

СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

25 июня 2025 г. № ОМ-44/11-03

ОТЧЕТ

О РЕЗУЛЬТАТАХ ЭКСПЕРТНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО МЕРОПРИЯТИЯ «Аудит реализации мероприятий федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в целях оценки эффективности функционирования автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах в 2019–2024 годах»

(утвержден Коллегией Счетной палаты Российской Федерации
(протокол от 29 мая 2025 г. № 39К (1824))

Ключевые итоги экспертно-аналитического мероприятия

Описание основной цели мероприятия

Оценить эффективность мероприятий по размещению и функционированию автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств (далее – АПВГК) на автомобильных дорогах.

Ключевые результаты мероприятия

В рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» и входящего в его состав федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» (далее также – ФП ОМРДХ) предусмотрены мероприятия по размещению автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального и местного значения в целях обеспечения их сохранности.

Вместе с тем в период 2019-2024 годов плановые значения результатов по размещению АПВГК неоднократно корректировались.

Так, количество планируемых к размещению на 2024 год автоматических пунктов весогабаритного контроля на федеральной сети автомобильных дорог сократилось с 387 до 76 штук (снижение на 311 АПВГК).

Всего по итогам 2024 года на автомобильных дорогах установлено 579 АПВГК (функционируют 49,4 %)¹.

В 17 субъектах Российской Федерации автоматические пункты весогабаритного контроля транспортных средств не размещались.

Наиболее значимые выводы

По итогам 2024 года плановые значения результатов по размещению АПВГК достигнуты. Однако на федеральных дорогах достижение результата обеспечено за счет корректировки паспорта ФП ОМРДХ.

По состоянию на октябрь 2024 года 34 из 75 федеральных АПВГК (52,3 %) и 220 из 503 региональных АПВГК (47,4 %) не осуществляли фиксацию нарушений весогабаритных параметров транспортных средств, преимущественно из-за дефектов дорожного покрытия в зоне весогабаритного контроля (43,2%) и поломок оборудования (24,1%).

Размер недополученных доходов бюджетов бюджетной системы Российской Федерации от административных штрафов за нарушение правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по статье 12.21¹ Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) из-за проблем с функционированием АПВГК оценивается в размере 25 978,0 млн рублей (расчетно).

Из указанной суммы 4 499,2 млн рублей приходится на федеральные АПВГК, 21 478,8 млн рублей – на региональные.

В большинстве регионов выбор мест для установки АПВГК оказался эффективным, однако для некоторых из них существуют альтернативные пути объезда.

¹ Основными причинами неработоспособности АПВГК: 43,2% - дефекты дорожного покрытия в зоне весогабаритного контроля; 24,1% - поломки оборудования АПВГК.

С 2023 года полномочия по рассмотрению дел об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.21¹ КоАП РФ, в части нарушений правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств были переданы Федеральной службе по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор). При этом состоянию на март 2025 года с рядом регионов Ространснадзором не были заключены соглашения о взаимодействии при осуществлении полномочий по обеспечению сохранности автомобильных дорог (Соглашения в сфере ВГК).

Субъекты Российской Федерации не располагают информацией о количестве вынесенных Ространснадзором постановлений об административном правонарушении в разрезе АПВГК, частей статьи 12.21¹ КоАП РФ (по видам административных правонарушений), а также об отклоненных актах измерений и причинах отказа в вынесении постановлений, что затрудняет планирование мероприятий по развитию системы весогабаритного контроля.

Одним из ключевых проблемных вопросов, возникающих в процессе эксплуатации автоматизированных пунктов весогабаритного контроля, является уклонение перевозчиков от прохождения инструментального контроля в зоне действия таких пунктов.

Правила движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств² не предусматривают обязанность водителей обеспечить беспрепятственную фото- и видеofиксацию государственного регистрационного знака транспортного средства.

² Правила движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств установлены постановлением Правительства Российской Федерации от 4 мая 2021 г. № 710 (далее также – Правила № 710).

Дополнительно следует отметить, что в установленный срок давности привлечения к административной ответственности (два месяца)³ обеспечивается вынесение постановлений по делам об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.21¹ КоАП РФ, не в полном объеме, что позволяет недобросовестным перевозчикам избегать административного наказания.

Наиболее значимые предложения (рекомендации)

Минтрансу России предлагается проработать вопросы и направить в Правительство Российской Федерации предложения:

о внесении изменений в Правила № 710 в части установления обязанности водителей обеспечить беспрепятственную фото- и видеофиксацию государственного регистрационного знака транспортного средства;

о внесении изменений в КоАП РФ в части увеличения срока давности привлечения к административной ответственности за нарушения, предусмотренные статьей 12.21¹ КоАП РФ, в целях обеспечения неотвратимости ответственности за совершение административных правонарушений.

Ространснадзору предлагается рассмотреть возможность ежеквартального направления в субъекты Российской Федерации информации в рамках реализации Соглашений в сфере ВГК сведений о количестве вынесенных постановлений в разрезе автоматических пунктов весогабаритного контроля, частей статьи 12.21¹ КоАП РФ (по видам административных правонарушений), а также об отклоненных актах измерений и причинах отказа в вынесении постановлений.

Федеральному дорожному агентству и высшим исполнительным органам государственной власти субъектов Российской Федерации предлагается провести мероприятия, направленные на приведение автоматических пунктов весогабаритного контроля в состояние, позволяющее осуществлять фиксацию административных правонарушений при движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств.

³ Часть 1 статьи 4.5 КоАП РФ (60 календарных дней).

Полный текст выводов и предложений (рекомендаций) приводится в соответствующих разделах отчета.

1. Основание для проведения экспертно-аналитического мероприятия:

Пункт 3.11.0.5 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2025 год.

2. Предмет экспертно-аналитического мероприятия:

Деятельность объектов экспертно-аналитического мероприятия по использованию федеральных и иных ресурсов для достижения результатов федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» (далее также – ФП ОМРДХ, федеральный проект) в части размещения и обеспечения функционирования автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств (далее – также АПВГК, пункт контроля) на автомобильных дорогах федерального, регионального и местного значения.

3. Цель экспертно-аналитического мероприятия:

Оценить эффективность мероприятий по размещению и функционированию автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах (аудит эффективности).

Критерии аудита эффективности:

Отсутствуют проблемы, недостатки, связанные с приобретением и использованием компонентов АПВГК (оборудование и программные средства) с позиции достижения плановых значений результатов ФП ОМРДХ.

Места размещения АПВГК определены с учетом зон сформировавшихся маршрутов тяжеловесных, крупногабаритных транспортных средств, а также отсутствия альтернативных вариантов проезда, посредством которых возможен объезд пункта контроля.

Обеспечено непрерывное направление показаний АПВГК для администрирования выявленных нарушений в контрольно-надзорный орган.

Мероприятия по размещению АПВГК оказывают положительное влияние на обеспечение сохранности автомобильных дорог.

Мероприятия по размещению АПВГК оказывают положительное влияние на обеспечение безопасности дорожного движения.

Отсутствуют факты неэкономного использования ресурсов на реализацию мероприятий ФП ОМРДХ в части размещения АПВГК.

Отсутствуют факты проведения работ по установке АПВГК на участках автомобильных дорог в период действия гарантийных обязательств, возникших в результате строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта.

Отсутствуют факты проведения работ по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту на участках автомобильных дорог в период действия гарантийных обязательств, возникших в результате размещения на них АПВГК.

4. Объект (объекты) экспертно-аналитического мероприятия:

4.1. Федеральное дорожное агентство (г. Москва).

4.2. Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (г. Москва).

4.3. Органы управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации.

4.4. Министерство транспорта Российской Федерации (г. Москва).

4.5. Иные органы и организации, осуществляющие деятельность, связанную с размещением и функционированием автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах.

5. Исследуемый период:

2019 – 2024 годы.

6. Сроки проведения экспертно-аналитического мероприятия:

с 21 октября 2024 года по 29 мая 2025 года.

7. Результаты экспертно-аналитического мероприятия:

При подготовке отчета использована информация, в том числе полученная по запросам информации в ходе экспертно-аналитического мероприятия, Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального дорожного агентства, органов исполнительной власти субъектов

Российской Федерации, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР».

Также использованы данные ГИИС «Электронный бюджет»⁴, системы оперативного управления (СОУ) «Эталон», информационных ресурсов скдф.рф, bkdrf.ru.

В результате проведенного анализа принято допущение о возможности использования вышеуказанных данных⁵.

7.1. Оценка результативности использования бюджетных средств, направленных на размещение и обеспечение функционирования автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах.

7.1.1. В период 2019-2024 годов федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»⁶ входил в состав национального проекта «Безопасные качественные дороги»⁷.

В рамках ФП ОМРДХ установлены результаты в части размещения автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах федерального, регионального (межмуниципального) и местного значения, реализация которых направлена на достижение показателя «Обеспечение доли дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям,

⁴ Государственная интегрированная информационная система управления общественными финансами «Электронный бюджет» (далее – ГИИС «Электронный бюджет»).

⁵ Ограничением использованных данных является представление органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации неполных сведений.

⁶ Утвержден в 2018 году проектным комитетом по национальному проекту (протокол заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 20 декабря 2018 г. № 4) и реализовывался до 2024 года.

⁷ Утвержден в 2018 году президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 24 декабря 2018 г. № 15), в 2021 году переименован в национальный проект «Безопасные качественные дороги», реализовывался до 2024 года.

на уровне не менее 85 %» по национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни».

Автоматическим пунктом весового и габаритного контроля транспортных средств является⁸ расположенный на участке автомобильной дороги комплекс оборудования, обеспечивающий измерение весовых и габаритных параметров транспортного средства в автоматическом режиме. В состав этого комплекса входят в том числе работающие в автоматическом режиме специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средства фото- и киносъемки, видеозаписи.

В соответствии с частью 31 статьи 31 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» весовой и габаритный контроль транспортных средств осуществляется в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог.

Вопросы, связанные с размещением АПВГК на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения, а также со сбором и анализом информации о работоспособности оборудования указанных АПВГК осуществляет подведомственное Федеральному дорожному агентству ФКУ «Росдормониторинг»⁹.

Мероприятия по мониторингу размещения АПВГК на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения осуществляются ФАУ «РОСДОРНИИ»¹⁰.

Контрольно-надзорным органом, уполномоченным рассматривать дела

⁸ Пункт 25 статьи 3 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ.

⁹ Устав федерального казенного учреждения «Центр мониторинга безопасной эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства», утвержденный приказом Росавтодора от 16 мая 2023 г. № 60.

¹⁰ В соответствии с поручениями Министерства транспорта Российской Федерации от 4 июля 2019 г. № ИА-207-пр, от 31 мая 2021г. № АК-112-пр, от 22 февраля 2022 г. № АК-33-пр и поручением Федерального дорожного агентства от 24 апреля 2023 № ИК-04пр.

о нарушении правил движения тяжеловесного и крупногабаритного транспорта, является Ространснадзор¹¹.

7.1.2. Анализ достижения плановых значений результатов ФП ОМРДХ в части размещения АПВГК.

Информация об изменении плановых значений результатов ФП ОМРДХ, а также одноименных региональных проектов в части размещения АПВГК представлена в таблице № 1.

Таблица № 1

№ версии паспорта ФП	Год реализации	Размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах федерального значения (накопленным итогом), пункт	Размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения (накопленным итогом), пункт
Задача «Создание механизмов экономического стимулирования сохранности автомобильных дорог регионального и местного значения»			
Версия 1 на 03.12.2018	2019		90
	2020	10	138
	2021	182	197
	2022	282	252
	2023		303
	2024	387	366
Задача «Создание механизмов экономического стимулирования сохранности автомобильных дорог регионального и местного значения»			
Версия 8 на 01.01.2020	2019		90
	2020	10	138
	2021	182	197
	2022	282	252
	2023		303
	2024	387	366
Задача «Создание механизмов экономического стимулирования сохранности автомобильных дорог регионального и местного значения»			
Версия 15 на 01.01.2021	2019	-	90
	2020	-	138
	2021	172	197
	2022	282	252
	2023		303
	2024	387	366
Задача «Совершенствование регуляторной политики и применения новых технологий в дорожной отрасли»			
Версия 23 на 01.01.2022	2019	-	90
	2020	-	138
	2021	-	197
	2022	75	252
	2023	135	303
	2024	235	366
Задача «Совершенствование регуляторной политики и применения новых технологий в дорожной отрасли»			
Версия 39 на 01.01.2023	2019	-	90
	2020	-	138
	2021	-	197
	2022	-	412

¹¹ В соответствии с Федеральным законом от 11 июня 2022 г. № 161-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» с 1 января 2023 года полномочия по вынесению постановлений по статье 12.21¹ КоАП РФ переданы от Госавтоинспекции в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта

	2023	75	479
	2024	135	558
Задача «Совершенствование регуляторной политики и применения новых технологий в дорожной отрасли»			
Версия 24.1 на 01.01.2024	2019	-	90
	2020	-	138
	2021	-	197
	2022		412
	2023	75	430
	2024	135	503
Задача «Совершенствование регуляторной политики и применения новых технологий в дорожной отрасли»			
Версия 24.5 на 06.12.2024	2019	-	90
	2020	-	138
	2021	-	197
	2022	-	412
	2023	75	430
	2024	76	503

Из представленных в таблице № 1 данных следует, что в период 2019 - 2024 годов плановые значения результатов по размещению АПВГК неоднократно корректировались.

Так, количество планируемых на соответствующий год к размещению автоматических пунктов весогабаритного контроля на федеральной сети автомобильных дорог снижалось в течение 2021-2024 годов.

За указанный период плановое значение результата на 2024 год сократилось на 311 штук, с 387 штук (в соответствии с первоначальной редакцией паспорта ФП ОМРДХ) до 76 штук (версия паспорта № 24.5, вступившая в силу 6 декабря 2024 года).

Причинами¹² снижения плановых значений количества АПВГК являлись:

- отсутствие возможности заключения концессионного соглашения в связи принципиальными разногласиями с федеральными органами исполнительной власти по подготовленному Росавтодором проекту распоряжения Правительства Российской Федерации о заключении концессионного соглашения;

- размещение АПВГК на федеральных автомобильных дорогах осуществлялось за счет средств федерального дорожного фонда, предусмотренных на выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог федерального значения. При этом у

¹² В соответствии с единым запросом на изменение паспорта национального проекта «Безопасные качественные дороги» от 24 июля 2024 г. № R-2024/067.

Росавтодора отсутствует возможность финансирования устройства новых АПВГК, в количестве предусмотренном действующей редакцией ФП ОМРДХ, так как устройство новых АПВГК осуществляется за счет средств дорожного фонда в условиях, когда объемы финансирования дорожной деятельности занижены, не соответствуют нормативной потребности и распределены в полном объеме, а предложения по привлечению дополнительных средств на финансирование дорожной деятельности отсутствуют.

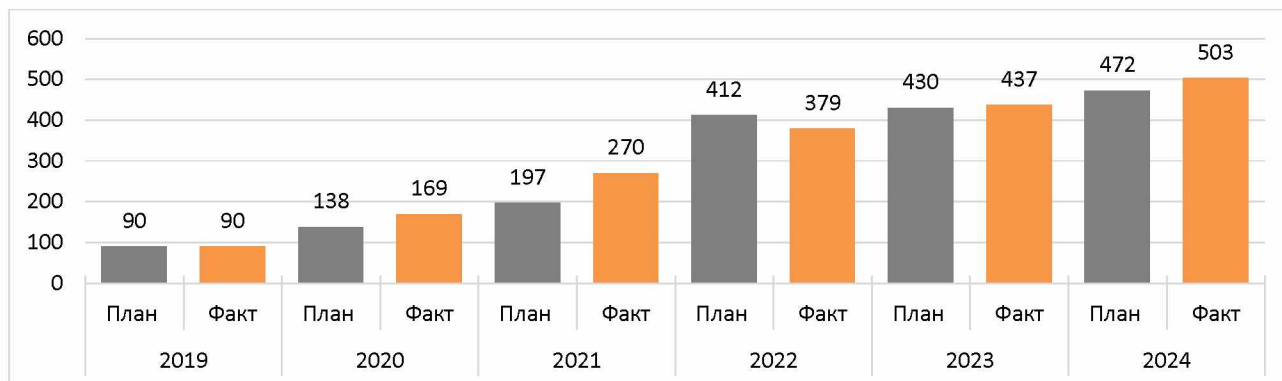
Так, в соответствии с Правилами расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 30 мая 2017 г. № 658, в 2022–2024 годах потребность в финансировании дорожной деятельности в части проведения капитального ремонта, ремонта и содержания автодорог федерального значения составила 1 499 048,4 млн рублей. При этом финансовое обеспечение указанных дорожных работ было предусмотрено в объеме 1 141 823,4 млн рублей, или 76,4 % фактической потребности. Дефицит финансового обеспечения в 2022–2024 годах составил 357 225,1 млн рублей, в том числе в 2022 году – 50 977,2 млн рублей, в 2023 году – 168 078,2 млн рублей, в 2024 году – 138 169,7 млн рублей.

Количество планируемых к размещению до конца 2024 года автоматических пунктов весогабаритного контроля на автомобильных дорогах регионального, межмуниципального и местного значения увеличилось с 366 до 503 штук (+137 АПВГК).

7.1.3. По итогам 2024 года на автомобильных дорогах федерального значения размещено 76 автоматических пунктов весогабаритного контроля, в том числе 65 АПВГК на автомобильных дорогах, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства и 11 АПВГК – на автомобильных дорогах Государственной компании «Российские автомобильные дороги». Плановое значение соответствующего результата ФП ОМРДХ по итогам 2024 года достигнуто.

Информация о достижении в 2019–2024 годах результатов ФП ОМРДХ, а также одноименных региональных проектов в части размещения АПВГК на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения приведены на рисунке № 1.

Рисунок № 1



Согласно отчету о ходе реализации федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» за 2024 год результат по размещению АПВГК на региональной и местной сети автодорог достигнут.

По состоянию на 31 декабря 2024 года размещено 503 автоматических пункта весогабаритного контроля в 72 субъектах Российской Федерации.

Следует отметить, что плановое значение результата за 2024 год, приведенное в отчетах¹³ (472 АПВГК), не соответствует значению действующей на дату их представления редакции паспорта ФП ОМРДХ¹⁴ (508 АПВГК).

Мероприятия по размещению АПВГК не выполнялись в 13 субъектах Российской Федерации, в том числе: в Республиках Алтай, Ингушетия, Калмыкия, Кабардино-Балкарской Республике, Липецкой, Магаданской, Московской, Орловской, Тверской, г. Москве, г. Санкт-Петербурге, Ненецком и Чукотском автономных округах.

¹³ Отчеты о ходе реализации федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» за 2024 год от 1 января 2025 г. № R2.00-15-2024-12/3400 и от 18 февраля 2025 г. № R2.00-15-2024-12/3400.

¹⁴ Версия паспорта ФП ОМРДХ № 24.6 от 24 декабря 2024 года.

При этом в Республиках Алтай, Калмыкия, Магаданской, Орловской, Тверской областях и Ненецком автономном округе в соответствии с первоначальной редакцией федерального проекта предусматривалось размещение АПВГК. Так, в 2024 году нарастающим итогом в указанных регионах было запланировано 2, 6, 5, 6, 11 и 2 АПВГК соответственно.

Так, согласно информации, представленной Орловской областью¹⁵, Соглашением о реализации ФП ОМРДХ от 12 марта 2019 г. № 103-2019-R20054-1 установлен результат «Размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения» на 2024 год – 5 шт.

В связи с отсутствием в Орловской области необходимого финансирования на реализацию данных мероприятий достижение значения вышеуказанного результата в 2024 году не представлялось возможным.

В Магаданской области¹⁶ паспортом регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» был установлен результат – «Количество размещенных АПВГК транспортных средств на автомобильных дорогах регионального, межмуниципального и местного значения в 2023 году – 1 единица и в 2024 году 1 единица».

В связи с тем, что подрядной организацией (ПАО «Ростелеком») по государственному контракту от 24 ноября 2021 года б/н на разработку проектной документации на капитальный ремонт участка автомобильной дороги с устройством автоматического пункта весового и габаритного контроля транспортных средств на автомобильной дороге общего пользования местного значения в городе Магадане «Портовое Шоссе» не выполнены обязательства до 1 ноября 2023 года, государственный контракт расторгнут по соглашению сторон.

¹⁵ Письмо Департамента дорожного хозяйства, транспорта и реализации государственных строительных программ Орловской области от 29 ноября 2024 г. № 3-2-12938.

¹⁶ Письмо Министерства дорожного хозяйства и транспорта Магаданской области (б/н).

7.1.4. Согласно информации, представленной субъектами Российской Федерации, проблем или недостатков, связанных с закупкой и использованием компонентов АПВГК (оборудования и программного обеспечения), которые могли бы помешать достижению запланированных результатов ФП ОМРДХ, не выявлено.

7.1.5. Следует отметить, что результатом ФП ОМРДХ в 2019 – 2024 годах являлось размещение АПВГК, а не их надлежащее функционирование.

По состоянию на 1 января 2025 года из 65 АПВГК, находящихся в ведении подведомственных Росавтодору федеральных казенных учреждений, фиксация выявленных нарушений не осуществлялась на 34 АПВГК (52,3 %).

7.1.6. Из 464 введенных в эксплуатацию по состоянию на октябрь 2024 года¹⁷ АПВГК направление актов измерений в Ространснадзор не осуществлялось с 220 АПВГК (47,4 %).

Согласно данным, представленным субъектами Российской Федерации, более 3-х лет администрирование штрафов не осуществлялось на 77 АПВГК, в том числе (таблица № 2):

Таблица № 2

Субъект РФ	Общее количество АПВГК	Количество АПВГК, не осуществлявших фиксацию нарушений
Архангельская область	4	1
Белгородская область	6	2
Волгоградская область	6	6
Забайкальский край	2	2
Ивановская область	5	1
Калининградская область	10	10
Камчатский край	1	1
Кемеровская область - Кузбасс	30	4
Краснодарский край	20	7
Красноярский край	3	1
Мурманская область	2	1
Новосибирская область	17	2
Приморский край	8	2

¹⁷ В соответствии с информацией, представленной в ноябре 2024 года по запросам Счетной палаты Российской Федерации органами управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации, а также ФАУ «РОСДОРНИИ».

Республика Бурятия	7	1
Республика Дагестан	7	2
Республика Карелия	10	3
Республика Коми	6	6
Республика Мордовия	4	1
Республика Тыва	1	1
Саратовская область	4	1
Свердловская область	19	10
Тамбовская область	3	3
Тюменская область	1	1
Хабаровский край	5	2
Челябинская область	14	5
Ярославская область	15	1
Итого	210	77

Основные причины неработоспособности АПВГК по данным субъектов Российской Федерации приведены в таблице № 3.

Таблица № 3

Причина	Количество АПВГК	Количество субъектов РФ
Дефекты дорожного покрытия (колейность, не обеспечены ровность, постоянный продольный уклон)	95	32
Неисправность оборудования (неисправность силоприемных модулей, табло, систем фото- и видеofиксации)	53	23
Передача участка дороги с АПВГК в ведение Росавтодора	15	7
Судебные разбирательства с подрядными организациями	15	3
Тестовый режим в соответствии с приказом Минтранса России от 31 августа 2020 г. № 348	13	8
Окончание срока действия поверки	11	7
Причинение вреда третьими лицами	6	6
Несоответствие мест установки АПВГК требованиям приказа Минтранса России от 31 августа 2020 г. № 348. Требуется перенос	5	1
Проводится реконструкция	4	2
Проблемы с передачей данных	3	2
Итого	220	-

Анализ показал, что более 67 % АПВГК не функционируют надлежащим образом по следующим причинам:

- дефекты покрытия автомобильной дороги – 43,2 %;
- выход из строя компонентов оборудования АПВГК – 24,1 %.

Следует отметить, что значительное количество дефектов дорожного покрытия фиксируется субъектами Российской Федерации в результате превышения установленных производителями АПВГК значений предельно

допустимой величины колеи в зоне установки силоприемных модулей (весоизмерительных датчиков), которые связаны с допускаемой погрешностью средства измерения.

Приказом Минтранса России от 9 июня 2023 г. № 208 Порядок осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, утвержденный приказом Минтранса России от 31 августа 2020 г. № 348¹⁸ (далее – Порядок осуществления весового и габаритного контроля), дополнен положениями, устанавливающими с 1 марта 2024 года порядок проверки соответствия мест установки оборудования АПВГК требованиям пункта 39 данного Порядка.

В соответствии с пунктом 39 Порядка осуществления весового и габаритного контроля поперечная и продольная ровность проезжей части не должна превышать нормативных показателей и должна обеспечивать возможность измерений согласно метрологическим характеристикам средств измерений.

Производителем комплекса автоматического весогабаритного контроля «АРХИМЕД»¹⁹ установлены требования к поперечной ровности автомобильной дороги в пределах 4-6 мм, при этом в соответствии с Национальным стандартом Российской Федерации «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» (ГОСТ Р 50597-2017)²⁰ допустимая величина колеи для автомобильных дорог 3 и 4 категории составляет 30 мм²¹, что в 5 – 7,5 раз больше по сравнению с требованиями производителя АПВГК.

¹⁸ Ранее действовал приказ Минтранса России от 29 марта 2018 г. № 119 «Порядок осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств», содержащий аналогичные требования.

¹⁹ Изготовитель: ООО «Лаборатория цифрового зрения».

²⁰ Утвержден приказом Росстандарта от 26 сентября 2017 г. № 1245-ст.

²¹ Таблица 5.3 ГОСТ Р 50597-2017.

Также, согласно требованиям производителя комплекса «АРХИМЕД» величина продольной ровности по индексу IRI не должна превышать 3 м/км, тогда как в соответствии с ГОСТ Р 50597-2017 данный показатель установлен для автомобильных дорог 3 и 4 категории в размере 5-6,5 м/км – фактически в 2 раза больше по сравнению с требованиями производителя АПВГК.

Вместе с тем в соответствии со статьей 3 Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» одним из принципов технического регулирования является соответствие технического регулирования уровню развития национальной экономики, развития материально-технической базы, а также уровню научно-технического развития.

Кроме того, в соответствии с пунктом 39 Порядка осуществления весового и габаритного контроля на участках автомобильной дороги протяженностью 100 метров до места установки и 50 метров после места установки оборудования автоматического измерения весогабаритных параметров должен быть обеспечен продольный уклон не более 10 промилле (постоянный).

Следует отметить, что в действующей нормативно-технической документации определение понятия «постоянный» продольный уклон отсутствует.

Согласно письма Росавтодора от 24 августа 2020 г № 02-25/24343 сообщалось, что слово «постоянный» в контексте указанного пункта означает, что на участках автомобильной дороги протяженностью 100 м до места и 50 м после места установки оборудования автоматического измерения весогабаритных параметров уклон должен быть строго с одним показателем.

По результатам исследования, проведенного ФАУ «РОСДОРНИИ»²², постоянный уклон в 10 промилле обеспечить практически невозможно, так:

обеспечивается постоянный продольный уклон 9 % (21 АПВГК);

²² Научно-исследовательская работа «Разработка национального стандарта (ГОСТ Р) на основе мониторинга применения ПНСТ 663-2022 «Дороги автомобильные общего пользования. Пункты весового и габаритного контроля транспортных средств автоматические. Требования к проектированию».

не обеспечивается постоянный продольный уклон 50 % (132 АПВГК);
не контролируются постоянство продольного уклона 41 % (107 АПВГК).

С учетом изложенного представляется целесообразным внести изменения в Порядок осуществления весового и габаритного контроля в части корректировки требования по обеспечению «постоянного» продольного уклона и возможности допуска по отклонению продольного уклона от среднего значения по участку автомобильной дороги в зоне АПВГК.

7.1.7. Анализ представленной субъектами Российской Федерации информации об изменении транспортно-эксплуатационного состояния участков автомобильных дорог, на которых были размещены АПВГК, показал следующее.

Так, например, в Алтайском крае протяженность автомобильной дороги К-03 «Змеиногорск – Рубцовск – Волчиха – Михайловка – Кулунда – Бурла – гр. Новосибирской области», соответствующая нормативным требованиям, сократилась с 243,6 км по состоянию на 1 января 2020 года до 188,7 км – на 1 октября 2024 года. При этом АПВГК на км 40+140 указанной автомобильной дороги введен в эксплуатацию в августе 2022 года и до сентября 2024 года находился в работоспособном состоянии.

Отрицательная динамика транспортно-эксплуатационного состояния отмечается на 41 автомобильной дороге регионального или межмуниципального значения в 17 субъектах Российской Федерации.

В 34 регионах отмечается положительная динамика в отношении транспортно-эксплуатационного состояния 150 автомобильных дорог. Вместе с тем рост протяженности участков автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в основном связан с проведением дорожных работ на них (121 автомобильная дорога).

Например, в Кемеровской области протяженность автомобильной дороги Анжеро – Судженск – Яя – Ижморский, соответствующая нормативным требованиям, увеличилась с 7 км по состоянию на 1 января 2020 года до 29,5 км – на 1 октября 2024 года. АПВГК на км 3+800 указанной автомобильной дороги введен в эксплуатацию в декабре 2022 года и до октября

2024 года находился в работоспособном состоянии. При этом в период 2021 – 2024 годов проведен ремонт участков данной автомобильной дороги общей протяженностью 39,2 км.

В отдельных субъектах Российской Федерации отмечается рост протяженности автомобильных дорог в нормативном состоянии в отсутствие каких-либо ремонтных работ. Например, в Свердловской области протяженность автомобильной дороги г. Екатеринбург – г. Реж – г. Алапаевск, соответствующая нормативам, увеличилась на 11,6 км.

Указанное также связано с незначительным количеством автоматических пунктов весогабаритного контроля. В среднем на 1 АПВГК приходится 925 км автомобильных дорог регионального значения и 857 км автомобильных дорог федерального значения.

7.1.8. Согласно распоряжению Федерального дорожного агентства от 20 июля 2016 г. № 1328-р «Об утверждении технических требований к оборудованию автоматических пунктов весогабаритного контроля на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения», оборудование АПВГК должно быть установлено на участках дорог, где отсутствуют альтернативные пути проезда и не создаются предпосылки к нарушению принципа равномерного движения, в том числе:

- вдали от участков ускорения или замедления движения (на расстоянии не менее 300 м от нерегулируемых перекрестков, специально отведенных мест для отдыха, остановок общественного транспорта, объектов сервиса, сужения или расширения дороги, примыкания полос торможения или разгона и т.п., и на расстоянии не менее 400 м от регулируемых перекрестков и ж/д переездов);
- вдали от населенных пунктов и прочих автомобильных дорог, посредством использования которых возможен объезд комплекса.

При этом Порядком осуществления весового и габаритного контроля оборудование АПВГК устанавливается на автомобильных дорогах на расстоянии не менее 100 метров перед и не менее 50 метров после участков ускорения или замедления движения (регулируемых или нерегулируемых

перекрестков, специально отведенных мест для отдыха, остановок общественного транспорта, объектов сервиса, сужения или расширения дороги, примыкания полос торможения или разгона, железнодорожных переездов и иных мест), за исключением незаконных примыканий).

Таким образом, требования об отсутствии альтернативных путей для объезда АПВГК Порядком осуществления весового и габаритного контроля не предусмотрены.

Анализ мест размещения АПВГК с учетом зон сформировавшихся маршрутов тяжеловесных, крупногабаритных транспортных средств, а также отсутствия альтернативных вариантов проезда, посредством которых возможен объезд пункта контроля, показал, что в большинстве субъектов Российской Федерации альтернативные варианты объезда пунктов контроля отсутствуют.

Вместе с тем в 26 регионах отмечается наличие отдельных пунктов контроля с возможностью их объезда по автомобильным дорогам федерального, регионального, либо местного значения, что позволяет перевозчикам, осуществляющим транспортировку грузов с превышением допустимых весогабаритных параметров транспортного средства, избегать административной ответственности.

Например, в Тульской области существует возможность объезда АПВГК, размещенного на км 88+490 автомобильной дороги Лапотково-Ефремов (рисунок № 2).

Рисунок № 2



В целях перекрытия транспортных потоков тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, следующих по региональным или межмуниципальным и местным автомобильным дорогам с нарушением весогабаритных параметров, представляется целесообразным:

ограничивать движение грузового транспорта соответствующими запрещающими дорожными знаками;

планировать размещение новых АПВГК, исключая варианты объезда.

7.1.9. В ходе мероприятия проведен анализ количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) совершенных в пределах 500 метров от места установки АПВГК в 57 субъектах Российской Федерации за период 2019 – 2024 годов.

За указанный период ДТП зарегистрированы в 45 регионах, в 12 регионах ДТП отсутствовали.

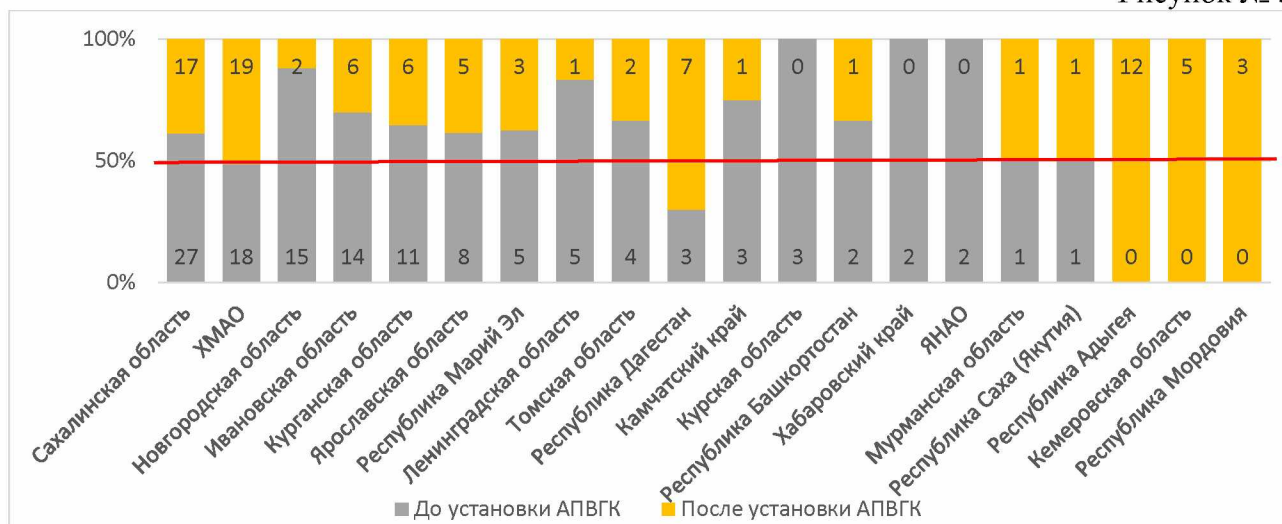
В среднем за год на один автоматический пункт весогабаритного контроля приходилось менее 1 ДТП.

Наибольшее количество ДТП на один АПВГК отмечается в следующих регионах (таблица № 4):

Таблица № 4

Субъект РФ	Количество ДТП за 2019 – 2024 годы	Кол-во АПВГК	Среднее количество ДТП в год на 1 АПВГК
Сахалинская область	44	1	8,8
Республика Коми	110	6	3,7
Саратовская область	51	4	2,6
Красноярский край	38	3	2,5
Калужская область	74	6	2,5
Еврейская АО	10	1	2,0
Республика Татарстан	151	16	1,9
Новгородская область	17	3	1,1

Соотношение количества дорожно-транспортных происшествий, совершенных до и после установки АПВГК, за период 2019 – 2024 годов представлено на рисунке № 3.



Анализ представленных данных свидетельствует об отсутствии зависимости количества ДТП от установки АПВГК.

7.2. Оценить экономность использования бюджетных средств при размещении автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств.

7.2.1. Анализ изменений финансового обеспечения результатов ФП ОМРДХ в части размещения АПВГК представлена в таблице № 5.

Таблица № 5

№ версии паспорта ФП	Год реализации	Размещение АПВГК на автомобильных дорогах федерального значения (накопленным итогом)	Размещение АПВГК на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения (накопленным итогом)
	Источник финансирования	Внебюджетные источники, тыс. рублей	Консолидированные бюджеты субъектов РФ, тыс. рублей
Версия 1 на 03.12.2018	2019	23 300 000,0	0,0
	2020	23 300 000,0	0,0
	2021	23 300 000,0	0,0
	2022	23 300 000,0	0,0
	2023	23 300 000,0	0,0
	2024	23 300 000,0	0,0
	Итого 2019-2024		139 800 000,0
Версия 8 на 01.01.2020	2019	23 300 000,0	0,0
	2020	23 300 000,0	0,0
	2021	23 300 000,0	0,0
	2022	23 300 000,0	0,0
	2023	23 300 000,0	0,0
	2024	23 300 000,0	0,0
	Итого 2019-2024		139 800 000,0
Версия 15 на 01.01.2021	2019	23 300 000,0	0,0
	2020	23 300 000,0	0,0
	2021	23 300 000,0	0,0
	2022	23 300 000,0	0,0
	2023	23 300 000,0	0,0
	2024	23 300 000,0	0,0
	Итого 2019-2024		139 800 000,0
Версия 23 на 01.01.2022	2019	0,0	0,0
	2020	0,0	0,0

	2021	660 000,00	3 767 654,20
	2022	7 470 000,00	3 333 733,20
	2023	5 454 000,00	2 593 384,63
	2024	9 040 000,00	4 311 617,02
	Итого 2019-2024	22 624 000,0	14 006 389,05
Версия 39 на 01.01.2023	2019	0,0	0,0
	2020	0,0	0,0
	2021	0,0	3 767 654,20
	2022	7 470 000,00	3 333 733,20
	2023	5 454 000,00	2 593 384,63
	2024	9 040 000,00	4 311 617,02
	Итого 2019-2024	21 964 000,00	14 006 389,05
Версия 24.1 на 01.01.2024	2019	0,0	0,0
	2020	0,0	0,0
	2021	0,0	3 767 654,20
	2022	0,0	3 333 733,20
	2023	0,0	6 779 054,24
	2024	0,0	6 644 948,10
	Итого 2019-2024	0,0	20 525 389,74
Версия 24.5 на 06.12.2024	2019	0,0	0
	2020	0,0	0
	2021	0,0	3 767 654,20
	2022	0,0	3 333 733,20
	2023	0,0	6 779 054,24
	2024	0,0	6 644 948,10
	Итого 2019-2024	0,0	20 525 389,74

Финансирование результата по размещению автоматических пунктов весогабаритного контроля на федеральной сети автомобильных дорог планировалось за счет внебюджетных источников. Плановый объем на 2019–2024 годы согласно первоначальной версии паспорта ФП ОМРДХ составлял 139 800,0 млн рублей.

В связи с тем, что концессионное соглашение на создание автоматизированной системы весогабаритного контроля не заключено, финансирование по достижению указанного результата исключено из паспорта ФП ОМРДХ.

Финансирование результата по размещению АПВГК на региональной сети автомобильных дорог планировалось за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации. Средства федерального бюджета на достижение указанного результата не предусмотрены.

Информация о фактическом объеме финансового обеспечения результата ФП ОМРДХ по размещению АПВГК на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения приведены в таблице № 6.

Таблица № 6

Год	Паспорт ФП ОМРДХ, тыс. рублей	Сводная бюджетная роспись, тыс. рублей	Факт, тыс. рублей
2019	0,0	405 797,6	384 950,6
2020	0,0	2 854 909,8	2 633 486,2
2021*	3 767 654,2	3 622 374,3	3 189 577,5
2022	3 333 733,2	823 311,7	678 887,6
2023	6 779 054,2	482 940,5	375 712,8
2024	6 644 948,1	462 972,5	445 029,9
2019-2024	20 525 389,7	8 652 306,4	7 707 644,6

* по данным отчетов о ходе реализации региональных проектов ОМРДХ за 2021 год.

Фактическое исполнение расходов консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации на реализацию национального проекта за 2019-2024 годы составило 7 707,6 млн рублей (37,6 % планового значения паспорта ФП ОМРДХ).

Результаты выборочного анализа стоимости размещения 210 АПВГК²³ за период 2019-2024 годов приведен в таблице № 7:

Таблица № 7 (тыс. рублей)

	Средняя стоимость размещения	Мин. стоимость	Макс. стоимость
2019 год			
АПВГК	35 931,8	19 800,0	81 425,8
С ремонтом дорожной одежды	42 343,7	35 759,7	55 264,4
2020 год			
АПВГК	36 814,1	28 676,0	45 831,5
С ремонтом дорожной одежды	53 803,1	31 680,7	83 049,2
2021 год			
АПВГК	39 972,3	33 053,8	58 785,4
С ремонтом дорожной одежды	53 520,9	31 015,1	80 433,0
2022 год			
АПВГК	43 803,1	39 092,7	53 583,0
С ремонтом дорожной одежды	65 237,3	39 956,0	87 195,2
2023 год			
АПВГК	51 882,7	34 652,2	76 901,0
С ремонтом дорожной одежды	63 088,7	43 685,8	80 685,7
2024 год			
АПВГК	53 411,9	36 114,2	65 000,0
Средняя стоимость размещения 1 АПВГК за 2019-2024 годы	49 073,6	33 953,3	69 832,2

Общая стоимость размещения только указанных 210 АПВГК составила 10 065,9 млн рублей, что уже значительно превышает приведенные в отчетах о реализации ФП ОМРДХ значения фактического объема финансового

²³ Размещение указанных АПВГК осуществлялось в рамках 169 государственных контрактов, заключенных органами управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации.

обеспечения (7 707,6 млн рублей) субъектами Российской Федерации результата по размещению 503 АПВГК.

Таким образом, можно сделать вывод, что информация в отчетах о реализации ФП ОМРДХ не содержит достоверные сведения в части кассового исполнения расходов субъектов Российской Федерации.

7.2.2. При превышении транспортным средством (с грузом или без груза) предельно допустимых весогабаритных параметров, установленных постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2020 г. № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации», такое транспортное средство относится к категории тяжеловесного и (или) крупногабаритного.

Дальнейшая эксплуатация такого транспортного средства по автомобильным дорогам общего пользования Российской Федерации возможна при наличии специального разрешения.

Ответственность за нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства предусмотрена статьей 12.21¹ КоАП РФ.

При этом административная ответственность, предусмотренная частью 1 указанной статьи, не наступает в случае, если административное правонарушение зафиксировано работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото - и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи²⁴.

Таким образом, на АПВГК фиксируются административные правонарушения, предусмотренные частями 2-6 статьи 12.21¹ КоАП РФ. Ответственность за указанные нарушения возлагается только на собственника (владельца) транспортного средства.

²⁴ Примечание 2 к статье 12.21.1 КоАП РФ.

В соответствии со статьей 179⁴ Бюджетного кодекса Российской Федерации штрафы за нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства являются источником формирования соответствующих дорожных фондов, в том числе:

- по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения – федерального дорожного фонда;
- по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения – дорожного фонда субъекта Российской Федерации и муниципального дорожного фонда.

7.2.3. В соответствии с Федеральным законом от 11 июня 2022 г. № 161-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» с 1 января 2023 года полномочия по рассмотрению дел об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.21¹ КоАП РФ, переданы от Госавтоинспекции в Ространснадзор.

Для реализации переданных полномочий в 2022 году Ространснадзором организованы мероприятия по заключению соглашений о взаимодействии с субъектами Российской Федерации при осуществлении полномочий по обеспечению сохранности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и осуществлению весового и габаритного контроля транспортных средств посредством автоматических пунктов весогабаритного контроля (далее – Соглашение в сфере ВГК).

Аналогичные соглашения заключены Ространснадзором с Федеральным дорожным агентством и Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» в отношении автомобильных дорог федерального значения.

Вынесение постановлений по делам об административных правонарушениях по статье 12.21¹ КоАП в 2023 – 2024 годах осуществлялось должностными лицами Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений межрегионального территориального управления Ространснадзора по Центральному федеральному округу

и межрегионального территориального управления Ространснадзора Приволжскому федеральному округу²⁵ (далее – ЦАФАП) на основании поступающих от владельцев автомобильных дорог федерального и регионального значения актов измерения весовых и габаритных параметров транспортного средства как в информационных системах Ространснадзора, так и в сторонних программных комплексах, в том числе:

в специальном программном обеспечении Госавтоинспекции «Паутина» (далее – СПО «Паутина»);

в модуле «Административное производство» информационной системы Госавтодорнадзора (далее – модуль АП ИС ГАДН).

В связи с периодическими сбоями в работе СПО «Паутина» и отсутствием у СПО «Паутина» постоянного технического сопровождения с конца октября 2023 года Ространснадзором осуществлен постепенный переход на вынесение постановлений в модуль АП ИС ГАДН.

По данным Ространснадзора на 31 марта 2025 года Соглашения в сфере ВГК заключены со всеми субъектами Российской Федерации, на дорожной сети которых размещены АПВГК, за исключением Республики Коми, Самарской и Тамбовской областей.

В связи с отсутствием фиксации АПВГК правонарушений информационный обмен с Ространснадзором посредством информационной системы Госавтодорнадзора не осуществляется Астраханской области (размещено 5 АПВГК), Белгородской области (6 АПВГК), г. Севастополя (2 АПВГК), Забайкальского края (2 АПВГК), Ивановской области (5 АПВГК), Калининградской области (10 АПВГК), Республики Крым (1 АПВГК), Республики Тыва (1 АПВГК), Саратовской области (4 АПВГК), Сахалинской области (1 АПВГК), Смоленской области (2 АПВГК), Чеченской Республики (1 АПВГК).

²⁵ Структурное подразделение, осуществляет взаимодействие только с Республиками Башкортостан и Татарстан.

По состоянию на 31 марта 2025 года рассмотрением материалов с признаками административных правонарушений по статье 12.21¹ КоАП РФ, поступающих с автоматических пунктов весогабаритного контроля в модуль АПИС ГАДН осуществляют 4 должностных лица МТУ Ространснадзора по ЦФО.

7.2.4. Информация о реализации МВД России в 2021-2022 годах правоприменительной деятельности по административным правонарушениям, административная ответственность за совершение которых предусмотрена частями 2-6 статьи 12.21¹ КоАП РФ, приведена в таблице № 8.

Таблица № 8

	2021 год	2022 год
Количество вынесенных постановлений о привлечении к административной ответственности, ед.	15 681	13 205
Общая сумма наложенных штрафов, тыс. рублей	3 678 196,3	3 178 670,6
Сумма фактически взысканных (уплаченных) штрафов, тыс. рублей	1 765 571,7	1 405 042,7

Информация о результатах рассмотрения в 2024 году Ространснадзором актов измерений с признаками нарушений по статье 12.21¹ КоАП РФ, приведена в таблице № 9.

Таблица № 9

Наименование показателя	Количество, шт.	Сумма, тыс. рублей	Доля, %	Сумма с учетом положений ч. 1.3. ст. 32.2 КоАП РФ, тыс. рублей
Федеральная сеть дорог				
Количество обработанных ЦАФАП актов измерений	8 852	2 731 825,0	100	1 484 575,0
в том числе:				
Постановление оплачено, задолженность по оплате штрафа отсутствует	4 659	1 414 125,0	51,8	707 062,5
Постановление не оплачено, срок добровольного исполнения не истек (ст. 32.2 КоАП РФ)	434	145 925,0	5,3	72 962,5
Постановление подписано ЭЦП	498	163 400,0	6,0	81 700,0
Постановление отправлено на сервис АО «Почта России»	107	32 300,0	1,2	16 150,0
Постановление не оплачено, срок добровольного исполнения истек (ст. 32.2 КоАП РФ)	1 852	582 800,0	21,3	582 800,0
Постановление на исполнении в ФССП	47	16 800,0	0,6	16 800,0
Постановление направлено в ФССП	4	1 450,0	0,1	1 450,0
Подготовлен исполнительный документ для передачи в ФССП	7	2 250,0	0,1	2 250,0
Постановление в процессе обжалования	11	3 400,0	0,1	3 400,0
Постановление отменено	684	189 300,0	6,9	-
Постановление не вынесено в виду проблем с сервисом АО «Почта России»	8	2 200,0	0,1	-
Постановление не утверждено (забраковано)	541	177 875,00	6,5	-
Региональная или межмуниципальная, местная сеть дорог				
Количество обработанных ЦАФАП актов измерений	87 414	28 263 325,0	100	14 862 375,0
в том числе:				

Постановление оплачено, задолженность по оплате штрафа отсутствует	44 171	13 851 175,0	49,0	6 925 587,5
Постановление не оплачено, срок добровольного исполнения не истек (ст. 32.2 КоАП РФ)	2 533	825 075,0	2,9	412 537,5
Постановление подписано ЭЦП	1 137	376 700,0	1,3	188 350,0
Постановление отправлено на сервис АО «Почта России»	114	34 900,0	0,1	17 450,0
Постановление не оплачено, срок добровольного исполнения истек (ст. 32.2 КоАП РФ)	20 682	6 839 625,0	24,2	6 839 625,0
Постановление на исполнении в ФССП	648	212 800,0	0,8	212 800,0
Постановление направлено в ФССП	17	5 550,0	0,0	5 550,0
Подготовлен исполнительный документ для передачи в ФССП	205	64 700,0	0,2	64 700,0
Постановление в процессе обжалования	538	195 775,0	0,7	195 775,0
Постановление отменено	1 522	532 575,0	1,9	-
Постановление не вынесено в виду проблем с сервисом АО «Почта России»	393	126 350,0	0,4	-
Постановление не утверждено (забраковано)	15 454	5 198 100,0	18,4	-

Согласно информации, размещенной в модуле АП ИС ГАДН, должностными лицами ЦАФАП МТУ Ространснадзора по ЦФО в 2024 году вынесено 96 266 постановлений по делам об административных правонарушениях по статье 12.21¹ КоАП РФ на общую сумму 30 995,2 млн рублей, из которых 49,3 % (48 830 шт.) оплачены добровольно в течение 20 дней в размере половины суммы наложенного административного штрафа (часть 1³ статьи 32.2 КоАП РФ).

Среднее количество вынесенных постановлений, поступивших в обработку, из расчета на 1 инспектора в день составило 97 единиц²⁶.

Распоряжением исполняющего обязанности заместителя начальника МТУ Ространснадзора по ЦФО от 1 февраля 2024 г. № 01-01/10-09 «Об организации работы в курируемых структурных подразделениях» (далее – Распоряжение № 01-01/10-09) для сотрудников ЦАФАП установлены следующие средние ежедневные нормы подготовки документов (таблица № 10):

Таблица № 10

№ п/п	Вид подготавливаемого документа	Установленная средняя ежедневная норма
1.	Рассмотрение обращений, жалоб и ходатайств	

²⁶ Общее количество постановлений (96 266) / количество рабочих дней в 2024 году (248) / количество должностных лиц МТУ Ространснадзора по ЦФО, осуществляющих рассмотрение материалов с признаками административных правонарушений по статье 12.21¹ КоАП РФ (4) = 97,0 постановлений в день.

1.1.	Шаблонный ответ на обращение, подготовленный в порядке, предусмотренном Федеральным законом от 02.05.2006 № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации»	13 документов в день (35 минут на 1 документ)
1.2.	Шаблонное определение о назначении даты рассмотрения жалобы или ходатайства, вынесенное в порядке, предусмотренном КоАП РФ	13 документов в день (35 минут на 1 документ)
1.4.	Решение по результатам рассмотрения жалобы, вынесенное в порядке, предусмотренном КоАП РФ	8 документов в день (60 минут на 1 документ)
1.5.	Определение по результатам рассмотрения ходатайства, вынесенное в порядке, предусмотренном КоАП РФ	8 документов в день (60 минут на 1 документ)
2.	Вынесение постановлений	
2.1.	Вынесение постановлений по материалам АПВГК ²⁷	100 постановлений в день

В соответствии с частью 5 статьи 32.2 КоАП РФ при отсутствии документа, свидетельствующего об уплате административного штрафа, и информации об уплате административного штрафа в Государственной информационной системе о государственных и муниципальных платежах по истечении срока, указанного в частях 1, 1¹ или 1⁴ указанной статьи, судья, орган, должностное лицо, вынесшие постановление, изготавливают второй экземпляр указанного постановления и направляют его в течение десяти суток, а в случаях, предусмотренных частями 1¹ и 1⁴ указанной статьи, в течение одних суток судебному приставу-исполнителю для исполнения в порядке, предусмотренном федеральным законодательством. В случае изготовления второго экземпляра постановления о наложении административного штрафа в форме электронного документа, юридическая сила которого подтверждена усиленной квалифицированной электронной подписью в соответствии с законодательством Российской Федерации, указанный второй экземпляр направляется судебному приставу-исполнителю в электронном виде по информационно-телекоммуникационным сетям. Кроме того, должностное лицо федерального органа исполнительной власти, структурного подразделения или территориального органа, иного государственного органа, рассмотревших дело об административном правонарушении, либо уполномоченное лицо коллегиального органа, рассмотревшего дело об административном правонарушении, составляет

²⁷ Статья 12.21¹ КоАП РФ.

протокол об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 20.25 КоАП РФ, в отношении лица, не уплатившего административный штраф.

Количество неоплаченных штрафов, предусмотренных постановлениями, срок добровольного исполнения которых истек в соответствии со статьей 32.2 КоАП РФ, по итогам 2024 года составило 22 534 штук на общую сумму 7 422,4 млн рублей (расчетно) (1 568 постановлений на общую сумму 495,2 млн рублей вынесено более 1 года назад). Направление указанных постановлений в установленный КоАП РФ срок в Федеральную службу судебных приставов (ФССП России) Ространснадзором не обеспечено.

По итогам 2024 года Ространснадзором отказано в вынесении 15 995 постановлений по делам об административных правонарушениях на общую сумму 5 376,0 млн рублей.

В соответствии с данными модуля АП ИС ГАДН основными причинами невынесения Ространснадзором постановлений по делам об административных правонарушениях по статье 12.21¹ КоАП РФ являлись: истечение срока давности привлечения к административной ответственности, неудовлетворительное качество фото транспортного средства, невозможность определения адреса нарушителя, несоответствие сведений акта измерения весовых и габаритных параметров транспортного средства вменяемому правонарушению, нечитаемый или подложный государственный регистрационный знак, невозможность идентификации факта нарушения, недостоверность данных о транспортном средстве, в том числе (таблица № 11):

Таблица № 11

Причина в соответствии с данными модуля АП ИС ГАДН	Количество, шт.	Сумма, тыс. рублей
<i>Федеральная сеть дорог</i>		
Данные о ТС недостоверны	110	41 075,0
Нарушение не соответствует акту	118	37 750,0
Невозможно определить адрес нарушителя	137	40 700,0
Идентификация факта нарушения невозможна	16	4 950,0
Нечитаемый ГРЗ	5	1 850,0
Истек срок привлечения к административной ответственности	65	22 200,0
Неудовлетворительное качество фото	45	15 100,0
Иное	45	14 250,0
Итого	541	177 875,0
<i>Региональная или межмуниципальная, местная сеть дорог</i>		
Данные о ТС недостоверны	2 731	1 059 250,0

Нарушение не соответствует акту	3 038	954 700,0
Невозможно определить адрес нарушителя	1 244	412 450,0
Идентификация факта нарушения невозможна	955	310 850,0
Нечитаемый ГРЗ	844	306 350,0
Истек срок привлечения к административной ответственности	963	310 425,0
Неудовлетворительное качество фото	530	168 850,0
Идентификация ТС невозможна	63	20 700,0
Специальный транспорт	10	2 950,0
Иное	5 076	1 651 575,0
Итого	15 454	5 198 100,0

В связи с истечением срока привлечения к административной ответственности не вынесено 1 028 постановлений по делам об административных правонарушениях на общую сумму 332,6 млн рублей (расчетно).

7.2.5. В соответствии с Соглашениями в сфере ВГК Ространснадзор обязуется уведомлять субъекты Российской Федерации о результатах привлечения виновных лиц к административной ответственности с периодичностью один раз в месяц. Форма предоставления информации Соглашениями в сфере ВГК не предусмотрена.

Отчеты, направленные Ространснадзором в органы управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации, содержат сведения об общем количестве вынесенных постановлений по статье 12.21¹ КоАП РФ, количестве прекращенных и отмененных постановлений, общей сумме наложенных штрафов, взысканных штрафов, а также о количестве дел, по которым в связи с истечением срока давности не вынесены постановления по делам об административной ответственности.

Сведения о количестве вынесенных постановлений в разрезе автоматических пунктов весогабаритного контроля, частей статьи 12.21¹ КоАП РФ (по видам административных правонарушений), а также об отклоненных актах измерений и причинах отказа в вынесении постановлений в регионы не направляются.

В ходе экспертно-аналитического мероприятия установлено, что за 2024 год Ространснадзором отклонено 15 454 актов измерений, направленных субъектами Российской Федерации, на общую сумму 5 198,1 млн рублей.

При этом наличие данной информации позволит регионам более эффективно планировать дорожную деятельность, в том числе в части корректировки отдельных мероприятий по содержанию действующих АПВГК, настройке оборудования АПВГК, а также по дальнейшему развитию сети АПВГК.

7.2.6. В ходе мероприятия на основании представленных Ространснадзором выгрузок из модуля АП ИС ГАДН произведен расчет недополученных объемов поступлений в доход бюджетов бюджетной системы Российской Федерации²⁸ от административных штрафов по статье 12.21¹ КоАП РФ, связанных с неработоспособностью АПВГК.

Средняя сумма штрафов в 2024 году по статье 12.21¹ КоАП РФ в расчете на один функционирующий автоматический пункт весогабаритного контроля, размещенный на региональной дорожной сети, составила 10,9 млн рублей в месяц²⁹. Доля штрафов, оплаченных добровольно в размере половины суммы наложенного административного штрафа, составила 49,0 %, доля постановлений, находящихся в работе (срок добровольного исполнения не истек, постановление подписано ЭЦП, постановление отправлено на сервис АО «Почта России»), по которым возможна оплата со «скидкой», составила 1,3 %.

Таким образом, средняя сумма взыскания штрафов составляет 8,1 млн рублей в месяц³⁰. Общий объем недополученных в 2024 году доходов в бюджеты субъектов Российской Федерации в связи с ненадлежащим техническим состоянием 220 АПВГК, препятствующим администрированию штрафов, составил 21 478,8 млн рублей (расчетно).

²⁸ Оценка недополученных доходов бюджетов бюджетной системы Российской Федерации проведена методом экстраполяции средних данных (общероссийские усредненные данные о сумме вынесенных в 2024 году постановлений с одного АПВГК в месяц) в целях оперативного определения объемов финансовых потерь для бюджетов.

²⁹ Средняя сумма вынесенных постановлений по результатам рассмотрения Ространснадзором актов измерений (без учета отмененных и отбракованных актов измерений), направленных с АПВГК.

³⁰ $(10,9 \text{ млн руб.} \times (\text{доля оплаченных штрафов в период действия льготы } 49,0 \% + \text{доля постановлений, находящихся в работе } 1,3 \%) \times \text{размер, подлежащий оплате в льготный период } 50 \% = 2,7 \text{ млн руб.}) + (10,9 \text{ млн руб.} \times (\text{доля постановлений с истекшим льготным сроком оплаты } 49,7 \%) = 5,4 \text{ млн руб.}) = 8,1 \text{ млн руб.}$

Объем недополученных в 2024 году доходов в федеральный бюджет в связи ненадлежащим техническим состоянием 34 АПВГК, составил 4 499,2 млн рублей³¹ (расчетно).

7.2.7. С 1 января 2025 года в соответствии Федеральным законом от 26 декабря 2024 г. № 490-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» срок, в течение которого штраф за совершение административного правонарушения может быть уплачен в меньшем размере, увеличен с 20 до 30 дней, также увеличен размер, подлежащий оплате в указанный период, с 50 до 75 процентов от суммы наложенного административного штрафа (часть 1³ статьи 32.2 КоАП РФ).

Таким образом, средняя сумма взыскания штрафов в 2025 году с одного функционирующего регионального АПВГК может составить 114,0 млн рублей в год, федерального АПВГК – 160,0 млн рублей в год.

7.2.8. По результатам анализа проблемных вопросов, возникающих в процессе эксплуатации АПВГК, одним из наиболее значимых является уклонение перевозчиков от измерений в зоне контроля АПВГК, в том числе:

умышленное сокрытие государственных регистрационных знаков транспортных средств (ГРЗ);

движение с малыми скоростями (ниже 5 км/ч);

движение с минимальной дистанцией между транспортными средствами.

По данным Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР»³² из 44,3 млн проездов грузовых транспортных средств, зафиксированных в 2024 году на 310 АПВГК, с сокрытием ГРЗ осуществляли движение 57 % транспортных средств. Размер

³¹ Средняя сумма штрафов на один АПВГК, размещенный на федеральной дорожной сети – 15,6 млн рублей, доля добровольно оплаченных штрафов – 51,8 %, постановлений в работе по которым возможна оплата со «скидкой» – 7,2 %, средняя сумма взыскания штрафов – 11,027 млн рублей в месяц X 12 месяцев X 34 АПВГК = 4 499,2 млн руб.

³² Письмо 4 апреля 2025 г. № ИС-126

потенциальных штрафов за нарушение весогабаритных параметров оценивается Ассоциацией на уровне 302,9 млрд рублей.

Нарушения скоростного режима в зоне АПВГК приводят к разрушению асфальтобетонного покрытия дороги и возникновению дефектов (колейность, просадки), а также не способствуют обеспечению безопасности граждан. Результатом является некорректная работа весоизмерительного оборудования АПВГК. Для ликвидации дефектов покрытия требуется демонтаж силоприемных модулей АПВГК и ремонт асфальтобетонного покрытия участка дороги в зоне весогабаритного контроля.

Правила движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств установлены постановлением Правительства Российской Федерации от 4 мая 2021 г. № 710 (далее – Правила № 710).

В соответствии с пунктом 4 Правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 4 мая 2021 г. № 710 (далее – Правила № 710), водитель транспортного средства при движении в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств обязан осуществлять движение в пределах одной полосы движения, исключая в том числе движение с полным или частичным выездом на полосу встречного движения или полосу, не предназначенную для движения транспортных средств (в том числе на обочину)³³, а также соблюдать дистанцию до следующего впереди транспортного средства не менее 20 метров.

³³ Отступление от этого требования допускается, если ширина крупногабаритного транспортного средства превышает ширину полосы движения.

Кроме того, в зоне автоматического весогабаритного контроля³⁴ (далее – зона АПВГК) транспортных средств запрещается разворот транспортного средства, остановка транспортного средства и использование фары-прожектора и фары-искателя при движении на транспортном средстве (пункт 3 Правил № 710).

При этом Правила № 710 не содержат обязанности водителей обеспечить беспрепятственную фото- и видеофиксацию ГРЗ.

Кроме того, отдельными субъектами Российской Федерации отмечается проблема, связанная с обжалованием постановлений о привлечении к административной ответственности по причине нахождения транспортного средства, на момент фиксации нарушения весогабаритных параметров, во владении третьих лиц (договоры аренды, пользования и т.д.). В дальнейшем, в ходе установления в рамках судебных заседаний фактического владельца транспортного средства, срок³⁵ привлечения к административной ответственности истекает.

7.3. Оценить синхронизацию работ по размещению АПВГК с программами дорожных работ, реализуемыми органами управления дорожным хозяйством.

Анализ показал, что в большинстве субъектов Российской Федерации работы по размещению АПВГК синхронизированы с прочими дорожными работами.

Вместе с тем, в ходе мероприятия установлены отдельные факты проведения работ по установке АПВГК на участках автомобильных дорог в период действия гарантийных обязательств, возникших в результате строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта.

Так, например, между ОГКУ «Томскавтодор» и ГУП ТО «Областное ДРСУ» заключен государственный контракт от 15 марта 2021 г. № 13-р-т21

³⁴ В соответствии с пунктом 2 Правил № 710 въезды в зону автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств и выезды из зоны автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств должны быть обозначены дорожными знаками.

³⁵ Часть 1 статьи 4.5 КоАП РФ (60 календарных дней).

на выполнение работ по ремонту автомобильной дороги³⁶ стоимостью 336,5 млн рублей.

В соответствии с актом приемочной комиссии от 24 декабря 2021 года законченный ремонт участок автомобильной дороги Томск – Каргала – Колпашево км 264+000 – км 277+000 принят в эксплуатацию. Гарантийным паспортом установлен срок гарантии на верхний слой покрытия – 4 года.

В соответствии с отчетами по результатам диагностики, проведенной 27 сентября 2023 года, вся протяженность указанного участка автомобильной дороги находилась в нормативном состоянии.

При этом в период действия гарантийных обязательств между ОГКУ «Томскавтодор» и ООО «ИЦ «АСИ» заключен государственный контракт от 29 мая 2023 г. № 10-с23 на выполнение работ по строительству автоматического пункта весового и габаритного контроля транспортных средств в движении в составе автомобильной дороги Томск – Каргала – Колпашево км 273 в Колпашевском районе Томской области (далее – АПВГК на км 273) стоимостью 60,7 млн рублей.

В соответствии с проектной документацией в рамках строительства АПВГК на км 273 предусмотрено переустройство участка автомобильной дороги протяженностью 320 метров.

Согласно справке о стоимости выполненных работ от 26 декабря 2023 г. № 1 фактическая стоимость переустройства указанного участка автомобильной дороги, находящегося в нормативном состоянии, а также на гарантийном обслуживании по государственному контракту от 15 марта 2021 г. № 13-р-т21 составила 13,2 млн рублей.

Аналогичная ситуация отмечается на автомобильных дорогах Республики Северная Осетия – Алания, Республики Марий Эл, Ханты-Мансийского автономного округа и Ямало-Ненецкого автономного округа.

³⁶ Государственный контракт от 15 марта 2021 г. № 13-р-т21 на выполнение работ по ремонту автомобильной дороги Томск – Каргала – Колпашево на участке км 264+000 – км 277+000 в Колпашевском районе Томской области.

Фактов проведения работ по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту на участках автомобильных дорог в период действия гарантийных обязательств, возникших в результате размещения на них АПВГК не установлено.

8. Выводы:

8.1. Плановые значения результатов федерального проекта в части размещения автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах федерального, регионального (межмуниципального) и местного значения по итогам 2024 года достигнуты с учетом корректировки паспорта ФП ОМРДХ.

Так, на федеральных автомобильных дорогах установлено 76 АПВГК вместо первоначально запланированных 387 пунктов весогабаритного контроля (сокращение составило 80%).

На региональных автомобильных дорогах первоначальный план перевыполнен. Фактически размещено 503 вместо 366 АПВГК, запланированных на старте федерального проекта.

8.2. В 2019 – 2024 годах результатом ФП ОМРДХ являлось размещение АПВГК, а не их надлежащее функционирование.

При этом по состоянию на октябрь 2024 года 34 федеральных АПВГК (52,3 %) и 220 региональных АПВГК (47,4 %) не осуществляли фиксацию нарушений³⁷.

Указанное свидетельствует о неэффективном использовании АПВГК, размещенных в рамках реализации мероприятий ФП ОМРДХ, стоимость которых расчетно составила 12 471,4 млн рублей (при средней стоимости одного АПВГК, равной 49,1 млн рублей).

³⁷ Преимущественно из-за дефектов дорожного покрытия в зоне весогабаритного контроля (43,2%) и поломок оборудования (24,1%).

8.3. Порядок осуществления весового и габаритного контроля содержит требования в части обеспечения на участках весогабаритного контроля постоянного продольного уклона не более 10 промилле.

При этом в действующей нормативно-технической документации определение понятия «постоянный» продольный уклон отсутствует.

Анализ представленной субъектами Российской Федерации в ходе экспертно-аналитического мероприятия информации свидетельствует о том, что обеспечить постоянный уклон на участках автомобильной дороги в зоне АПВГК в 10 промилле практически невозможно, что также подтверждается результатами исследований, проведенных ФАУ «РОСДОРНИИ».

Предъявляемые производителями комплексов АПВГК требования к техническому состоянию участков автомобильных дорог, на которых они размещаются, завышены по отношению к действующей нормативно-технической документации, определяющей требования к параметрам и характеристикам эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования.

8.4. В связи с незначительным количеством размещенных автоматических пунктов весогабаритного контроля (на 1 АПВГК приходится в среднем 925 км автомобильных дорог регионального значения и 857 км автомобильных дорог федерального значения) оценить в полной мере положительное влияние их размещения на обеспечение сохранности автомобильных дорог не представляется возможным.

В отдельных субъектах Российской Федерации отмечается как положительная, так и отрицательная динамика транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог.

8.5. Выбор мест размещения АПВГК в большинстве субъектов Российской Федерации осуществляется эффективно. Вместе с тем по отдельным АПВГК существуют альтернативные пути объезда по автомобильным дорогам федерального, регионального, либо местного значения.

8.6. За период 2019 – 2024 годов на один автоматический пункт весогабаритного контроля, размещенный на региональной дорожной сети, в среднем приходилось менее 1 ДТП в год.

Наиболее неблагоприятная ситуация в пределах 500 метров от зоны весогабаритного контроля отмечается в Сахалинской области (8,8 ДТП на 1 АПВГК в год) и Республике Коми (3,7 ДТП на 1 АПВГК в год).

8.7. С 1 января 2023 года полномочия по рассмотрению дел об административных правонарушениях и вынесению постановлений за нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (статья 12.21¹ КоАП РФ) переданы от Госавтоинспекции в Ространснадзор.

По состоянию на 31 марта 2025 года с Республикой Коми, Самарской и Тамбовской областями не заключены соглашения о взаимодействии при осуществлении полномочий по обеспечению сохранности автомобильных дорог.

Кроме того, не осуществляется информационный обмен в рамках заключенных соглашений с Забайкальским краем, Республиками Крым, Тыва, Чеченской Республикой, г. Севастополь, а также с Астраханской, Белгородской, Ивановской, Калининградской Саратовской, Сахалинской и Смоленской областями.

8.8. Отчеты, направленные Ространснадзором в органы управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации в соответствии Соглашениями в сфере ВГК, не содержат сведения о количестве вынесенных постановлений в разрезе автоматических пунктов весогабаритного контроля, частей статьи 12.21¹ КоАП РФ (по видам административных правонарушений), а также об отклоненных актах измерений и причинах отказа в вынесении постановлений.

За 2024 год Ространснадзором было отклонено 15 454 актов измерений, направленных субъектами Российской Федерации, на сумму 5 198,1 млн рублей.

Отсутствие в регионах указанной информации не способствует эффективному планированию мероприятий по развитию системы весогабаритного контроля.

8.9. В 2024 году в связи с истечением срока привлечения к административной ответственности Ространснадзором не вынесено более тысячи постановлений по делам об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.21¹ КоАП РФ, что привело к необоснованному непривлечению к административной ответственности лиц, допустивших правонарушения, на общую сумму 332,6 млн рублей (расчетно).

8.10. По итогам 2024 года Ространснадзором вынесено 96 266 постановлений по делам об административных правонарушениях по статье 12.21¹ КоАП РФ на общую сумму 30 995,2 млн рублей.

По состоянию на 31 марта 2025 года рассмотрением материалов с признаками административных правонарушений по статье 12.21¹ КоАП РФ, поступающих с АПВГК в модуль АП ИС ГАДН, осуществляют четыре должностных лица МТУ Ространснадзора по ЦФО.

Среднее количество вынесенных постановлений, поступивших в обработку, из расчета на 1 инспектора в день составило 97 единиц.

При этом в 2024 году функционировало менее чем 50 % введенных в эксплуатацию АПВГК.

8.10.1. В результате планируемого увеличения количества административных правонарушений, фиксируемых на АПВГК, среднее количество дел в день на одного инспектора может превысить среднюю ежедневную норму подготовки документов (100 постановлений в день), установленную Распоряжением № 01-01/10-09, более чем в 2 раза.

С учетом изложенного эффективная реализация административной ответственности за административные правонарушения, предусмотренные статьей 12.21¹ КоАП РФ, потребует значительных организационных, процессуальных и иных усилий, которые обуславливают целесообразность увеличения времени, необходимого для обеспечения неотвратимости

административной ответственности за такие административные правонарушения.

8.11. Количество неоплаченных штрафов, срок добровольного исполнения которых истек, по итогам 2024 года составило 22 534 штук (23,4 % общего количества постановлений) на общую сумму 7 422,4 млн рублей (расчетно).

Направление указанных постановлений в установленный КоАП РФ срок в Федеральную службу судебных приставов Ространснадзором не обеспечено.

8.12. Объем недополученных поступлений в доход бюджетов бюджетной системы Российской Федерации от административных штрафов по статье 12.21¹ КоАП РФ, связанный с неработоспособностью АПВГК, составил 25 978,0 млн рублей (расчетно), в том числе по федеральным АПВГК – 4 499,2 млн рублей (расчетно), по региональным АПВГК – 21 478,8 млн рублей (расчетно).

Средняя сумма взыскания штрафов в 2025 году с одного функционирующего регионального АПВГК может составить 114,0 млн рублей в год, с федерального АПВГК – 160,0 млн рублей в год.

8.13. Одним из наиболее значимых проблемных вопросов, возникающих в процессе эксплуатации АПВГК является уклонение перевозчиков от инструментального контроля в зоне АПВГК.

При этом Правила движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств не содержат обязанности водителей обеспечить беспрепятственную фото- и видеofиксацию ГРЗ.

8.14. В большинстве субъектов Российской Федерации работы по устройству АПВГК синхронизированы с иными дорожными работами, осуществляемыми органами управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации.

9. Предложения (рекомендации):

9.1. Направить информационное письмо Министру транспорта Российской Федерации с предложением в срок до 1 сентября 2025 года:

- внести изменения в Порядок осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, утвержденный приказом Минтранса России от 31 августа 2020 г. № 348, в части корректировки требования по обеспечению «постоянного» продольного уклона, предусмотрев возможность отклонения продольного уклона от установленного значения по участку автомобильной дороги в зоне АПВГК;

- проработать вопрос и направить в Правительство Российской Федерации предложения о внесении изменений в Правила № 710 в части установления обязанности водителей обеспечить беспрепятственную фото- и видеofиксацию государственного регистрационного знака транспортного средства;

- проработать вопрос и направить в Правительство Российской Федерации предложения о внесении изменений в КоАП РФ в части увеличения срока давности привлечения к административной ответственности за нарушения, предусмотренные статьей 12.21¹ КоАП РФ, в целях обеспечения неотвратимости ответственности за совершение административных правонарушений;

- совместно с Ространснадзором проработать вопрос о принятии мер в целях обеспечения надлежащего исполнения Ространснадзором полномочий по рассмотрению дел об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.21¹ КоАП РФ, в том числе путем перераспределения полномочий на межрегиональные территориальные управления и создания центров автоматизированной фиксации административных правонарушений во всех федеральных округах.

9.2. Направить информационное письмо временно исполняющему обязанности руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта с предложением в срок до 1 сентября 2025 года:

- обеспечить в соответствии с положениями части 5 статьи 32.2 КоАП РФ направление в Федеральную службу судебных приставов постановлений

по статье 12.21¹ КоАП РФ, вынесенных в 2024 году, в отношении которых срок добровольного исполнения истек и отсутствуют документы, свидетельствующие об уплате административных штрафов;

- обеспечить составление протоколов об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 20.25 КоАП РФ, в отношении лиц, не уплативших административный штраф, по вынесенным в 2024 году постановлениям о наложении административного штрафа в соответствии со статьей 12.21¹ КоАП РФ;

- рассмотреть возможность ежеквартального направления в субъекты Российской Федерации информации в рамках реализации Соглашений в сфере ВГК сведений о количестве вынесенных постановлений в разрезе автоматических пунктов весогабаритного контроля, частей статьи 12.21¹ КоАП РФ (по видам административных правонарушений), а также об отклоненных актах измерений и причинах отказа в вынесении постановлений;

- проработать вопрос о перераспределении нагрузки и штатных единиц Ространснадзора в целях обеспечения количества сотрудников, достаточного для выполнения в дальнейшем полномочий по рассмотрению дел об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.21¹ КоАП РФ, в том числе о возможности перераспределения полномочий на межрегиональные территориальные управления Ространснадзора и создания центров автоматизированной фиксации административных правонарушений во всех федеральных округах;

- принять меры, направленные на согласование условий взаимодействия при осуществлении полномочий по обеспечению сохранности автомобильных дорог с Республикой Коми, Самарской и Тамбовской областями и заключение Соглашений в сфере ВГК.

9.3. Направить информационное письмо руководителю Федерального дорожного агентства с предложением поручить подведомственным федеральным казенным учреждениям в срок до 1 сентября 2025 года провести

мероприятия, направленные на приведение автоматических пунктов весогабаритного контроля в состояние, позволяющее осуществлять фиксацию административных правонарушений при движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, в целях обеспечения полного и своевременного поступления доходов в федеральный бюджет.

9.4. Направить информационное письмо руководителям высших исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации с предложением поручить органам управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации в срок до 1 сентября 2025 года:

- провести мероприятия, направленные на приведение автоматических пунктов весогабаритного контроля в состояние, позволяющее осуществлять фиксацию административных правонарушений при движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств;
- обеспечить информационный обмен в рамках соглашений в сфере ВГК по обеспечению сохранности автомобильных дорог посредством информационной системы Госавтодорнадзора;
- разработать план мероприятий по ограничению потоков тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, следующих с нарушением весогабаритных параметров в объезд действующих АПВГК по региональным или межмуниципальным автомобильным дорогам, в том числе предусмотрев мероприятия по установке на маршрутах объезда запрещающих дорожных знаков, а также размещению новых АПВГК, исключающих варианты объезда.

Приложение: 1. Карта предложений (рекомендаций) по результатам экспертно-аналитического мероприятия «Аудит реализации мероприятий федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в целях оценки эффективности функционирования автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах в 2019–2024 годах» на 5 л. в 1 экз.

2. Способы получения информации и методы ее обработки в рамках экспертно-аналитического мероприятия на 1 л. в 1 экз.

Аудитор



В.Н. Богомолов