

ВЕСОВОЙ КОНТРОЛЬ: трансформация нормативного поля

Текст: Светлана ХАРИСОВА

Нормативное ядро действий, связанных с выполнением функций по весогабаритному контролю, составляют три актуальных документа: приказ Минтранса № 125, Приказ МВД № 1014, а вершину этой жесткой юридической конструкции в виде треугольника представляет КоАП РФ. Тема трансформации нормативного поля стала главной на семинаре Ассоциации «РАДОР».



В начале февраля Ассоциация «РАДОР» провела семинар по весовому контролю на региональной сети автодорог, в котором приняли участие более сотни сотрудников территориальных органов управления автомобильными дорогами из 55 регионов. Встреча открылась докладом о состоянии дел в дорожном хозяйстве субъектов РФ, с которым выступил генеральный директор Ассоциации «РАДОР», модератор семинара И.И. Старыгин. Кроме прочего, он рассказал о предложениях территориальных органов управления дорогами, которые нашли отражение в Перечне поручений президента по итогам

заседания президиума Госсовета 8 октября 2014 г.

Зам. директора Департамента госполитики дорожного хозяйства Минтранса С.А. Соболев проинформировал о текущей ситуации в нормативно-правовом регулировании в сфере весогабаритного контроля.

Напомним, что Минтрансу поручено разработать проект дорожной карты, в который вошли предложения ФДА, ряда субъектов и ведомств, включая МВД. Частично карта включает документы, разработку которых Минтранс инициировал до заседания президиума Госсовета, посвященного дорожной отрасли. Сейчас этот проект разо-

слан на согласование в органы исполнительной власти.

В обзоре документов, нуждающихся в корректировке, первым был назван Федеральный закон 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты». В нем планируется дополнить перечень мероприятий по сохранности дорог, выделив весогабаритный контроль и право владельцев автодорог заниматься фото- и видеофиксацией нарушения весогабарита, для чего предусматриваются технические средства, работающие в автоматическом режиме.

Мнение руководителей регионов разделились в части ответственности по выявлению административных правонарушений и действий, связанных с задержанием транспорта, и дальнейшими процессуальными действиями. Одни выступают за то, чтобы оставить полномочия за силовыми структурами, чтобы не обременять себя дополнительными функциями, а ряд субъектов готовы этим заниматься самостоятельно в рамках контроля территориального и муниципального.

Согласно проекту президиума Госсовета предполагалось наделить соответствующими полномочиями в полном объеме Ространснадзор, поскольку Госавтоинспекция не справляется с этим из-за нехватки личного



состава. Сейчас предписывается подготовить предложения в отношении субъектов РФ. Противоречия еще предстоит обсудить.

В части регионального и муниципального контроля для обеспечения сохранности автодорог в поправках к 257-ФЗ предлагается включить в перечень мероприятий по сохранности дорог Постановление № 1079 «О мерах по упорядочению деятельности, связанной с осуществлением контроля транспортных средств на автомобильных дорогах», которое регламентирует создание стационарных постов различных видов: постов МВД, транспортного и весового контроля.

С.А. Соболев сообщил, что Минтранс планирует внести законодательное положение, прописав его в Постановлении Правительства № 1079, чтобы придать легитимность передвижным пунктам весового контроля. Ранее эта норма действовала только в отношении международных перевозок.

Минтранс подготовил поправки в Кодекс об административных правонарушениях. Кроме наделения полномочиями Рос-

транснадзора для составления протоколов и задержания, предлагается внести в ст. 12.25 КоАП РФ положение о привлечении к ответственности за неподчинение требованиям сотрудника

В обзоре документов, нуждающихся в корректировке, первым был назван Федеральный закон 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты».

Ространснадзора об остановке транспортного средства.

Представитель Минтранса проинформировал о позиции ведомства по наделению полномочиями Ространснадзора в отношении ст. 11.21 КоАП в части полосы отвода. Сейчас функции, регулируемые ст. 11.21 и ст. 11.22, возложены на МВД. За Ространснадзором закрепляется составление административных материалов по этим статьям, дела по которым будут рассматриваться судебными органами.

Требуются также поправки в Правила дорожного движения, связанные с наделением Ространснадзора полномочиями, круг которых необходимо расширять.

Относительно пункта об изменениях в Кодексе административных правонарушений в части наделения полномочиями органов исполнительной власти функциями по весовому контролю, было сказано, что в КоАП предусматривается передача полномочий от контрольно-надзорных органов только в случае парковки и только в Москве и Санкт-Петербурге. Но северная столица еще не подписала соответствующее соглашение с МВД РФ. Москва же выходит с инициативой, чтобы передать функции МВД своей административно-технической инспекции. Решение по этому вопросу пока не принято.

В предложенной редакции ст. 12.21 «Нарушения правил

движения тяжеловесных крупногабаритных транспортных средств» предусмотрена дифференцированная ответственность в зависимости от размера весового правонарушения: 2–10%, 10–20%, 20–50% и свыше 50%. Если в товарно-транспортной накладной не указано наличие спецразрешения либо произошла загрузка сверх установленных норм без спецразрешения — предполагается ответственность грузоотправителя.

МНЕНИЕ

А. В. Конкин, к.т.н., начальник отдела информ. технологий и связи ГКУ Новосибирской области ТУАД НСО:

– Эта конференция показала, что понимание проблемы есть, и усилия для ее решения начали прикладывать. Если года полтора назад мы в регионах были один на один со своими проблемами, то сегодня видна консолидация и дело с мертвой точки, наконец, сдвинулось. Другой положительный момент я вижу в том, что развивается рынок WIM, отечественные производители предлагают свое оборудование.

Мое личное мнение — сейчас самым важным является запуск процесса работы на местах в регионах, а далее рынок все поставит на свои места, все скорректирует. Покажет, какое оборудование является более эффективным, оптимальным. Наша цель — сохранить дороги, а не создавать какие-либо догмы. Иначе, как говорится, *das Kind mit dem Bade ausschütten* — с водой можно выплеснуть и ребенка.

Что касается полномочий по установлению фактов административных нарушений и действий, связанных с задержанием транспорта, то мнения по этому вопросу в регионах разделились. Мое мнение — полномочия необходимо оставить за силовыми структурами: другие действия приведут к хаосу. Каждая из сторон будет тянуть одеяло на себя. Перевозчики, я уверен, не замедлят воспользоваться появившимися лазейками и создавшейся неразберихой — у них работают очень профессиональные юристы и отлично налажено взаимодействие между собой. Поэтому нам всем необходима четкая, одинаково понимаемая всеми сторонами правовая система весогабаритного контроля.

Если предложения дорожников по изменениям в КоАП будут поддержаны, то минимальный размер штрафа (превышение на 2–10%) для собственника транспортного средства будет установлен в размере 150 тыс. руб., а максимальный — в случае превышения груза более 50% — в 500 тыс. руб. независимо от формы собственности, прокомментировал эту инициативу директор ФКУ «Росдормониторинг» К.С. Угаров. В рамках действующего законодательства штраф водителя составляет всего 2 тыс. руб.

Предложения, касающиеся ужесточения ответственности собственников ТС, как физических, так и юридических лиц, дифференцированной шкалы штрафов, ответственности за уклонение от прохождения весогабаритного контроля, проходят процедуру рассмотрения. Главное правовое управление президента замечаний по КоАП не высказало, предложив Правительству направить пожелания в Госдуму, чтобы оформить

в виде поправки к законопроекту.

Законопроект о внесении изменений по перевозке тяжеловесных крупногабаритных грузов в 257-ФЗ и в КоАП готовится в ГД ко второму чтению. Результатом первого чтения было расширение состава ст. 12.21 КоАП.

В отношении поправок ко второму чтению С.А. Соболев отметил, что предложения, связанные с выдачей спецразрешений, не соотносятся с сегодняшней ситуацией в отрасли и количеством сотрудников, которых можно было бы занять выдачей спецразрешений. Ранее была предложена ответственность за нарушение сроков выдачи и необоснованный отказ в согласовании. Минтранс выступил, чтобы исключить эту поправку, и парламентарии готовы рассмотреть ее перенос в другую статью, где прописана ответственность за непредоставление услуги в установленном порядке. Депутаты также предлагают ввести отдельную статью.



А. В. Конкин, к.т.н., начальник отдела информ. технологий и связи ГКУ Новосибирской области ТУАД НСО

Необходимо внести изменения в Приказ Минтранса № 125, регламентирующий порядок осуществления весогабаритного контроля, чтобы прописать требования к размещению постов, которые бы работали в автоматическом режиме. Предполагается, что также будут утверждены метрологические требования к системам весогабаритного контроля. Проект приказа направлен в те регионы, которые уже наработали опыт по весогабаритному контролю, а также в Росстандарт с целью выявить, в каких диапазонах установить погрешности по метрологическим требованиям к автоматическим системам.

Минтранс поддержал позицию ФДА в том, что независимо от места размещения весогабаритного оборудования — на региональной, муниципальной или федеральной сети — оно должно соответствовать единым метрологическим требованиям.

Как прокомментировал положение в области требований Росстандарта К.С. Угаров, оборудование, в соответствии с требованиями по метрологии, должно быть откалибровано и

поверено. Предполагается на федеральной сети проводить проверку раз в полгода, а внутренний контроль Росавтодора будет производиться раз в 3 месяца.

Между тем, как сообщил С.А. Соболев, результаты оценки регулирующего воздействия, проведенные Минэкономразвития, по-видимому, существенно изменят содержание Приказа Минтранса № 125. МЭР дало заключение, что этот документ несет для бизнеса дополнительную нагрузку.

Кроме того, от Минэкономразвития также поступило предложение отменить Приказ Минтранса № 211, связанный с весенними ограничениями нагрузок в рамках сохранности автодорог. Минэкономразвития предлагает вернуть в 257-ФЗ ст. 30, норму по единому порядку временных ограничений. Сегодня каждый субъект устанавливает свои правила введения весенних ограничений высшим

исполнительным органом субъекта РФ. Введение этих ограничений в этом году не планируется, поскольку в установленные сроки документ выпустить, а также опубликовать и зарегистрировать в Минюсте не удастся. Пока производится оценка регулирующего воздействия и согласование с МВД.

По поводу Постановления Правительства № 12 было сказано, что право регионов самостоятельно рассчитывать и применять коэффициенты восстановлено.

Внедрение автоматических систем в регионах в его практической целесообразности было рассмотрено в выступлении заместителя руководителя ФДА Д.Е. Прончатова. Он предложил рассчитать рациональность введения региональных систем весогабаритного контроля и доходы от взимания платы. Возможно, что в некоторых — хотя и исключительных — случаях

они могут быть одинаковы. Впрочем, автоматизированные системы весогабаритного контроля не должны повлечь существенных затрат из региональных бюджетов, т.к. чаще всего они создаются на основе концессионных соглашений.

Спикер напомнил, что регионы должны подтвердить свою заинтересованность в создании автоматизированных систем весогабаритного контроля письмом за подписью губернатора или руководителя региональных ведомств. 9 регионов уже ответили положительно.

Начальник Управления эксплуатации автомобильных дорог Росавтодора П.В. Ручьев продолжил тему нормативно-правового обеспечения. Сейчас на регистрации в Минюсте находится Приказ МВД, вносящий изменения в Приказ № 1014 о метрологических требованиях к весогабаритному оборудованию. В Минтранс внесены





предложения об изменении в Правила дорожного движения в части лицензирования перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

требования к оборудованию. Реальная погрешность оборудования — 5% по общей массе, а по осям — 10%. Сегодня оборудование выше по качеству, и

ФДА уже разработан формат сервиса согласования маршрута тяжеловесного и крупногабаритного транспорта. Это инструмент для передачи данных от ФДА региональным дорожным администрациям.

Есть договоренность с Минтрансом о проработке вопроса создания на базе ФКУ «Росдормониторинг» Центра автоматической фиксации правонарушений в области перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов по дорогам общего пользования на федеральном уровне. По поводу совершенствования технологической базы было сказано, что производители оборудования автоматической фиксации весогабаритных параметров готовятся к переосвидетельствованию, сертификации для применения в сфере государственного регулирования.

ФДА сформулировал единые

показания с пунктов контроля значительно лучше допустимых требований. При этом 70-80% технических решений принадлежат российскому производителю, и в ближайшие годы степень импортозависимости планируется снизить до 3-4%.

План ФДА в части расположения пунктов весогабаритного контроля согласован с ГИБДД и Ространснадзором, в т.ч. разработана схема размещения рамок по 12-тонникам. ФДА готово скоординировать планы с субъектами РФ по проектированию весовых площадок в регионах в рамках общей стратегии.

Заместитель начальника Управления эксплуатации авто-

мобильных дорог Росавтодора А.В. Чертков отметил, что ФДА уже разработан формат сервиса согласования маршрута тяжеловесного и крупногабаритного транспорта. Это инструмент для передачи данных от ФДА региональным дорожным администрациям. Подготовлен регламент подключения органов исполнительной власти и согласования маршрутов, который разослан в субъекты РФ ответственным за информатизацию. Весной регламент должен быть утвержден и станет обязательным.

Директор ФКУ «Росдормониторинг» К.С. Угаров, отвечая на вопросы о соотносительности федеральной и региональных систем, отметил, что финансовую и транспортную модель каждый из субъектов будет строить самостоятельно. При этом организационные, технические и правовые достижения федерального проекта могут быть перенесены в регионы.

К.С. Угаров упомянул также об опыте взаимодействия ФДА и субъектов по южным направлениям, осложненным перевозкой сыпучих грузов — зерна. Это Краснодарский край и Ростовская обл. Росавтодор совместно с регионами определяет единую дислокацию автоматических пунктов весового контроля, чтобы перекрыть нарушения на объездных путях.

На семинаре была высказана озабоченность со стороны производителей весоизмерительной техники, адресованная Росстандарту. Так, гендиректор корпорации «АСИ» (специализирующейся на электронных промышленных весах и информационных системах) И.Р. Бучин считает, что, если стандарты о весоизмерительных приборах не будут приняты в этом году, автоматическую систему взимания штрафов с юридической точки зрения можно поставить под сомнение. Нельзя измерять



весовые параметры вне законодательных актов, по которым можно взимать штраф.

ОПЫТ ПРАКТИКА

В развитии автоматических систем динамического взвешивания Новосибирская область — бесспорный лидер и единственный субъект РФ, имеющий свою концепцию развития систем подобного рода и начавший процесс ее поэтапной реализации. Об опыте функционирования службы весового контроля рассказал Ю.Н. Шевцов, председатель общественного Совета по функционированию и развитию дорожно-транспортного комплекса Новосибирской области.

Область и город Новосибирск являются крупнейшим распределительным транспортным узлом, в котором пересекаются основные транспортные артерии страны, идущие с запада на восток, на юг (Монголия), на юго-запад (Республика Казахстан), на север (Томск). Общая протяженность дорожной сети области составляет 14759 км.

Разработку концепции построения автоматических систем контроля ГКУ НСО «ТУАД» начало в 2010 году. Были определены места и очередность установки постов с учетом интенсивности движения. В 2013 году концепция была утверждена на комиссии по ОБДД НСО,

и были установлены первые 2 системы автоматического динамического взвешивания. Во втором квартале 2014 года был завершён первый этап создания систем, в рамках которого было установлено оборудование на а/д Новосибирск — Колывань, Новосибирск — Кочки — Павлодар. С их помощью за 2014 год был зафиксирован проезд свыше 16,9 млн единиц автотранспорта. Из них 2,2 млн составили грузовые автомашины, 149 тыс. из них двигались с нарушением по весу. В 2014 году была завершена разработка ПСД по развитию автоматических систем, предусматривающая установку еще 18 станций.

Работа по сохранности дорог в НСО была бы невозможна без взаимодействия собственников дорог и контрольного надзорного органа в лице начальника Управления ГИБДД НСО. Это работа и по созданию специальной группы инспекторов ДПС, работающих только на ППВК, и личное курирование данного направления, требующее больших затрат сил и времени. В августе прошедшего года по инициативе начальника Управления ГИБДД совместно с рабочей группой из представителей мэрии города, ГИБДД, ТУАД, карьеров и перевозчиков, было подготовлено соглашение, закрепляющее ответственность

грузоотправителей и перевозчиков за нормативные загрузки инертных грузов. Подписать данное соглашение выразили желание практически все нерудные компании и крупные перевозчики региона и власть. Подобного консенсуса не было достигнуто ни в одном субъекте РФ.

Соглашение позволит при недостаточном финансировании отрасли сохранить дороги; упорядочить и систематизировать хаотичный рынок перевозок.

В конце своего выступления Юрий Николаевич дал несколько практических советов. Будущее — за автоматическими системами взвешивания. Передвижные пункты весового контроля с их человеческим фактором никогда не выявят столько нарушителей, сколько выявляют сегодня автоматические системы динамического взвешивания.

— Очень внимательно относитесь к месту установки автоматических систем: выбранное место должно не иметь вариантов объезда и максимально перекрывать направления возможных отступлений нарушителей.

Передвижные ПВК необходимо использовать так, чтобы потенциальные нарушители неизбежно выезжали на пункты автоматического взвешивания.

Необходимо предпринять защитные меры, основное оборудование должно находиться в антивандальных шкафах, в противном случае им придет конец буквально уже через месяц. Об этом говорят те направления, где мы плотно работаем: последний раз расстрел камер был у нас буквально две недели назад.

Наши комплексы WIM не брошены на произвол судьбы — есть подрядная организация, которая соблюдает регламент технического обслуживания. **ЛЕ**