

АО «ВИК «ТЕНЗО-М»

PlatformStation

Часто задаваемые вопросы

Версия 1.1 от 17.12.2020

Оглавление

Вопросы законодательства.....	3
ПЕРЕГРУЗ ПО ОСИ ИЛИ ПОЛНОЙ МАССЕ ЕСТЬ, НО ПРОГРАММА ПИШЕТ, ЧТО ЕГО НЕТ	3
Для сдвоенной и/или строенной группы осей, для каждой оси прописывается норматив для одиночной оси	3
КАКУЮ ПОГРЕШНОСТЬ СЛЕДУЕТ ПРИМЕНЯТЬ ПРИ ОФОРМЛЕНИИ ВЗВЕШИВАНИЯ?	4
Есть ли законодательно установленный вид шаблона акта о взвешивании?	4
ЧТО ТАКОЕ БАЗОВЫЙ КОМПЕНСАЦИОННЫЙ ИНДЕКС ТЕКУЩЕГО ГОДА И ГДЕ ЕГО ВЗЯТЬ?	4
Нужно ли отделять тягач от прицепа, при расчёте межосевых расстояний, или считать автопоезд одним ТС?	5
КАК ОПРЕДЕЛЯТЬ НАГРУЗКИ ДЛЯ СДВОЕННЫХ, СТРОЕННЫХ И СБЛИЖЕННЫХ ГРУПП ПРИ СЕЗОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЯХ?	5

Вопросы законодательства

ПЕРЕГРУЗ ПО ОСИ ИЛИ ПОЛНОЙ МАССЕ ЕСТЬ, НО ПРОГРАММА ПИШЕТ, ЧТО ЕГО НЕТ

Измерено	10.11	7.50	8.50
Применяемые	10.11	7.50	8.50
Допустимые	10.00	7.50	7.50
Превышение	0.00	0.00	1.00
Превышение (%)	0.00	0.00	13.33

Рис. 1

Пояснение (рис. 1). Перегруз отсутствует в связи с тем, что согласно КоАП РФ статьи №12.21.1 «Нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства», пункту 1, нарушение применяется при превышении допустимой осевой нагрузки и/или полной массы на величину более 2 процентов.

Для сдвоенной и/или строенной группы осей, для каждой оси прописывается норматив для одиночной оси

2	3
7.50	8.50
7.50	8.50
10.00	10.00
0.00	0.00
0.00	0.00

Рис. 2

Пояснение (рис. 2). Согласно приказу Министерства Транспорта РФ №348 от 31.08.2020 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля ТС», пункту 19, допускается неравномерное распределение осевых нагрузок в группе осей.

При этом в случае отсутствия превышения суммарной нагрузки на группу осей превышение допустимой нагрузки отсутствует, если нагрузка на проверяемую ось не превышает допустимую нагрузку на соответствующую (односкатную или двускатную) одиночную ось.

Превышение допустимой осевой нагрузки фиксируется, если нагрузка на проверяемую ось превышает допустимую нагрузку на соответствующую одиночную ось. При этом процент превышения определяется, как соотношение нагрузки на проверяемую ось к допустимой нагрузке, определённой путём деления допустимой нагрузки на группу осей на соответствующее количество осей в группе.

КАКУЮ ПОГРЕШНОСТЬ СЛЕДУЕТ ПРИМЕНЯТЬ ПРИ ОФОРМЛЕНИИ ВЗВЕШИВАНИЯ?

Пояснение. В программе заложено несколько вариантов применения погрешностей (**рис. 3**).

Учитывать инструментальную погрешность весового оборудования (119.15.2) Тип **ВА-П** Погрешность 20 кг на ось Автоанализ

Учитывать погрешность методики измерения (100 кг на ось в пользу водителя - только косвенные измерения (статическое взвешивание))

Учитывать погрешность методики измерения (2% на группу осей и полную массу - только косвенные измерения (статическое взвешивание))

Инструментальная погрешность измерения габаритов (м) (119.15.2). Длина: Ширина: Высота:

Инструментальная погрешность измерения межосевых расстояний (см) (119.16):

Рис. 3

Обратите внимание. Применением любых погрешностей следует пренебречь, в случае, если программное обеспечение используется для контроля собственного штата ТС во избежание вероятности получения штрафа за перегруз и/или превышение допустимых габаритов.

Согласно приказу Министерства Транспорта РФ №348 от 31.08.2020 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля ТС», пункту 15, подпункту 2, осуществляется вычет инструментальной погрешности измерения для весовых и габаритных параметров. Также, согласно пункту 16, при измерении межосевого расстояния, инструментальная погрешность добавляется к измеренной величине.

Погрешность методики измерения применяется строго по инициативе конечного пользователя программного продукта, и она не фигурирует ни в одном правовом акте, регулирующий порядок определения допустимых нагрузок и/или габаритов.

ЕСТЬ ЛИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО УСТАНОВЛЕННЫЙ ВИД ШАБЛОНА АКТА О ВЗВЕШИВАНИИ?

Пояснение. Согласно приказу Министерства Транспорта РФ №348 от 31.08.2020 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля ТС», главе III, устанавливаются обязательные пункты, которые должны присутствовать в акте результатов взвешивания, однако вид акта не определён.

ЧТО ТАКОЕ БАЗОВЫЙ КОМПЕНСАЦИОННЫЙ ИНДЕКС ТЕКУЩЕГО ГОДА И ГДЕ ЕГО ВЗЯТЬ?

Пояснение. Базовый компенсационный индекс текущего года (**рис. 4**) – это индекс, рассчитываемый исходя из базового компенсационного индекса предыдущего года и индекса-дефлятора инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования в части капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог на очередной финансовый год, разработанный для прогноза социально-экономического развития и учитываемый при формировании бюджета на соответствующий финансовый год и плановый период.

Он устанавливается органами местного самоуправления, либо иными уполномоченными органами и выпускается в виде распоряжений, постановлений или иными способами. Право ввода и корректировки индекса принадлежит конечному пользователю программного обеспечения.

Базовый компенсационный индекс текущего года:

Рис. 4

Нужно ли отделять тягач от прицепа, при расчёте межосевых расстояний, или считать автопоезд одним ТС?

Пояснение. К сожалению, точного ответа на этот вопрос на данный момент нет. Можно исходить из Технического Регламента Таможенного Союза 018/2011, в котором дано определение автопоезда, как одного ТС. Для применения данного определения, достаточно включить опцию в настройках программы (**рис. 5**).

Разница между включенной и не включенной опцией будет видна, когда на оформление взвешивания попадет автопоезд, межосевое расстояние между последней осью тягача и первой осью прицепа которого будет меньше, чем 2.5 метра соответственно.

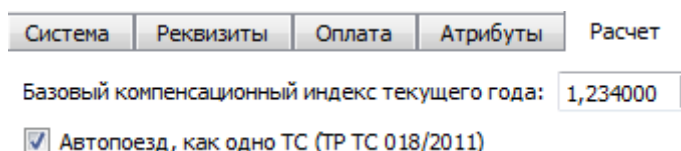


Рис. 5

КАК ОПРЕДЕЛЯТЬ НАГРУЗКИ ДЛЯ СДВОЕННЫХ, СТРОЕННЫХ И СБЛИЖЕННЫХ ГРУПП ПРИ СЕЗОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЯХ?

Пояснение. Часто органы самоуправления или иные уполномоченные органы устанавливают сезонные ограничения на определенные участки дорог, определяя новую допустимую нагрузку на ось транспортного средства. Если в постановлении не указывается заранее разрешенная нагрузка на группы, то для сдвоенных и строенных групп допустимая нагрузка в программе устанавливается обычным умножением на количество осей в группе. Для сближенных осей (более 3 осей в группе) допустимая нагрузка устанавливается равной допустимой нагрузке на одиночную ось (**рис. 6**).

Наименование	Одиночные оси (т)	Сдвоенные оси (т)	Строенные оси (т)	Сближенные оси (т)
Наименование 1	5	10	15	5

Рис. 6