

Весогабаритный контроль: вчера, сегодня, завтра

А. Кузнецов, руководитель группы Департамента организации перевозок АСМАП



В ближайшие пять лет на российских дорогах появится более 750 автоматизированных пунктов весогабаритного контроля (АПВГК). Их внедрение затронет интересы нескольких сотен тысяч хозяйствующих субъектов, имеющих порядка 1 млн грузовых транспортных средств. В настоящее время установлено около 80 таких пунктов. Первые месяцы эксплуатации АПВГК показали как положительные, так и отрицательные стороны их работы. О совершенствовании системы весогабаритного контроля в нашей стране, проблемах и путях их решения пойдет речь в данной статье.

Развитие системы весогабаритного контроля транспортных средств в нашей стране проводится для обеспечения сохранности сети автодорог и ее соответствия постоянно растущим требованиям транспортной отрасли. Чтобы исключить несанкционированное движение по ним сверхнормативных тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств (ТС) в настоящее время активно внедряются АПВГК. Эти пункты работают в автоматическом режиме и оснащены специальными техническими средствами с функциями фото- и кино съемки, видеозаписи. Однако в ходе начавшейся эксплуатации АПВГК были выявлены существенные недостатки:

- высокая погрешность применяемого весоизмерительного оборудования;
- нестабильность измерений, в том числе из-за несовершенства самой процедуры, вследствие чего возможно по-

лучение недостоверных (завышенных) результатов замеров из-за неудовлетворительных погодных условий (налипание снега, раздувание тента и т.д.), неравномерного движения или перестроения транспортного средства, неровности дороги непосредственно в зоне расположения АПВГК и др.;

- в большинстве случаев на АПВГК не осуществляется информирование водителей о результатах проведения весогабаритного контроля – отсутствуют информационные табло.

Порядок проведения весогабаритного контроля с использованием АПВГК не предусматривает возможность проведения контрольного взвешивания ТС, в том числе в связи с отсутствием у водителя информации о фиксации нарушения.

Принципы работы системы АПВГК не обеспечивают возможность привлечения к административной ответ-



В ближайшие пять лет на российских дорогах появится более 750 автоматизированных пунктов весогабаритного контроля

ственности владельцев ТС, зарегистрированных в иностранных государствах. Также отсутствует возможность привлечения к административной ответственности грузоотправителей (лиц, осуществлявших загрузку ТС).

Кроме того, при вводе АПВГК, как правило, не устанавливается тестовый период эксплуатации, когда проверяется работоспособность оборудования, осуществляется окончательная его доводка, в течение которого перевозчики не привлекаются к административной ответственности.

Таким образом, при проведении автоматического весогабаритного контроля не реализуется основополагающий принцип: не предотвращается нанесение вреда автодороге тяжеловесными транспортными средствами, поскольку в данном случае нарушение не устраняется и ТС продолжает движение, нанося ущерб дороге.

На начальном этапе внедрения АПВГК существенным недостатком также являлось отсутствие нормативных требований к самим пунктам, установке измерительного оборудования, его метрологическим характеристикам, обустройству АПВГК, а также к процедурам проведения контроля. О необходимости скорейшего решения указанных проблем АСМАП неоднократно обращалась в Минтранс России, данная тематика регулярно поднималась для обсуждения на всевозможных мероприятиях и площадках.

Некоторые из этих вопросов были решены после утверждения Минтрансом России приказа от 29 марта 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». Указанным нормативным документом установлены определенные требования к стационарным, передвижным и автоматическим пунктам контроля, прописан порядок опре-

деления весовых и габаритных параметров ТС. Кроме того, установлен рекомендуемый образец акта проведения весогабаритного контроля, а также метрологические требования к измерительному оборудованию. Тем не менее, к сожалению, многие проблемы так и остались нерешенными.

Для устранения имеющихся проблем Минтрансом России подготовлен паспорт проекта «Создание федеральной автоматизированной системы весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения» (далее – паспорт АСВГК). При министерстве создана рабочая группа по подготовке предложений по проекту.

Поверки и проверки

Работоспособность весового оборудования на АПВГК и достоверность измерений подтверждается при проведении поверок, которые осуществляются уполномоченными испытательными (метрологическими) лабораториями, аккредитованными Росстандартом. Периодичность поверки весового оборудования, как правило, составляет один год. При ее проведении проверяется заявленная производителем допустимая погрешность измерения. Таким образом, подтверждается работоспособность весов и точность производимых с их помощью измерений.

В программном обеспечении весов их производителем закладывается так называемая цифровая пломба – набор цифр и букв, генерируемый в случайном порядке. В процессе эксплуатации эта комбинация должна оставаться неизменной. Таким образом при проведении очередной поверки весового оборудования специалисты метрологической лаборатории зафиксируют факт изменения цифровой пломбы в случае изменения метрологических и технических параметров при несанкционированном вмешательстве в настройку весов.

Для обеспечения исправной, корректной работы внедряемой системы весогабаритного контроля региональными представительскими АСМАП проводится систематическая работа с местными органами власти, владельцами автомобильных дорог, операторами АПВГК, контрольно-надзорными органами, регулярно поднимаются вопросы о случаях несоответствия АПВГК установленным требованиям (их нарушения), а также неправомерного привлечения перевозчиков к административной ответственности. Об имеющихся неисправностях, неправильной установке и эксплуатации АПВГК свидетельствуют также результаты проверок, проводимых уполномоченными контрольными органами.

Так, на основании обращения филиала АСМАП по УФО и поступивших жалоб перевозчиков Уральское межрегиональное территориальное управление Росстандарта провело проверку работы АПВГК Свердловской области. В результате деятельность всех трех имеющихся в регионе пунктов была приостановлена в связи с их неисправностью (в том числе из-за изменения цифровой пломбы)

до устранения выявленных недостатков и проведения повторной поверки.

По инициативе филиала АСМАП по ПФО Центром экспертизы ТПП Нижегородской области проведена проверка шести имеющихся в регионе АПВГК. В результате проверок участков дорог, на которых располагаются АПВГК, было выявлено, что Семеновский пункт не соответствует требованиям приказа Минтранса России от 29 марта 2018 г. № 119. Прокуратурой Нижегородской области была сформирована рабочая группа с участием руководителя филиала АСМАП для обследования работы АПВГК в г. Семенове. По результатам выезда рабочей группы представитель прокуратуры дал поручения предоставить все имеющиеся акты поверки данного поста, а также выразил мнение о целесообразности проведения дополнительного контрольного взвешивания ТС на АПВГК.

Анализ практического использования систем АПВГК показал необходимость нормативного закрепления следующих требований:

- об обязательной приемке органами Росстандарта АПВГК перед введением их в рабочий режим эксплуатации, а также принятие мер, предусматривающих исключение несанкционированного доступа операторов и владельцев пунктов весогабаритного контроля к конструктивным элементам и программному обеспечению весового оборудования, в том числе за счет постоянного мониторинга неизменности цифровой пломбы;

- о сокращении периодичности проведения проверок весового оборудования в зависимости от срока эксплуатации и интенсивности проходящего через АПВГК транспортного потока.

Учитывая, что на федеральной дорожной сети планируется создать сеть из 387 АПВГК, на региональной – еще 366, их размещение требует синхронизации и взаимоувязки.

Данный вопрос рассматривался на встрече председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева с представителями малого и среднего бизнеса в области грузовых автомобильных перевозок 23 марта 2017 г. с участием президента АСМАП. Это нашло отражение в поручениях, данных по результатам встречи, от 24 марта 2017 г. № ДМ-П9-1723 (п. 6). Однако до настоящего времени оно не реализовано.

В контексте поручений представляется весьма целесообразной организация комбинированного весогабаритного контроля, при котором весь поток ТС проходит через АПВГК, а ТС с выявленными превышениями допустимых весогабаритных параметров останавливаются на пункте весогабаритного контроля, расположенном на некотором удалении от АПВГК, для прохождения повторного контроля в статическом режиме с участием сотрудников контрольных органов.

Сертификат как доказательная база

После введения в ряде регионов страны АПВГК многие перевозчики, не согласные с результатами автома-

тической фиксации нарушений весогабаритных параметров, столкнулись с серьезными сложностями при обжаловании решений о привлечении их к административной ответственности. Суды и вышестоящие органы во многих случаях, к сожалению, не принимают от перевозчиков альтернативные доказательства отсутствия «перевеса», такие как: акты взвешивания от грузоотправителя, отметки в накладных и др.

Вместе с тем при обжаловании перевозчик должен иметь возможность представлять документы, в частности – сертификаты взвешивания, подтверждающие реальные весовые параметры ТС, предусмотренные международными соглашениями и конвенциями в области автомобильного транспорта.

В настоящее время сертификаты взвешивания могут выдаваться в соответствии со следующими международными договорами Российской Федерации:

- **Соглашением о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств – участников Содружества Независимых Государств.** Для обеспечения исполнения обязательств России по Соглашению было принято постановление Правительства РФ от 14 июля 2006 г. № 427 «О реализации на территории Российской Федерации Соглашения о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств – участников Содружества Независимых Государств». Кроме того, утвержден приказ Минтранса России от 23 октября 2006 г. № 127 «О мерах по реализации Соглашения о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств – участников Содружества Независимых Государств». Документ определил перечень станций взвешивания в первую очередь в пунктах пропуска через государственную границу РФ, на которых осуществлялась выдача сертификатов. Однако после прекращения осуществления контрольных функций Ространснадзором в пунктах пропуска практика выдачи сертификатов взвешивания на границе была прекращена.

- **Международной Конвенцией о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 г.** Приложением № 8 к ней предусмотрена выдача международного весового сертификата ТС, подтверждающего его соответствие допустимым весовым параметрам. В настоящее время выдача и признание этого сертификата в России не обеспечены, соответствующее постановление Правительства РФ до сих пор не принято.

По сути, в настоящее время на территории нашей страны указанные международные акты не реализуются, несмотря на то что они были ратифицированы.

Для выполнения Приложения № 8 Конвенции необходимо внесение соответствующих изменений в законодательство (Федеральный закон от 24 июля 1998 г. №

127-ФЗ), а также принятие Правительством РФ постановления, направленного на реализацию требований Приложения № 8.

За последние несколько лет АСМАП неоднократно вносила конкретные предложения по реализации данной Конвенции.

На первом этапе представляется необходимым принимать (признавать) сертификаты, выданные в соответствии с Добавлением 2 к Приложению № 8 Конвенции. В дальнейшем требуется организовать выдачу сертификатов уполномоченными станциями взвешивания на территории РФ.

Что касается реанимации применения Соглашения о введении международного сертификата взвешивания грузовых ТС на территориях государств – участников СНГ, то в данном случае требуется актуализировать нормативную базу, направленную на реализацию Соглашения.

Кроме того, в целях формирования механизма оспаривания применяемых штрафных санкций полагаем возможным регламентировать предоставление права перевозчику на проведение контрольного взвешивания ТС на стационарных весах после осуществления весового и габаритного контроля на АПВГК.

Такое взвешивание, например, могло бы производиться на стационарных пунктах (площадках), оснащенных оборудованием, отвечающим обязательным метрологическим требованиям и прошедшим поверку в установленном порядке, включенных в единую базу (реестр) пунктов весогабаритного контроля. В том числе оно может осуществляться по инициативе водителя на специально оборудованных полностью автоматических весах (как это делается в некоторых зарубежных странах). При этом результаты такого взвешивания могут служить доказательной базой при оспаривании привлечения перевозчика к административной ответственности.

Для этого целесообразна разработка порядка обжалования применяемых штрафных санкций к перевозчиком. Речь идет о нарушениях, зафиксированных на АПВГК, а также порядке возврата сумм штрафов и денежных средств, уплаченных в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам тяжеловесными ТС, в случае признания контрольно-надзорными и иными компетентными органами весоизмерительного оборудования неспособным, неисправным или некорректно работающим.

Этот вопрос является предметом обсуждения рабочей группы по подготовке предложений по проекту «Создание федеральной автоматизированной системы весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения» при Минтрансе России. По инициативе АСМАП затрагивался он и на прошедшем 26 июня текущего года Государственном совете. По результатам заседания Президентом Российской Федерации был утвержден Перечень поручений от 17 июля 2019 г. № Пр-1381ГС. В числе прочего он предусматривает неприменение штрафных санкций за нарушения, зафиксированные работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, размещенными с нарушением установленных требований.

Для исключения случаев неправомерного привлечения перевозчиков к административной ответственности, связанных с некорректной работой измерительного оборудования, представляется целесообразным внесение изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях (ст. 12.21.1), предусматривающих неприменение штрафных санкций при фиксации незначительного превышения допустимых весогабаритных параметров на АПВГК. Например, в случае превышения допустимых габаритных параметров до 10 см, превышения допустимых осевых нагрузок до 10% и превышения допустимой массы до 5%.

Иностранцы – вне контроля

Отдельной проблемой является невозможность в настоящее время привлечения иностранных перевозчиков к административной ответственности и взыскание с них штрафов при выявлении правонарушений с помощью средств фотовидеофиксации, работающих в автоматическом режиме.

При обнаружении правонарушения в области движения тяжеловесных или крупногабаритных транспортных средств с помощью средств фотовидеофиксации, согласно КоАП, к ответственности привлекается собственник (владелец) ТС. При осуществлении перевозки это юридическое лицо. Механизм привлечения иностранных юридических лиц к административной ответственности при правонарушениях, зафиксированных в автоматическом режиме, на практике не реализуется, так как на территории РФ отсутствует законный представитель юридиче-



Развитие системы весогабаритного контроля транспортных средств проводится для обеспечения сохранности сети автодорог и ее соответствия постоянно растущим требованиям транспортной отрасли

ского лица. Не создана и единая база данных контролирующих органов по въезжающим на территорию нашей страны ТС, зарегистрированным в иностранных государствах (их регистрационным номерам, их владельцам, выявленным по ним нарушениям). Нет механизма оперативного информирования российских контрольно-надзорных органов, в том числе и в пунктах пропуска на границе.

Таким образом, в отношении иностранных перевозчиков на практике возможно привлечение к административной ответственности только водителя – физического лица при непосредственной остановке ТС инспекторами контролирующих органов.

АСМАП инициировала обсуждение данного вопроса на съезде Союза транспортников России в марте 2018 г., в работе которого принял участие Президент Российской Федерации В.В. Путин. По результатам работы съезда в адрес Правительства РФ было направлено обращение, на основании которого даны соответствующие поручения ответственным федеральным органам исполнительной власти (от 04.04.2018 № ДМ-П9-1887р, от 09.04.2018 № АД-П9-1996 и от 27.04.2018 № АД-П0-2466). Они предусматривали создание механизма обеспечения привлечения иностранных перевозчиков к административной ответственности за правонарушения, допущенные на территории РФ:

- внесение изменений в законодательство РФ, предусматривающих наделение должностных лиц таможенных органов полномочиями по осуществлению контроля уплаты административных штрафов и задержанию ТС, принадлежащих иностранным гражданам, не уплатившим такие штрафы при выезде с территории РФ;

- создание информационной системы, предусматривающей обмен данными в отношении собственников (владельцев) ТС, зарегистрированных за пределами РФ, достаточной для привлечения их к административной ответственности за правонарушения, совершенные на территории РФ.

В целях обеспечения реализации поручений Правительства РФ Ассоциацией были подготовлены два законопроекта.

Однако за прошедший год каких-либо реальных мер по выполнению поручений принято не было, в связи с чем этот вопрос также обсуждался на заседании Государственного совета 26 июня 2019 г. В результате Правительству РФ дано поручение принять меры, направленные на обеспечение неотвратимости наказания иностранных граждан и иностранных перевозчиков за нарушение законодательства РФ, в том числе в части, касающейся необходимости уплаты административных штрафов до выезда правонарушителей с территории РФ.

Дифференцированный подход

Еще один немаловажный вопрос, который волнует всех без исключения перевозчиков, – это размеры штрафных



Первые месяцы эксплуатации АПВГК показали как положительные, так и отрицательные стороны их работы

санкций за превышение допустимых весогабаритных параметров ТС. Он стар как мир и является актуальным с тех пор, как начали регламентироваться перевозки грузов тяжёловесными и крупногабаритными ТС.

В 2015 г. Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 248-ФЗ, в разработке которого приняли непосредственное участие специалисты АСМАП, были внесены изменения в Кодекс РФ об административных правонарушениях. В результате размер штрафов на превышение допустимых весогабаритных параметров ТС был существенно снижен и дифференцирован в зависимости от степени превышения.

Тем не менее на сегодняшний день минимальный размер штрафа для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей составляет 100–150 тыс. рублей, что в подавляющем большинстве случаев не соответствует степени потенциальной общественной опасности совершенных административных правонарушений. На это указал Конституционный суд Российской Федерации в Постановлении от 25 февраля 2014 г. № 4-П.

Данный вопрос неоднократно поднимался АСМАП на совещаниях различного уровня. Последний раз он рассматривался 31 мая 2019 г. на совещании у заместителя председателя Правительства РФ М.А. Акимова с представителями «ОПОРЫ РОССИИ». Вице-премьер отметил целесообразность дифференцированного подхода к административной ответственности за превышение допустимой нагрузки на ось, при котором штрафные санкции будут возрастать от символической суммы в случае непреднамеренного или незначительного превышения до максимальной в случае злого умысла.

В соответствии с поручениями, данными по итогам совещания, Минтранс и Минэкономразвития России со-



Немаловажный вопрос, который волнует всех без исключения перевозчиков, – это размеры штрафных санкций за превышение допустимых весогабаритных параметров автотранспортных средств

вместно с «ОПОРОЙ РОССИИ» должны обсудить целесообразность снижения минимальной административной ответственности автоперевозчиков за превышение весогабаритных параметров и дифференциации этой ответственности в зависимости от обстоятельств правонарушения.

Что дальше?

В заключение хотелось бы отметить, что, учитывая социальную важность и значимость соблюдения безопасности при перевозке грузов, сохранения качества дорожного полотна, баланса интересов общества и государства, нормативно-правовое регулирование осуществления весового и габаритного контроля ТС особенно актуально.

В настоящее время депутатский корпус, Минтранс России и другие федеральные органы исполнительной власти в сотрудничестве с профессиональными общественными объединениями, в том числе с АСМАП, проводят работу по подготовке документов, направленных на совершенствование весогабаритного контроля ТС. Разработан ряд проектов нормативных правовых актов, предусматривающих внесение изменений в федеральные законы от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ и от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ, в постановления Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. № 272 «Об утверждении правил перевозок грузов автомобильным транспортом» и от 16 ноября 2009 г. № 934 «О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими пере-

возки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации».

На сегодняшний день можно с удовлетворением отметить, что уже принят Федеральный закон от 18 июля 2019 г. № 192-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». Он предусматривает наделение Минтранса России полномочиями по установлению порядка проведения весогабаритного контроля в пунктах пропуска. Урегулирование данного вопроса позволит упорядочить этот вид контроля на МАПП и снять многие вопросы со стороны перевозчиков, а выдаваемый таможенными органами акт весогабаритного контроля мог бы стать еще одним документом, подтверждающим невиновность перевозчиков при обжаловании неправомерных решений в судебных инстанциях.

Также ведется работа по внесению изменений в порядок осуществления весового и габаритного контроля ТС, который должен содержать:

- требования к площадкам для размещения стационарных и передвижных пунктов весового и габаритного контроля ТС, к участкам автодорог, на которых устанавливаются АПВГК;
- требования к размещению оборудования, осуществляющего измерение весовых и габаритных параметров ТС;
- требования к скорости движения ТС при проезде через пункт весового и габаритного контроля;
- порядок информирования собственника (владельца) ТС о фиксации нарушения правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного ТС;
- требования об обязательном установлении периода тестовой эксплуатации АПВГК, в течение которого в случае фиксации нарушения обеспечивается направление собственнику (владельцу) ТС акта о результатах измерения весовых и габаритных параметров ТС (без привлечения его к административной ответственности).

Принятие указанных нормативных актов позволит решить многие спорные вопросы и исключить имеющиеся недостатки при проведении весогабаритного контроля. Однако реализация закрепленных в них норм потребует определенных организационных и временных ресурсов.

Для достижения необходимого консенсуса предстоит длительная и кропотливая совместная работа Минтранса России и других заинтересованных федеральных органов исполнительной власти в тесном взаимодействии с профессиональными объединениями перевозчиков – АСМАП, РАС, общественными организациями в целях обеспечения принятия взаимоувязанных согласованных решений, удовлетворяющих как требованиям государства, так и интересам бизнес-сообщества автотранспортной отрасли.