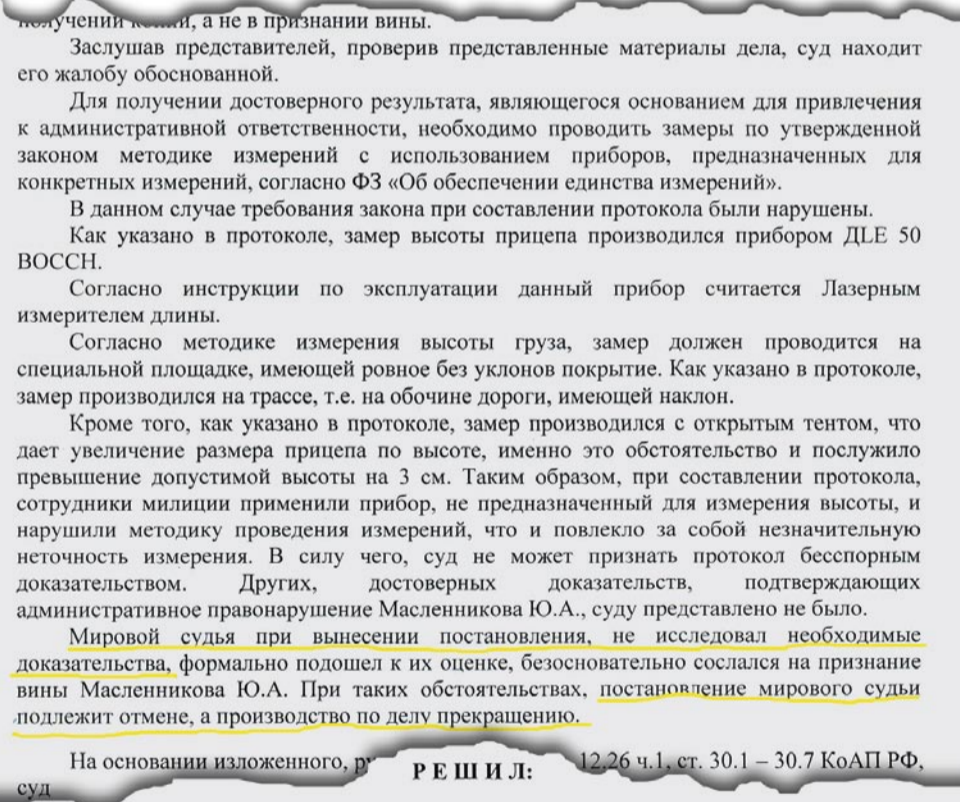
административных правонарушениях».

Для получения доказательств по делу об административном правонарушении в деятельности Госавтоинспекции допускается применение технических средств:

- измерения скорости движения транспортных средств;
- измерения концентрации этилового спирта в выдыхаемом воздухе;
- диагностики технического состояния и параметров автотранспортных средств;
- диагностики состояния автомобильных дорог.

Районный суд рассмотрел наши доводы и принял решение об отмене штрафа и о прекращении дела. Для нас это стало очередным доказательством: свою правоту можно и нужно доказывать. Штрафы и лишение водительских прав – более чем веское основание для того, чтобы и от инспекторов требовать неукоснительного соблюдения действующего законодательства, а не проводить измерения по принципу «отсюда и вот до той берёзы»...

Полный текст подготовленных нами документов и обращений в суд, ссылки на действующие нормативно-правовые акты и инструкции: на сайтах www.auto63.ru, и www.dalnoboi.ru



БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Точка отсчёта – жизнь

Татьяна ВАСИЛЬЕВА, Президент НП по защите прав и законных интересов в сфере БДД «САМАРА.63», член комиссии по обеспечению БДД при Администрации г.о.Самара



«У меня потрясающая профессия! Я занимаюсь тем, чего нет – безопасностью дорожного движения» – комическая фраза киногероя фильма «Гараж» приобретает трагический смысл, когда приходится отвечать на вопрос о своей работе.

Что такое безопасность дорожного движения? Я рассматриваю это понятие, как возможность выжить в необъявленной дорожной войне, страшной именно своей тупой обыденностью, повседневностью, «растворенностью» среди благополучия, и так привычно, ежедневно калечащей судьбы наших людей, отнимающей у российских семей близких и родных, пополняющей многомиллионную армию инвалидов в нашей стране...

Человек, автомобиль, дорога – это три взаимосвязанных и влияющих на безопасность компонента транспортной системы. Мы стремимся довести эту систему до идеального состояния, боремся, ищем, ругаем и исправляем, и заставляем вкладывать деньги в последние две, не обращая внимания на первую – главную!!! – составляющую. Согласитесь, это неразумно и неэффективно...

Разрабатывать и выпускать безопасные автомобили, строить безо-

пасные дороги вкупе с безопасной же организацией движения, обеспечивать и тому, и другому должный уход, контроль за техническим состоянием – отлично!

Но, не преодолев «разруху в головах», мы сведём результат любого технического прогресса к нулю...

Можно потратить массу усилий, перенасытить человека арифметической суммой знаний, навыков, опыта... а результата не будет. Не будет, если не поменять отношение человека к себе, к своему здоровью.

Если не помочь ему осознать ценность своей – единственной и неповторимой! – жизни, то полученный багаж теоретических знаний так и останется «не осознанным», не произойдёт понимания «зачем и для чего?», не появятся желания применять накопленные знания в повседневной действительности.

Простой пример. Фактор опасности, работающий против водителя-профессионала: пресловутый «коммерческий расчёт», зачастую берущий верх не только над требованиями законодательства, но даже над собственным основным инстинктом – инстинктом самосохранения...

Да, безработица. Да, «плохой хозяин» опять «уплотняет график», гонит в ночь, пошли вторые сутки за рулём... и срок доставки – вчера... Куда деваться-то?..

А если просто... ну, не гнать?.. В какой-то момент остановиться, задуматься: если сегодня ты не нужен ему (работодателю) здоровый, то неужели завтра ты будешь нужен ему больной? Или ты так наивен и веришь в декларации о социальных гарантиях инва-



лидам в нашем государстве?

Хочешь заработать побольше денег, порадовать жену и детей подарками?

Так побереги себя сегодня и завтра порадуешь их точно – своим возвращением с рейса, живым и здоровым. Смею вас уверить: «Лучший мой подарок – это ты!» – слова действительно любящей женщины.

«Зачем нужна эта тема? Профессии учить – только портить!» – скажут мне... И будут по-своему правы.

Опыт. Ваш бесценный опыт. Согласна, не заменишь пыльные трассы на скучные классы!

А мы и не собираемся этого делать, мы не заставим вас зевать! Наоборот, объединим на наших страницах всё необходимое: статистику, цифры, новости и правовые основы, статьи и комментарии уважаемых экспертов с реальной жизнью...

Люди, сделавшие автомобиль своим домом, а дорогу – образом жизни, смогут гораздо больше передать начинающим, воспитать, научить, предостеречь, поправить...

Насколько хватит сил и времени:

давайте вместе избавлять дороги – наши общие дороги – от безбашенных и хамоватых, от безалаберных и недалеких, от не умеющих предвидеть и не берущих в расчёт...

Пусть нам всем станет проще и безопасней работать, лучше и веселее отдыхать!

Берегите себя! И удачной вам дороги!

**Автоклуб
САМАРА.63**

Некоммерческое партнёрство
по защите прав
и законных интересов
в сфере безопасности
дорожного движения

www.ac63.ru

г.Самара, ул.Сов.Армии, д.180, стр.1, оф.608
(ТЭК "ЛГ-группа")

8-927-743-38-34 Татьяна Васильева
8-927-700-20-77 Владислав Никитин

СВОДКИ ГИБДД, РАЗБОР ПОЛЕТОВ: ЗНАТЬ, ПРЕДВИДЕТЬ, ИЗБЕГАТЬ



Смертельный дуплет

16.07.2009 г в 02 часа 30 минут по а/д М-5 Москва-Челябинск со стороны г. Уфа в направлении г. Самара двигался гружёный автопоезд MAN. На 1097 км этого участка дороги проводятся строительные работы по ремонту моста. 23-летний водитель большегрузной машины, превысив безопасную скорость движения, не справился с управлением. В результате

машина съехала с проезжей части автодороги (объезда), и совершила наезд на препятствие – опору строящегося моста. Водитель погиб на месте ДТП. В ходе следствия установлено, что тормозная система большегрузного транспорта была неисправна.

Буквально через полтора часа на том же отрезке дороги водитель а/м «Фрейтлайнер» на скорости проскочил мимо объездной дороги ремонтируе-

мого моста, объехал стоящую на проезжей части патрульную машину с включенными проблесковыми маяками и допустил наезд на препятствие – ограждение моста.

Водитель объяснил свои действия тем, что много раз проезжал по этой дороге, но не знал о ремонте моста, а на дорожные знаки не обратил внимания...

Парадокс, но ни предупреждающие дорожные знаки, ни ясная погода, ни сухое асфальтовое покрытие не смогли предотвратить дорожных происшествий. Это ещё один трагический повод напомнить, что безопасность дорожного движения прежде всего зависит от внимательности водителя на дороге, соблюдения ПДД, и исправного транспорта.

Ольга РОМАНОВА, майор милиции, старший инспектор по связи со СМИ ОВД по м.р.Сергиевский

Столкновение и возгорание

2 августа, около двух часов дня, на 13 км а/д Борма-Кошки-Погрузная 28-летний житель Казани Дмитрий Патранин (ЧП «Пушков», водительское удостоверение кат. В,С,Е), управляя автомобилем «Вольво SL 618» (фургон), по неустановленным пока причи-



нам выехал на правую полосу дороги (полоса разгона), по которой в это время со скоростью 40 км/ч, двигался КАМАЗ-5411515 с ПИЩ «Нефаз», выезжающий с прилегающей территории ПНН «Казакровский», под управлением 54-летнего Ивана Арютина (ООО «САТ», водительское удостоверение В,С,Д,Е, стаж с 1974 года).

В результате попутного столкновения произошла значительная утечка нефтепродуктов (23 куба). Начавшийся пожар уничтожил автофургон «Вольво», водитель сгорел в кабине.

Владимир ЕЖОВ, и.о.начальника ОГИБДД ОВД по м.р.Кошкинский.



Система скидок профсоюза «Дальнобойщик»: гарантия качества плюс реальная экономия

В числе наиболее востребованных программ Межрегионального профсоюза «Дальнобойщик» – программа скидок «Дальнобойщик-Дисконт». Партнёры программы – предприятия дорожной инфраструктуры и транспортного сервиса. Предъявитель профсоюзного билета имеет возможность пользоваться услугами, приобретать товары со значительными скидками.

Первыми партнёрами программы стали автозаправочный комплекс «Скорость» на 319 км. трассы Москва-Санкт-Петербург, технический центр «Нормандия-Сервис», группа компаний «100 дорог», розничная сеть магазинов «ТракСервис», входящая в группу компаний «Омега».

Недавно завершились переговоры об участии в программе компании «Европарт РУС», ведущего на российском рынке поставщика запасных частей, оборудования и материалов для грузовых автомобилей и прицепов. «Европарт РУС» является дочерним предприятием известной европейской компании «EUROPART Holding», которая основана в 1948 году. В России «Европарт РУС» работает с 1996 года. «Европарт РУС» предлагает более 85 000 наименований запчастей для автотехники европейского производства, осуществляет поставки гаражного оборудования, инструментов, шиномонтажных мастерских.

После подписания Меморандума о сотрудничестве «Европарт РУС» получил статус Генерального партнёра программы «Дальнобойщик-Дисконт».

Торговые офисы ООО «Европарт РУС», где члены профсоюза «Дальнобойщик» при приобретении товаров могут получить скидку в 5%, находятся по следующим адресам:

- Мос. обл., Люберецкий район, г. Котельники, Дзержинское шоссе, 4/2
- Мос. обл., Михайловская Слобода, ул. Старо-рязанская, д.15, корп. 2
- Мос. обл., Наро-Фоминский р-н, Алабино, 74
- г. Брянск, ул. Фрунзе, 83а
- г. Смоленск, ул. Кашена 15а
- г. Санкт-Петербург Проспект 9 января, д. 57
- Ростовская обл., г. Аксай ул. Промышленная, 2, офис 410
- г. Нижний Новгород, ул. Ларина, 13

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФСОЮЗ

ДАЛЬНОБОЙЩИК RUS

ПРОФСОЮЗНАЯ ПРОГРАММА «ДАЛЬНОБОЙЩИК-ДИСКОНТ»

СИСТЕМА СКИДОК

при предъявлении профсоюзного билета



Генеральный партнёр программы ведущий поставщик запасных частей, агрегатов, расходных материалов и оборудования



тел/факс (495) 777-70-16

- г. Самара, ул. Литвинова 302 б, 2 бокс
- г. Казань, пр-т Ямашева, 38, офис 128
- г. Екатеринбург, ул. Чистопольская, 6
- г. Тюмень, ул. Чекистов, 26, офис 504
- г. Челябинск, Свердловский тракт, 1ж, оф. 310
- г. Новосибирск, ул. Петухова, 17 корп.3
- г. Иркутск, ул. Р.Люксембург, 220, оф. 413

Подробная информация о партнёрах программы «Дальнобойщик-Дисконт», и предоставляемых ими скидках, об условиях заключения Меморандума о сотрудничестве – на сайте www.dalnoboi.ru, в разделе форума «Профсоюз».

НАША ПОЧТА

Благодарим за помощь!

Дмитрий ТИМАЕВ, Автоклуб «САМАРА.63»



...В начале лета мы с Маришой попали в ДТП под Ижевском, недалеко от Пугачева. Вина была моя, но речь сейчас немного о другом.

В первые минуты после аварии состояние у человека шоковое, что и говорить...

Любая помощь и поддержка неоценимы... К сожалению, дорожная взаимовыручка становится почти мифом: «Вот раньше, да, попавших в беду на трассе не бросали, а сейчас рядом с аварийной машиной только зеваки притормаживают, чтобы отнять видео на мобильный телефон...»

Нам в этом отношении повезло. Хотя не сразу, но повезло... Помощь мы получили от совершенно незнакомых людей! Хотим сказать огромное спасибо ребятам-дальнобойщикам, Андрею на автобусе из Тольятти (сам он из Краснодара), который остановился на месте аварии, согласился довезти Марину с собакой (такса) в сторону Самары. И такое же огромное спасибо второму водителю-дальнобойщику на грузовике Scania (увы, не знаем его имени), который принял «эстафету» от Андрея, пересадил к себе Маришку на развилке с Тольятти, довёз её до площади Кирова и убедил таксистов, что человек после ДТП, и вместо запрошенных 1500 рублей (до Новокуйбышевска), в 11 часов вечера, договорился с таксистами на 600. Ребята, огромное ВАМ СПАСИБО, особенно Андрею, за случай на парковке, когда к Марине начал приставать сутенёр. Как выеду на трассу, у меня стоит СБшка, позывной «Гранд», автоклуб Самара63, всегда готов прийти всем на помощь. Не смотрите, что машинки меньше ваших – чем можем, поможем!

С уважением к вашему нелёгкому труду и с огромной благодарностью за бескорыстную помощь, Дмитрий.



РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ
НОРМАНДИЯ-СЕРВИС
 La Normandie
 техподдержка, консультации, запчасти

MAN RENAULT SCANIA IVECO VOLVO DAF Mercedes-Benz
 Московская обл., Солнечногорский район, д. Есипово (XX км. Ленинградского шоссе)
 e-mail: normandie@list.ru www.normservis.ru
 (495)510-85-42 8-905-535-52-42
 УЧАСТНИК ДИСКОНТНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОФСОЮЗА ДАЛЬНОБОЙЩИК RUS
 ПРЕДЪЯВИТЕЛЮ ПРОФСОЮЗНОГО БИЛЕТА
СКИДКА 5%
 на выполняемые работы

Центральный офис. Оптовая и розничная торговля, работа с регионами. Бесплатная доставка по Москве.
 г. Москва, ул. Академика Волгина, д.2, этаж 2.
 e-mail: academs@autozap.ru.
 тел./факс: (495) 755-8810, доб. 126
 Розничный магазин в Самаре
 г. Самара, Московское шоссе, д. 228
 e-mail: samara@autozap.ru.
 тел.: (846) 928-3838
АКАДЕМИЯ
 www.autozap.ru **ПЛЮС**
ЗАПЧАСТИ США
 для грузовиков из

НИКОР ТРАНС

 ДОСТАВКА ГРУЗОВ ПО ГОРОДУ, ОБЛАСТИ, РФ А/М ТРАНСПОРТОМ ПОПУТНЫЕ ГРУЗЫ
 443093, г. Самара, ул. Партизанская, дом 80Б, офис 1
 многоканальный тел./факс (846) 279 01 81

Транспортно-экспедиционные услуги по России и СНГ
LT group
 ООО «ЛТ-группа»
 443901, г. Самара, ул. Советской Армии, дом 180, строение 1, офис 608
 тел. (846) 276-74-83, факс (846) 276-74-84
 e-mail: lt-g@mail.ru http: www.lt-g.ru

ГРУППА КОМПАНИЙ **ARMTEK**
АВТОЗАПЧАСТИ для импортных грузовиков, прицепов, автобусов
ОПТ для легковых иномарок и микроавтобусов
 443046, Самарская область, Волжский р-н, п.Смышляевка, Городок строителей, ул. Механиков, 2, литера 12,
 тел.: 8 (846) 977-09-15, 977-09-16, 977-09-17, 977-09-18, 977-09-19
 e-mail: info@SMR63.

Европейский страховщик на российском рынке
ERGO РУСЬ
Все виды страхования!
 443001, г. Самара, Пушкина ул., 223
 тел. 373-0035, факс 373-0047 www.ergo-russ.com
 A member of the ERGO Insurance Group.