



USAID
ВІД АМЕРИКАНСЬКОГО НАРОДУ



Габаритно-вагові норми при завантаженні транспортних засобів, штрафи за їх перевищення та способи контролю (досвід ЄС, США та Канади)

Інформаційна довідка, підготовлена
Європейським інформаційно-дослідницьким
центром на запит
народного депутата України

Європейський інформаційно-дослідницький центр створено з метою надання народним депутатам України інформації, яка може бути використана ними у законотворчій діяльності. Діяльність Європейського інформаційно-дослідницького центру здійснюється в рамках програми USAID "Рада: підзвітність, відповідальність, демократичне парламентське представництво", що виконується Фондом "Східна Європа". Більше про центр на сайті <http://euinfocenter.rada.gov.ua/>

Габаритно-вагові норми при завантаженні транспортних засобів, штрафи за їх перевищення та способи контролю

(досвід Європейського Союзу, США та Канади)

Габаритно-вагові норми та контроль транспортних засобів

Перевантажені великогабаритні транспортні засоби збільшують знос дорожнього покриття. Наприклад, у США близько 20% всіх пошкоджень доріг викликано саме перевищенням допустимих вагових норм транспорту. У Данії перевантажені великогабаритні транспортні засоби складають 10-15% від усіх вантажних автомобілів.¹

Для зменшення випадків порушень правил габаритно-вагових норм, об'єктивного та точного визначення розміру плати за проїзд або штрафу у багатьох країнах використовується система контролю за ваговими і габаритними параметрами транспортних засобів. Габаритно-ваговий контроль організовано у США, Канаді, Австрії, Німеччині, Фінляндії, Норвегії та інших країнах ЄС.

Габаритно-ваговий контроль транспортних засобів — це здійснюваний уповноваженими організаціями контроль за проїздом великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів дорогами загального користування. Включає в себе перевірку відповідності габаритно-вагових параметрів таких транспортних засобів установленим законодавством нормам, наявність дозволу на рух по визначених маршрутах тощо. У різних країнах рівень обмежень вагових норм транспорту визначається в першу чергу станом дорожньої мережі.

Способи габаритно-вагового контролю

Найбільш поширеними пристроями для збору інформації про потоки транспорту є **лічильники трафіку** (*traffic counters*), які встановлюються вздовж дороги. Технології підрахунку варіюються від простої ручної перевірки до гумових труб, індуктивних петель і більш сучасних оптичних та лазерних пристроїв. Проте лічильники трафіку не надають точних даних про навантаження транспортних засобів. Щоб знати фактичне навантаження на **вісь** та **вагу важких транспортних засобів**, їх необхідно зважувати. Це можна зробити трьома способами:

1. Статичне зважування (*static weighing*)
2. Зважування під час руху (*weigh in motion, WIM*)
3. Система бортового зважування (*on-board weighing, OBW*)

1. Статичне зважування на сьогодні є найточнішим методом зважування транспортних засобів. Для зважування транспортних засобів використовуються три

¹ Оценка воздействия автомобилей повышенной грузоподъемности на износ дорожного покрытия и разрушение дорожной одежды городских улиц и дорог — <http://bit.ly/2rbmrc4>

типи пристроїв: **мостові ваги** (*weighbridges*); **осьові ваги** (*axle weighers*); **колісні ваги** (*wheel weighers*).

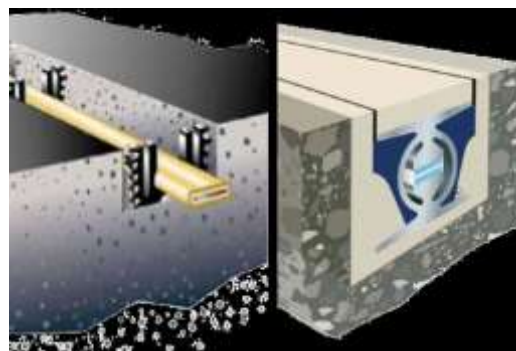
Мостові ваги складаються з набору ваг, встановлюваних між сталеву платформу для зважування і бетонною основою. У Європі вони рідко використовуються, на відміну від США. Основними причинами є високі будівельні й експлуатаційні витрати та велика площа необхідної землі. Більш поширеними в Європі є осьові ваги. Вони надають інформацію про навантаження на вісь, але їх точність менша. Поширеними також стають переносні ваги на колесах. (див. фото 1)



2. Зважування під час руху поділяється на **зважування на низьких швидкостях** (*LS-WIM-система*) та **зважування на високих швидкостях** (*HS-WIM-система*). При виконанні першого типу зважування швидкість транспортного засобу, що перетинає датчики, обмежена до 5-10 км/год. Прискорення та різке гальмування не допускаються. Зважування на низьких швидкостях відрізняється від високошвидкісних WIM-систем, що працюють в умовах вільного руху.²

Високошвидкісна система зважування, яка часто називається просто системою WIM, вимірює динамічне навантаження на вісь транспортних засобів, що проїжджають по дорогах в неконтрольованих умовах. Загалом, WIM-системи можна розділити на:

1. Зовнішні конструкції, які служать в якості основи для WIM-датчика.
2. Сенсор, який перетворює дані про навантаження в електричний сигнал.



Сертифікація систем WIM. Станом на 2015 рік системи HS-WIM не сертифіковані у країнах ЄС, за винятком Чеської Республіки, де була розроблена процедура сертифікації. Системи LS-WIM сертифіковані лише в декількох країнах. Вартість сертифікації становить від 15 000 до 25 000 євро.³

² Heavy-Duty Vehicle Weight Restrictions in the EU – <http://bit.ly/2rbKk3a>

³ Heavy-Duty Vehicle Weight Restrictions in the EU – <http://bit.ly/2rbKk3a>

3. Система бортового зважування (OBW). Інформація щодо завантаження транспортного засобу вже доступна в автомобільних комп'ютерах багатьох сучасних вантажівок та автобусів. Ця система активно використовується власниками приватних автопарків. Обрахунок здійснюється за допомогою даних від датчиків, що встановлені на колесах, та осі з урахуванням сили тяги, швидкості транспортного засобу, нахилу дороги тощо.

Варто зазначити, що на сьогодні у Європейському Союзі система OBW розглядається як потенційний засіб ефективною перевірки габаритно-вагових норм під час міжнародних перевезень. Крім цього, вартість установки необхідних систем WIM набагато нижча, ніж оснащення всіх транспортних засобів системами OBW. Тому комбінація WIM і OBW в майбутньому може стати оптимальною для країн ЄС.

Європейський Союз

Габаритно-вагові норми транспортних засобів

Максимальні габарити та вага транспортних засобів для перевезень у межах ЄС встановлюються директивою (ЄС) 2015/719 від 29 квітня 2015 року. Поправки до директиви 96/53/ЄС 1996 року допускають відхилення від максимальної довжини за умов поліпшення аеродинамічних характеристик вантажних автомобілів. Це також дозволяє зробити їх безпечнішими за рахунок додаткового простору в кабіні водія. Відхилення від допустимої ваги також дозволяється для транспортних засобів, які працюють на альтернативних видах палива⁴. Що стосується транскордонного руху транспортних засобів, то габарити, встановлені в первинній директиві, залишилися незмінними (Рис.1).

Для транспортних засобів з поліпшеними аеродинамічними характеристиками навантаження на одиночну вісь не може перевищувати 10 т, на здвоєну вісь – 18 т (при цьому відстань між вісями має бути не менше 1,3 м і не більше 1,8 м), на строєну – 24 т (відстань не менше 1,3 м і не більше 1,4 м)⁵.

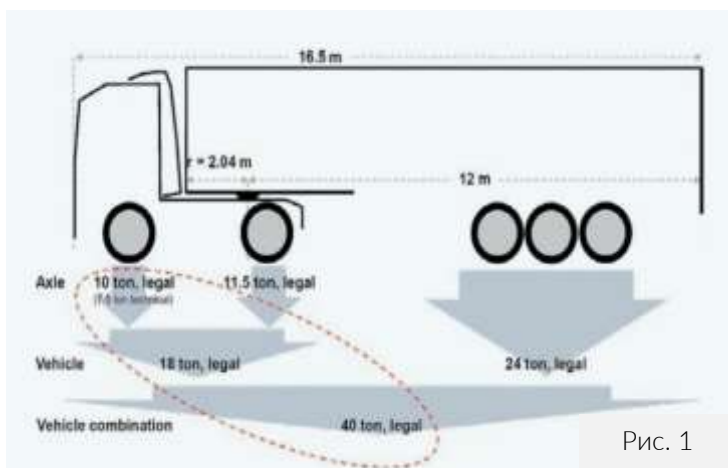


Рис. 1

Загальна вага двовісного транспортного засобу з трьохвісним напівпричепом, який перевозить в рамках інтермодальних транспортних операцій один або кілька

⁴ Road weights and dimensions – http://ec.europa.eu/transport/modes/road/weights-and-dimensions_en.htm

⁵ Directive (EU) 2015/719 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015 amending Council Directive 96/53/EC laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic – <http://bit.ly/2rWYzWR>

контейнерів або зйомних кузовів, загальною довжиною до 13,7 м, не може перевищувати 42 т. Вага аналогічного трьохвісного транспортного засобу з дво- чи тривісним напівпричепом не може перевищувати 44 т.

Для двовісних транспортних засобів, окрім автобусів, які працюють на альтернативному паливі, дозволена вага збільшується на 1 т за рахунок додаткової ваги, необхідної для альтернативної паливної технології, однак не може перевищувати 19,5 т. Те саме стосується тривісних транспортних засобів, у яких провідна вісь оснащена здвоєними шинами і пневматичною підвіскою, або тих, у яких кожна вісь оснащена здвоєними шинами та максимальна вага кожної осі не перевищує 9,5 т.

Штрафи за перевищення допустимих норм

Розмір штрафів за перевищення допустимих норм регулюється національним законодавством країн ЄС та варіюється від кількох сотень до кількох тисяч євро у різних країнах. У **Великобританії** фіксований штраф за перевищення максимально допустимого навантаження на одну вісь становить 100 фунтів, якщо перевищення менше 10%, 200 фунтів – якщо менше 15% та 300 фунтів – якщо більше 15%. Якщо ж перевищення становить 5 т, або 30%, водій отримує повістку до суду⁶. Окрім фіксованого штрафу, незалежно від обсягу порушення, інспектор також забороняє рух транспортного засобу⁷.

В **Ірландії** штраф за перевищення допустимої маси транспортного засобу на 1-2 т складає 500 євро, на 2-3 т – 1000 євро, 3-4 т – 1500 євро, 4-5 т – 3000 євро, за перевищення у понад 5 т штраф становить 5000 євро⁸.

У **Франції** штрафи за перевищення допустимої ваги у межах 20% становлять 90 євро (зменшений), 135 євро (стандартний) та 375 євро (збільшений)⁹. За перевищення у 20 % або більше передбачений штраф у розмірі до 1500 євро¹⁰. У разі повторного перевищення норм протягом одного року сума штрафу збільшується до 3000 євро¹¹.

У **Польщі** розмір штрафу за перевищення ваги залежить від категорії транспортного засобу та наявності відповідного дозволу. Зокрема, якщо навантаження на вісь перевищує допустиму для доріг норму у 11,5 т (категорія VII) на менш ніж 10%, стягується штраф у 500 злотих (близько 114 євро). Якщо тиск

⁶ Roadside vehicle checks for commercial drivers – <http://bit.ly/2rgEd8Z>

⁷ Guide to Graduated Fixed Penalties & Financial Deposits – <http://bit.ly/2r5pLRR>

⁸ Guidelines on Maximum Weights and Dimensions of Mechanically Propelled Vehicles and Trailers – <http://bit.ly/2seHkt8>

⁹ Code de la route. Partie réglementaire. Livre III : Le véhicule . Titre Ier : Dispositions techniques. Chapitre II : Poids et dimensions. Section 3 : Dimensions et conditions du chargement. Article R312-20 – <http://bit.ly/2rgWldc>

¹⁰ Véhicules utilitaires et PTAC – <https://vehicules-utilitaires.ooreka.fr/comprendre/ptac>

¹¹ Code pénal. Partie législative. LIVRE Ier : Dispositions générales – <http://codes-et-lois.fr/code-penal/article-132-11>

перевищує допустимі значення на 10-20%, стягується штраф у 2000 злотих. У інших випадках штраф становитиме 15000 злотих (близько 3413 євро)¹².

Практика застосування засобів контролю

Перевірка відповідності габаритно-вагових норм організована на національному рівні кожною країною ЄС. У Директиві 96/53/ЄС 1996 зазначено, що держави-члени повинні виконувати перевірку транспортних засобів, використовуючи або системи зважування, або датчики бортового зважування, які дистанційно передають сигнали до інспекторів. Це дозволяє інспекційним органам фіксувати транспортні засоби, які підозрюються у порушенні, та зупиняти їх для огляду.

Основна проблема полягає в тому, що для того, аби оштрафувати за перевантаженість, необхідно спочатку пред'явити докази перевантаження. За винятком Чехії, жодна європейська країна не передбачає такі докази у вигляді результатів зважування за допомогою системи WIM. Це можна зробити лише на спеціалізованих статичних або низькошвидкісних ділянках WIM у присутності поліції. Частота перевірок низька, оскільки:

- увага дорожніх і транспортних поліцейських сил зосереджена на безпеці дорожнього руху, а не на контролі перевантажених транспортних засобів;
- перевірка відповідності ваговим нормам є громіздкою та повільною.

Ризик бути спійманим з перевантаженим транспортним засобом малий, принаймні, під час руху за межами районів, оснащених установками для зважування. Досвід **Нідерландів** і **Франції** показує, що збір інформації про оштрафовані компанії з подальшими візитами до них може бути більш ефективним, ніж штрафування. Більше 90% компаній, які відвідували інспектори, змінили своє ставлення і почали приділяти належну увагу завантаженості транспортних засобів.¹³

В **Австралії** компаніям було надано спеціальні дозволи на перевантаження за умови, що компанії будуть контролювати завантаження усіх своїх транспортних засобів та не дозволятимуть транспорту покидати запропоновані коридори. Цей інструмент був для країни ефективним. Проте ЄС не буде його використовувати, оскільки деякі держави-члени строго проти збільшення ваги та габаритів транспортних засобів.

Сполучені Штати Америки

Габаритно-вагові норми транспортних засобів

¹² Nowe zasady przewozu pojazdami nienormatywnymi i nie tylko – <http://bit.ly/2rgUPgP>

¹³ Heavy-Duty Vehicle Weight Restrictions in the EU – <http://bit.ly/2rbKk3a>

У США існує загальноприйнята формула для обчислення допустимої ваги транспортних засобів. Згідно з цією формулою, максимально допустима вага транспортних засобів становить 80 000 фунтів (приблизно 36 т)¹⁴. Навантаження на одиночну вісь не може перевищувати 20 000 фунтів (9 т), на здвоєну вісь – 34 000 фунтів (15,4 т).

Окрім цього, у багатьох штатах існують додаткові обмеження за перевищення допустимих норм. Наприклад, у штаті **Вірджинія** за перевищення маси до 2000 фунтів стягується 1 цент за кожен фунт, тоді як за перевищення у понад 12 000 фунтів – 20 центів за фунт. Якщо транспортний засіб перевищує допустиму масу на 25 % – плата подвоюється, якщо на 50 % – потроюється. Додатково до цього стягується цивільний збір, разова комісія, ваговий збір та попередньо оцінені збитки (близько 70 доларів)¹⁵.

Штрафи за перевищення допустимих норм

Перш ніж перевірити завантаженість транспортного засобу, проводиться перевірка транспортних документів, щоб дізнатися, чи були транспортні засоби відправлені з надлишковою вагою. Це дозволяє оцінити штрафи щодо сторін, які можуть бути винними у перевантаженні транспортного засобу.

У штаті **Нью-Йорк** штраф за перевищення допустимого навантаження на вісь до 5% становить 100 доларів, понад 30% – 2 450 доларів. За перевищення маси брутто до 2000 фунтів стягується 50 доларів, до 30 000 – 2 700 доларів¹⁶.

У штаті **Каліфорнія** за водіння транспортного засобу, який перевищує допустиму вагу, може каратися ув'язненням на строк до 6 місяців та/або штрафом до 1000 доларів. У разі, якщо перевищення ваги менше за 4 501 фунт (близько 2 т), штраф становитиме 250 доларів¹⁷.

Приватні компанії, які здійснюють контроль допустимих норм

З 1997 року у США працює компанія [Cat Scale Company](http://www.cat-scale.com), яка надає перевізникам послуги щодо зважування транспортних засобів. *Cat Scale* має більше ніж 1700 точок зважування по всій території США і Канади.

Компанія встановлює на великих вантажних паркінгах системи добровільного зважування. Якщо потім водія зловить дорожня поліція за перевантаження і виявиться, що результати добровільного зважування невірні, *Cat Scale* зобов'язується повністю відшкодувати штраф. Якщо результати зважування правильні, то представники *CAT Scale* зобов'язуються виступити в суді в якості

¹⁴ Bridge Formula Weights – http://ops.fhwa.dot.gov/freight/publications/brdg_frm_wghts/index.htm

¹⁵ Overweight Penalties – <http://www.dmv.state.va.us/webdoc/pdf/dmv202.pdf>

¹⁶ Schurin Z. Criminal penalties for overweight trucks – <https://www.cga.ct.gov/2007/rpt/2007-R-0214.htm>

¹⁷ Overweight Vehicles in California – <http://www.shouselaw.com/overweight-vehicle.html>

свідка.¹⁸ Компанія також розробила додаток та онлайн-кабінет, де можна відстежувати всі попередні зважування, сплачувати кошти за зважування через PayPal тощо.¹⁹

Канада

Габаритно-вагові норми транспортних засобів

У Канаді норми завантаження транспортних засобів залежать також від погодних умов. У період відлиги або дощу вони менші, ніж зазвичай. За сприятливих погодних умов навантаження на одиночу вісь не може перевищувати 9 т, на здвоєну – 18 т, на строєну – 21 т (відстань між осями має бути від 2,4 м до 3 м). Для потрійних осей, відстань між дальніми осями яких коливається в межах 3 м – 3,6 м, максимальна вага становить 24 т, якщо ж відстань між осями дорівнює 3,6 – 3,7 м, допустимою є вага у 26 т²⁰.

У період відлиги ці показники зменшуються з 21 т до 18 т, з 24 т до 21 т та з 26 т до 22 т відповідно. У разі відхилення водії вантажівок повинні або розподілити вагу більш рівномірно між вісями, або зняти зайву вагу, перш ніж продовжити рух. Штрафи за перевищення встановлених норм навесні, під час танення снігу, починаються від \$ 350, автомобіль утримується на узбіччі дороги, поки зайва вага не буде знята. Порушення також негативно впливають на профіль перевізника у Національному кодексі безпеки²¹.

Спеціальні дозволи для транспортних засобів, які перевищують норми

Для транспортних засобів та вантажів, які перевищують допустимі норми, перевізник має отримати спеціальний дозвіл. Річний дозвіл оформлюється при перевищенні ваги в межах 63,5 т та габаритів у межах 25 м (довжина), 4,26 м (висота), 3,7 м (ширина для магістралей з двома смугами руху), 3,85 (ширина для магістралей з багатьма смугами)²².

У рамках проектного дозволу можливе перевезення вантажів з надмірною вагою та габаритами за наперед визначеним сталим маршрутом, протягом максимум 6 місяців. У цьому випадку загальна маса транспортного засобу не повинна перевищувати 70 т, ширина – 4,3 м, а довжина – 36,75 м.²³

Інформацію підготувала Анастасія Паршикова,
аналітик Європейського інформаційно-дослідницького
центру
<http://euinfocenter.rada.gov.ua/>

¹⁸ Cat Scale Company – <https://catscale.com>

¹⁹ CAT Scale, Weigh My Truck account – <https://weighmytruck.com/>

²⁰ Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers. Code de la sécurité routière – <http://bit.ly/2r419ZG>

²¹ Canadian Spring Thaw Regulations, Penalties and Best Practices – <http://bit.ly/2s87Kpn>

²² Oversize/overweight permits – <http://www.mto.gov.on.ca/english/trucks/oversize-overweight-permits.shtml>

²³ Вагові норми при завантаженні транспортних засобів та штрафи за їх перевищення (досвід ЄС, Канади та США) – <http://bit.ly/2rXRrJK>