

# П А С П О Р Т

## проекта

**«Создание федеральной автоматизированной системы весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения»**

### Основные положения

Наименование направления	Безопасные и качественные автомобильные дороги		
Краткое наименование проекта	Создание АСВГК	Срок начала и окончания проекта	Начало: 2018 г. Окончание: IV квартал 2024 г.
Куратор проекта	И.С. Алафинов, первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации		
Старшее должностное лицо (СДЛ)	И.Г. Астахов, Директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации		
Функциональный заказчик	И.Г. Астахов, Директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации		
Руководитель проекта	А.А. Костюк, руководитель Федерального дорожного агентства		
Администратор проекта	Г.А. Волков, Заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации		
Исполнители и соисполнители мероприятий проекта	Министерство транспорта Российской Федерации Министерство внутренних дел Российской Федерации Федеральное дорожное агентство Федеральная служба по надзору в сфере транспорта Оператор АСВГК		
Разработчик паспорта проекта	И.В. Кочетков, советник Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации		

### Содержание проекта

Цель проекта	Обеспечение создания механизмов экономического стимулирования сохранности автомобильных дорог общего пользования федерального значения за счет снижения ущерба, наносимого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, посредством уменьшения в 4,3 раза количества нарушений Правил перевозок грузов автомобильным
--------------	---

транспортом <sup>1</sup> в части движения крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств (далее – Правила перевозок грузов автомобильным транспортом), а также снижения среднего превышения нормативных/разрешенных весовых параметров нарушителем в 2,7 раза.										
	Наименование показателя	Тип показателя	Базовое значение		Период, год <sup>2</sup>					
			Значение <sup>3</sup>	Дата	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Показатели проекта и их значения по годам	1. Процент нарушителей от числа проездов грузовых транспортных средств, %	основной	35	2017	37	29	23	17	12	8
	2. Процент нарушителей весовых параметров от общего числа нарушителей весогабаритных параметров, %	аналитический	41	2017	42	35	30	45	45	45
	3. Процент нарушителей весовых параметров в диапазоне свыше 10% от всех нарушителей весовых параметров, %	аналитический	74	2017	74	50	45	25	14	10
	4. Среднее превышение нарушителями нормативных (разрешенных) весовых параметров, %	основной	27	2017	23	20	16	12	11	10
	5. Приведенный ущерб, наносимый дорогам общего пользования федерального значения нарушителями законодательства в области движения крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств <sup>4</sup>	аналитический	1	2017	0,95	0,56	0,33	0,32	0,22	0,14
Результаты проекта	1. Снижено более чем в 4 раза количество нарушений грузоперевозчиками нормативных (разрешенных) весогабаритных параметров при движении крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств 2. Более чем в 6 раз сокращен вред, причиняемый автомобильным дорогам общего пользования федерального значения									

<sup>1</sup> Утверждены Постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»

<sup>2</sup> Тенденция снижения значений показателей с момента начала устройства АПВГК и до момента окончания внедрения соответствующих комплексов обусловлена увеличением количества АПВГК. Ранее установленные АПВГК дают целевой эффект, а вновь вводимые вначале уменьшают суммарный эффект за счет фиксации нарушений на ранее неконтролируемых участках дорог.

<sup>3</sup> По данным статистики, полученной в 2017 году с использованием АПВГК, установленных на федеральной сети дорог Росавтодора

<sup>4</sup> Финансирование содержания дорог не влияет на данный показатель, так как данный ущерб будет нанесен нарушителями вне зависимости от того, каково состояние автодороги. Количество фактов проезда по специальному разрешению не влияет на данный показатель по причине того, что проезд по специальному разрешению не является нарушением, следовательно, при расчете ущерба от нарушений не учитываются проезды по специальным разрешениям, так как перевозчик компенсирует причиненный вред дороге

	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Развернута система автоматических пунктов весогабаритного контроля с использованием работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи (далее – АПВГК) на федеральных автодорогах РФ</li> <li>4. Значительно сокращено влияние человеческого фактора при оформлении нарушений Правил перевозок грузов автомобильным транспортом</li> </ol>
<p>Описание модели функционирования результатов проекта</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Формирование культуры грузоперевозок, коррелирующей со сформированной инфраструктурой автомобильных дорог</li> <li>2. Сокращение вреда, причиняемого автомобильным дорогам федерального значения транспортными средствами, нарушающими Правила перевозок грузов автомобильным транспортом;</li> <li>3. Рост размеров компенсаций причиняемого перевозчиками вреда с одной стороны за счет роста получаемых специальных разрешений, с другой стороны – путем пополнения федерального бюджета за счет оплаты штрафов при нарушении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом;</li> <li>4. Увеличение межремонтного срока службы автодорог. В целом рост качества автодорог и, как следствие, удовлетворенности их пользователей;</li> <li>5. Повышение безопасности дорожного движения, снижение смертности на дорогах;</li> <li>6. Контроль соблюдения владельцами транспортных средств установленных законодательством Российской Федерации ограничений в области перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов при движении по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения;</li> <li>7. Контроль наличия у владельца транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, выданного ему специального разрешения на движение по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения;</li> <li>8. Сбор, обработка, хранение и передача в автоматическом режиме данных о результатах контроля соблюдения весогабаритных характеристик транспортными средствами по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, в том числе с использованием реестра специальных разрешений, для выполнения функций весогабаритного контроля;</li> <li>9. Получение детализированной многопараметрической статистики о нарушениях Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о результатах администрирования соответствующих правонарушений;</li> <li>10. Оперативное информирование владельцев транспортных средств о нарушении установленных законодательством Российской Федерации ограничений в области перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов при движении по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения;</li> <li>11. Развитие базисной инфраструктуры для последующего дооснащения в рамках иных комплексов интеллектуальных транспортных систем;</li> <li>12. Развитие отраслевой экспертизы, управленческого опыта, уровней взаимодействия ФОИВ и подведомственных учреждений при внедрении интеллектуальных транспортных систем.</li> </ol>

## Этапы и контрольные точки

№ п/п	Наименование задачи, результата	Характеристика результата	Срок реализации	Тип	Ответственный исполнитель
<b>1.</b>	<b>Формирование Рабочей группы проекта по подготовке предложений по проекту Минтранса России «Создание АСВГК»</b>				
1.1	Подготовить проект Приказа о внесении изменения в Приказ Минтранса России о новом составе Рабочей группы проекта	Подписан Приказ	31 января 2019 г.	Завершение этапа	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России
<b>2.</b>	<b>Подготовка к реализации АСВГК</b>				
2.1	Финансовый анализ создания системы АСВГК	Подготовлен проект финансовой модели АСВГК	19 марта 2019 г.		Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Росавтодор
2.2	Анализ существующего рынка весогабаритного оборудования	Подготовлена справка по организации весогабаритного контроля в России и за рубежом	1 июля 2018 г.		Росавтодор
2.3	Оценка рисков и возможностей (детализировано по составным частям АСВГК, включая лица, принимающие на себя такие риски)	Подготовлен реестр рисков и возможностей	1 июля 2018 г.		Росавтодор Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России
2.4	Организационная часть	Утверждена организационно-правовая схема создания АСВГК	25 декабря 2018 г.		Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Росавтодор
2.5	Формирование технических требований к АСВГК	Сформированы технические требования к АСВГК	25 декабря 2018 г.		Росавтодор Департамент

№ п/п	Наименование задачи, результата	Характеристика результата	Срок реализации	Тип	Ответственный исполнитель
					государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России
2.6	Детализированные этапы внедрения АСВГК	Подготовлен Сводный план проекта	31 марта 2019 г.		Росавтодор Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России
2.7	Принципы и подходы к выбору мест дислокации АПВГК, в том числе принципы и подходы к определению целесообразности интеграции отдельных элементов АСВГК со элементами системы взимания платы «Платон»	Подготовлено обоснование мест и этапности размещения АПВГК	23 ноября 2018 г.		Росавтодор
2.8	Протокол совещания Рабочей группы проекта	Принято решение о проведении совещаний по мере необходимости и/или по графику	20 июля 2018 г.		Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России
2.9	Взаимодействие с перевозчиками и их ассоциациями в процессе внедрения АСВГК	Разработан план заседаний	31 января 2019 г.		Росавтодор Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России
2.10	Анализ ситуации на автомобильных дорогах федерального значения в части	Подготовлен полугодовой отчет. Установлен постоянный мониторинг	20 января 2020 г.	Завершение этапа	Росавтодор

№ п/п	Наименование задачи, результата	Характеристика результата	Срок реализации	Тип	Ответственный исполнитель
	их сохранности и весогабаритного контроля (существующую и прогнозируемую после внедрения АСВГК). Анализ перераспределения грузовых транспортных потоков на региональную сеть автомобильных дорог; взаимодействие с субъектами Российской Федерации при устройстве АСВГК	и контроль, предоставление отчета через каждые полгода			
<b>3.</b>	<b>Принятие паспорта проекта</b>				
3.1	Принятие решения об одобрении паспорта проекта	Паспорт проекта утвержден протоколом Рабочей группы проекта	31 января 2019 г.	Завершение этапа	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России
<b>4.</b>	<b>Подготовка необходимых нормативно-правовых актов и процедур</b>				
4.1	Разработка нормативно-правовых актов, соглашений: - проработка вопроса прохождения (проезда) АПВГК; - проработка вопроса передачи от МВД России Ространснадзору полномочий по администрированию правонарушений по части или всей статье 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ),	Проекты нормативно-правовых актов разработаны и направлены на согласование	15 февраля 2019 г.		Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Росавтодор

№ п/п	Наименование задачи, результата	Характеристика результата	Срок реализации	Тип	Ответственный исполнитель
	<p>зафиксированных с использованием АСВГК;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- проработка вопроса об изменении срока давности для привлечения к административной ответственности;</li> <li>рассмотрение возможности снижения размера штрафов при наличии возможности возмещать фактически причиненный вред автомобильным дорогам;</li> <li>- проработка вопроса о мерах за уклонение от весогабаритного контроля в рамках ст. 12.21.1 КоАП РФ;</li> <li>- проработка вопроса о мерах к иностранным перевозчикам за уклонение от оплаты штрафов согласно ст.12.21.1 КоАП РФ;</li> <li>- уточнение и регламентирование новых функций по весогабаритному контролю, изменение административного регламента Ространснадзора;</li> <li>- проработка вопроса дополнения или изменения Постановления Правительства РФ от 20.12.2017 N 1596 в части включения в состав программы проекта создания</li> </ul>				

№ п/п	Наименование задачи, результата	Характеристика результата	Срок реализации	Тип	Ответственный исполнитель
	системы весогабаритного контроля.				
4.2	Проработка порядка информирования водителя и (или) собственника (владельца) транспортного средства о превышении допустимых весогабаритных параметров транспортного средства	Порядок размещен на официальных сайтах владельца автодороги и оператора АСВГК	30 сентября 2019 г.		Росавтодор Оператор АСВГК
4.3	Проработка процедуры действий водителя и (или) собственника (владельца) транспортного средства в случае возникновения спорных ситуаций при выявленных АСВГК превышениях допустимых весогабаритных параметров транспортного средства («процедура оспаривания»). В том числе при использовании коммерческих весов и электронной навигационной пломбы	Процедура размещена на официальных сайтах контрольно-надзорного органа и оператора АСВГК	30 сентября 2019 г.		Контрольно-надзорный орган Оператор АСВГК
4.4	Проработка регламента информирования о начале функционирования АПВГК с описанием порядка функционирования АПВГК на время «тестового» периода <sup>5</sup>	Регламент размещен на официальных сайтах владельца автодороги и оператора АСВГК	30 сентября 2019 г.		Росавтодор Оператор АСВГК

<sup>5</sup> Порядок функционирования, необходимость и сроки тестовой эксплуатации определить Техническим заданием на создание АСВГК

№ п/п	Наименование задачи, результата	Характеристика результата	Срок реализации	Тип	Ответственный исполнитель
4.5	Проработка соглашения об информационном обмене между контрольно-надзорным органом и Федеральной таможенной службой для обеспечения контроля за весогабаритными параметрами транспортных средств иностранных грузоперевозчиков и ограничения пересечения нарушителями государственной границы Российской Федерации	Подготовлен проект соглашения	30 сентября 2019 г.		Контрольно-надзорный орган Федеральная таможенная служба Оператор АСВГК
4.6	Принятие нормативных правовых актов, в том числе по результатам выполнения п.4.1	Изменения в нормативные правовые акты приняты в третьем чтении Государственной думой Российской Федерации/утверждены Правительством Российской Федерации/Минтрансом России/Ространснадзором	15 декабря 2019 г.	Завершение этапа	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России
5.	<b>Конкурсные процедуры</b>				
5.1	Распоряжение Правительства Российской Федерации об определении Минтранса России уполномоченным органом на рассмотрение ранее поступившей частной концессионной инициативы (ЧКИ)	Издано новое распоряжение или согласовано применение распоряжения от 6 апреля 2017 г. N 624-р	9 июля 2018 г.		
5.2	Предварительный выбор способа реализации государственно-частного	Выбор сделан (в пользу Соглашения (Федеральный закон от 21.07.2005	16 августа 2018 г.		Департамент государственной политики в области

№ п/п	Наименование задачи, результата	Характеристика результата	Срок реализации	Тип	Ответственный исполнитель
	партнерства на основании распоряжения Правительства Российской Федерации	№ 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», далее - 115-ФЗ))			дорожного хозяйства Минтранса России
5.3	Подготовка Распоряжения Минтранса России о возможности заключения концессионного соглашения	Подписано Распоряжение Минтранса России	28 сентября 2018 г.		Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России
5.4	Проведение переговоров, определение условий концессионного соглашения, в т.ч. переговоров касательно соблюдения нормативных требований к юридической и технической документации. Формирование концессионного соглашения для официального опубликования.	Подписан протокол переговоров с условиями концессионного соглашения, включая общие технические требования	25 декабря 2018 г.		Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Росавтодор Потенциальный Оператор АСВГК
5.5	Рассмотрение концессионного соглашения с учетом иных условий	Письмо Минтранса России	28 декабря 2018 г.		Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России, Росавтодор
5.6	Размещение предложения о заключении концессионного соглашения в целях принятия заявок о готовности к участию в конкурсе на заключение концессионного соглашения (п.4.8 ст.37 115-ФЗ)	Размещена информация на официальном сайте в интернет для размещения информации о проведении торгов (torgi.gov.ru), на сайте Минтранса России	29 декабря 2018 г.		Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Административный департамент Минтранса России

№ п/п	Наименование задачи, результата	Характеристика результата	Срок реализации	Тип	Ответственный исполнитель
5.7	Получение заявок о готовности к участию в конкурсе на заключение концессионного соглашения	Приняты заявки на участие в конкурсе согласно п.4.9 ст.37 115-ФЗ	12 февраля 2019 г.		Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России
5.8	Подготовка распоряжения Правительства Российской Федерации о заключении соглашения	Подписано распоряжение Правительства Российской Федерации	19 марта 2019 г. <sup>6</sup>		Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России
5.9	Заключение соглашения с оператором АСВГК	Подписано соглашение с оператором АСВГК	31 марта 2019 г.	Завершение этапа	Росавтодор Оператор АСВГК
<b>6.</b>	<b>Финансовое закрытие</b>				
6.1	Финансовое закрытие	Подписан Акт Финансового Закрытия	30 сентября 2019 г.	Завершение этапа	Росавтодор Оператор АСВГК
<b>7.</b>	<b>Создание системы</b>				
7.1	Создание АСВГК, первая очередь	АСВГК первой очереди функционирует	31 декабря 2019 г.	Контрольная точка показателя	Росавтодор Оператор АСВГК
7.2	Работы по созданию или приспособлению существующих помещений под ЦОД <sup>7</sup> АСВГК: 1. Проектирование и/или модернизация инженерной, телекоммуникационной, вычислительной,	ЦОД АСВГК принят в эксплуатацию	31 декабря 2019 г.		Росавтодор Оператор АСВГК

<sup>6</sup> Здесь и в п.5.9 срок может быть увеличен в соответствии с законодательством РФ и конкурсной документацией.

<sup>7</sup> С точки зрения технической эффективности создания АСВГК НИР «Научно-техническое и экономическое обоснование требований к проведению работ по интеграции федеральной системы автоматизированного весогабаритного контроля с системой взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» (Государственный контракт № ФДА 47/158 от 25.05.2016) рекомендовано задействовать ЦОД, созданный в рамках Системы взимания платы (СВП) в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн

№ п/п	Наименование задачи, результата	Характеристика результата	Срок реализации	Тип	Ответственный исполнитель
	<p>эксплуатационной инфраструктуры ЦОД АСВГК;</p> <p>2. Поставка, монтаж, пуско-наладка оборудования;</p> <p>3. Развертывание программного обеспечения ЦОД АСВГК;</p> <p>4. Проведение предварительных испытаний и опытной эксплуатации ЦОД АСВГК;</p> <p>5. Аттестация ЦОД АСВГК по требованиям безопасности информации;</p> <p>6. Проведение приемочных испытаний ЦОД АСВГК.</p>				
7.3	<p>Работы по созданию/модернизации ЦАФАП АСВГК:</p> <p>1. Покупка, строительство или реконструкция здания центра контроля для функционирования ЦАФАП в рамках АСВГК (ЦК АСВГК);</p> <p>2. Обеспечение строительной готовности здания и помещений;</p> <p>3. Проектирование инженерной, телекоммуникационной, вычислительной, эксплуатационной инфраструктуры ЦК АСВГК;</p> <p>4. Поставка, монтаж, пуско-</p>	ЦАФАП АСВГК принят в эксплуатацию	31 декабря 2019 г.		<p>Росавтодор Контрольно-надзорный орган Оператор АСВГК</p>

№ п/п	Наименование задачи, результата	Характеристика результата	Срок реализации	Тип	Ответственный исполнитель
	наладка оборудования; 5. Развертывание общего программного обеспечения ЦК АСВГК; 6. Разработка и внедрение программного обеспечения ЦК АСВГК; 7. Сертификация ПО администрирования ЦК АСВГК; 8. Проведение предварительных испытаний и опытной эксплуатации ЦК АСВГК; 9. Аттестация ЦК АСВГК по требованиям безопасности информации; 10. Проведение приемочных испытаний ЦК АСВГК.				
7.4	Содержание и эксплуатация АСВГК первой очереди. Создание АСВГК второй очереди	АСВГК первой и второй очередей функционирует	31 марта 2021 г.	Контрольная точка показателя	Росавтодор Оператор АСВГК
7.5	Содержание и эксплуатация АСВГК 1 и 2 очередей. Создание АСВГК третьей очереди	АСВГК 1, 2 и 3 очередей функционирует	31 декабря 2021 г.	Контрольная точка показателя	Росавтодор Оператор АСВГК
7.6	Содержание и эксплуатация АСВГК 1, 2 и 3 очередей. Создание АСВГК четвертой очереди	АСВГК 1, 2, 3 и 4 очередей функционирует	31 декабря 2022 г.	Контрольная точка показателя	Росавтодор Оператор АСВГК

№ п/п	Наименование задачи, результата	Характеристика результата	Срок реализации	Тип	Ответственный исполнитель
7.7	Содержание и эксплуатация АСВГК 1, 2, 3 и 4 очередей. Создание АСВГК пятой очереди	АСВГК функционирует в полном объеме	31 декабря 2023 г.	Контрольная точка показателя Завершение этапа	Росавтодор Оператор АСВГК
7.8	Содержание и эксплуатация АСВГК в полном объеме	Ежегодный анализ результатов эксплуатации сети АСВГК	В течение срока действия соглашения с оператором АСВГК		Росавтодор Оператор АСВГК
<b>8.</b>	<b>Завершение проекта</b>				
8.1	Проект Создание АСВГК завершен <sup>8</sup>	Подготовлен и утвержден итоговый отчет о реализации проекта	31 декабря 2024 г.	Контрольная точка результата	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России

### Бюджет проекта

Бюджет проекта Создание АСВГК подлежит корректировке по результатам подписания распоряжения Правительства Российской Федерации о заключении соглашения<sup>9</sup> и уточнения затрат, связанных с реорганизацией контрольно-надзорного органа<sup>10</sup>

<sup>8</sup> Включает в себя мероприятия согласно Задачам и результатам проекта, за исключением дальнейшего содержания и эксплуатации АСВГК в полном объеме в соответствии с п.7.8

<sup>9</sup> См. п.5.8 раздела «Этапы и контрольные точки» паспорта проекта Создание АСВГК

<sup>10</sup> См. часть 4 раздела «Этапы и контрольные точки» паспорта проекта Создание АСВГК

Источники финансирования		Год реализации													Всего
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Бюджетные источники, млн. руб.	Федеральный бюджет <sup>11</sup>	0,00	0,00	8250,46	10732,40	10872,75	11012,70	11152,18	11285,58	11411,06	11530,51	11647,20	11766,35	11887,86	121549,05
	Бюджет субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Местные бюджеты органов местного самоуправления	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Внебюджетные источники, млн. руб.		-	3564,77	1227,08	1126,25	192,87	2354,03	144,04	136,18	120,17	593,94	1122,17	2102,21	28,69	12712,40
<b>Итого</b>		-	<b>3564,77</b>	<b>9477,54</b>	<b>11858,65</b>	<b>11065,62</b>	<b>13366,73</b>	<b>11296,22</b>	<b>11421,77</b>	<b>11531,23</b>	<b>12124,45</b>	<b>12769,37</b>	<b>13868,56</b>	<b>11916,55</b>	<b>134 261,45</b>

### Ключевые риски и возможности

№ п/п	Наименование риска/возможности	Мероприятия по предупреждению риска/ реализации возможности
<b>Ключевые риски</b>		
1.	Риск необеспечения неотвратимости наказания за правонарушения, предусмотренные статьей 12.21.1 КоАП РФ, что негативно повлияет на основные показатели проекта	Организация взаимодействия с контрольно-надзорным органом, почтовой службой, ССП России, Казначейством России. Организация администрирования материалов фиксации (обеспечение сопровождения на всех этапах жизненного цикла материалов, обеспечение единой идентификации материалов с момента фиксации до момента обеспечения принудительной оплаты штрафа с привлечением ССП России).
2.	Риск уклонения от автоматического весогабаритного контроля (закрытие номеров, «движение караваном» и т.п.), что негативно повлияет на п.1 результатов проекта	Повышение эффективности административного производства в отношении транспортных средств с частично или полностью закрытыми номерами (в т.ч. проведение периодических рейдовых мероприятий в зоне установки АПВГК). Обеспечение технических мер по предотвращению уклонения от автоматического весогабаритного контроля средствами организации дорожного движения. Нормативно-правовое регулирование обязательности прохождения автоматического весогабаритного контроля – введение понятия «зона весового контроля», определение особого режима движения

<sup>11</sup> Плата Концедента по соглашению

№ п/п	Наименование риска/возможности	Мероприятия по предупреждению риска/ реализации возможности
		<p>транспортных средств в такой зоне, жесткие меры ответственности за нарушение указанного особого режима движения.</p> <p>А также прорабатывается вопрос альтернативных способов идентификации автомобильных грузовых транспортных средств, например, путем оснащения государственных регистрационных знаков грузовых автомобилей средствами автоматической радиочастотной идентификации (RFID – метками) и спутниковой навигацией.</p>
3.	<p>Риск предоставления концессионером неточных/искаженных сведений о функционировании АСВГК, что негативно отразится на корректность определения основных показателей проекта</p>	<p>Обеспечение корректного выбора объектов концессии, позволяющих сохранить функции по получению и обработке первичной зафиксированной информации за Росавтодором с целью предотвращения возможности намеренного искажения концессионером фактической информации об исполнении своих обязательств и реализации требуемых показателей концессионного соглашения</p>
4.	<p>Риск появления внешних экономических санкций в отношении комплектующих зарубежного производства и программного обеспечения, применяемых в АСВГК (при наличии), что негативно отразится на саму возможность создания АСВГК</p>	<p>Проектирование, строительство и производство элементов АСВГК в целом должно производиться с использованием в первую очередь (в случае наличия) российских комплектующих деталей, технологических и программных продуктов, оборудования, имеющего статус оборудования российского происхождения в соответствии с законодательством Российской Федерации, и обеспечение функционирования Системы при условии обеспечения хранения и обработки данных на территории Российской Федерации</p>
<b>Ключевые возможности</b>		
1.	<p>Повышение безопасности дорожного движения, снижение смертности на дорогах</p>	<p>Снижение количества дорожно-транспортных и чрезвычайных происшествий, происходящих по вине перегруженного автотранспорта</p>
2.	<p>Упорядочивание сферы перевозок грузов автомобильным транспортом, очищение от недобросовестных перевозчиков</p>	<p>Исключение из перевозки «черных» перевозчиков, осознанно занижающих цены на автомобильные перевозки грузов. Появление стимула для соблюдения правопорядка и законопослушности, что в совокупности положительно повлияет на всю дорожную ситуацию и как следствие показатели проекта</p>
3.	<p>Формирование комплекса функционирующих систем и средств, организационных мер, опыта внедрения – как эталон для масштабирования на региональный уровень</p>	<p>Проектом паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусмотрено размещение АПВГК как на автомобильных дорогах федерального значения, так и на автомобильных дорогах регионального и местного значения вне рамок проекта создания АСВГК. Накопленные практики организационных мер, опыта внедрения при</p>

№ п/п	Наименование риска/возможности	Мероприятия по предупреждению риска/ реализации возможности
		успешном создании АСВГК позволят проецировать их на региональный и местный уровень.
4.	Улучшение транспортной отрасли России	Улучшение транспортной инфраструктуры России. Создание инфраструктурной основы для последующей ее интеграции в другие элементы интеллектуальных транспортных систем.
5.	Возможность дефрагментации затрат бюджетных средств	Привлечение средств концессионера позволит реализовать АСВГК в кратчайшие сроки с отнесением рисков создания АСВГК на частную сторону, причем бюджетные средства для осуществления концессионных платежей будут разнесены по времени, что позволит не создавать дефицит бюджета на отдельных промежутках времени
6.	Положительный бюджетный эффект	Формирование предпосылок дополнительной выручки бюджета РФ за счет увеличения платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, количество которых возрастет в связи с необходимостью отдельной доставки груза, ранее перевозимого в качестве перевеса. Оценочная выручка в среднем по проекту 4-6 млрд.руб. в год. <sup>12</sup>

### Описание проекта

<sup>12</sup> По данным Научно-исследовательской работы в результате выполнения Государственного контракта № ФДА 47/158 от 25.05.2016 с учетом оценки сроков создания АСВГК

<p>Связь с государственными программами Российской Федерации</p>	<p>Постановление Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»</p> <p>Подпрограмма «Дорожное хозяйство» в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»</p> <p>Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»</p> <p>В рамках Указа предусмотрено создание механизмов экономического стимулирования сохранности автомобильных дорог регионального и местного значения. Реализация данного положения указа будет осуществляться, в том числе, путем создания и развития АСВГК на территории Российской Федерации. В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» одним из мероприятий в являющемся его составной частью федеральном проекте «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» указано создание элементов АСВГК.</p>
<p>Формальные основания для инициации</p>	<p>Распоряжение Правительства Российской Федерации от 6 апреля 2017 г. №624-р «Об определении Минтранс России органом, уполномоченным на рассмотрение предложения ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» о заключении концессионного соглашения»</p> <p>Приказ Минтранса России от 3 марта 2017 г. № 81 (внесены изменения приказом Минтранса России от 16 августа 2017 г. № 308, Приказом Минтранса России от 08 февраля 2018 г. № 51)</p>

## Дополнительная информация

1. Принципы создания системы. АСВГК должна быть реализована с использованием следующих базовых принципов:
  - 1.1. измерение осевых нагрузок, массы и габаритов транспортного средства в режиме многополосного безостановочного движения;
  - 1.2. пункты весогабаритного контроля работают в автоматическом режиме;
  - 1.3. проектирование, строительство и производство объектов Системы с использованием в первую очередь в случае наличия российских комплектующих деталей, технологических и программных продуктов, оборудования, имеющего статус оборудования российского происхождения в соответствии с законодательством Российской Федерации, и обеспечение функционирования Системы при условии обеспечения хранения и обработки данных на территории Российской Федерации;
  - 1.4. должна быть рассмотрена возможность использования существующей инфраструктуры и программного обеспечения Системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн (далее – СВП)<sup>13</sup>.
2. К началу проекта созданы:
  - 2.1. Система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.  
Начало создания – 2014 г.  
Введена в эксплуатацию – 2015 г.
  - 2.2. Единая информационная система «Выдача специальных разрешений на автомобильную перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов».  
Начало создания - 2010 г.  
Введена в эксплуатацию - 2012 г.
  - 2.3. Информационная система «Мониторинг интенсивности и состава транспортного потока в части транспортных средств, осуществляющих перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов на стационарных пунктах весового контроля, расположенных на автомобильных дорогах федерального значения Российской Федерации».  
Начало создания - 2012 г.  
Введена в эксплуатацию - 2013 г.
  - 2.4. Сеть пунктов весогабаритного контроля, посредством которых возможно осуществление весогабаритного контроля транспортных средств в автоматическом режиме.  
Начало создания сети - 2011 г.

---

<sup>13</sup> Возможность использования внешних систем, и интеграция с ними возможна только после разработки технического задания. Использование любого стороннего программного обеспечения в составе программного обеспечения АСВГК должно быть результатом технического проектирования в соответствии с согласованным и утвержденным техническим заданием.

На автомобильных дорогах федерального значения функционирует 27<sup>14</sup> автоматических пунктов весогабаритного контроля, посредством которых возможно осуществление весогабаритного контроля транспортных средств в автоматическом режиме, из них:

- 10 – АПВГК;
- 17 – стационарные пункты весогабаритного контроля, оснащенные, в том числе, оборудованием, позволяющим осуществлять весогабаритный контроль транспортных средств в автоматическом режиме (АСПВГК).

2.5. Заключено Соглашение Росавтодора и МВД России об информационном взаимодействии в целях администрирования выявленных правонарушений, ответственность за совершение которых предусмотрена статьей 12.21.1 КоАП РФ, а также организован прямой выделенный канал между ведомствами с целью обеспечения передачи соответствующей информации.

3. Сценарий реализации проекта - создание АСВГК через заключение концессионного соглашения. Мероприятия по сценарию:

- 3.1. Проведение переговоров с лицом, выступившим с частной инициативой о заключении концессионного соглашения.
- 3.2. Организация и проведение концессионного конкурса и заключение концессионного соглашения или заключение концессионного соглашения в соответствии со ст.37 Федерального закона от 21.07.2005 N 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».
- 3.3. В соответствии с предложением победителя конкурса или по результатам проведения переговоров с частным инициатором создание силами концессионера элементов АСВГК согласно техническому заданию к АСВГК.
- 3.4. Обеспечение силами концессионера содержания и обслуживания АСВГК (АПВГК, оборудования ЦОД и аппаратно-программной инфраструктуры для функционирования программного обеспечения АСВГК – общего программного обеспечения, аппаратно-программной инфраструктуры, каналов связи и т.п.).
- 3.5. В случае определения возможности передачи концессионеру 27 существующих АПВГК (кроме АПВГК ГК «Автодор»), посредством которых возможно осуществление весогабаритного контроля транспортных средств в автоматическом режиме, обеспечение силами концессионера их модернизации и дальнейшего содержания и функционирования.
- 3.6. Выплата концедентом концессионеру платы, обеспечивающей возврат привлеченных инвестиций, содержание и обслуживание созданных концессионером элементов АСВГК.
- 3.7. Обеспечение силами Ространснадзора администрирования зафиксированных АСВГК правонарушений, ответственность за совершение которых предусмотрена статьей 12.21.1 КоАП РФ.
- 3.8. Порядок финансирования обработки и рассылки постановлений об административных правонарушениях, зафиксированных с помощью АСВГК, определен пп.в п.2 ч.16 ст.31: для федеральных автомобильных дорог финансирование осуществляет Федеральное дорожное агентство.

4. АПВГК должен выполнять следующие основные функции в автоматическом режиме:

- 4.1. измерение нагрузок, приходящихся на каждую ось транспортного средства;
- 4.2. измерение общей массы транспортного средства (путем суммирования осевых нагрузок);

---

<sup>14</sup> На 01.10.2018

- 4.3. определение количества осей транспортного средства и отнесение транспортного средства к соответствующей категории в соответствии с классификацией, приведенной в Приложении 3 к Приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 29 марта 2018 года № 119 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств»;
  - 4.4. измерение межосевых расстояний транспортного средства;
  - 4.5. определение скатности (количества колес на оси) транспортного средства. Оборудование должно обеспечить распознавание двух-, четырех-, шести-, восьми- или более колес на оси;
  - 4.6. измерение габаритных размеров (длины, ширины и высоты) транспортного средства;
  - 4.7. фотофиксация и распознавание государственного регистрационного знака (ГРЗ) транспортного средства;
  - 4.8. фотофиксация фронтального изображения транспортного средства;
  - 4.9. фотофиксация общего вида транспортного средства в момент проезда через АПВГК (получение обзорной фотографии ТС, на которой отражены его контуры и количество осей);
  - 4.10. передача данных о распознанном ГРЗ, результатах измерения весогабаритных параметров ТС и иных результатах мониторинга движения ТС в ЦОД АСВГК;
  - 4.11. проведение процедуры самодиагностики с отправкой сообщений о неисправностях в ЦОД АСВГК.
5. 21 мая 2018 г. вступил в силу Порядок осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядок организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств, утвержденный приказом Минтранса России от 29 марта 2018 г. № 119 (зарегистрирован Минюстом России 8 мая 2018 г., регистрационный № 51026), которым вводится институт автоматического весогабаритного контроля транспортных средств. Указанным Порядком установлены:
- 5.1. порядок проведения весогабаритного контроля транспортных средств, включая в том числе условия определения габаритов транспортных средств;
  - 5.2. порядок оформления результатов весогабаритного контроля транспортных средств;
  - 5.3. метрологические требования к измерениям, проводимым на пунктах весогабаритного контроля;
  - 5.4. наличие возможности информировать водителей транспортных средств о превышении допустимых весогабаритных параметров при проезде пунктов весогабаритного контроля;
  - 5.5. классификация транспортных средств;
  - 5.6. рекомендованные образцы актов результатов измерения весогабаритных параметров транспортных средств.
6. Ограничения проекта:
- 6.1. Необходимо обеспечение качества дорожного покрытия в соответствии с требованиями к местам установки АПВГК для их корректного функционирования
  - 6.2. Эффективное функционирование АСВГК невозможно без квалифицированного и своевременного обслуживания и содержания
  - 6.3. Эффективное функционирование АСВГК невозможно без своевременного реагирования ГИБДД МВД России (в том числе по заявлениям Ространснадзор – после передачи полномочий) на такие систематические правонарушения, как частичное или полное

скрытие ГРЗ, а также движение транспортных средств «караваном» с целью скрытия нарушающего ТС другим ТС, двигающимся без нарушения

## 7. Обращения

7.1. 3 апреля 2017 г. в Министерство транспорта Российской Федерации поступило обращение от ПАО «Ростелеком» (Исх. № 01/05/6182-17) о перспективных направлениях сотрудничества в интересах развития транспортной отрасли Российской Федерации, в том числе касательно объектов, используемых в целях обеспечения функционирования АСВГК.

7.2. В Министерство транспорта Российской Федерации поступило обращение от ПАО «Сбербанк» (письмо от 13.06.2017 № 01-исх/856) о рассмотрении возможности создания АСВГК по схеме лизингового финансирования.

7.3. 29 июня 2018 г. в Председателю Правительства Российской Федерации поступило Предложение от ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» (вх. №2-73032) о заключении концессионного соглашения с лицом, выступающим с частной инициативой (в порядке п.4.1 ст.37 Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях») в отношении объектов, используемых в целях обеспечения функционирования АСВГК. В связи с указанным Предложением в Минтранс России дано поручение Заместителя председателя Правительства РФ М.А.Акимова от 09 июля 2018 г. №МА-П9-4073 о рассмотрении Предложения.

Предложение по форме реализации: Создание АСВГК через заключение концессионного соглашения

## 8. Разработаны следующие инициативы изменений в законодательство Российской Федерации:

8.1. изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (законопроект внесен в Правительство Российской Федерации 26 марта 2018 г.) такие как:

- нормирование допустимого превышения габаритных параметров транспортных средств (не более 15 см, при контроле на автоматизированных пунктах весогабаритного контроля). Данное предложение обусловлено тем, что при движении ТС под воздействием динамических сил габариты транспортного средства могут завышаться за счет раздувания тентов или раскачивания каркаса полуприцепа;
- исключение возможности перемещения транспортных средств в специально отведенное охраняемое место (в случаях совершения административных правонарушений, предусмотренных статьями 12.21.1 и 12.21.3 КоАП) и осуществление задержания таких транспортных средств путем прекращения движения при помощи блокирующих устройств в ближайшем месте за пределами дороги, где такое транспортное средство не будет создавать препятствия для движения других транспортных средств и (или) пешеходов;

8.2. изменения в Федеральный закон 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» (законопроект принят) такие как: расширение полномочий Минтранса России в части утверждения порядка весогабаритного контроля транспортных средств, в том числе возможность установления обязательных метрологических требований к измерениям, проводимым на таких пунктах, включая показатели точности таких измерений, требований к оборудованию, информирующему водителей транспортных средств о нарушениях Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, выявленных с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения.

9. До полного запуска (развития) АСВГК прорабатываются все ее ключевые элементы и этапность планируемого запуска с перевозчиками и их ассоциациями и выявление проблемных вопросов для их скорейшего решения:
- 9.1. Принципы распределения полномочий, особенно в процедурах, административных и судебных, связанных с оспариванием
  - 9.2. Условия и сроки «тестового» периода
  - 9.3. Процедура оспаривания вынесенных постановлений, особенно перечень аргументов и согласованных доказательств, которые смогут предъявлять перевозчик в поддержку своей позиции
  - 9.4. Обеспечение эффективного обсуждения запуска, с обоснованием ответов на вопросы, поставленные перевозчиками и их ассоциациями (включая заключения технических экспертов, технические тесты и пр.)
  - 9.5. Обеспечение объективного освещения обсуждения в деловых и отраслевых СМИ.
  - 9.6. Реализацию АСВГК осуществлять строго в рамках единой государственной политики и под контролем Минтранса России и Правительства Российской Федерации.

10. Иностраный опыт развертывания АСВГК (какие системы, возможные проблемы и пути их решения)

10.1. США. В США автоматические комплексы весогабаритного контроля, обеспечивающие фиксацию параметров транспортного средства непосредственно в полосе для движения без снижения скорости, как таковые не применяются. Вместе с тем, автоматический контроль в США существует и функционирует по следующему алгоритму:

- грузовое транспортное средство в соответствии с предписывающими дорожными знаками осуществляет остановку на специализированных площадках для весогабаритного контроля (так называемые Weight station), на которых в полностью автоматическом режиме осуществляется измерение весовых параметров транспортного средства (водитель сам проезжает по весам в соответствии с предписывающими знаками);
- в случае наличия перегруза автоматическая система дает соответствующую информацию водителю с помощью информационного табло и водитель предпринимает меры по устранению нарушения. Движение далее по автодороге до устранения запрещено;
- при отсутствии перевеса или при устранении нарушения транспортное средство может продолжать движение. При этом каждая последующая процедура «перевзвешивания» после устранения нарушения осуществляется на платной основе.

В случае, если водитель игнорирует предписывающие знаки и не заезжает на площадку, данный «холостой» проезд в автоматическом режиме фиксируется и на водителя накладывается крупный штраф. В случае, если таких штрафов накапливается три в течение года, то водитель и его компания-перевозчик лишаются лицензии на перевозочную деятельность.

При этом водитель сам может осуществить контроль за весовыми параметрами своего транспортного средства на сервисных площадках TruckStop (на коммерческой основе).

С учетом ментальности применение такого способа автоматического весового контроля на территории России низкоэффективно, т.к. измерение и последующие действия целиком находятся в ведении водителя и именно водитель принимает решение о въезде на площадку, корректном прохождении процедуры контроля, а также мерах по устранению нарушения.

10.2. Чехия, Словакия. На территории автодорог указанных государств установлены автоматические рубежи весогабаритного контроля, аналогичные тем, что применяются на территории России. Более того, законодательство Чехии и Словакии позволяет осуществлять прямое штрафование нарушителей по данным фиксации автоматических пунктов весогабаритного контроля. Однако такая мера не применяется по причине отсутствия разрешения на нее со стороны Евросоюза.

10.3. Венгрия. После получения информации о том, что автоматические комплексы весогабаритного контроля используются в России в правоприменительной практике, Венгрия приняла решение об использовании указанной технологии на собственных автодорогах. Была развернута сеть автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК), принято соответствующее законодательство. Несмотря на отсутствие разрешения Евросоюза на применение АПВГК для штрафования, в настоящее время на территории Венгрии проходит тестовая эксплуатация автоматической системы весогабаритного контроля, построенной по примеру российской системы.

Таким образом, использование АПВГК в правоприменительной практике впервые было осуществлено на территории России, а другие страны начали создавать такие системы по образцу российской системы.

В связи с тем, что зарубежного опыта применения таких систем не существует, часть рисков при создании АСВГК была выявлена самостоятельно, а опыт России дает возможность избежать данных недочетов при создании аналогичных зарубежных систем.

11. Динамика наблюдений на базе 25 АПВГК на автомобильных дорогах федерального значения. Подобный анализ возможен только в некотором приближении, т.к. в правоприменительной практике использовались в течении полугода лишь 3 АПВГК на территории Вологодской области. Данные по Вологодской области представлены в таблице:

Период измерений	Нарушителей по весовым параметрам, %	Средний перевес, %
1 полугодие 2016 года	23,1	27,4
1 полугодие 2017 года	3,9	14,5

12. Выявленные особенности в процессе эксплуатации функционирующих АПВГК. В процессе создания, легитимизации и развития АСВГК была проделана значительная работа по совершенствованию как нормативно-правовой базы, так и применяемых технологических решений. Вместе с тем, необходимо отметить тот факт, что часть принимаемых решений впоследствии была подвергнута корректировке на основе результатов, полученных опытным путем (сказалось отсутствие примеров из зарубежного опыта). Основные изменения в технологических аспектах следующие:

12.1. Автоматические рубежи контроля, установленные первично для предварительной селекции в составе стационарных пунктов весогабаритного контроля, обладают недостаточной эффективностью как самостоятельный АПВГК – рубеж контроля нарушители объезжают по полосе встречного движения, уклоняясь тем самым от контроля. Для автоматических пунктов для предотвращения объезда по встречной полосе движения или обочине должны быть предприняты меры организации дорожного движения (барьерное ограждение, тросовое ограждение, делинеаторы, сигнальные столбики, разметка и т.д.). Вместе с тем, в связи с ограничениями, накладываемыми на возможность применения средств организации дорожного движения требованиями БДД, данная мера не полностью эффективна, возможность частичного объезда весовых датчиков сохраняется.

- 12.2. В соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации все комплексы автоматического весогабаритного контроля должны быть сертифицированы как средства измерения с целью обеспечения возможности их использования в правоприменительной практике.
  - 12.3. Должны быть реализованы механизмы обеспечения защищенности, целостности и неизменности информации при автоматической фиксации во всех элементах АСВГК. Указанные требования обусловлены необходимостью однозначного подтверждения невозможности изменения данных о выявленных правонарушениях на всех этапах жизненного цикла зафиксированной информации о проезде транспортного средства. Должна быть выполнена аттестация системы в целом на требования по обеспечению защиты информации.
  - 12.4. В ходе тестовой эксплуатации (правоприменения) на федеральных автодорогах и промышленной эксплуатации на региональных дорогах выявлен ряд возможностей по уклонению от автоматической фиксации правонарушений с использованием специальных технических средств – это частичное или полное скрытие ГРЗ, а также движение транспортных средств «караваном» с целью скрытия нарушающего ТС другим ТС, двигающимся без нарушения. Данные возможности характерны также для фотофиксации других правонарушений в области безопасности дорожного движения (превышение скорости, движение по обочине или встречной полосе и т.д.). Борьба с такими уклонениями находится в ведении ГИБДД МВД России, однако до настоящего времени эффективного механизма противодействия таким злоупотреблениям не реализовано – административные меры и рейдовые мероприятия по поимке таких водителей должной эффективностью не обладают, а внедрение технологии RFID для всех транспортных средств с целью их однозначной идентификации является очень долгосрочным и трудоемким проектом, реализация которого ГИБДД МВД России как правоприменителя в области безопасности дорожного движения не поддерживается.
  - 12.5. С целью обеспечения правоприменения во исполнение требований ПДД и КоАП РФ перед установленными АПВГК должны применяться дорожные знаки и дорожная разметка, предупреждающие водителя о работе специальных технических средств, фиксирующие правонарушения в автоматическом режиме («фото/видео фиксация»).
  - 12.6. Должно быть обеспечено искусственное освещение в зоне установки АПВГК.
  - 12.7. Используемые каналы передачи данных должны обеспечивать оперативную передачу информации в ЦОД.
  - 12.8. Камеры фиксации ГРЗ должны обеспечивать фиксацию кабины ТС на получаемых фотоматериалах.
  - 12.9. Судебная практика показала, что большинство судебных отмен обусловлено не техническими или правовыми аспектами функционирования АПВГК, а лазейкой в законодательстве, позволяющее переложить ответственность за правонарушение на иное лицо, предъявив в суде договор аренды (предположительно – фиктивный), подтверждающий, что в момент совершения правонарушения транспортным средством владело другое лицо. С учетом того, что иск в суд поступает практически по истечении 2 месяцев, предоставленных нарушителю на такую меру, а срок давности по правонарушению также составляет 2 месяца, то после отмены судом постановления по причине неверно определенного владельца ТС, административное делопроизводство в отношении нового владельца возбудить недостаточно времени. С целью устранения данной лазейки для уклонения от ответственности, в КоАП РФ предложено внести изменения по увеличению срока давности рассмотрения правонарушения до 6 месяцев. Указанные предложения одобрены всеми профильными министерствами и ведомствами и в настоящее время Законопроект № 290672-7 в стадии подготовки к первому чтению в Государственной Думе Российской Федерации.
13. Кроме совершенствования Технических требований как основного документа в части технологических аспектов, внесен ряд изменений в нормативно-правовую базу:

- 13.1. В 2015 году Приказом МВД России были установлены обязательные метрологические требования к измерительному оборудованию АПВГК.
- 13.2. В 2015 году в КоАП РФ внесены изменения, позволяющие осуществлять прямое штрафование по данным автоматической фиксации при движении крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств.
- 13.3. В 2016 году в 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» были внесены изменения, позволяющие владельцам дороги обустроить АПВГК на своих дорогах, обеспечивать передачу выявленных правонарушений в контрольно-надзорный орган, а также финансировать обработку и рассылку постановлений об административных правонарушениях.
- 13.4. Приказом Минтранса России № 119 от 29.03.2018 г. были установлены обязательные метрологические требования к измерительному оборудованию АПВГК.

#### 14. Состав оборудования АСВГК.

- 14.1. Состав оборудования и производитель должен быть определен по результатам технического проектирования.
- 14.2. АПВГК должен включать в свой состав следующее оборудование:
  - 14.2.1. оборудование измерения осевых нагрузок ТС;
  - 14.2.2. весоизмерительные датчики. Встраиваются в дорожное полотно на всю ширину проезжей части в 2 ряда (для достижения метрологических характеристик, измерения скорости движения транспортного средства, а также межосевого расстояния) и обеспечивают измерение нагрузок на каждую ось транспортного средства. Бывают 2 типов – тензорезистивные и пьезоэлектрические. Общая масса определяется суммированием всех измеренных осевых нагрузок. Кроме того, в настоящее время проводятся исследования по оценке возможности применения в целях автоматического весогабаритного контроля датчиков, основанных на иных принципах работы (пьезокабели, оптико-электронные кабели и др.). Используемый тип датчиков должен быть определен по результатам Технического проектирования.
  - 14.2.3. датчики определение скатности (количества колес) оси. Встраиваются в дорожное полотно и предназначены для определения количества колес на каждой оси транспортного средства. Устанавливаются в каждую контролируемую полосу движения.
  - 14.2.4. датчики определение количества осей ТС и расстояния между ними. Устанавливаются в каждую контролируемую полосу движения.
  - 14.2.5. измерительное оборудование для контроля габаритов транспортных средств. Устанавливаются над дорожным полотном и используются для измерения высоты и ширины транспортного средства.
  - 14.2.6. средства формирования обзорной фотографии транспортных средств (на каждой контролируемой полосе движения).
  - 14.2.7. средства фотовидеофиксация ГРЗ ТС с функцией распознавания таких знаков и формирования фронтальных фотографий транспортных средств;
  - 14.2.8. средства искусственного освещения дорожного полотна (для работы в темное время суток);
  - 14.2.9. контроллеры взаимодействия с измерительным оборудованием;
  - 14.2.10. каналы связи, обеспечивающие криптографическую защиту передаваемой информации;
  - 14.2.11. телекоммуникационное оборудование;
  - 14.2.12. опоры для размещения навесного оборудования;

- 14.2.13. шкаф в антивандальном исполнении для размещения вычислительного и телекоммуникационного оборудования (с функциями охранной и пожарной сигнализации);
- 14.2.14. видеонаблюдение для контроля мест установки оборудования - шкафов, опор и т.п.
15. Сложившаяся правоприменительная и судебная практика на примере тестового применения на федеральных АПВГК в Вологодской области, а также автоматизированной системы весогабаритного контроля, находящихся в промышленной эксплуатации на региональных автодорогах Нижегородской области.
- 15.1. Все используемые с целью автоматического весогабаритного контроля средства измерения имеют Свидетельства об утверждении типа, выданные Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт). Указанные Свидетельства в качестве приложения имеют Описание типа средства измерения, в котором указывается назначение средства измерения, его основные (в т.ч. – метрологические) характеристики, а также ограничения по области применения каждого конкретного средства.
- 15.2. Ни у одного из применяемых на территории России средства измерения, используемого в качестве специального технического средства, имеющего функции фото- или видеофиксации и используемого для автоматической фиксации правонарушений при движении крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств, ограничений при измерении транспортных средств с наливными грузами не имеется. Таким образом, согласно результатов испытаний органов Росстандарта, проводимых в целях утверждения типа средства измерения, никаких отличий при измерении транспортных средств с наливными грузами от измерения других типов транспортных средств не имеет, метрологические характеристики комплексов соответствуют утвержденными. Обеспечение заданной точности работы комплекса при измерении транспортных средств с наливными грузами подтверждается многочисленными практическими экспериментами, проводимыми на существующих автоматических пунктах весогабаритного контроля как на региональных, так и на федеральных автодорогах. При этом комплексы, используемые в рамках указанных экспериментов, были разработаны различными производителями. Необходимо отметить, что при движении транспортных средств с наливными грузами в случае кинематического изменения положения наливного груза изменяются его осевые нагрузки, вследствие чего фиксируется не ложные правонарушения, а истинные: груз переместился, в результате чего увеличилась нагрузка на одну из осей и транспортное средство попало в категорию нарушителей в связи с тем, что ось, перегруженная из-за динамических свойств жидкости, наносит автодороге вред, который перевозчик не компенсирует. Таким образом, во избежание привлечения виновного лица к административной ответственности, перевозчик должен быть заинтересован в проведении комплекса мер, направленных на недопустимость возникновения таких ситуаций. Так, при проезде через весоизмерительное оборудование водителем транспортного средства должно быть обеспечено равномерное и прямолинейное движение автотранспорта. Необходимо отметить, что современное оборудование для перевозки наливных грузов (полуприцепы-цистерны) имеют внутренние герметичные отсеки, что позволяет распределять наливной груз внутри емкости равномерно, исключая раскачивание (плескание) и смещение жидкостей
- 15.3. При установке автоматических пунктов весогабаритного контроля согласно Приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 29 марта 2018 года № 119 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств» предпринимается исчерпывающее количество мер, позволяющих обеспечить равномерное движение транспорта – отсутствие съездов/выездов, переходно-скоростных полос, остановок, пересечений и т.п., обеспечение отсутствия значительных продольных уклонов и т.д.), что позволяет обеспечить корректное измерение весовых параметров любых транспортных средств, независимо от перевозимых ими грузов.

15.4. Федеральные АПВГК в Вологодской области (3 АПВГК) использовались в правоприменительной практике в период с 01.10.2016 г. по 17.04.2017 г. За это время:

- вынесено: 571 постановление на сумму 179 305 000 рублей;
- оплачено: 181 постановление на сумму 31 958 000 рублей (с учетом 50% льготного периода, а также с учетом судебного «дисконта», назначаемого в соответствии с ч.2.2 ст. 4.1 КоАП РФ);
- обжаловано: 395 постановлений;
- отменено: 236 постановлений. Единственная причина отмены - в момент фиксации административного правонарушения ТС находилось во владении и пользовании третьего лица, которому оно было передано на основании договора аренды. При этом данные сведения предоставляются в суд практически по истечению срока давности правонарушения, к моменту судебного разбирательства заседания начать делопроизводство на нового владельца не представляется возможным (см. п.12.9 Дополнительной информации).

15.5. Региональные АПВГК в Нижегородской области (6 АПВГК) используются в правоприменительной практике в период с 01.01.2017г. по настоящее время. В течение срока применения:

- вынесено: 4 101 постановление (в том числе привлечено 1453 юридических лица);
- оплачено: 1 837 постановлений на сумму 230 500 000 рублей. Из них 92% (1697) были оплачены в 20-дневный срок со скидкой в 50%, в том числе юридические лица пользовались подобной возможностью в 88% случаев (621).
- обжаловано: 1 140 постановлений (27,8% от вынесенных постановлений), из них:
  - 17% отменено: 193 постановления. Из них 179 (большинство) по причинам, отраженным в п.12.9 Дополнительной информации
  - 32% оставлены без удовлетворения: 362 постановления;
  - 37% снижена сумма штрафа в соответствии с ч.4.1 КоАП РФ: 420 постановлений.

16. Процент нарушений и средний перевес в разрезе категорий транспортных средств по статистике 2016 года

Категория ТС	Компоновка ТС	Всего нарушений, % <sup>15</sup>	% нарушений по габаритам	% нарушений по весовым параметрам	Средний перевес (%)
3	Одиночный грузовой 3-х осный	21,12	9,34	13,96	34,26
4	Одиночный грузовой 4-х осный	29,46	4,1	25,87	38,31
5	Автопоезд прицепной (2+2),(2+3),(2+1)	33,49	29	7,35	23,6
6	Автопоезд прицепной (3+2),(3+3)	36,39	21,52	22,46	27,04
7	Автопоезд седельный 3-х осный (2+1)	22,13	20,43	1,94	14,95

<sup>15</sup>Один проезд ТС может иметь нарушение только по массе; только по габаритам; либо и по массе, и по габаритам

<b>Категория ТС</b>	<b>Компоновка ТС</b>	<b>Всего нарушений, %<sup>15</sup></b>	<b>% нарушений по габаритам</b>	<b>% нарушений по весовым параметрам</b>	<b>Средний перевес (%)</b>
8	Автопоезд седельный 4-х осный (2+2)	35,88	32,28	5,12	23,29
9	Автопоезд седельный 5-и осный (2+3)	41,24	31,26	15,98	23,24
10	Автопоезд седельный (3+1), (3+2)	27,63	22,88	8,04	21,25
11	Автопоезд седельный 6-и осный (3+3)	45,3	28,71	24,6	30,77
13	Трейлер низкорамный 7 и более осей (3+)	11,16	8,63	4,48	37,83
<b>В среднем по Российской Федерации:</b>		<b>34,74</b>	<b>25,15</b>	<b>14,14</b>	<b>26,97</b>

# ОБОСНОВАНИЕ ПАСПОРТА

## проекта

### «Создание системы автоматизированного весогабаритного контроля»

#### 1. Обоснование проекта

Проблема обеспечения сохранности автомобильных дорог, снижения их перегруженности одним только строительством новых дорог, реконструкцией или капитальным ремонтом уже не решается. Необходим целый комплекс мероприятий, таких как: повышение культуры перевозчиков (соблюдение Правил перевозок грузов автомобильным транспортом), повышение прозрачности сферы автомобильных перевозок, повышение уровня автоматизации системы весогабаритного контроля.

Никакие новые технологии и материалы, применяемые при строительстве и ремонте автомобильных дорог, не обеспечат их нормативное состояние, если они будут эксплуатироваться с превышением расчетных характеристик и параметров. Становится актуальным обеспечение нормативных условий эксплуатации дорог путём регулирования движения крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств, которое осуществляется в двух основных направлениях:

- Выдача специальных разрешений – как исключительной меры для перевозки неделимого груза (если нет возможности перевезти груз на общих основаниях либо альтернативными видами транспорта).
- Контроль за соблюдением перевозчиками установленных параметров для свободного движения по дорогам общего пользования с целью сохранения государственного имущества – автомобильных дорог.

Проектом Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», федеральным подпроектом «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» планируется до конца 2024 г. устройство на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения 387 пунктов весогабаритного контроля транспортных средств, имеющих функции фото- видеосъемки, работающих в автоматическом режиме и обеспечивающих контроль за параметрами транспортных средств без снижения скорости их движения (далее – АПВГК), в том числе, в рамках государственно-частного партнерства.

Для решения вышеуказанных задач предлагается создать АСВГК, при функционировании элементов которой будут реализованы следующие процессы:

- фиксация на АПВГК весогабаритных и иных параметров транспортных средств и выявление административных правонарушений, ответственность за совершение которых предусмотрена статьей 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ);
- передача информации о выявленных с помощью АПВГК нарушениях в органы государственного контроля (надзора);
- организация обработки и рассылки постановлений органов государственного контроля (надзора) об административных правонарушениях, выявленных с помощью АПВГК.

На автомобильных дорогах общего пользования федерального значения установлено 27<sup>16</sup> автоматических пунктов весогабаритного контроля, работающих в режиме фото-, видеофиксации правонарушений при движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных

<sup>16</sup>На 01.10.2018

транспортных средств. Преимущество АПВГК перед стационарными пунктами весогабаритного контроля транспортных средств, работа которых обеспечивается при непосредственном участии сотрудников контрольно-надзорных органов, заключается в возможности круглосуточного определения весовых и габаритных параметров транспортных средств, исключения их полной остановки и влияния «человеческого» фактора на результаты контроля, в том числе в процессе автоматического администрирования правонарушений.

## 2. Методика расчета показателей проекта

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Алгоритм формирования (формула)	Базовые показатели (используемые в формуле)	Метод сбора информации, индекс формы отчетности	Охват единиц совокупности	Ответственный за сбор
1	Процент нарушителей от числа проездов грузовых транспортных средств	%	Показатель за период: год	$PN_{\text{общ}} = N_{\text{общ}} * 100 / P$	$PN_{\text{общ}}$ - процент нарушителей (превышение по весовым параметрам и/или габаритам ТС) от числа грузовых транспортных средств всех $k$ (категорий транспортных средств 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 <sup>17</sup> ), зафиксированных АСВГК; $N_{\text{общ}}$ – суммарное количество нарушителей весовых параметров и/или габаритов ТС, зафиксированных АСВГК всех $k$ ; $P$ – общее количество проездов грузовых транспортных средств всех $k$ , зафиксированных АСВГК	Периодическая отчетность	Способ основного массива	Росавтодор
2	Процент нарушителей весовых	%	Показатель за период: год	$PN_{\text{вес}} = N_{\text{вес}} * 100 / N_{\text{общ}}$	$PN_{\text{вес}}$ – процент нарушителей весовых параметров от	Периодическая отчетность	Способ основного массива	Росавтодор

<sup>17</sup> Согласно Приложению №3 к Приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 29 марта 2018 года № 119 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств»

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Алгоритм формирования (формула)	Базовые показатели (используемые в формуле)	Метод сбора информации, индекс формы отчетности	Охват единиц совокупности	Ответственный за сбор
	параметров от общего числа нарушителей весогабаритных параметров, %				общего числа нарушителей весогабаритных параметров; $N_{\text{вес}}$ - суммарное количество нарушителей весовых параметров ТС, зафиксированных АСВГК всех $k$ ; $N_{\text{общ}}$ – суммарное количество нарушителей весовых параметров и/или габаритов ТС, зафиксированных АСВГК всех $k$ ;			
3	Процент нарушителей весовых параметров в диапазоне свыше 10% от всех нарушителей весовых параметров	%	Показатель за период: год	$PN_{\text{вес}10} = N_{\text{вес}10} * 100 / N_{\text{вес}}$	$PN_{\text{вес}10}$ – процент нарушителей весовых параметров в диапазоне свыше 10%; $N_{\text{вес}10}$ - суммарное количество нарушителей весовых параметров ТС в диапазоне свыше 10%, зафиксированных АСВГК всех $k$ ; $N_{\text{вес}}$ – суммарное количество нарушителей весовых параметров ТС, зафиксированных АСВГК всех $k$ ;	Периодическая отчетность	Способ основного массива	Росавтодор
4	Среднее превышение нарушителям	%	Показатель за период: год	$SP_{\text{вес}} = \sum (SP_k * KN_k / N_{\text{вес}})$ ,	$SP_{\text{вес}}$ – среднее превышение весовых параметров ТС в %, зафиксированное для ТС всех	Периодическая отчетность	Способ основного массива	Росавтодор

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Алгоритм формирования (формула)	Базовые показатели (используемые в формуле)	Метод сбора информации, индекс формы отчетности	Охват единиц совокупности	Ответственный за сбор
	и нормативных (разрешенных) весовых параметров			где $k$ – конкретная категория грузового ТС. При этом $SP_k$ для каждой $k$ -категории ТС вычисляется по формуле $SP_k = ((KN_{k1} * 6 + KN_{k2} * 15 + KN_{k3} * 35 + KN_{k4} * 50) / KN_k)$	$k$ , проехавших через АПВГК и зафиксированных в АСВГК. $SP_k$ – среднее превышение весовых параметров ТС в $k$ категории ТС в %; $KN_k$ – суммарное количество нарушителей весовых параметров в $k$ категории ТС; $N_{вес}$ – суммарное количество нарушителей весовых параметров ТС, зафиксированное для ТС всех $k$ , проехавших через АПВГК и зафиксированных в АСВГК; $KN_{k1}$ – количество нарушителей весовых параметров ТС с перевесом от 2% до 10% в $k$ категории грузового ТС; $KN_{k2}$ – количество нарушителей весовых параметров ТС с перевесом от 10 до 20% в $k$ категории грузового ТС; $KN_{k3}$ – количество нарушителей весовых параметров ТС с перевесом от 20 до 50% в $k$ категории грузового ТС;			

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Алгоритм формирования (формула)	Базовые показатели (используемые в формуле)	Метод сбора информации, индекс формы отчетности	Охват единиц совокупности	Ответственный за сбор
					$KN_{k4}$ – количество нарушителей весовых параметров ТС с перевесом более 50% в k категории грузового ТС			
3	Приведенный ущерб, наносимый дорогам общего пользования федерального значения нарушителям и законодательства в области движения крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств	б/р	Показатель за период: год	$U = ((1 + PSP_{вес})^4 * PN_{вес} * PN_{общ}) / ((1 + PSP_{Бвес})^4 * PN_{Бвес} * PN_{Бобщ})$	<p>U – приведенный ущерб;  <math>PSP_{вес}</math> – среднее превышение весовых параметров ТС, долей<sup>18</sup>;  <math>PN_{вес}</math> – доля нарушителей весовых параметров от общего числа нарушителей весогабаритных параметров<sup>19</sup>;  <math>PN_{общ}</math> – доля нарушителей (превышение по весовым параметрам и/или габаритам ТС) от числа грузовых транспортных средств всех категорий, зафиксированных АСВГК<sup>20</sup>  <math>PSP_{Бвес}</math> – базовое значение показателя среднего превышения весовых</p>	Периодическая отчетность	Способ основного массива	Росавтодор

<sup>18</sup> Полученное на этапе вычисления «Среднего превышения нарушителями нормативных/разрешенных весовых параметров» значение, выраженное в долях (0,XX)

<sup>19</sup> Полученное на этапе вычисления «Процента нарушителей весовых параметров от общего числа нарушителей весогабаритных параметров» значение, выраженное в долях (0,XX)

<sup>20</sup> Полученное на этапе вычисления «Процент нарушителей от числа проездов грузовых транспортных средств» значение, выраженное в долях (0,XX)

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Алгоритм формирования (формула)	Базовые показатели (используемые в формуле)	Метод сбора информации, индекс формы отчетности	Охват единиц совокупности	Ответственный за сбор
					параметров ТС (на начало проекта <sup>21</sup> ), долей; $PN_{\text{Бвес}}$ – базовая доля нарушителей весовых параметров от общего числа нарушителей весогабаритных параметров (на начало проекта <sup>22</sup> ) $PN_{\text{Бобщ}}$ – базовая доля нарушителей (превышение по весовым параметрам и/или габаритам ТС) от числа грузовых транспортных средств всех категорий, зафиксированных АСВГК <sup>23</sup>			

### 3. Обоснование достижения показателей проекта

Запуск автоматической фиксации весогабаритных параметров транспортных средств с последующим правоприменением на федеральных автомобильных дорогах в Вологодской области позволил снизить количество нарушений по весовым параметрам при движении крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств с 23,1% (1 полугодие 2016 года) до 3,9% (1 полугодие 2017 года). При этом в заданные периоды расчета перевес «среднего нарушителя» уменьшился с 27,4% до 14,5%. При этом необходимо отметить, что во временном интервале расчета (1 год) правоприменительная практика осуществлялась только на протяжении 6 месяцев. Кроме того, начальный период промышленной эксплуатации АПВГК был в определенной степени наполнен решением технологических и организационных вопросов, а также наработкой судебной практики, что обусловлено отсутствием опыта подобного типа правоприменения на территории Российской Федерации.

<sup>21</sup> Определено содержанием проекта в разделе «Показатели проекта»

<sup>22</sup> См.п.16 раздела «Дополнительной информации» Паспорта проекта

<sup>23</sup> См.п.16 раздела «Дополнительной информации» Паспорта проекта

Аналогично, использование АПВГК в правоприменительной практике на региональных автодорогах Нижегородской области позволило снизить количество нарушителей с около 25% нарушителей среди всего потока грузового автотранспорта до 4,7% нарушителей в настоящее время.

Идентичная картина наблюдается в других регионах, на автодорогах которых начата промышленная эксплуатация АПВГК - Рязанская область (снижение в 2,2 раза количества нарушителей), Новосибирская область (в 1,9 раза), Саратовская область (в 2,6 раза), Свердловская область (в 3 раза), Костромская область (в 7,1 раз).

#### 4. Реестр заинтересованных сторон

№ п/п	Орган или организация	Представитель интересов (ФИО, должность)	Ожидание от реализации проекта
1.	Министерство транспорта Российской Федерации	Е.И. Дитрих, Министр транспорта РФ	Выявление степени вреда, наносимого федеральным автодорогам нарушителями Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, в разрезе каждой федеральной автодороги В результате реализации проекта получение инструмента оценки обоснованности в уровне бюджетного финансирования дорожных фондов Рост упорядочивания и прозрачности рынка грузоперевозки
2.	Министерство внутренних дел Российской Федерации		Повышение безопасности дорожного движения Усиление контроля за правонарушениями в области нарушения нормативных/разрешенных параметров при движении крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств при смене модели задействованных на в этом ресурсов Возможность получения сфокусированных очагов нахождения нарушителей для предотвращения продолжения причинения вреда
3.	Федеральное дорожное агентство	А.А. Костюк, руководитель Федерального дорожного агентства	Снижение вреда, наносимого федеральным автодорогам нарушителями Правил перевозок грузов автомобильным транспортом
4.	Федеральная служба по надзору в сфере транспорта	В.Ф. Басаргин, руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта	Уменьшение количества нарушителей при движении крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств, снижение перевеса «среднего нарушителя»
5.	Участники рынка перевозок, отраслевые союзы		Риски для бизнеса, организованного с нарушениями действующих нормативных/разрешенных параметров при движении крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств; дополнительные затраты на приведение в правовое поле

№ п/п	Орган или организация	Представитель интересов (ФИО, должность)	Ожидание от реализации проекта
			Дополнительная нагрузка, связанная с потенциально некорректной работой АСВГК Потребность корректировки в сторону увеличения нормативных/разрешенных параметров при движении крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств;
6	ФАУ «РосдорНИИ»	А.П. Варятченко, генеральный директор	Увеличение спроса на составление специальных проектов, в ряде случаев необходимых для выдачи специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов; Повышение общего уровня экспертизы
7	Субъекты Российской Федерации		Получения опыта создания АСВГК для масштабирования на региональный уровень
8	Оператор АСВГК	Концессионер по концессионному соглашению	Развитие бизнеса Наработка компетенций в области разработки, внедрения и эксплуатации интеллектуальных транспортных систем

### 5. Реестр рисков проекта

№ п/п	Наименование риска	Ожидаемые последствия	Мероприятия по реагированию	Вероятность наступления	Уровень влияния на проект
1.	Риск необеспечения неотвратимости наказания за правонарушение, предусмотренные статьей 12.21.1 КоАП РФ	Проблемы информирования нарушителей о наложенных штрафах, а также в случае отказа от оплаты штрафов часть нарушителей сможет уклониться от ответственности (или попытаться сделать это). В общем на достижение целей проекта при эффективной работе соответствующих органов влияние ниже среднего.	Организация взаимодействия с контрольно-надзорным органом, почтовой службой, ССП России, Казначейством России. Организация администрирования материалов фиксации (обеспечение сопровождения на всех этапах жизненного цикла материалов, обеспечение единой идентификации материалов с момента фиксации до момента обеспечения принудительной оплаты штрафа с привлечением ССП России).	Выше среднего	Средний

№ п/п	Наименование риска	Ожидаемые последствия	Мероприятия по реагированию	Вероятность наступления	Уровень влияния на проект
2.	Риск несогласованности действий органов государственной власти	Проблема может привести к незначительному снижению влияния результатов проекта на эффективность реакции перевозчиков, использующих крупногабаритные и (или) тяжеловесные транспортные средства, что, в свою очередь, повлечет к незначительному снижению показателей проекта	Подписание межведомственных соглашений по организации работ и информационному взаимодействию. Контроль процессов межведомственного взаимодействия. Синхронизация технологических и организационных процессов в различных ведомствах и организациях (Росавтодор, Ространснадзор, МВД России, ГИБДД МВД России, Почта России, ССП России).	Средняя	Средний
3.	Риск необеспечения привлечения к ответственности иностранных владельцев транспортных средств	Влияние непосредственно на проект заключается в невозможности обеспечения неизбежности наказания для иностранных владельцев крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств, что приведет к незначительному снижению показателей проекта. Вместе с тем, значительное влияние данный риск оказывает на бизнес-сообщество перевозчиков – при реализации риска иностранные перевозчики получают преимущество перед отечественными в плане возможностей. При этом возможность (см. таблицу 9) наведения порядка в сфере перевозчиков и удаление с рынка «черных» перевозчиков в	В рамках работы Евразийской экономической комиссии разработан План мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики на 2018-2020 годы (в части автомобильного транспорта), которым предусмотрено мероприятие по разработке и принятию к 2021 году согласованного странами-членами ЕАЭС механизма контроля за въездом (выездом) и перемещением по автомобильным дорогам крупногабаритных и (или) тяжеловесных автотранспортных средств на территории (по территории/с территории) государств-членов с учетом законодательства государств-членов ЕАЭС в части допустимых весовых и габаритных параметров. Требуется активное участие российской стороны в разработке механизма обмена информацией о нарушителях, привлечения их к ответственности, механизма взимания штрафов и денежных средств по вступившим в силу	Высокая	Низкий

№ п/п	Наименование риска	Ожидаемые последствия	Мероприятия по реагированию	Вероятность наступления	Уровень влияния на проект
		значительной мере нивелируют данный риск	решениям судов в части нанесения вреда автомобильным дорогам, в том числе с использованием интеллектуальных транспортных систем, для владельцев транспортных средств, допустивших правонарушения при движении их крупногабаритных и/или тяжеловесных автотранспортных средств не зависимо от страны их регистрации. Подготовка предложений по совершенствованию нормативно-правовых актов РФ в части их правоприменения к иностранным владельцам крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств или в отношении транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки по территории Российской Федерации		
4.	Риск недобросовестного исполнения концессионером своих обязательств	В случае недобросовестного исполнения концессионером своих обязательств и случаях корректировки предоставляемых отчетов о выполнении целевых показателей проекта в интересах сокрытия реального состояния АСВГК эффективность функционирования системы будет значительно снижена (вплоть до 0) и цели проекта достигнуты не будут	Обеспечение корректного выбора объектов концессии, позволяющих сохранить функции по сбору и обработки первичной зафиксированной информации за Росавтодором с целью предотвращения возможности намеренного искажения концессионером фактической информации об исполнении своих обязательств и реализации требуемых показателей концессионного соглашения	Средняя	Высокий

№ п/п	Наименование риска	Ожидаемые последствия	Мероприятия по реагированию	Вероятность наступления	Уровень влияния на проект
5.	Риск уклонения от автоматического контроля веса (закрытие номеров, «движение караваном» и т.п.)	Данный риск повлечет за собой невозможность обеспечения наказания нарушителей, осознанно уклоняющихся от контроля, что, в свою очередь, сделает невозможным достижение показателей проекта, а также даст пример другим «сомневающимся» перевозчикам	Повышение эффективности административного производства в отношении транспортных средств с частично или полностью закрытыми номерами (в т.ч. проведение периодических рейдовых мероприятий в зоне установки АПВГК). Обеспечение технических мер по предотвращению уклонения от автоматического весогабаритного контроля средствами организации дорожного движения. Нормативно-правовое регулирование обязательности прохождения автоматического весогабаритного контроля – введение понятия «зона весового контроля», определение особого режима движения транспортных средств в такой зоне, жесткие меры ответственности за нарушение указанного особого режима движения. А также прорабатывается вопрос оснащения государственных регистрационных знаков грузовых автомобилей средствами автоматической радиочастотной идентификации (RFID – метками) и спутниковой навигацией.	Высокая	Высокий
6.	Риск вандализма в отношении элементов АПВГК	Разрушение элементов комплексов АПВГК не позволит обеспечить их работоспособность, что в значительной мере снизит показатели проекта и эффект от внедрения системы	Возложение на концессионера ответственности по обеспечению сохранности оборудования АПВГК. Оптимизация (детальная проработка) расходов концессионера на мероприятия по охране и страхованию оборудования АПВГК.	Ниже среднего	Высокий
7.	Риск появления внешних	Невозможность поставки иностранных комплектующих для	Обеспечение условий максимальной локализации производства весоизмерительного	Средняя	Низкий

№ п/п	Наименование риска	Ожидаемые последствия	Мероприятия по реагированию	Вероятность наступления	Уровень влияния на проект
	экономических санкций в отношении комплектующих зарубежного производства	АПВГК повлияет на сроки и эффективность развертывания сети АПВГК, что повлечет затягивание эффекта от реализации АСВГК по времени	оборудования отечественными производителями		

### 6. Реестр возможностей проекта

№ п/п	Наименование возможности	Ожидаемые эффекты	Мероприятия по реализации возможностей	Вероятность наступления	Уровень влияния на проект
1.	Улучшение имиджа России	Улучшение экономической составляющей России и увеличение влияния в мировой экономике	Успешная реализация проекта	Средняя	Средний
2.	Улучшение транспортной отрасли России	Улучшение транспортной инфраструктуры России. Создание инфраструктурной основы для последующей ее интеграции в другие элементы интеллектуальных транспортных систем. Федеральный пример для реализации в субъектах Российской Федерации.	Успешная реализация проекта	Средняя	Средний
3.	Повышение транзитного потенциала России	Увеличение пропускной способности транзитных магистралей на территории России	Успешная реализация проекта	Высокая	Средний
4.	Повышение безопасности дорожного движения, снижение смертности на дорогах	Снижение количества дорожно-транспортных и чрезвычайных происшествий на федеральных автодорогах	Успешная реализация проекта	Высокая	Высокий
5.	Повышение качества автомобильных дорог федерального значения	Снижение ущерба автомобильным дорогам, наносимого крупногабаритными и (или)	Успешная реализация проекта	Высокая	Высокий

№ п/п	Наименование возможности	Ожидаемые эффекты	Мероприятия по реализации возможностей	Вероятность наступления	Уровень влияния на проект
	путем обеспечения их сохранности и срока их эксплуатации	тяжеловесными транспортными средствами, осуществляющими движение с нарушениями			
6.	Повышение удовлетворенности пользователей автомобильных дорог	Улучшение качества автомобильных дорог в интересах пользователей, обеспечивающее снижение количества жалоб населения на некачественные или неотремонтрованные дороги.	Успешная реализация проекта	Средняя	Высокий
7.	Переориентация перевозки грузов (в первую очередь – делимых грузов) с автомобильного на другие виды транспорта	Обеспечение нормативной перевозки делимых грузов автомобильным транспортом, что повлечет увеличение экономической целесообразности перевозки делимых грузов железнодорожным и водным транспортом	Успешная реализация проекта	Выше среднего	Средний
8.	Стимулирование технологического развития отечественного производства сложных технических комплексов для автоматического весогабаритного контроля транспортных средств	Реализация значительного количества АПВГК на федеральных автомобильных дорогах, что повлечет увеличение как количества, произведенных на территории России комплексов автоматического весогабаритного контроля, так и номенклатуры таких комплексов	Успешная реализация проекта	Высокая	Высокий
9.	Упорядочивание сферы перевозок грузов автомобильным транспортом, очищение от	Исключение из перевозки «черных» перевозчиков, осознанно занижающих цены на автомобильные перевозки грузов	Успешная реализация проекта	Высокая	Высокий

№ п/п	Наименование возможности	Ожидаемые эффекты	Мероприятия по реализации возможностей	Вероятность наступления	Уровень влияния на проект
	недобросовестных перевозчиков				
10.	Снижение вреда, наносимого федеральным автомобильным дорогам и дорожной инфраструктуре	Увеличение межремонтных сроков автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры до нормативного значения	Успешная реализация проекта	Высокая	Высокий
11.	Обеспечение нормативных межремонтных сроков для федеральных автодорог. Снижение расходов на обеспечение сверхнормативного ремонта федеральных автодорог	Увеличение межремонтных сроков для автодорог до достижения ими нормативных показателей за счет прекращения (уменьшения) сверхнормативной эксплуатации автодорог. При этом чем длительнее межремонтный срок, тем меньше затраты на обеспечение ремонта на единицу времени, а сверхнормативные ремонты становятся исключительной ситуацией.	Успешная реализация проекта	Высокая	Высокий
12.	Возможность дефрагментации затрат бюджетных средств за счет реализации концессионного соглашения	Привлечение средств концессионера позволит реализовать АСВГК в кратчайшие сроки, причем бюджетные средства для осуществления концессионных платежей будут разнесены по времени, что позволит не создавать дефицит бюджета на отдельных промежутках времени	Реализация проекта за счет концессионера	Высокая	Средний
13.	Обеспечение дополнительных поступлений в бюджет средств от СВП «Платон»	Увеличение количества поездок грузовых транспортных средств для достижения цели перевозки того же количества груза, но без нарушений Правил перевозок грузов автомобильным транспортом. Как следствие – увеличение пробега грузовых транспортных средств по федеральным дорогам с оплатой в счет возмещения вреда, причиняемого	Успешная реализация проекта	Высокая	Низкий

№ п/п	Наименование возможности	Ожидаемые эффекты	Мероприятия по реализации возможностей	Вероятность наступления	Уровень влияния на проект
		автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн			
14.	Обеспечение дополнительных поступлений в бюджет за счет штрафов	Обеспечение возможности на первоначальных этапах работы АСВГК направлять средства от штрафов нарушителей в Федеральный дорожный фонд для использования их в целях развития и содержания федеральной сети автодорог. При этом подразумевается, что эффективное функционирование АСВГК будет сводить количество штрафов к минимальному значению.	Успешная реализация проекта	Высокая	Средний
15	Распространение АСВГК на региональном и муниципальном уровне для осуществления весогабаритного контроля	Реализация проекта на федеральном уровне позволяет успешно спроецировать имеющийся опыт на регионы, тем самым это позволит существенно сэкономить денежные средства из регионального бюджета на восстановление дорожной одежды.	Успешная реализация проекта	Средняя	Низкий
16	Стимулирование законопослушности грузоотправителей – владельцев транспортных средств	Предполагаемый контроль будет явным стимулом для соблюдения правопорядка и законопослушности, что в совокупности положительно повлияет на всю дорожную ситуацию и как следствие показатели проекта	Успешная реализация проекта	Средняя	Средний
17	Охват всей сети автомобильных дорог федерального значения меньшим количеством АПВГК	Экономия бюджетных средств, возможность рассмотреть резерв на принимаемые дороги, применить гибкий подход при управлении проектами, согласно которому создание отдельных рамок на 2 и 3 этапе может утратить актуальность, при этом появятся новые очаги нарушений;	Успешная реализация проекта	Средняя	Низкий

№ п/п	Наименование возможности	Ожидаемые эффекты	Мероприятия по реализации возможностей	Вероятность наступления	Уровень влияния на проект
18	Существенный рост отраслевой экспертизы во внедрении интеллектуальных транспортных систем	Опыт в реализации проекта, в минимизации сопутствующих рисков окажет позитивное влияние на управление подобными проектами в перспективе, в том числе при внедрении подобных проектов в политических и иных целях за пределами РФ. В том числе возможность положительного бюджетного эффекта для РФ при комплексной реализации подобных проектов за пределами РФ	Успешная реализация проекта	Средняя	Низкий
19	Создание равных конкурентных условий на рынке грузовых автомобильных перевозок	В результате побуждения участников рынка грузовых автомобильных перевозок к соблюдению действующих НПА в области весогабаритных характеристик транспортных средств создаются предпосылки поиска ими иных легальных конкурентных преимуществ	Успешная реализация проекта	Средняя	Низкий

## 9. Бюджет проекта

Бюджет проекта Создание АСВГК подлежит корректировке по результатам подписания распоряжения Правительства Российской Федерации о заключении соглашения<sup>24</sup> и уточнения затрат, связанных с реорганизацией контрольно-надзорного органа<sup>25</sup>

Источники финансирования	Год реализации													Всего
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Федеральный бюджет <sup>26</sup>	0,00	0,00	8250,46	10732,40	10872,75	11012,70	11152,18	11285,58	11411,06	11530,51	11647,20	11766,35	11887,86	121549,05

<sup>24</sup> См. п.5.8 раздела «Этапы и контрольные точки» паспорта проекта Создание АСВГК

<sup>25</sup> См. часть 4 раздела «Этапы и контрольные точки» паспорта проекта Создание АСВГК

<sup>26</sup> Плата Концедента по соглашению

Источники финансирования		Год реализации													Всего
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Бюджетные источники, млн. руб.	Бюджет субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Местные бюджеты органов местного самоуправления	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Внебюджетные источники, млн. руб.		-	3564,77	1227,08	1126,25	192,87	2354,03	144,04	136,18	120,17	593,94	1122,17	2102,21	28,69	12712,40
<b>Итого</b>		-	<b>3564,77</b>	<b>9477,54</b>	<b>11858,65</b>	<b>11065,62</b>	<b>13366,73</b>	<b>11296,22</b>	<b>11421,77</b>	<b>11531,23</b>	<b>12124,45</b>	<b>12769,37</b>	<b>13868,56</b>	<b>11916,55</b>	<b>134 261,45</b>