



# Национальная Ассоциация Грузового

## Автомобильного Транспорта

### «ГРУЗАВТОТРАНС»

194156 Санкт-Петербург, пр. Энгельса, д. 37 оф. 312

БЦ «Капитал»

тел./факс: (812) 703-50-18 моб. 8-905-230-05-50

www.sro-auto.ru, E-mail:gruzavtotrans@sro-auto.ru

Исх. № 200 от 08.11.2018

Руководителю Аналитического центра  
при Правительстве Российской  
Федерации

**В.В. Онищенко**

### Уважаемый Владислав Валерьевич!

В продолжение обсуждения, прошедшего в рамках рабочего совещания касательно оценки степени решения задач, содержащихся в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 путем реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры 19 октября 2018 г., направляем Вам аналитическую информацию о проблематике грузовых автомобильных перевозок для использования в работе.

Приложение:

- 1) Информация о проблеме отсутствия государственного органа, ответственного за развитие отрасли внутрироссийских автогрузоперевозок на 5 л.
- 2) Информация о введении допуска на рынок внутрироссийских грузоперевозок на 14 л.
- 3) Информация о проблемах внедрения автоматической системы весогабаритного контроля в регионах России на 6 л.

С уважением,  
Президент Ассоциации

**Матягин Владимир Васильевич**

## **Аналитическая информация о введении автоматизированной системы весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения в регионах России**

Если в целом говорить о судебной практике обжалования, то она повсеместно отрицательная, за исключением единичных случаев. **Это происходит потому, что нет легитимной процедуры обжалования штрафов, полученных при фиксации нарушения на АПВГК.**

### **Особенности в отдельных регионах следующие:**

#### **Белгородская область**

В регионе работает 6 АПВГК, также действуют 3 передвижных пункта весогабаритного контроля.

Данные пункты контроля стали самой острой темой для обсуждения на встрече автогрузоперевозчиков 20 августа 2018 года.

Со стороны региональных грузоперевозчиков во время встречи поступило много жалоб на корректность работы автоматических пунктов весогабаритного контроля. Было озвучено много фактов, когда постановления об административных правонарушениях выносятся по результатам взвешивания на АПВГК, и результаты взвешивания расходятся как с товарно-транспортными документами, так и с результатами взвешивания транспортного средства во время его погрузки (на сертифицированных весах). То есть корректность работы оборудования на АПВГК вызывает большие вопросы.

Вместе с тем, даже за незначительное превышение осевых нагрузок (2-5 %) грузоперевозчики получают значительные штрафы, порой несопоставимые с величиной нарушения (ст. 12.21.1 КоАП РФ).

**Представитель регионального ОГКУ "Управление дорожного хозяйства и транспорта Белгородской области"** (организация, курирующая весовой и габаритный контроль в регионе) на встрече автогрузоперевозчиков 20 августа сообщил, что **региональные АПВГК находятся в процессе приведения в соответствие** с требованиями нового Порядка весогабаритного контроля (утв. Приказом Минтранса № 119 от 29.03.2018). Таким образом, автоматические пункты весогабаритного контроля продолжают функционировать в регионе в условиях неполного соответствия всем требованиям, установленным действующим законодательством.

По данному вопросу Ассоциацией направлено обращение в Прокуратуру Белгородской области.

#### **Костромская область**

По АПВГК данного региона очень много нареканий от автогрузоперевозчиков: поступает информация о наличии существенных расхождений АПВГК с данными других независимых весов.

В частности, Ассоциацией обжалуется штраф грузоперевозчика, который вез опломбированный груз, прибывший из-за границы, при этом в процессе перевозки

груз был взвешен несколько раз, имеются подтверждающие документы. Несмотря на это, суды всех инстанций отказали в отмене постановления о штрафе, аргументируя это тем, что единственным доказательством является акт взвешивания АПВГК.

**Нижегородская область.** По данному региону также много нареканий.

По практике: Одна из транспортных компаний после получения крупного штрафа провела несколько независимых взвешиваний- экспертиз, подтвердивших, что общая масса автомобиля с учетом его полной загрузки и веса водителя является меньше массы, указанной в постановлении об административном правонарушении.

В марте 2018 года ГКУ «Центр безопасности дорожного движения» Нижегородской области планировалось проведение публичного взвешивания грузовых автомобилей с участием общественности.

**Однако, общественность была проинформирована о проведении такого эксперимента только за 2 дня,** порядок взвешивания не был заранее определен и согласован с предпринимательским сообществом. Никакой информации о мероприятии – проведено ли, кто участвовал, каковы его итоги и т.д. ни на сайтах органов власти, ни в региональных СМИ не было. Можно сделать вывод, что власть не заинтересована в объективных данных о таких публичных экспериментах.

**Свердловская область**

В регионе АПВГК тестируются с 2017 года, и в ближайшее время планируется их запуск в полноценном режиме. Региональным Министерством транспорта создана специальная рабочая группа, которая совместно с общественными организациями обсуждает вопросы запуска АПВГК.

В Свердловской области согласно Приказу Минтранса № 119 от 29.03.2018 было введено информирование водителей (собственников) о нарушении при проезде через АПВГК. Однако, информирование предусмотрено не посредством информационного табло, а посредством рассылки SMS-уведомлений или посредством электронной почты. При этом предусматривается прохождение электронной регистрации водителя (собственника, владельца) в информационной системе (предполагается, что о необходимости регистрации водителя (собственника) будут извещать специальные информационные щиты на трассах).

Возникают вопросы: каким образом водитель грузового транспортного средства во время движения будет успевать регистрироваться в информационной системе? Каким образом водитель (собственник) будет успевать читать SMS- уведомления, также во время движения, и соблюдая при этом абз. 7 пункта 2.7 ПДД (Водителю запрещается: пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук)? Или он должен в данном случае пойти на нарушение ПДД? Что делать, если в месте установки АПВГК нет сотовой связи? Еще более смешной вопрос - каким образом водитель (собственник) будет успевать читать электронную почту во время движения?

Со стороны общественных организаций было инициировано обращение к Уполномоченному по защите прав предпринимателей региона. И только при помощи Уполномоченного в октябре 2018 года **была инициирована проверка корректности работы региональных АПВГК.**

Региональное министерство транспорта и Управление автомобильных дорог частично идут на встречу грузоперевозчикам – по предложению Ассоциации и иных общественных организаций через АПВГК установлены информационные щиты с информацией о предстоящем контроле, необходимости зарегистрироваться в системе для получения СМС-уведомлений, соблюдении рекомендуемого скоростного режима; также установлены предупреждающие дорожные знаки.

Была создана рабочая группа для проведения проверки работы АПВГК, включающая представителей гос. органов, общественных организаций, регионального уполномоченного по защите прав предпринимателей.

Контрольные комиссионные взвешивания были проведены на трех АПВГК региона 25-26 октября 2018 года.

Однако, ряд существенных условий, предложенных общественными организациями и грузоперевозчикам, не были соблюдены:

- во взвешивании принимали участие однотипные транспортные средства – 25 октября взвешивались только 2 грузовика с сыпучими грузами и 1 бензовоз; 26 октября – только 2 грузовика с сыпучим грузом. А как же тент, рефрижератор, цистерны?

- транспортные средства взвешивались с загрузкой около 70 %, то есть как работает АПВГК при загрузке на 100 % осталось неизвестно, поэтому нельзя признать результат объективным;

- не была проведена проверка работы системы СМС-оповещения о наличии нарушений;

- ряд других.

Помимо этого, по информации самих грузоперевозчиков, некорректно работает и система СМС-оповещения, СМС приходят через несколько часов (4-5) и даже дней после проезда через АПВГК.

Таким образом, Управлением автомобильных дорог Свердловской области по сути была проведена формальная проверка самого факта работы оборудования.

Однако, по мнению профессионального сообщества, **невозможно говорить о том, что проведена всесторонняя проверка корректности работы оборудования при различных условиях: степень загрузки ТС, скорость движения, вид груза и т.д.**

**О паспорте ведомственного проекта Министерства транспорта России «Создание федеральной автоматизированной системы весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения»**

**Замечания к Паспорту проекта:**

1. В пункте 4.2. раздела «Этапы и контрольные точки» Паспорта проекта говорится о **необходимости проработки порядка информирования водителя и**

**(или) собственника (владельца) ТС о превышении допустимых весогабаритных параметров, срок реализации – 30.09.2019 года.**

**В пункте 4.3. этого ж раздела предусмотрена проработка процедуры действий водителя и (или) собственника (владельца) транспортного средства в случае возникновения спорных ситуаций при выявленных АСВГК превышениях допустимых весогабаритных параметров ТС. Срок реализации – 30.09.2019.**

**Вопрос:** почему ряд АПВГК уже работает как на федеральных трассах, так и в регионах, а вопрос информирования о нарушении водителя (собственника) еще не проработан?

Тем более- не проработана процедура оспаривания результатов взвешивания АСВГК.

**Считаем, что при этих условиях грубо нарушается право грузоперевозчика на возможность защиты своих прав.**

**2. Пункт 10, страница 22, - при описании практики в других странах говорится, что использование АПВГК в правоприменительной практике впервые было осуществлено на территории России, а другие страны начали создавать такие системы по образцу российской системы.**

**Таким образом, недостаток описывается как достоинство.**

А именно: другие страны долгие годы проводили в тестовом режиме проверку АПВГК, до сих пор в Евросоюзе нет разрешения штрафовать грузоперевозчиков по данным, полученным от АПВГК, а в США вообще на АПВГК происходит замер ТС в статическом режиме, а не на ходу.

**В России же сразу, без тестового режима, была введена система больших штрафов. При этом корректность работы АПВГК не была обеспечена.**

**3. В Пункте 12.9 (стр. 23) приводится анализ судебной практики, говорится о проблеме срока привлечения к административной ответственности в течение 2 месяцев.**

**В то же время не приводится анализ механизма оспаривания результатов взвешивания АСВГК в соответствии с действующим законодательством.**

**Проблема в том, что на сегодня легитимного способа обжаловать постановление по итогам АСВГК просто нет!**

Грузоперевозчик получает постановление через 2-4 недели после проезда через АСВГК, уже выгрузив груз и имея возможность доказать свою невиновность, провести контрольное взвешивание и т.д.

**4. В пункте 15, страница 25, - приведена правоприменительная и судебная практика по АПВГК. Поднимается вопрос наливных грузов, и опять Минтранс считает, что вина лежит в случае превышения осевых нагрузок на водителе ТС, и водитель должен контролировать перемещение наливного груза.**

Вместе с тем, это противоречит следующему:

**1) международным нормам.**

Правила эксплуатации всех весов, как правило, содержат ссылки на Международные Рекомендации МОЗМ. Согласно п. 3.1. Международной Рекомендации МОЗМ Р 134-1 (OIML R 134-1) «Автоматические приборы для взвешивания дорожных транспортных средств в движении. Общее взвешивание транспортных средств» жидкости можно взвешивать только путем полного погружения автомобиля-цистерны на платформу. Весы для поосного или группового (группа осей) взвешивания в движении в соответствии с рекомендациями МОЗМ (пункт 3.1) не могут использоваться для взвешивания жидких грузов или любых других грузов, центр массы которых может измениться во время движения.

Согласно ч. 4 ст. 15 Конституции общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы.

Конвенцией, учреждающей международную организацию по законодательной метрологии 12 октября 1955 года была учреждена международная организация по законодательной метрологии, членом которой является Российская Федерация.

Согласно статье Устава этой организации V Государства - участники настоящей Конвенции участвуют в Конференции в качестве членов, представлены на ней, как это предусмотрено статьей VII, и несут обязанности, определенные Конвенцией. Согласно статье VIII Конференция принимает решение о рекомендациях, которые надлежит сделать для совместной деятельности государств - членов в областях, указанных в статье I. Согласно абз. 5 ст. VIII Государства - члены принимают на себя моральное обязательство внедрять эти решения во всей возможной степени.

**2) Мнению Конституционного суда России.**

Согласно Определению № 633-О от 27.03.2018 г. Конституционный суд признал отсутствие вины грузоперевозчика в перемещении сыпучего груза по время его перевозки. **В отсутствии же вины привлечение грузоперевозчика к административной ответственности невозможно.**

**Таким образом, положения, изложенные в Паспорте проекта, не соответствуют ни судебной практике, ни здравому смыслу, ни международным метрологическим нормам.**

В результате, начиная с конца 2016 года, районные суды ряда субъектов РФ **завалены** исками об оспаривании постановлений об административных правонарушениях по статье 12.21.1 КоАП. И 99% разбирательств заканчивается не в пользу грузоперевозчика. При этом штрафы по статье 12.21.1 КоАП РФ составляют до 500 тыс. рублей.

**Считаем, что при отсутствии легальной процедуры оспаривания результатов АПВГК существующая система контроля грубо нарушает права грузоперевозчиков на реализацию их прав.**

## ПРЕДЛОЖЕНИЯ

**1. Считаю, что для информирования водителей (собственников, владельцев) необходимо:**

- информационное табло (для контроля со стороны водителя);
- СМС- оповещение (для контроля со стороны собственника (владельца ТС)).

**2. Для соблюдения прав грузоперевозчиков необходимо введение контрольного взвешивания. Варианты могут быть следующие:**

- контрольное взвешивание после проезде через АПВГК для проверки корректности АПВГК;
- контрольное взвешивание перед проездом через АПВГК – для предварительного контроля массы со стороны грузоперевозчика.

При этом грузоперевозчики даже готовы пойти на такое взвешивание на платной основе, так как затраты на это будут меньше, чем огромные штрафы за перегруз.

Предлагается по примеру США создать так называемые «трак-стопы», которые включают в себя и площадку для отдыха, и весы, гостиницу и т.д.

Если предварительное взвешивание будет платным, то и сам бизнес будет заинтересован в создании таких «трак-стопов».

Возможные эффекты:

- снижение нагрузки на судебную систему;
- дополнительные средства в бюджет;
- возможность для грузоперевозчиков осуществлять самоконтроль и тем самым избежать штрафы и уменьшить нагрузку на дорожное полотно.

**3. Предусмотреть особенности перевозки для сыпучих и жидких грузов.**

И международные рекомендации, и уже Конституционный суд РФ говорят о том, что нагрузка на оси при перевозке таких грузов может изменяться во время движения, и вина грузоперевозчика в этом отсутствует.