Приложение № 9.3

Размер платы за вред, причиняемый транспортными средствами, осуществляющими перевозку тяжеловесных грузов, при движении таких транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования местного значения, находящимся в собственности муниципального образования Георгиевского городского округа Ставропольского края, в период временных ограничений, в связи с неблагоприятными природно-климатическими условиями, при превышении значения предельно допустимых осевых нагрузок на каждую ось транспортного средства:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Расположение осей транспортного средства | Расстояние между сближенными осями (метров) | Допустимые осевые нагрузки колесных транспортных средств в зависимости от нормативной (расчетной) осевой нагрузки (тонн) и числа колес на оси | | Размер компенсации, за наносимый вред автодорогам на 1 км пути по городу Георгиевску в период временных ограничений, в связи с неблагоприятными природно-климатическими условиями, (рублей) |
| для автомобильных дорог, в период временных ограничений, в связи с неблагоприятными природно-климатическими условиями (допустимая осевая нагрузка 6 тонн/ось) | Превышение допустимых осевых нагрузок на ось транспортного средства (процентов) |
| Одиночные | от 2,5 м и более | 5,5 (6) | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| Сдвоенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс) | до 1 (включительно) | 8 (9) | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| от 1 до 1,3 (включительно) | 9 (10) | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| от 1,3 до 1,8 (включительно) | 10 (11) | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| от 1,8 до 2,5 (включительно) | 11 (12) | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| Строенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс) | до 1 (включительно) | 11 (12) | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до | 64,32 |
| 20%  Свыше 20 до | 102,89 |
| 30%  Свыше 30 до | 155,47 |
| 40%  Свыше 40 до | 221,73 |
| 50%  Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| до 1,3 (включительно) | 12 (13) | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| от 1,3 до 1,8 (включительно) | 13,5 (15) | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| от 1,8 до 2,5 (включительно) | 15 (16) | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| Сближенные оси грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей, прицепов и полуприцепов, с количеством осей более трех при расстоянии между осями (нагрузка на одну ось) | до 1 (включительно) | 3,5 (4) | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40%  Свыше 40 до 50% | 155,47  221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| от 1 до 1,3 (включительно) | 4 (4,5) | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| от 1,3 до 1,8 (включительно) | 4,5 (5) | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| от 1,8 до 2,5 (включительно) | 5 (5,5) | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| Сближенные оси транспортных средств, имеющих на каждой оси по восемь и более колес (нагрузка на одну ось) | до 1 (включительно) | 6 | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| от 1 до 1,3 (включительно) | 6,5 | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| от 1,3 до 1,8 (включительно) | 7,5 | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |
| от 1,8 до 2,5 (включительно) | 8,5 | До 10% | 40,22 |
| Свыше 10 до 20% | 64,32 |
| Свыше 20 до 30% | 102,89 |
| Свыше 30 до 40% | 155,47 |
| Свыше 40 до 50% | 221,73 |
| Свыше 50 до 60% | 301,45 |
| Свыше 60% | по дополнительному расчёту |

Примечания:

1. В скобках приведены значения для двухскатных колес, без скобок - для односкатных.

2. Оси с односкатными и двухскатными колесами, объединенные в группу сближенных осей, следует рассматривать как сближенные оси с односкатными колесами.

3. Для сдвоенных и строенных осей, конструктивно объединенных в общую тележку, допустимая осевая нагрузка определяется путем деления общей допустимой нагрузки на тележку на соответствующее количество осей.

4. Допускается неравномерное распределение нагрузки по осям для двухосных и трехосных тележек, если суммарная нагрузка на тележку не превышает допустимую, и нагрузка на наиболее нагруженную ось не превышает допустимую осевую нагрузку соответствующей (односкатной или двускатной) одиночной оси.