

# Система автоматического весогабаритного контроля: проблемы и решения

В. Кузьмина



В Москве в середине октября текущего года состоялась 3-я международная конференция «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2018». Мероприятие посетили более 230 участников. Среди них – представители органов государственной власти, крупных грузовладельцев, логистических и экспедиторских компаний, автоперевозчиков: Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального дорожного агентства, Ространснадзора, РАДОР, «Магнита», «Ленты», X5 Retail Group, Knauf, «Русской рыбной компании», GEFICO Russia, XPO Logistics, F.S. Mackenzie Group, «РустаЛогистик», ГК «Деловые Линии», «Совтрансавто», «Глобалтрак», ТРАСКО, JENTY, ГК «Д-Транс», ГК ИТЕКО и многих других. Благодаря высокому статусу делегатов и участию ключевых игроков рынка, состоялся активный диалог между бизнесом и государством. Основная тема данной конференции – «Проблемы и решения работы системы автоматического весогабаритного контроля». Однако в данной статье мы расскажем не только об этом мероприятии, но и проинформируем читателей, какие меры принимаются в российских регионах в случае выявления нарушений прав и законных интересов субъектов предпринимательской деятельности при организации работы автоматических пунктов весового и габаритного контроля на автомобильных дорогах.

Заглавной темой конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2018» стало создание на дорогах России единой автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК), которая должна обеспечить равные условия для всех грузоперевозчиков и повысить безопасность дорожного движения. Сегодня на федеральных трассах работают 27 автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК). В ближайшие несколько

лет, согласно нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», на федеральных дорогах должна быть развернута АСВГК из 387 рамок. АСВГК без остановки транспортных средств и человеческого фактора призвана контролировать соблюдение действующих весогабаритных норм для повышения срока службы дорог.

В докладах представителей участников рынка, Минтранса России, Федерального дорожного агентства

и Ространснадзора отмечалось, что ключевую роль в успешной проработке концепции масштабного проекта АСВГК играет плотное взаимодействие органов госрегулирования и отраслевого бизнес-сообщества. Важную роль в аккумулировании и систематизации замечаний и предложений участников рынка по АСВГК сыграли такие отраслевые сообщества, как Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), Российский Автотранспортный Союз (РАС), Межотраслевой экспертный совет по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) и Национальный Союз Экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ).

«Для нас важно, что большинство требований профессионального сообщества по АСВГК учитываются Минтрансом России, прорабатываются и открыто обсуждаются. Абсолютное большинство законопослушных грузоперевозчиков и грузоотправителей поддерживают наведение порядка в области контроля весогабаритных параметров. Главное, чтобы были созданы равные условия с должным контролем, поэтому мы должны совместно с регулятором прорабатывать и участвовать в процессе формирования работы АСВГК. Нарушители разрушают честную конкуренцию и тормозят развитие рынка. И к тому же перегруженные автомобили – явная угроза безопасности всех участников дорожного движения», – подчеркнул на конференции председатель МОЭС Борис Рыбак, модератор сессии на тему «Проблемы и решения работы системы автоматического весогабаритного контроля».

В свою очередь заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Дмитрий Прончанов отметил, что актуальность вопроса о необходимости усиления контроля за соблюдением сохранности дорог подтверждается статистическими данными. Через существующую на сегодня сеть пунктов автоматического весогабаритного контроля треть большегрузных автотранспортных средств передвигается с неоднократным превышением допустимых весовых и габаритных параметров. Так, удельный перевес груженого транспортного средства – нарушителя Правил перевозок грузов автомобильным транспортом – превышает 40% от допустимой массы и (или) нагрузки на ось.

В целях усиления контроля за весогабаритными параметрами автотранспортных средств, и, как следствие, в целях максимального обеспечения сохранности автомобильных дорог, а также обеспечения безопасности дорожного движения, владельцами автомобильных дорог внедряется система автоматического весогабаритного контроля, которая работает сегодня как на федеральной сети автомобильных дорог, так и региональной.

Д. Прончанов напомнил, что в мае текущего года вступил в действие Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 29 марта 2018 г. № 119 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка орга-

низации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств», который ввел институт автоматического весогабаритного контроля транспортных средств.

В процессе внедрения системы автоматического весогабаритного контроля транспортных средств выявлены многочисленные факты отклонений от проведения этой процедуры недобросовестными перевозчиками. Это и закрытие номерных знаков транспортных средств, и стремление объехать пункты весогабаритного контроля по обочине, вне дороги. Однако, как подчеркнул Д. Прончанов, сегодня принимаются соответствующие меры для купирования таких возможностей.

### **Необходимость создания единой информационной системы**

На сессии «Проблемы и решения работы системы автоматического весогабаритного контроля» выступил заместитель руководителя Ространснадзора Асланбек Ахохов. Он отметил важность повышения эффективности весогабаритного контроля за счет комбинированного применения стационарных и передвижных пунктов контроля, систем динамического взвешивания и автоматических пунктов весогабаритного контроля. Для этого необходимо разработать перспективную схему дислокации всех пунктов весогабаритного контроля, а также оборудовать места для передвижных пунктов контроля в целях немедленного пресечения разрушающего воздействия тяжеловесных транспортных средств на дорожное покрытие путем исключения таких транспортных средств из числа участников дорожного движения.

В целях обеспечения сохранности автомобильных дорог сегодня в структуре Ространснадзора функционируют 54 стационарных пункта весогабаритного контроля (СПВГК) и более 100 передвижных (ППВГК). Из них в круглосуточном режиме работают только 35 СПВГК. Однако такого количества пунктов пропуска недостаточно для полного охвата сети автомобильных дорог.

А. Ахохов сообщил, что за прошедший период 2018 года через динамическую систему весового габаритного контроля прошло 13 156 640 автотранспортных средств. Количество проверенных автомобилей составило 72 124 ед. Выявлено транспортных средств с превышением весогабаритных параметров 14 405 ед. Сумма наложенных штрафов составила 562, 4 млн руб.

Заместитель руководителя Ространснадзора обозначил проблемные вопросы, возникающие при переходе на осуществление весогабаритного контроля посредством использования автоматических пунктов весогабаритного контроля, оснащенных системами фото-видеофиксации нарушений. К ним относятся:

1. Отсутствие возможности в особых случаях исключения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств из числа участников движения.
2. Отсутствие возможности привлечения к административной ответственности:

### Организация системы весогабаритного контроля



- водителя, управлявшего транспортным средством;
- должностных лиц перевозчика;
- грузоотправителей и лиц, осуществлявших погрузку транспортного средства;
- юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, владеющих транспортным средством на ином законном основании.

При этом он озвучил следующие предложения по совершенствованию весогабаритного контроля транспортных средств:

1. Разработка перспективной схемы дислокации всех пунктов весогабаритного контроля.
2. Оснащение постов контроля оборудованием фото-видеофиксации, позволяющим идентифицировать собственников транспортных средств, водители которых уклоняются от весогабаритного контроля.
3. Внесение изменений в КоАП в части:
  - повышения суммы штрафа за не остановку водителей транспортных средств по требованию должностного лица, осуществляющего весогабаритный контроль;
  - привлечения водителей транспортных средств к ответственности за отказ от проведения процедуры контрольного взвешивания и за отсутствие у них документов, позволяющих установить грузоотправителя;
  - исключения из перечня лиц, привлекаемых к административной ответственности по статье 12.21.1 КоАП РФ, – «владельцев транспортных средств», определив исключительную ответственность за собственниками транспортных средств.

«С одной стороны защита дорог, а с другой стороны экономика перевозки. Не всегда те риски, которые связаны с увеличением эксплуатационных расходов перевозчиков, сопоставимы с тем экономическим эффектом, который они получают от перевозки грузов с кратным превышением норм. К ответственности должны привлекаться исключительно собственники транспортных средств. Данное решение значительно снизит расходы государства на проведение административных расследований, позволит эффективнее проводить надзорные мероприятия, повысит ответственность собственников транспортных средств и безопасность дорожного движения» – пояснил А. Ахохов.

«Только объединив сведения от контрольных пунктов Ространснадзора со сведениями от автоматических пунктов весогабаритного контроля, системы взимания платы «Платон» и сведениями о выданных специальных разрешениях на движение тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств в единую информационную систему можно будет достичь прозрачности и открытости перевозочного процесса. Такая система, – подчеркнул А. Ахохов, – позволит контрольным органам, владельцам автомобильных дорог, владельцам транспортных средств отслеживать потоки транспортных средств, видеть результаты контроля весогабаритных параметров после прохождения контрольных пунктов, контролировать соблюдение иных норм законодательства Рос-

## Протяженность автомобильных дорог Российской Федерации

	На 01.01.2018 г.
<b>Автомобильные дороги общего пользования, тыс. км</b>	<b>1 507,9</b>
<b>1. Федерального значения</b>	<b>53,1</b>
из них: - дороги с твердым и усовершенствованным покрытием	53,0
- грунтовые дороги	0,1
<b>2. Регионального или межмуниципального значения</b>	<b>511,0</b>
из них: - дороги с твердым и усовершенствованным покрытием	471,8
- грунтовые дороги	39,2
<b>3. Местного значения</b>	<b>943,8</b>
из них:	
- дороги с твердым и усовершенствованным покрытием	539,2
- грунтовые дороги	404,6

ской Федерации в части автомобильного транспорта».

### Состояние и перспективы развития АСВГК

В работе конференции принял участие генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Стыригин, возглавивший в 2018 году экспертную группу МОЭС, в рамках которой был подготовлен обзорный доклад о состоянии и развитии контроля за движением тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования Российской Федерации. В своем выступлении он представил отдельные выдержки из этого доклада.

И. Стыригин проинформировал, что в Российской Федерации (по состоянию на 01.01.2018 г.) протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 1507,9 тыс. км. Из них:

- федерального значения – 53,1 тыс. км (в том числе дороги с твердым и усовершенствованным покрытием – 53,0 тыс. км, грунтовые дороги – 0,1 тыс. км);
- регионального или межмуниципального значения – 511,0 тыс. км (в том числе дороги с твердым и усовершенствованным покрытием – 471,8 тыс. км, грунтовые дороги – 39,2 тыс. км);
- местного значения – 943,8 тыс. км (в том числе дороги с твердым и усовершенствованным покрытием – 539,2 тыс. км, грунтовые дороги – 404,6 тыс. км).

Доля автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям (по состоянию на

начало 2018 года), на дорогах федерального значения составляет 78%, регионального значения – 43,1%, местного значения – 53,3%.

Доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обеспечивающих пропуск транспортных средств с осевой нагрузкой 6 тонн/ось равна 29%, с осевой нагрузкой 10 тонн/ось и более – 71%. При этом для всех автомобильных дорог федерального значения допустимая осевая нагрузка при расчете размера вреда установлена не менее 10 тонн/ось.

Протяженность автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, обеспечивающих пропуск транспортных средств с осевой нагрузкой 6 тонн/ось равна 288,4 тыс. км (61%), 10 тонн/ось – 164,3 тыс. км (35%), 11,5 тонн/ось – 19,1 тыс. км (4%).

И. Стыригин напомнил участникам конференции об Указе Президента РФ от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», в котором записано:

«8. Правительству РФ при разработке национального проекта по созданию безопасных и качественных автомобильных дорог исходить из того, что в 2024 году необходимо обеспечить:

- а) достижение следующих целей и целевых показателей:

увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требовани-

**Создание сети автоматизированных пунктов весогабаритного контроля (АСВГК) на автомобильных дорогах регионального значения**

Субъекты РФ, на автомобильных дорогах которых установлены АСВГК	Количество АСВГК на 01.04.2018
1. Нижегородская область	6
2. Новосибирская область	5
3. Рязанская область	5
4. Астраханская область	5
5. Тульская область	4
6. Свердловская область	3
7. Алтайский край	3
8. Костромская область	3
9. Саратовская область	2
10. Республика Татарстан	2
11. Белгородская область	6
12. Калининградская область	1
13. Краснодарский край	1
14. Томская область	1
15. Московская область	1
16. г. Севастополь	3
<b>Всего</b>	<b>51</b>

ям, в их общей протяженности не менее чем до 50 процентов (относительно их протяженности по состоянию на 31 декабря 2017 г.);

снижение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10 процентов по сравнению с 2017 годом;

снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом;

снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году – стремление к нулевому уровню смертности).

б) решение следующих задач:

доведение в крупнейших городских агломерациях доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 85 процентов;...

внедрение автоматизированных и роботизированных технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения;

усиление ответственности водителей за нарушение правил дорожного движения, а также повышение требований к уровню их профессиональной подготовки».

По словам И. Старыгина, объем бюджетных средств, направленных государством на дорожную деятельность в прошлом году, составил 1,5 трлн рублей, в то время как годовой ущерб автодорогам от проезда тяжеловесного транспорта достиг 2,6 трлн рублей. «Пока ущерб будет превышать объем выполняемых работ по восстановлению дорог, положительной динамики на автомобильных дорогах мы не добьемся» – подчеркнул генеральный директор Ассоциации «РАДОР», обосновывая необходимость развития весогабаритного контроля.

Сегодня контроль на автомобильных дорогах регионального или муниципального значения осуществляется в 68 субъектах Российской Федерации, где функционируют 76 СПВГК, в том числе 51 работают в автоматическом режиме, и 258 ППВГК. В планах субъектов РФ установка еще 169 АСВГК.

Что касается административных штрафов за нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногаба-

## Создание сети автоматизированных пунктов весогабаритного контроля (АСВГК) на автомобильных дорогах регионального значения

Субъекты РФ, планирующие установку АСВГК	Количество АСВГК	Субъекты РФ, планирующие установку АСВГК	Количество АСВГК
1. Калужская область	15	19. Республика Татарстан	1
2. Костромская область	3	20. Чувашская Республика	1
3. Рязанская область	5	21. Пермский край	3
4. Смоленская область	6	22. Самарская область	7
5. Тамбовская область	16	23. Свердловская область	15
6. Республика Карелия	1	24. Тюменская область	5
7. Республика Коми	6	25. Ханты-Мансийский АО	6
8. Архангельская область	1	26. Ямало-Ненецкий АО	1
9. Вологодская область	6	27. Республика Бурятия	2
10. Калининградская область	9	28. Республика Тыва	1
11. Псковская область	9	29. Алтайский край	1
12. Ненецкий АО	1	30. Красноярский край	1
13. Республика Адыгея	10	31. Кемеровская область	3
14. Краснодарский край	10	32. Омская область	1
15. Рязанская область	5	33. Томская область	1
16. Волгоградская область	6	34. Камчатский край	2
17. Республика Башкортостан	3	35. Еврейская АО	1
18. Республика Марий Эл	5	<b>Итого в планах субъектов:</b>	<b>169</b>

ритного транспортного средства, то их размер в консолидированном бюджете РФ достиг 910 млн рублей.

И. Старыгин в своем выступлении остановился на проблемных вопросах функционирования существующих пунктов весового контроля.

С точки зрения органов управления автомобильными дорогами, это связано в основном с уходом от ответственности перевозчиков при прохождении автоматического весогабаритного контроля путем сокрытия государственных регистрационных знаков, передвижения грузовиков практически вплотную друг к другу, а также совершением актов вандализма в отношении видеокамер слежения.

С целью борьбы с недобросовестными перевозчиками были сформулированы следующие предложения по повышению эффективности весогабаритного контроля и совершенствованию нормативно-правовой базы:

- внесение изменений в ПДД и введение обязательности прохождения грузовыми транспортными средствами весогабаритного контроля;

- усиление административной ответственности за невыполнение законных требований должностных лиц ФСНТ об остановке ТС на пункте контроля;

– внесение изменений в КоАП РФ в части усиления ответственности за уклонение от весогабаритного контроля (в т.ч. скрытие государственных регистрационных знаков) – лишение водителя правом управления ТС на срок от 1,5 до 2 лет (по аналогии с отказом от прохождения медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения);

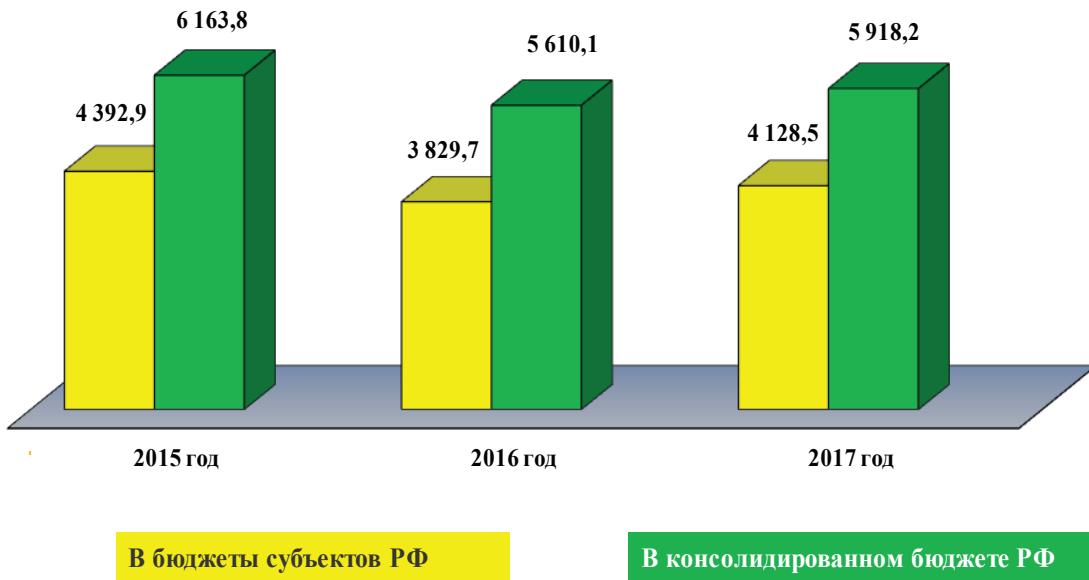
– оснащение государственных регистрационных знаков грузовых автомобилей средствами автоматической радиочастотной идентификации (RFID-метками);

– увеличение срока рассмотрения дела об административном правонарушении.

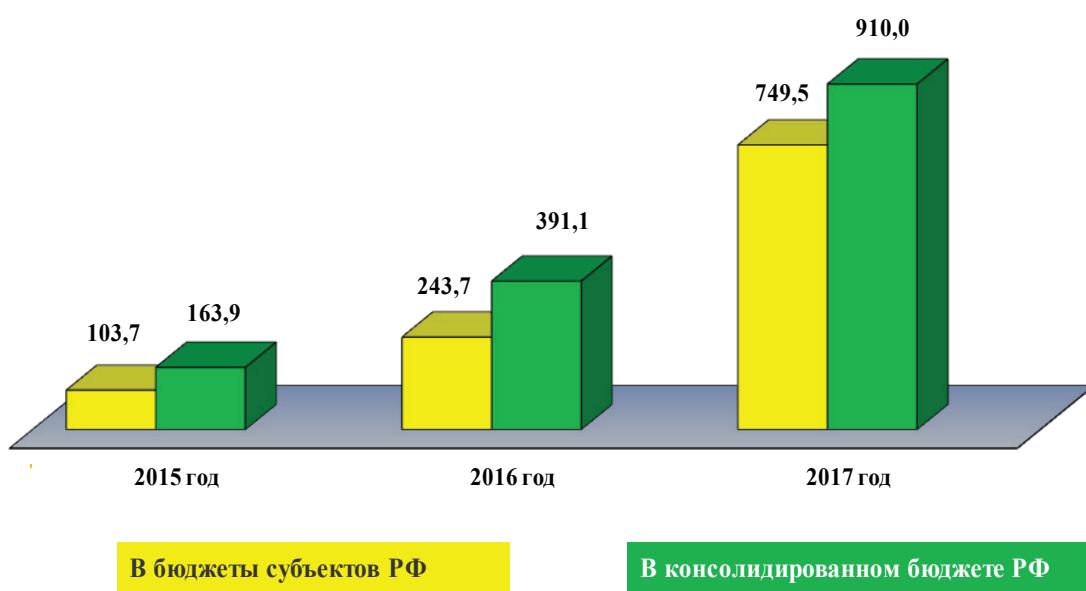
Большая часть этих предложений уже нашла отражение в принятых документах.

Речь идет о Приказе Минтранса России от 29.03.2018 г. № 119 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств», который вступил в силу 21.05.2018 г. (см. «АТ» № 6, 2018 г., с. 47–64). Согласно принятому документу пункты весогабаритного контроля могут быть: стационарными, передвижными, автоматическими.

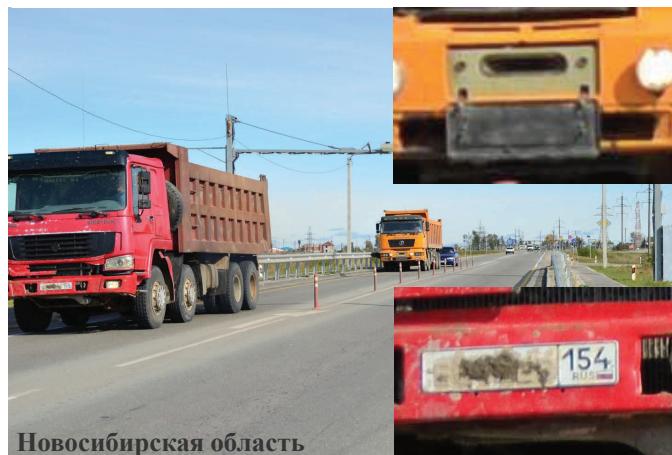
**Плата в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования, млн рублей \***



**Административные штрафы за нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, млн рублей \***



\* По данным Федерального казначейства на 20.03.2018 г.

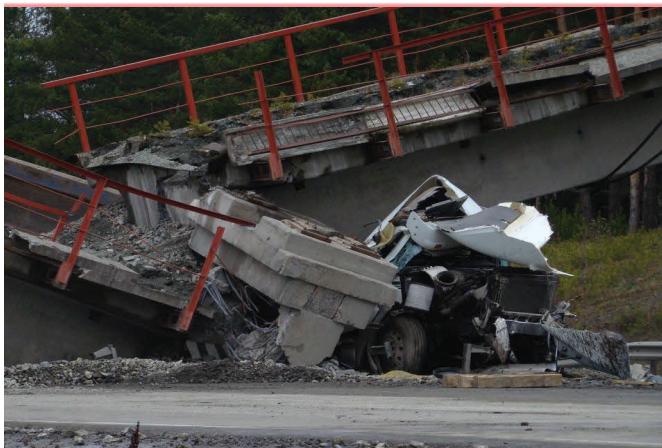


**Уход перевозчиков от ответственности при прохождении автоматического весогабаритного контроля**

**Развитие сети автоматических пунктов  
весогабаритного контроля на автомобильных дорогах  
на период до 2024 года  
(в соответствии с проектом паспорта национального проекта  
«Безопасные и качественные автомобильные дороги»)**

Период реализации	АПВГК на а/д фед. значения	АПВГК на а/д рег. значения	Субъекты РФ
31.12.2019		90	19
31.12.2020	10	138	25
31.12.2021	182	197	35
31.12.2022	282	252	50
31.12.2023	387	303	65
31.12.2024		366	75





**Результаты несоблюдения Правил перевозки грузов автомобильным транспортом**

Приказом установлены требования к обустройству пунктов весогабаритного контроля, измерениям весовых и габаритных параметров транспортных средств, порядку оформления результатов весогабаритного контроля. На автоматических пунктах предусмотрено наличие технических средств, позволяющих информировать

водителя или собственника (владельца) транспортного средства о превышении допустимых весогабаритных параметров при проезде пункта контроля.

Другим приказом Минтранса России от 12.03.2018 г. № 90 «Об утверждении Порядка установления постоянного маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства», который вступил в силу 25.10.2018 г. (см. «АТ» № 9, 2018 г., с. 42–47), определен порядок:

- согласования, установления и отмены или приостановления действия постоянного маршрута тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств;

- оформления заявки на установление постоянного маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства.

И. Старыгин рассказал о перспективах развития сети автоматических пунктов весогабаритного контроля на автомобильных дорогах на период до 2024 года. В соответствии с проектом паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в течение 6 лет автомобильные дороги федерального значения будут оборудованы 387 АПВГК, а их количество на дорогах регионального значения на конец декабря 2024 года составит 366 ед. Автоматизированной системой ве-



**Наша общая цель – хорошие, качественные и безопасные автомобильные дороги**

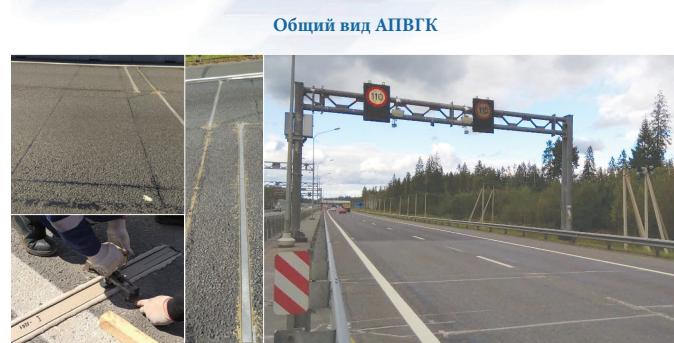
согабаритного контроля будут охвачены 75 субъектов Российской Федерации.

Как отметил генеральный директор Ассоциации «РАДОР», дальнейшее развитие сети автоматических пунктов весогабаритного контроля на автомобильных дорогах позволит эффективно бороться с недобросовестными перевозчиками. В заключение своего выступления он продемонстрировал фотографии, на которых зафиксированы результаты несоблюдения перевозчиками требований Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, приведшие не только к нанесению ущерба автомобильным дорогам, но и к человеческим жертвам. «Мы должны вести эффективную борьбу с такими явлениями, а наша общая цель – хорошие, качественные и безопасные автомобильные дороги!» – подытожил свое выступление И. Старыгин.

### С учетом требований грузоперевозчиков

Заместитель директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта РФ Григорий Волков в своем выступлении отметил, что важнейшим условием эффективного функционирования автоматизированной системы весогабаритного контроля должно стать доверие перевозчиков к работе этой системы. Проблема заключается в том, что перевозчики не верят автоматизированной системе весогабаритного контроля, а дорожники не верят перевозчикам. Система должна быть такой, чтобы каждый перевозчик четко понимал, как она работает. А в случае наложения штрафа, ясно осознавал, за что он наказан.

Для разрешения данной ситуации Минтранс России в течение двух лет с момента начала проработки проекта проводит постоянные консультации с сообществом автоперевозчиков в лице профессиональных объединений и учитывает значительную часть их требований. Речь идет



о погрешности измерений АПВГК в пользу перевозчика, информировании водителя о нарушении, введении тестового периода для каждого АПВГК, определении процедуры оспаривания постановлений от АСВГК, равноправии отечественных и зарубежных перевозчиков.

Представитель Минтранса России сообщил, что сегодня ведется работа по созданию электронной карты дорог для того, чтобы перевозчик, в случае необходимости получения специразрешения на перевозку тяжеловесного груза, мог с помощью своего компьютера или планшета определить необходимый маршрут, при этом система

### ACBГK: принцип действия

(2)

Панель визуализации

Журнал функционирования

Журнал отказов

Мониторинг показателей

Результаты измерения

Даты: 03.10.2017  
Время: 12:49:43

Фото изображения грузовика с номером P 520 MP 16

Журнал функционирования

Время	Страна	ГРНЗ	Класс по ЕСТН 28	Достоверность распознавания (РНЗ)	Качество распознавания (РНЗ)	Достоверность распознавания	Габариты (М)	Полоса	Скорость (км/ч)	Общая масса (т)	Класс по ЕУР	Параметры осей
21.03.2017 13:13:15	RUS	p520mp16	98	98	98	1	17.51[2.57]4.05	89.0	38.93	10	13	6.99 7.29 4.23 1.33 5.30 3.81
22.03.2017 13:30:50	RUS	p520mp16	98	98	98	1	17.86[2.57]4.03	87.0	38.72	10	13	7.29 6.29 4.22 1.34 5.20 3.81
23.03.2017 12:57:53	RUS	p520mp16	97	97	97	32	17.71[2.59]4.05	71.0	38.36	10	13	7.29 5.18 4.21 1.33 5.30 3.81
24.03.2017 12:54:54	RUS	p520mp16	96	96	96	28	17.65[2.6]4.04	69.0	39.92	10	13	7.29 6.09 4.21 1.34 5.29 3.81
25.03.2017 12:51:47	RUS	p520mp16	97	97	97	29	17.83[2.59]4.07	68.0	39.84	10	13	6.29 6.29 4.22 1.33 5.29 3.82
26.03.2017 12:49:43	RUS	p520mp16	97	97	97	29	17.86[2.6]4.05	65.0	39.97	10	13	7.29 6.29 4.21 1.33 5.29 3.81
27.03.2017 12:46:49	RUS	p520mp16	98	98	98	32	17.29[2.6]4.04	68.0	39.36	10	13	7.29 6.29 4.21 1.33 5.31 3.81
28.03.2017 12:43:26	RUS	p520mp16	98	98	98	25	17.84[2.6]4.05	46.0	38.12	10	13	7.29 6.29 4.21 1.34 5.29 3.81
29.03.2017 12:39:28	RUS	p520mp16	98	98	98	27	17.66[2.64]4.09	46.0	38.57	10	13	7.29 6.79 4.22 1.34 5.30 3.82
30.03.2017 12:35:24	RUS	p520mp16	98	98	98	28	17.76[2.57]4.05	48.0	39.53	10	13	6.97 7.29 4.22 1.34 5.30 3.81

В начало 1 2 3 4 Дальше

- Проверка наличия специального разрешения
- Выявление нарушения Правил перевозок грузов автомобильным транспортом
- Формирование постановления об административном правонарушении

автоматически определит, сколько это будет стоить из точки А в точку В. Если в данном случае не потребуется никаких спецпроектов по усилению мостов или других дорожных сооружений, то перевозчик сможет дистанционно оплатить спецразрешение и также дистанционно его получить.

Что касается тестового периода работы АСВГК, который равен около трех месяцев, то перевозчик может зайти в личный кабинет в системе Платон и узнать, были ли у транспортного средства за этот период перевесы. В случае наличия расхождений, он может обратиться к оператору системы с целью определения корректности ее работы.

Как подчеркнул Г. Волков, проработанные совместно с профессиональным сообществом инициативы – наиболее эффективный способ решения государственных задач стратегического масштаба.

#### **Частная концессионная инициатива**

Дальнейшим шагом в развертывании АСВГК в масштабах всей страны должно стать увеличение ее масштаба и

создание интегральной цифровой системы, объединяющей данные АСВГК с базами других федеральных органов. Оператор госсистемы Платон – компания «РТ-Инвест Транспортные Системы» вышла с частной концессионной инициативой по созданию АСВГК.

«Взвешивание в движении, Weight-in-Motion, само по себе не ноу-хау. Такие посты существуют по всему миру. Но то, что предлагаем сделать мы, до сих пор еще нигде не делали. Мы говорим о создании связанной единым управлением системы, как это сделано в «Платоне», а не об отдельных постах. Сейчас в разных регионах это реализуется по-разному. В нашем случае для перевозчика правила будут равными, независимо от того, находится он во Владивостоке или в Калининграде», – отметил генеральный директор «РТ-Инвест Транспортные Системы» Антон Замков. Он добавил, что заявка компании соответствует новому приказу Минтранса России об АСВГК и целому ряду требований грузоперевозчиков: в частности, необходимости в оперативном информировании о штрафах и установке тестового периода для вводимых рамок.

## **Проблемные вопросы с точки зрения грузоперевозчиков**

**О том, с какими проблемами сталкиваются перевозчики при внедрении системы автоматического весогабаритного контроля, расскажем во второй части данной публикации на примере Свердловской области. В ее основу положены выдержки из Специального доклада Елены Артюх, Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Свердловской области «О некоторых проблемах субъектов предпринимательской деятельности, связанных с осуществлением в Свердловской области автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального значения».**

В докладе Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Свердловской области обозначены проблемы, связанные с отсутствием технических условий для проведения корректных измерений на автоматических пунктах весового и габаритного контроля транспортных средств, а также возможности устранения правонарушения водителем непосредственно после осуществления указанных измерений. Говорится о нарушении требований об обязательной проверке измерительных приборов, применяемых в автоматических пунктах весового и габаритного контроля на автомобильных дорогах регионального значения в Свердловской области. Рассказывается о затруднениях при оспаривании субъектами предпринимательской деятельности результатов весового и габаритного контроля транспортных средств с применением автоматических пунктов весового и габаритного контроля. На основе изложенных фактов даются предложения по защите прав предпринимателей в Свердловской обла-

сти, говорится о мерах по восстановлению нарушенных прав и законных интересов субъектов предпринимательской деятельности при осуществлении весового и габаритного контроля.

#### **Актуальность доклада**

Организация весового и габаритного контроля транспортных средств на территории Свердловской области осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», а также в соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 29.03.2018 № 119 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств».

С июля 2016 года действуют нормы Федерального закона № 257-ФЗ, согласно которым владельцы автомобильных дорог в целях осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств получили возможность устанавливать и использовать на дороге работающие в автоматическом режиме специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения, сохранности автомобильных дорог.

На территории Свердловской области в ноябре 2017 года были введены в эксплуатацию три АПВГК:

- на 22 км автодороги Екатеринбург – Реж – Алапаевск;
- на 155 км автодороги Екатеринбург – Нижний Тагил;
- на 346 км автодороги Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов.

Административная ответственность за нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства установлена в статье 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Согласно положениям указанной статьи за соответствующие нарушения установлена административная ответственность в виде штрафа, размер которого зависит от степени превышения допустимых габаритов транспортного средства, субъекта ответственности, а также способа фиксации правонарушения.

Согласно части 1 статьи 2.6.1 КоАП в случае фиксации административных правонарушений в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи к административной ответственности привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств. Минимальный размер штрафа по статье 12.21.1 КоАП в указанном случае для собственника (владельца) транспортного средства составляет 150 тыс. рублей. При этом минимальный размер штрафа, предусмотренный данной статьей для водителей транспортного средства, составляет 1 тыс. рублей, для должностных лиц, ответственных за перевозку, – 10 тыс. рублей, для юридических лиц – 100 тыс. рублей.

Начиная с февраля 2018 года, от субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих грузоперевозки, и отраслевых объединений перевозчиков к Уполномоченному по защите прав предпринимателей в Свердловской области стала поступать информация относительно некорректной работы АПВГК и возникающих рисках необоснованного привлечения к административной ответственности, предусмотренной частями 1–6 статьи 12.21.1 КоАП.

Вопрос «О внедрении системы автоматического контроля весогабаритных параметров транспортных средств на региональных автомобильных дорогах Свердловской области» 20.02.2018 обсуждался на заседании Комитета по транспорту и логистике Региональ-



Перевозка крупнотоннажного груза

ного объединения работодателей «Свердловский областной Союз промышленников и предпринимателей» с участием представителя Минтранса Свердловской области, где была обозначена проблема необоснованного, по мнению грузоперевозчиков, привлечения к административной ответственности за нарушение правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в случае фиксации данных нарушений АПВГК и было сформулировано предложение Минтрансу Свердловской области о переводе АПВГК в тестовый режим.

Необходимость переведения АПВГК в тестовый режим в связи с их некорректной работой неоднократно обозначалась также:

- представителями отраслевых объединений перевозчиков (филиал Ассоциации международных автомобильных перевозчиков в Уральском федеральном округе, представительство по Свердловской области ассоциации «Грузавтотранс»);

- крупнейшими грузоперевозчиками (акционерное общество «Лорри», общество с ограниченной ответственностью «Автоколонна 1212» и др.).

Проблемы работы АПВГК и связанные с этим риски также были обозначены грузоперевозчиками на мероприятиях с участием Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Свердловской области и представителей Аппарата Уполномоченного.

В связи с поступающей информацией и вопросами от предпринимателей относительно порядка работы АПВГК на региональных дорогах в Свердловской области, для системного анализа указанной проблемы и выработки предложений по ее решению Уполномоченным было принято решение о создании рабочей группы по проблемам организации весогабаритного контроля, в состав которой вошли представители перевозчиков, отраслевых объединений перевозчиков, Уральского МУГАДН.

В результате выяснилось, что в отношении одних и тех же транспортных средств, за один рейс проходящих

взвешивание на названных выше АПВГК, поступают разные результаты измерений. Эти данные также значительно отличаются от результатов предрейсового взвешивания автотранспортных средств на поверенных весах.

Согласно информации, представленной Управлением ГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области, на основании полученных с АПВГК данных в период с ноября 2017 года по сентябрь 2018 года было вынесено 1935 постановлений по делам об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.21.1 КоАП, на сумму 495 600 тыс. рублей. Постановления выносились и в период работы АПВГК с выявленными Управлением Росстандарта нарушениями.

### **Проблемы, связанные с отсутствием технических условий проведения конкретных измерений на АПВГК**

Весогабаритный контроль транспортных средств на автомобильных дорогах Российской Федерации осуществляется в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог. Это закреплено в пункте 3 статьи 2 Федерального закона № 257-ФЗ, а также в пункте 3 Приказа № 119.

Сохранность автомобильной дороги означает «состоиние целостности автомобильной дороги как технического сооружения и имущественного комплекса, обеспечивающее поддержание ее эксплуатационных свойств и безопасное использование» (пункт 20 статьи 3 Федерального закона № 257-ФЗ).

Пользователям автомобильными дорогами запрещается осуществлять движение по автомобильным дорогам на тяжеловесных транспортных средствах, масса которых с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось которых более чем на два процента превышают допустимую массу транспортного средства и (или) допустимую нагрузку на ось, без специальных разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Федеральным законом (подпункт 2 пункта 1 статьи 29 Федерального закона № 257-ФЗ).

Учитывая, что главной целью весогабаритного контроля является обеспечение сохранности автомобильных дорог, в пункте 36 Приказа № 119 закреплено, что в случае выявления нарушения правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства должностные лица уполномоченного контрольно-надзорного органа обязаны принять меры к задержанию транспортного средства, а водитель задержанного транспортного средства, в свою очередь, обязан принять меры для устранения нарушения путем полной (частичной) перегрузки перевозимого груза в другое транспортное средство с последующим подтверждением соблюдения весовых и (или) габаритных параметров, установленных законодательством Российской Федерации (в случае перевозки груза, не являющегося неделимым), или получения спе-

циального разрешения на движение транспортного средства (в случае перевозки неделимого груза). Пункт 37 Приказа № 119 определяет, что дальнейшее движение (продолжение поездки) транспортного средства допускается только после устранения нарушения.

С учетом целей регулирования в сфере весогабаритного контроля в пункте 5 Приказа № 119 установлено, что АПВГК должны быть обустроены техническими средствами организации дорожного движения в соответствии с проектами организации дорожного движения, разработанными с учетом правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения.

В пункте 8 приложения 1 к Приказу № 119 закреплено, что «участок автомобильной дороги, на котором осуществляется весогабаритный контроль, должен быть обустроен необходимыми техническими средствами организации дорожного движения в соответствии с проектом (схемой) организации дорожного движения». Кроме того, АПВГК должны включать «технические средства, с использованием которых осуществляется информирование водителя и (или) собственника (владельца) транспортного средства о превышении допустимых весогабаритных параметров транспортного средства» (пункт 4 приложения 1 к Приказу № 119).

Помимо этого, согласно пункту 8 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 27.04.2011 № 125 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств»<sup>1</sup>, «участки автомобильных дорог, где установлены автоматизированные системы весового и (или) габаритного контроля транспортных средств, позволяющие определять весовые и габаритные параметры без снижения установленной скорости движения транспортного средства, оборудуются техническими средствами организации дорожного движения, позволяющими в случаях, когда показания автоматизированных систем весового и (или) габаритного контроля транспортных средств превышают весовые и габаритные параметры, установленные на территории Российской Федерации, направлять транспортное средство на взвешивание и измерение габаритов».

Таким образом, исходя из целей весогабаритного контроля транспортных средств, важно предотвратить их движение с нарушением правил, а в случае выявления указанного нарушения – прекратить дальнейшее движение транспортного средства до устранения выявленного нарушения. Именно это буквально закреплено в применимых нормах права. В противном случае, цель осуществления весогабаритного контроля, связанная с обеспечением сохранности автомобильных дорог, их целостности, поддержанием эксплуатационных свойств и обеспечением безопасного использования автомобильных дорог, не будет достигнута.

<sup>1</sup>Действовал до мая 2018 года, до момента вступления в силу Приказа № 119.



Вид «технического средства», с помощью которого информируется водитель о результатах измерений (сентябрь 2018 года)

Вместе с тем, согласно сведениям, которые сообщаются предпринимателями, на момент ввода в эксплуатацию АПВГК, установленных на автомобильных дорогах регионального значения, они не были оборудованы предупредительной информацией в виде знаков (табло) на подъезде к АПВГК.

Ввиду отсутствия информационного табло после прохождения весогабаритного контроля, отсутствия площадки для устранения перегруза, у добросовестных водителей (недобросовестные перевозчики находят пути обхода АПВГК) не было разумной возможности принять меры для устранения нарушения правил движения транспортных средств путем перераспределения перевозимого груза в другое транспортное средство, или получения специального разрешения на движение транспортного средства (в случае перевозки неделимого груза).

Необходимость принятия данных мер для обеспечения целей весогабаритного контроля неоднократно обо-

значалась субъектами предпринимательской деятельности, осуществляющими грузоперевозки.

Предложение оборудовать АПВГК в Свердловской области информацией о приближении к указанному пункту, техническими средствами (информационными табло), отражающими результаты весогабаритного контроля сразу после его прохождения, а также площадками для обеспечения возможности устранения перегруза было сформулировано также в запросах Уполномоченного в Минтранс Свердловской области.

Согласно ответу Минтранса Свердловской области:

- информация для водителей транспортных средств о приближении к АПВГК, расположенных на региональных дорогах в Свердловской области, на момент подготовки данного ответа была размещена;

- в Приказе № 119 отсутствует прямое требование размещения площадок для обеспечения возможности устра-



Доля автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям (по состоянию на начало 2018 года), на дорогах федерального значения составляет 78%, регионального значения – 43,1%, местного значения – 53,3%



**Главной целью весогабаритного контроля является обеспечение сохранности автомобильных дорог**

нения превышения допустимых весовых параметров транспортных средств, равно как и отсутствуют требования к техническим средствам, с использованием которых осуществляется информирование водителя и (или) собственника (владельца) транспортного средства о превышении его допустимых весогабаритных параметров. В силу этого данное информирование осуществляется ГКУ СО «Управление автодорог» путем оповещения водителей через SMS-уведомления или посредством электронной почты, после прохождения электронной регистрации.

По мнению грузоперевозчиков, перечисленное является недостаточным и даже недопустимым с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения, поскольку в силу технических причин (отсутствие доступа к информационно-телекоммуникационной сети Интернет и стабильной сотовой связи при передвижении транспортного средства) не позволяет водителю (собственнику) транспортного средства получить оперативную информацию о возможных превышениях допустимых параметров, а также не дает возможности своевременно устранить выявленные нарушения правил движения транспортного средства путем прекращения его движения и перераспределения перевозимого груза в другое транспортное средство, или получения специального разрешения на движение транспортного средства (в случае перевозки неделимого груза).

По мнению Уполномоченного, в отсутствие в федеральных нормативных правовых актах прямого запрета регулировать вышеперечисленное на региональном уровне по всем нерешенным вопросам могут быть приняты региональные акты.

### **О нарушении требований об обязательной поверке измерительных приборов**

В мае 2018 года Уполномоченный начал рассматривать жалобу ООО «Сельта» на нарушение прав и законных интересов при осуществлении автоматического весогабаритного контроля перевозимых им грузов по региональным дорогам Свердловской области.

В ходе работы по жалобе были получены сведения, что Управлением Росстандарта в ходе внеплановой проверки ГКУ СО «Управление автодорог» выявлены нарушения требований Федерального закона от 26 июня 2008 года № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений».

Согласно положениям Приказа № 125, действовавшего в момент взвешивания транспортных средств заявителя жалобы ООО «Сельта», весовое оборудование, применяемое на контрольных пунктах, должно соответствовать установленным метрологическим и техническим требованиям.

По сведениям, имеющимся у Уполномоченного, информация о сомнениях профессионального сообщества грузоперевозчиков в корректности показаний, указанных выше АПВГК неоднократно доводилась до сведения Минтранса Свердловской области. Направлялась информация Первому заместителю Губернатора Свердловской области А.В. Орлову с предложением о переводе всех трех АПВГК в тестовый режим, а также о проведении контрольных замеров транспортных средств с целью обеспечения необходимой объективности фиксируемых показателей. Ответ на данное письмо готовил Минтранс Свердловской области. Предложения предпринимателей не были приняты.

При наличии технической неисправности узлов и датчиков оборудования, непосредственно влияющих на результаты измерений рассматриваемыми АПВГК, а также при наличии информации от перевозчиков об обоснованных сомнениях в их показаниях, ГКУ СО «Управление автодорог» обязано было инициировать проведение внеочередной поверки АПВГК № 45468 на 155.472 километре автодороги Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов и АПВГК № 45469 на 346.124 километре автодороги Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов. Необходимо было перевести работу АПВГК в тестовый режим и не использовать результаты взвешивания в качестве оснований для привлечения собственников (владельцев) транспортных средств к административной ответственности.

Этого не было сделано, чем созданы условия для грубых и массовых нарушений прав грузоперевозчиков.

Уполномоченный полагает, что в отсутствие обязательной внеочередной поверки не являются достоверными результаты измерений, произведенных посредством АПВГК № 45468 – как минимум с 20.02.2018, и АПВГК № 45469 – с 07.02.2018.

Кроме того, в нарушение обязательного требования пункта 8 Приказа № 125, участки дороги, где установлены рассматриваемые АПВГК, не оборудованы техническими средствами организации дорожного движения, позволяющими направлять транспортное средство на взвешивание и измерение габаритов.

Водители автотранспортных средств непосредственно после прохождения АПВГК не извещаются о возможных выявленных нарушениях, не имеют возможность

пройти контрольное взвешивание, а главное – не имеют возможности принять меры к устранению выявленных контрольными мероприятиями нарушений и прекратить разрушать дороги.

Данное обстоятельство приводит к тому, что за одно и то же нарушение предельно допустимых параметров, выявленных во время выполнения одного рейса конкретным автотранспортным средством, собственник (владелец) транспортных средств, привлекается к ответственности как минимум дважды: по акту, поступающему с АПВГК № 45468 (на 155.472 километре автодороги Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов) и по акту, поступающему со следующего за ним АПВГК № 45469 (на 346.124 километре автодороги Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов).

В докладе говорится, что действия ГКУ СО «Управление автодорог», а также уполномоченного Минтранса Свердловской области по взвешиванию и измерению габаритов автотранспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов, не направлены на пресечение выявленных нарушений и не приводят к достижению основной цели весогабаритного контроля – сохранности дорог.

При этом собственники (владельцы) транспортных средств испытывают серьезные затруднения при реализации своего права на обжалование вынесенных постановлений по делам об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.21.1 КоАП, в случае если решение о применении ответственности, предусмотренной данной статьей, применяется на основе данных, полученных с АПВГК.

### **Затруднения при оспаривании субъектами предпринимательской деятельности результатов весового и габаритного контроля транспортных средств с применением АПВГК**

Принимая во внимание, что установленные на региональных дорогах Свердловской области АПВГК:

- не были оснащены информационными щитами о предстоящих измерениях;
- до сих пор не оснащены средствами оповещения (табло) водителей транспортных средств о превышении допустимых параметров, выявленных при проезде рамок контроля;
- при фиксации превышения допустимых параметров не производится контрольное взвешивание,

собственники (владельцы) транспортных средств узнают о зафиксированных АПВГК нарушениях допустимых весогабаритных параметров транспортного средства только по факту получения постановления по делу об административном правонарушении, предусмотренном статьей 12.21.1 КоАП.

Исходя из сведений, приведенных грузоперевозчиками, у них отсутствует возможность получения актов взвешивания от ГКУ СО «Управление автодорог» ввиду того, что на соответствующее запросы с их сторо-

ны ГКУ СО «Управление автодорог» отвечает отказом, ссылаясь на обеспеченную возможность информирования о результатах взвешивания транспортных средств на АПВГК посредством SMS – уведомлений.

Уполномоченным также установлено, что у собственников (владельцев) транспортных средств отсутствует возможность оперативного получения сведений об исправности средств измерения, применяемых в АПВГК (требование пункта 7 Приказа № 119), поскольку для этого требуется направить специальный запрос в уполномоченный орган исполнительной власти – Управление Росстандарта или Минтранс Свердловской области и ожидать ответ в тридцатидневный срок.

Таким образом, учитывая выше изложенное, в настоящее время субъекты предпринимательской деятельности в Свердловской области, привлеченные к административной ответственности по частям 1, 2, 3 статьи 12.21.1 КоАП, в случае применения АПВГК не имеют возможности доказать отсутствие события административного правонарушения, а также свою невиновность или встречают серьезные препятствия в этом, что создает существенные риски незаконного привлечения к административной ответственности.

Для субъектов малого и среднего предпринимательства статьей 4.1.1 КоАП предусмотрены особенности назначения административного наказания.

Согласно положениям указанной статьи в отношении субъектов малого и среднего предпринимательства административное наказание за впервые совершенное административное правонарушение в виде административного штрафа, в случае, если назначение административного наказания в виде предупреждения не предусмотрено соответствующей статьей раздела II КоАП или закона субъекта Российской Федерации об административных правонарушениях, подлежит замене на предупреждение при наличии перечисленных в законе условий.

Существующий на сегодня порядок назначения административного наказания за административные правонарушения, предусмотренные статьей 12.21.1, в случае их фиксации на АПВГК, установленных на региональных дорогах Свердловской области, не позволяет учесть обстоятельства, наличие которых позволяет применять положения статьи 4.1.1 КоАП до момента вынесения постановления по делу об административном правонарушении. Поскольку собственники (владельцы) транспортных средств узнают о зафиксированных на АПВГК нарушениях допустимых весогабаритных параметров транспортного средства только по факту получения постановления по делу об административном правонарушении, обстоятельства, которые выступают основанием в соответствии со статьей 4.1.1 КоАП для замены административного наказания в виде штрафа на предупреждение, могут быть учтены уже только на стадии обжалования указанного постановления в вышестоящий орган или в суде. Таким образом, в данном случае нарушаются требования статьи

26.1 КоАП, поскольку при рассмотрении дела об административном правонарушении выяснены не все обстоятельства, имеющие значение для правильного его разрешения, а также причины и условия совершения административного правонарушения. Кроме того, как указывалось выше, не обеспечена, закрепленная в части 12 статьи 16 Федерального закона № 294-ФЗ, возможность подачи юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем возражений на акт проверки.

Кроме того, анализ санкций за административные правонарушения, предусмотренные главой 12 КоАП, показывает, что только в статье 12.21.1 КоАП для собственников (владельцев) транспортного средства предусмотрен размер административного штрафа, существенно превышающий размер административного штрафа, применяемого в отношении физических и/или юридических лиц за такое же правонарушение. Во всех остальных составах административных правонарушений, предусмотренных названной главой, в случае фиксации административных правонарушений специальными техническими средствами не допускается возможность применения в отношении владельцев (собственников) транспортных средств санкции большей, чем в отношении других субъектов ответственности за такое же правонарушение.

Уполномоченный полагает, что закрепление в статье 12.21.1 КоАП более строгой санкции в отношении собственников (владельцев) транспортных средств, исходя не из степени вреда, причиняемого в результате совершения административного правонарушения, а исключительно из способа фиксации административного правонарушения противоречит закрепленному в статье 19 Конституции Российской Федерации принципу равенства всех перед законом.

### **Предложения Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Свердловской области о мерах по восстановлению нарушенных прав и законных интересов субъектов предпринимательской деятельности при осуществлении весового и габаритного контроля**

Основной целью весогабаритного контроля транспортных средств является обеспечение сохранности и целостности автомобильных дорог.

Все мероприятия, связанные с реализацией государственного контроля (надзора) в сфере обеспечения сохранности дорог, функционирование пунктов весогабаритного контроля должны работать на достижение названной цели, реализовываться в соответствии с требованиями законодательства, не нарушая прав и законных интересов пользователей автодорог, быть направленными на пресечение нарушений в сфере соблюдения весогабаритных параметров транспортных средств.

Учитывая задачи весогабаритного контроля транспортных средств, в целях обеспечения восстановления нару-

шенных прав и законных интересов субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих грузовые перевозки, для недопущения новых нарушений предложено реализовать следующие меры по совершенствованию весогабаритного контроля с применением АПВГК на региональных дорогах Свердловской области.

#### **На уровне федерального законодательства**

1. Губернатору Свердловской области предложено рассмотреть возможность в порядке реализации полномочий, закрепленных в подпунктах 1 и 28 пункта 1 статьи 44 Устава Свердловской области, обратиться с запросом в Конституционный Суд Российской Федерации о соответствии Конституции Российской Федерации положений статьи 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления для собственников (владельцев) транспортных средств размера административного штрафа существенно больше размера административного штрафа за такое же правонарушение в отношении физических и (или) юридических лиц.

2. Законодательному Собранию Свердловской области предложено рассмотреть возможность в порядке законодательной инициативы внести предложения о изменении в статью 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в одном из перечисленных ниже вариантов:

- в части снижения размера административного штрафа для собственников (владельцев) транспортных средств и обеспечения его соразмерности для всех субъектов административной ответственности, поименованных в данной статье;

- или в части введения нормы о неприменении административного наказания за незначительное превышение установленных допустимых весогабаритных параметров транспортных средств:

- по массе транспортного средства – при превышении до 5 процентов;

- по осевым нагрузкам транспортного средства – при превышении до 10 процентов;

- по габаритам транспортного средства – при превышении до 15 см.

Тем более, что подобный подход был закреплен в части 3 статьи 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в ее редакции от 06.11.2011 г.

3. Министерству транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области предложено направить в Министерство транспорта Российской Федерации обращения:

3.1. О необходимости внесения уточнений в Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 29.03.2018 № 119 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств», в части:

1) установления порядка устранения водителем выявленных с использованием АПВГК нарушений допустимых весогабаритных параметров (на сегодня этот порядок определен только для случаев выявления нарушения правил движения транспортных средств должностными лицами уполномоченного контрольно-надзорного органа), а именно:

- закрепления возможности (если позволяют технические характеристики груза и транспортного средства) перемещения груза в другое транспортное средство в случае фиксации указанного нарушения непосредственно после прохождения весогабаритного контроля с применением АПВГК;
- оборудования АПВГК соответствующими специальными площадками;

- обеспечения возможности оперативного получения специальных разрешений, если в силу технических характеристик транспортного средства и/или груза его перемещение в другое транспортное средство сразу после прохождения весогабаритного контроля с применением АПВГК невозможно;

2) определения требований к техническим средствам, с использованием которых осуществляется информирование водителя и (или) собственника (владельца) транспортного средства о превышении допустимых весогабаритных параметров транспортного средства, которыми должны быть оборудованы АПВГК, а также определения расстояний от АПВГК для установления указанных технических средств;

3) закрепления требований к формату и установке предупреждающих знаков (информационных табло) о приближении к АПВГК;

3.2. О необходимости проработки вопроса о подготовке единого стандарта при осуществлении мультимодальной (совмещенной железнодорожной и автомобильной) перевозки универсальных железнодорожных контейнеров и выдаче специальных разрешений для указанного вида грузоперевозок в ускоренном порядке.

Уполномоченный, со своей стороны, направит обращение к Уполномоченному при Президенте Российской Федерации по защите прав предпринимателей Б.Ю. Титову с предложением инициировать внесение обозначенных выше изменений в федеральное законодательство.

#### ***На уровне регионального регулирования сферы осуществления весового и габаритного контроля и правоприменительной практики***

1. Управлению государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Свердловской области предложено:

1.1. Принять меры к отмене вышестоящим органом вынесенных постановлений о привлечении собственников (владельцев) транспортных средств к администра-



**Важнейшим условием эффективного функционирования автоматизированной системы весогабаритного контроля должно стать доверие перевозчиков к работе этой системы**

тивной ответственности за период, когда Управлением Росстандарта были выявлены нарушения в работе АПВГК.

1.2. Проинформировать собственников (владельцев) транспортных средств, в отношении которых в период с февраля по май 2018 года были вынесены на основании полученных с АПВГК данных постановления по делам об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.21.1 КоАП, о выявленных в результате проверки Управления Росстандарта нарушениях на АПВГК (с направлением копий акта Управления Росстандарта) с разъяснением их права судебного обжалования указанных постановлений.

В случае их отмены в судебном порядке направить копии судебных решений в адрес Министерства финансов Свердловской области.

2. Министерству финансов Свердловской области совместно с Управлением Федерального казначейства по Свердловской области в соответствии со статьей 160.1 Бюджетного кодекса Российской Федерации предложено принять меры для обеспечения возврата излишне уплаченных штрафов на основании судебных решений, указанных выше (пункт 1.2).

3. Министерству транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области предложено совместно с Управлением государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Свердловской области и государственным казенным учреждением Свердловской области «Управление автодорог»:

3.1. Принять меры по созданию условий, позволяющих перевозчикам до вынесения постановлений о применении административного наказания представлять свои возражения на акты измерения и проверки транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов, составленные посредством

АПВГК, а также обеспечивающих возможность оперативно производить контрольные взвешивания и измерения, до направления этих актов в ЦАФАП ГУ МВД России по Свердловской области.

3.2. В кратчайшие сроки разработать регламент взаимодействия по передаче данных с АПВГК в ЦАФАП ГУ МВД России по Свердловской области, выступающих основанием привлечения собственников (владельцев) к административной ответственности за административные правонарушения, предусмотренные статьей 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Закрепить в этом регламенте, что до или одновременно с направлением в ЦАФАП ГУ МВД России по Свердловской области копий актов результатов измерения весогабаритных параметров с применением АПВГК транспортных средств они направляются государственным казенным учреждением Свердловской области «Управление автодорог» собственникам (владельцам) транспортных средств в целях обеспечения возможности представления ими возражений. Регламент утвердить соответствующим нормативным правовым актом с обязательным прохождением процедуры оценки регулирующего воздействия.

4. Министерству транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области предложено:

4.1. Не только обеспечить устранение нарушений в работе АПВГК требований Федерального закона от 26 июня 2008 года № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений», выявленных в результате проведения в период с 08.06.2018 по 05.07.2018 Управлением Росстандарта вне-плановой проверки ГКУ СО «Управление автодорог», но и не допускать подобные грубые нарушения впредь.

4.2. Направить в Управление ГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области обращение о необходимости реализации мер по информированию собственников (владельцев) транспортных средств, в отношении которых в период с февраля по май 2018 года были вынесены на основании полученных с АПВГК данных постановления по делам об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.21.1 КоАП, о выявленных в результате проверки Управления Росстандарта нарушениях на АПВГК (с направлением копий акта Управления Росстандарта) с разъяснением их права судебного обжалования указанных постановлений.

4.3. Принять меры к незамедлительному отзыву из ЦАФАП актов измерения и проверки автотранспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов, переданных в те периоды, когда Управлением Росстандарта были выявлены нарушения в работе АПВГК, как недостоверных и не могущих служить основанием для привлечения собственников (владельцев) транспортных средств к административной ответственности по частям 1, 2, 3 статьи 12.21.1 Кодекса

Российской Федерации об административных правонарушениях.

4.4. Организовать при Минтрансе Свердловской области рабочую группу с участием представителей Управления ГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области, Уральского МУГАДН, ГКУ СО «Управление автодорог», Уполномоченного, отраслевых объединений перевозчиков, грузоперевозчиков для организации выездного комиссионного контрольного взвешивания на АПВГК в Свердловской области.

4.5. Оборудовать АПВГК в Свердловской области информационными табло, отражающими результаты весогабаритного контроля сразу после его прохождения, а также площадками для обеспечения возможности устранения перегруза.

4.6. Исключить практику применения ГКУ СО «Управление автодорог» SMS-информирования о выявленных с применением АПВГК нарушениях допустимых весогабаритных параметров транспортных средств.

4.7. Проработать вопрос об организации (возможно, на условиях частно-государственного партнерства) нескольких стационарных постов весогабаритного контроля в грузообразующих центрах для проведения контрольных замеров транспортных средств.

4.8 До проведения вышеуказанных мероприятий, а также приведения нормативных правовых актов Свердловской области в соответствие со всеми требованиями федерального законодательства к порядку организации регионального государственного контроля (надзора) сохранить тестовый режим работы автоматических пунктов весогабаритного контроля в Свердловской области, исключающий привлечение перевозчиков к административной ответственности.

Е. Артиюх полагает, что реализация перечисленных мер позволит прекратить нарушение прав субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих грузоперевозки, а также восстановить нарушенные права. А с учетом неоднократно озвученных Министерством транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области планов об увеличении числа АПВГК на региональных дорогах Свердловской области предложенное позволит предупредить нарушения в будущем и обеспечить фактическое достижение целей весогабаритного контроля – сохранение региональных дорог.

Доклад Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Свердловской области «О некоторых проблемах субъектов предпринимательской деятельности, связанных с осуществлением в Свердловской области автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального значения» направлен Федеральному Уполномоченному Б.Ю. Титову, Губернатору и Председателю Законодательного собрания Свердловской области, Прокурору Свердловской области, Министру транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области, Уральскому МУГАДН ФСНТ.