

ДЕЛО ПРОФСОЮЗА

СЧИТАЕТСЯ, ЧТО БОРОТЬСЯ С ГОСУДАРСТВОМ БЕСПОЛЕЗНО. МАЛО КТО СЕЙЧАС ВЕРИТ, ЧТО ПРОФСОЮЗЫ МОГУТ ЭФФЕКТИВНО РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ И ЗАЩИЩАТЬ ПРАВА РАБОТНИКОВ ОТРАСЛИ. ОДНАКО ЕСТЬ ЛЮДИ, КОТОРЫЕ С ЭТИМИ УТВЕРЖДЕНИЯМИ НЕ СОГЛАСНЫ, — ПРОФСОЮЗ «ДАЛЬНОБОЙЩИК». БОЛЕЕ ТОГО, ИМ УДАЛОСЬ НА ПРАКТИКЕ ЗАЩИТИТЬ ВОДИТЕЛЕЙ-ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ В РАМКАХ ПРАВОВОГО ПОЛЯ.

МАКС СЕРГЕЕВ

ТАКАЯ РАБОТА Работа водителя-дальнобойщика относится к категории тяжелых. Здесь не только постоянные психофизические нагрузки, связанные с преодолением огромных расстояний и ответственностью, но и факторы, не учитываемые официальной медициной и статистикой. Все мы прекрасно знаем, что заработок перевозчика напрямую зависит от того, сколько и как быстро он перевезет груза. Касается это всех: и частных, и наемников. Поэтому подавляющее большинство автопоездов в России идет с перегрузом. А это наряду с контролем габаритов автопоезда самая главная и лакомая статья доходов «продавцов полосатых палочек». На любом пункте весового контроля или возле постов ДПС можно увидеть очередь из фур на взвешивание. По статистике профсоюза «Дальнобойщик», 90 из 100 обращений водителей в их юридическую службу вызвано как раз нарушениями процедуры весогабаритного контроля.

Вот только один из примеров. Пункт весового контроля на границе Татарии. При взвешивании выясняется, что полная масса автопоезда — 34 тонны (при разрешенной 38 тонн), но вес распределен неравномерно: на одну из осей приходится большая нагрузка (превышение — 200 кг). Водитель после оформления протокола административного нарушения — извините, виноват, исправимся — при помощи подручных средств растаскивает поддоны, перераспределяет груз и едет дальше. Однако на пункте весового контроля в Набережных Челнах выясняется, что полная масса уже 46 тонн. Водителю прямо и недвус-

мысленно заявляют: «Ты ничего не докажешь! Плати или лишение прав». Он, бедный, взмолился: «Да вы что? Вот у меня протокол с вашего же татарского поста на въезде, и по нему машина весит 34 тонны». На посту посмотрели на дату протокола — он «сегодняшний». Тут уже стали извиняться доблестные контролеры, что-то невнятно бормоча про «ошибку компьютера»... А если бы у водителя не было этого протокола?

У нормального человека волей-неволей закрадывается вопрос: а откуда, собственно, взялись эти 12 тонн? Вот здесь-то мы и подходим к интересному допущению: похоже, что государство в лице надзирающих и контролирующих органов ни прямо, ни косвенно не заинтересовано в том, чтобы нормы весогабаритного контроля соблюдались. Система построена на вымогательстве, и этот правовой беспредел устраивает подавляющее большинство участников. Во-первых, грузоотправителей и грузополучателей: меньшим количеством машин перевозится то же количество груза, издержки на перевозку и логистику снижаются. Во-вторых, устраивает это и бойцов ГИБДД в содружестве с работниками контроля, обирающими водителей.

Происходит так потому, что козлом отпущения за всю цепочку назначен водитель: он отвечает за все грехи грузоотправителя своим водительским удостоверением, то есть правом на работу. При этом зачастую водитель даже не знает фактического веса груза, потому что такого привычного всем понятия как «контрольные весы», которые есть на любом рынке, в «грузовом бизнесе» просто нет. И контролеры накручивают свои весы, как им вздумается. Формулировка «несанкционированное вмешательство в компьютерную программу, искажающее фактические весовые параметры» встречается в ряде судебных дел профсоюза «Дальнобойщик».

Разумеется, никто из водителей не хочет оставаться без работы — существует определенная такса проезда постов взвешивания в зависимости от места расположения (можно или нельзя объехать) и аппетита работников такого поста (на юго-восточном и восточном направлении он, как правило, выше), провезти «перегруз» стоит от 500 до 1500 рублей.

Однако есть и другая сторона вопроса. Все прекрасно осведомлены о состоянии наших дорог, а машины, идущие

с перегрузом, разрушают и те дороги, которые еще остались. Боюсь, что в наших реалиях этот вопрос очень мало заботит дорожные службы и местную администрацию. Всякому понятно, что при существующей в России стоимости дорожного строительства и ремонта (в несколько раз выше, чем в Европе) «откусить» от пирога еще до начала строительства, а тем более с последующих «обслуживания и ремонта» можно такие деньги, какие никому и не снились. А выпросить эти деньги можно из госбюджета...

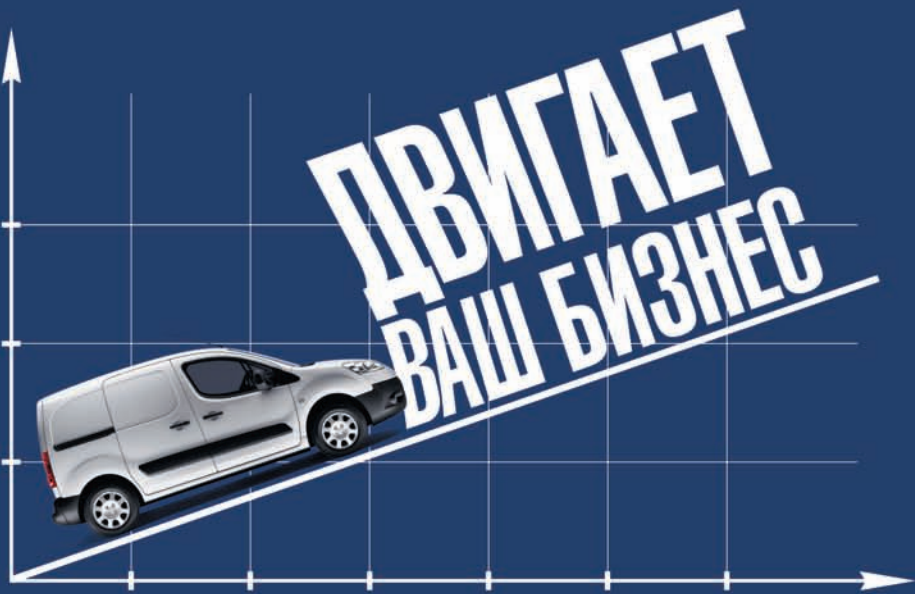
ПРАВОВОЙ СТАТУС Система весогабаритного контроля последние годы не имела под собой нормальной согласованной правовой базы и существовала в общем на основе «подзаконных актов». И вот в декабре 2010 года в качестве проекта приказа Минтранса наконец появляется документ под названием «Порядок осуществления весогабаритного контроля». Как выяснилось, проект сырой, с серьезными изъянами и колоссальным коррупционным потенциалом. Валерий Войтко, руководитель профсоюза «Дальнобойщик», подготовил комментарии к проекту, опирающиеся на практику работы автоперевозчиков и учитывающие все «правовые» и «неправовые» факторы.

Эта часть работы совпала с работой над поправками в Кодекс об административных правонарушениях, предусматривающими ответственность водителя за несоблюдение весогабаритных параметров. На деле «Дальнобойщик» просто призывает к здравому смыслу: «Водитель не может быть ответственным за все. В области грузоперевоз-

ПО СТАТИСТИКЕ ПРОФСОЮЗА «ДАЛЬНОБОЙЩИК», 90 ИЗ 100 ОБРАЩЕНИЙ ВОДИТЕЛЕЙ В ИХ ЮРИДИЧЕСКУЮ СЛУЖБУ ВЫЗВАНЫ КАК РАЗ НАРУШЕНИЯМИ ПРОЦЕДУРЫ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ



PEUGEOT – ИМПОРТЕР №1 КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА*



Горячая линия Peugeot
(Звонок по России бесплатный)

8 800 555 53 35

- ✓ Широкий модельный ряд:
20 базовых версий / 40 модификаций
- ✓ Развитая дилерская сеть: 50 городов / 75 центров продаж
- ✓ Низкая стоимость владения:
ниже среднерыночной на 28%**
- ✓ Привлекательные кредитные / лизинговые программы
- ✓ Круглосуточная помощь на дорогах:
7 дней / 24 часа



www.peugeot.ru/professional

*Компания Peugeot – импортер №1 коммерческого транспорта в России, по данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), январь-декабрь 2010 г. **Согласно исследованию, проведенному компанией Interactive Research Group, 2010 г. Уровень цен на периодическое техническое обслуживание автомобилей Peugeot у официальных дилеров марки в течение 140 000 – 150 000 километров пробега или 5 лет эксплуатации на 28% ниже среднерыночного уровня. Подробная информация на www.peugeot.ru. Peugeot Профессионал. Реклама.



**PEUGEOT
PROFESSIONAL**