Министру транспорта РФ

Е.И. Дитриху.

Министру природных ресурсов и экологии РФ

Д.Н. Кобылкину.

Председателю Комитета Совета Федерации РФ по

аграрно-продовольственной политике и природопользованию

А.П. Майорову.

Председателю Комитета Госдумы РФ по

экологии и охране окружающей среды

В.В. Бурматову.

На пороге экологической катастрофы.

Многие регионы страны находятся под угрозой грядущего мусорного коллапса. Некому будет вывозить отходы, которые начнут копиться на контейнерных площадках, превращая дворы в зловонные гниющие свалки. Такое будущее может настать очень скоро, и с большой вероятностью, если срочно не предпринять мер.

Экологическая катастрофа станет побочным эффектом в целом очень правильного и благого дела - оснащения федеральных трасс комплексами весогабаритного контроля. Они нужны, чтобы дольше сохранять покрытие дорог в целости, чтобы автомобилистам было комфортнее. Федеральная программа предусматривает, что такие автоматические системы до конца 2020 года будут установлены на всех федеральных трассах России. В ряде регионов они уже созданы и пока работают в тестовом режиме, но в ближайшее время перейдут на полноценную работу.

Комплексы весогабаритного контроля выявляют грузовики, у которых превышена предельная нагрузка на ось, фиксируют их номер и автоматически формируют административные протоколы. После чего автовладельцам выставляют штраф от 100 до 400 тысяч рублей. Исключение сделано лишь для машин специальных служб, например, пожарных: их номера заносят в специальную базу, с которой сверяется система - в этом случае штрафы не выставляют. Но мусоровозы к таким категориям машин специальных служб не отнесены.

При этом большинство компаний, занимающихся вывозом отходов из жилых кварталов и его доставкой на полигоны, оснащены двухосными МАЗами и трёхосными КАМАЗами с вместимостью кузова свыше 20 кубометров. Некоторые могут перевозить до 50 кубометров отходов. Выбор таких больших машин обусловлен тем, что они способны за один рейс вывезти мусор сразу с нескольких контейнерных площадок, заменяя несколько менее вместительных мусоровозов, а значит они не создают дополнительную нагрузку на городской трафик и меньше загрязняют выхлопными газами окружающую среду.

Однако, будучи загружены согласно нормативам и предписаниям заводов-изготовителей, они ввиду конструктивных особенностей не соответствуют параметрам, позволяющим пройти весогабаритный контроль: почти вся масса распределяется на заднюю ось, и автоматический комплекс фиксирует нарушение.

Более того, при погрузке мусор учитывается только по объему, но рассчитать его массу и нагрузку на ось - невозможно в принципе: из-за разной плотности отходов даже в одном контейнере вес может колебаться в 2-3 раза.

Это показал эксперимент, проведенный региональным оператором по обращению с отходами в Челябинской области, где комплексы весогабаритного контроля уже работают в тестовом режиме, а единственная дорога к полигону проходит по федеральной трассе.

Каждый мусоровоз совершает 3-5 рейсов в день, и даже если у перевозчика всего десяток машин, он будет получать штрафы на 10-20 миллионов рублей ежедневно. Работать в таких условиях ни одна компания не сможет. А следовательно, мусор из жилых кварталов вывозить станет некому. Это - почти неизбежное последствие наведения порядка на дорогах, с которым многие регионы столкнутся в ближайшее время.

Есть ли способ избежать серьезной экологической угрозы? Есть, и даже целых три.

1. Обязать компании, вывозящие отходы, вносить предписанную законом предварительную компенсирующую плату за ущерб, причиняемый дорогам большегрузными машинами. Но этот способ сопряжен с огромными сложностями. Все мусоровозы уже давно подключены к системе «ПЛАТОН», как раз и подразумевающую плату за вред дорогам. Но для проезда без штрафов через рамки весогабаритного контроля этого не достаточно - требуется еще одно платное разрешение, которое, согласно действующим правилам, невозможно получить на «делимый груз». А отходы - это как раз делимый груз. То есть государство фактически предлагает перевозчикам разделить груз одной машины между несколькими маленькими.

Кроме того, плата за разрешение рассчитывается, исходя из точного веса груза и на конкретную поездку. А мусоровозы совершают несколько рейсов в день, и каждый раз точный вес груза заранее неизвестен.

Поэтому потребуется какая-то особая процедура выдачи разрешений и расчета платы за него для мусоровозов, разработка которой потребует времени, при том, что штрафы за превышение нагрузки на ось начнут приходить уже в ближайшие недели. Например, в Челябинской области - с 15 октября.

Также следует учесть, что необходимость внесения дополнительной платы за разрешение для мусоровозов гарантировано приведет к росту тарифов за вывоз отходов, так как в тариф придется включить и суммы компенсирующей платы. В итоге жители России будут платить за вывоз мусора больше.

2. Вынудить компании пользоваться мусоровозами меньшего объема, для которых нагрузка на ось не превышает установленную правилами. Это приведет к необходимости совершать в 3-4 раза больше рейсов, к тому же придется приобрести новые машины, отказавшись от крупногабаритных, которые уже закуплены, и, как правило, в кредит. Для многих перевозчиков этот вариант - неизбежное банкротство. Тем же, кто сможет его избежать, придется нанять на работу в несколько раз больше водителей и грузчиков, что повлечет за собой увеличение текущих и транспортных расходов, а значит - снова рост тарифов для населения. Приходится напомнить и тот факт, что многократный рост числа грузовиков создаст дополнительную нагрузку на дорожный трафик, осложнив транспортную ситуацию. При этом полностью избежать риск случайного перегруза все равно не удастся: водитель мусоровоза все так же не сможет определять массу груза, так как отходы имеют разную плотность, а возможности рассчитать нагрузку на ось во время погрузки нет.

3. Внести мусоровозы в приказ Минтранса, определяющий категории грузовых автомашин, не несущих административной ответственности за превышение предельной нагрузки на ось, наряду с автомобилями специальных служб. Это не повлечет дополнительных расходов для предприятий, не приведет к росту тарифов на вывоз мусора для населения и не потребует много времени, что в сложившихся условиях особенно важно, ведь комплексы весогабаритного контроля начнут работать уже в ближайшие недели.

Вывоз отходов - это одна из жизненно важных отраслей, обеспечивающих не только комфорт граждан, но и экологическую безопасность. Внесение мусоровозов в перечень категорий транспортных средств, для которых не должны действовать принятые нормативы по массе, будет наиболее разумным и справедливым решением, которое поможет избежать экологической катастрофы.

В связи с вышеизложенным убедительно просим скорейшего вмешательства в сложившуюся ситуацию всех органов власти, от которых зависит решение этого вопроса - Министерство транспорта РФ, Министерство природных ресурсов и экологии РФ, Комитет Госдумы по экологии и охране окружающей среды, Комитет Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию, региональные органы исполнительной и законодательной власти.

Открытое письмо размещено на форуме Ассоциации организаций, операторов и специалистов в сфере обращения с отходами «Чистая страна»

С Уважением,

ООО «Центр Коммунального сервиса» Челябинская область.

Генеральный директор

Захид Байрамович Камилов ПОДПИСАНО

ООО «ЭкоЦентр» Астраханский филиал.

Исполняющий обязанности директора

Дмитрий Николаевич Зубко ПОДПИСАНО

ООО «Красноярская рециклинговая компания»

Директор

Илья Владимирович Ильин ПОДПИСАНО

ЗАО «ИГ «РВМ Капитал»

Генеральный директор

Ф. Л. Блинов ПОДПИСАНО

ООО «Природа» Оренбургская область

Директор

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Станислав Леонидович Ким М.П

ООО «Компания «РИФЕЙ» г. Екатеринбург

Исполнительный директор

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Федор Леонидович Потапов М.П

ООО «Спецавтохозяйство» Республика Калмыкия

Генеральный директор

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Дмитрий Николаевич Зубко М.П