



МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ВОДИТЕЛЕЙ ПРОФЕССИОНАЛОВ

105118, Москва, Измайловское шоссе, 6-104
Тел. 8(903) 721-7052, e-mail: proisouz@mail.ru, http://mpvp.ru, ИНН 7719176831



27 апреля 2026 года
Исх. № 260427

Генеральному прокурору
Российской Федерации

О проведении комплексной прокурорской проверки законности функционирования автоматических пунктов весогабаритного контроля, массового привлечения перевозчиков к административной ответственности и возможного нарушения прав субъектов предпринимательской деятельности.

С личного приема **А.В. Гуцан.**
Прокурор отдела приема граждан
Генеральной прокуратуры РФ
0101-18036-26
Долгих Марина Юрьевна
« 29 » _____ 04 _____ 2026 г.

Уважаемый Александр Владимирович!

В Межрегиональный профессиональный союз водителей профессионалов (ИНН 7719176831, ОГРН – 1027739626254. Далее по тексту Профсоюз) обратились граждане Российской Федерации, осуществляющие на коммерческой основе перевозку грузов автомобильным транспортом (далее – грузоперевозчики) в связи с наличием признаков системного нарушения законодательства при применении автоматических пунктов весогабаритного контроля (далее АПВГК).

Профсоюз подчёркивает: грузоперевозчики не выступают против законного весогабаритного контроля и защиты автомобильных дорог. Напротив, профессиональное транспортное сообщество заинтересовано в честном, метрологически состоятельном и юридически проверяемом контроле. Однако контроль не может подменяться автоматическим штрафным конвейером, если достоверность измерений, законность эксплуатации комплексов и соблюдение процедуры вызывают обоснованные сомнения.

Основанием для настоящего обращения является массовый характер жалоб грузоперевозчиков на постановления, вынесенные с использованием АПВГК, в том числе в период весенних ограничений движения грузового автомобильного транспорта. Указанный масштаб обращений не может рассматриваться как совокупность единичных технических ошибок. Он указывает на возможный системный дефект правоприменительной практики, затрагивающий неопределённый круг перевозчиков и субъектов предпринимательства.

По опубликованным данным Счётной палаты РФ, по итогам проверки 2024 года, на автомобильных дорогах России было установлено 579 АПВГК, из которых 254 АПВГК на момент проверки не функционировали. Это означает что 49,4% из установленных и допущенных к эксплуатации АПВГК были отключены. В качестве причин назывались, в том числе, дефекты дорожного покрытия в зоне контроля и поломки оборудования. Это означает, что проблема носит не частный, а инфраструктурный и управленческий характер.

Министр транспорта РФ Андрей Никитин на форуме "Малая Родина - сила России" <https://tass.ru/ekonomika/27164477> публично заявил о необходимости приведения системы весогабаритного контроля в порядок и о том, что значительная часть комплексов не работала. При таких обстоятельствах возникает ключевой правовой вопрос: на каком основании грузоперевозчики массово привлекаются к административной ответственности на базе системы, которая признана требующей приведения в порядок?

Если государственный орган признаёт необходимость наведения порядка в системе, то до проверки её законности и метрологической состоятельности недопустимо рассматривать данные АПВГК как безусловное и непогрешимое доказательство вины грузоперевозчика.

1. Правовая проблема: автоматическое наказание не может заменять доказывание.

В соответствии со статьёй 1.5 КоАП РФ лицо подлежит административной ответственности только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина. Лицо считается невиновным, пока его вина не будет доказана в предусмотренном законом порядке, а все неустранимые сомнения должны толковаться в пользу лица, привлекаемого к ответственности.

На практике формируется обратная модель: автоматический комплекс формирует данные, которые фактически воспринимаются как заранее достоверные; постановление выносится без реальной проверки условий измерения; перевозчик затем вынужден самостоятельно доказывать недостоверность измерений, погрешность, наличие исключений, дефекты дорожного полотна, нарушение методики или отсутствие метрологической пригодности комплекса.

Такой подход недопустим, поскольку он фактически перекладывает бремя доказывания с государства на перевозчика. Автоматическая фиксация может быть лишь источником сведений, но не освобождает уполномоченный орган от обязанности доказать событие правонарушения, допустимость доказательства, виновность лица и законность процедуры.

Согласно статьям 24.1, 26.1 и 26.2 КоАП РФ по каждому делу должны быть всесторонне, полно и объективно выяснены обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела, а доказательства должны быть допустимыми, достоверными и полученными с соблюдением закона. Если не проверены условия измерения, состояние дорожного покрытия, поверка, методика, программное обеспечение, скорость движения, манёвр, торможение и допустимая погрешность, событие правонарушения не может считаться доказанным.

В силу статьи 1.6 КоАП РФ лицо не может быть подвергнуто административному наказанию иначе как на основаниях и в порядке, установленных законом. Если постановление основано на данных комплекса, законность и метрологическая пригодность которого не подтверждены, административное наказание нарушает принцип законности.

Статья 2.6.1 КоАП РФ, регулирующая ответственность собственников транспортных средств при автоматической фиксации, не отменяет требований статей 1.5, 24.1, 26.1 и 26.2 КоАП РФ. Автоматический режим фиксации не является правовой индульгенцией для недостоверного измерения и неполной проверки обстоятельств дела.

При отсутствии события или состава административного правонарушения производство подлежит прекращению по основаниям, предусмотренным статьёй 24.5 КоАП РФ. Поэтому по каждому постановлению, вынесенному на основании спорных данных АПВГК, должен быть проверен не только факт проезда, но и законность всего измерительного и процессуального механизма.

В случае несогласия грузоперевозчика с результатами измерения проведёнными АПВГК ему должна быть предоставлена возможность контрольного взвешивания.

2. Метрологическая состоятельность АПВГК должна быть предметом отдельной проверки.

Федеральный закон № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений» устанавливает правовые основы обеспечения единства измерений в Российской Федерации. Средства измерений, используемые в юридически значимых целях, должны соответствовать обязательным метрологическим требованиям, иметь утверждённый тип, проходить поверку и применяться в условиях, предусмотренных эксплуатационной документацией и методикой измерений.

Поскольку результат измерения АПВГК используется для назначения крупных административных штрафов, к таким измерениям должны применяться максимально строгие требования к проверяемости, воспроизводимости и допустимости доказательства.

Каждый комплекс, вызвавший массовые жалобы, подлежит обязательной проверке с публичным приглашением к участию заинтересованных лиц и общественных организаций грузоперевозчиков включающей в себя:

1. наличие утверждённого типа средства измерения и соответствие фактически установленного оборудования утверждённому типу;
2. включение средства измерения в государственный реестр средств измерений;
3. наличие действующей поверки на дату каждой конкретной фиксации;
4. сведения ФГИС «Аршин» и первичные документы о поверке;
5. срок действия поверки, основания её проведения и организация, проводившая поверку;
6. методика измерений и условия эксплуатации комплекса;
7. соответствие дорожного покрытия требованиям, необходимым для корректного динамического взвешивания;
8. наличие колеяности, уклона, просадок, ям, волн, стыков, ремонтных участков и иных дефектов полотна;
9. температурные, погодные и дорожные условия в момент фиксации;
10. скорость движения транспортного средства, торможение, перестроение, манёвр, движение в потоке;
11. исправность датчиков, камер, программного обеспечения и алгоритмов обработки данных;
12. корректность фото- и видеофиксации, идентификация транспортного средства, прицепа и

количества осей;

13. учёт допустимой погрешности измерений при квалификации превышения;

14. наличие правовых исключений по перевозимому грузу и маршруту;

15. наличие контрольного или сравнительного анализа с соседними АПВГК, стационарными весами либо иными объективными источниками данных.

При отсутствии хотя бы одного из указанных элементов достоверность измерения вызывает обоснованные сомнения. Такие сомнения не могут толковаться против перевозчика и должны влечь отмену постановления либо прекращение производства по делу.

3. Весенние ограничения и грузы-исключения.

Особую обеспокоенность вызывает вынесение постановлений в отношении перевозчиков, осуществлявших перевозки грузов, на которые весенние ограничения движения не распространялись. Если перевозка относится к категории исключений, отсутствует событие либо состав административного правонарушения.

В таких делах подлежит проверке не только масса транспортного средства, но и правовой режим перевозимого груза: товарно-транспортные документы, СМР/ТН, маршрут, назначение груза, наличие исключений, нормативный акт субъекта Российской Федерации о введении ограничений и порядок его применения.

Автоматический комплекс не способен самостоятельно оценить правовой режим груза. Следовательно, постановление, вынесенное только по данным АПВГК без анализа перевозочных документов и исключений, не может считаться результатом всестороннего и объективного рассмотрения дела. В таком случае должна быть предусмотрена процедура досудебного обжалования.

4. Несоразмерность санкций и давление на предпринимательскую деятельность.

Значительные административные штрафы, применяемые без доказанного ущерба, без оценки фактических обстоятельств перевозки, без учёта допустимой погрешности и без проверки исключений, создают чрезмерное давление на субъектов предпринимательской деятельности.

В ряде случаев речь идёт о штрафах, сопоставимых с месячной выручкой малого грузоперевозчика либо превышающих экономический результат нескольких рейсов. Для транспортной отрасли это не просто административная ответственность, а фактор, способный привести к кассовому разрыву, остановке транспорта, потере контрактов и банкротству.

Согласно статье 34 Конституции Российской Федерации каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещённой законом экономической деятельности. Массовое привлечение перевозчиков к ответственности на основании спорных автоматических измерений ограничивает предпринимательскую деятельность и подрывает доверие к государственным институтам.

Согласно статье 45 Конституции Российской Федерации государственная защита прав и свобод гарантируется. При наличии массовых жалоб государство обязано не перекладывать защиту на каждого перевозчика отдельно, а провести системную проверку всего механизма.

5. Коррупционные риски и необходимость проверки не только штрафов, но и всей схемы функционирования.

Отдельного прокурорского внимания требует информация о том, что с отдельными перевозчиками связывались неизвестные лица и предлагали передать денежные средства для «решения вопросов». Также сообщалось о задержании посредников и должностных лиц территориальных управлений Ространснадзора по обвинениям, связанным с получением взятки.

Указанные обстоятельства требуют проверки на предмет возможных признаков преступлений, предусмотренных статьёй 285 УК РФ «Злоупотребление должностными полномочиями», статьёй 286 УК РФ «Превышение должностных полномочий», статьёй 290 УК РФ «Получение взятки», статьёй 291 УК РФ «Дача взятки» и статьёй 291.1 УК РФ «Посредничество во взяточничестве».

Если система генерирует массовые штрафы, а параллельно появляется рынок «решения вопросов», речь идёт уже не только о технической проблеме. Возникает риск формирования коррупционной схемы, при которой автоматический контроль превращается в источник стабильного незаконного взыскания денежных средств и давления на бизнес.

В такой ситуации нельзя ограничиваться задержанием отдельных лиц. Персональная ответственность конкретного посредника или должностного лица не решает главный вопрос: сколько постановлений было вынесено на основании сомнительных измерений, некорректной работы комплексов, игнорирования исключений и нарушения процедуры?

Прокурорская проверка должна охватывать не только Ространснадзор, но и владельцев автомобильных дорог, операторов АПВГК, подрядные организации, организации, осуществлявшие

8. Проверить применение статьи 2.6.1 КоАП РФ и установить, не используется ли автоматическая фиксация как основание для фактического освобождения органа от доказывания события правонарушения.

9. Проверить основания для прекращения производств по статье 24.5 КоАП РФ по делам, где отсутствует событие либо состав административного правонарушения.

10. Проверить соответствие применяемых АПВГК требованиям Федерального закона № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений».

11. Истребовать сведения о поверке, утверждении типа, включении в государственный реестр средств измерений и методиках измерений по каждому комплексу, вызвавшему массовые жалобы.

12. Истребовать данные ФГИС «Аршин», паспорта средств измерений, акты поверки, акты ввода в эксплуатацию, эксплуатационную документацию, сведения о программном обеспечении и журналы технического обслуживания АПВГК.

13. Проверить состояние дорожного покрытия в зонах измерения, включая наличие колеи, уклона, просадок, дефектов полотна, ремонтных участков и иных факторов, влияющих на достоверность измерений.

14. Проверить, учитывалась ли допустимая погрешность измерений при вынесении постановлений, особенно при незначительном превышении.

15. Проверить, выносились ли штрафы в отношении перевозчиков, осуществлявших перевозку грузов, на которые весенние ограничения не распространялись.

16. Проверить законность эксплуатации комплексов, по которым имеется массовое количество жалоб, и оценить необходимость приостановления их эксплуатации до устранения нарушений.

17. Проверить факты возможной коррупционной составляющей, включая предложения «решить вопрос» за денежное вознаграждение, а также связи таких предложений с конкретными постановлениями, должностными лицами, операторами и посредниками.

18. Дать правовую оценку действиям и бездействию должностных лиц Ространснадзора, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, владельцев автомобильных дорог, операторов АПВГК, подрядчиков и иных лиц, участвующих в эксплуатации АПВГК и вынесении постановлений.

19. Рассмотреть вопрос о наличии признаков преступлений, предусмотренных статьями 285, 286, 290, 291 и 291.1 УК РФ.

20. Рассмотреть вопрос о внесении представлений, протестов и иных актов прокурорского реагирования.

21. Рассмотреть вопрос о приостановлении эксплуатации проблемных АПВГК до подтверждения их метрологической и технической состоятельности.

22. Инициировать пересмотр постановлений, вынесенных в спорный период на основании недостоверных, непроверенных или полученных с нарушением закона данных.

23. Обеспечить восстановление нарушенных прав перевозчиков и субъектов предпринимательской деятельности.

24. Дать оценку соответствия сложившейся практики конституционным гарантиям свободы предпринимательской деятельности и государственной защиты прав.

25. О результатах проверки и принятых мерах прокурорского реагирования сообщить в адрес Профсоюза на E-mail: profsouz@mail.ru в установленный законом срок.

*Председатель Центрального совета
Профсоюза.*

*Член Центрального совета
Союза Профсоюзов России*



Александр Котов