



ВНЕДРЕНИЕ В РОССИИ СИСТЕМЫ ТАХОГРАФИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ – ОДИН ИЗ САМЫХ АКТУАЛЬНЫХ ВОПРОСОВ В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА. ПРИНЯТИЕ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ ПРОХОДИТ НЕПРОСТО, ЗАЧАСТУЮ ЗАКОНОДАТЕЛЯМ И ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ ПРИБОРОВ НЕЛЕГКО НАЙТИ ОБЩИЙ ЯЗЫК. О ТОМ, КАК УДАЕТСЯ ДОГОВОРИТЬСЯ И НА ЧТО НАДО ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ ПРИ РАЗРАБОТКЕ И ПРИНЯТИИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ, ЖУРНАЛУ «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ТЕХНОЛОГИИ» РАССКАЗАЛ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОМИТЕТА ГОСДУМЫ РФ ПО ТРАНСПОРТУ, РУКОВОДИТЕЛЬ СЕКЦИИ «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ» АЛЕКСАНДР СТАРОВОЙТОВ.

В ЗАЩИТУ **ИНТЕРЕСОВ ПЕРЕВОЗЧИКА**

In defense of the carrier interests

The introduction of tachograph control system in the Russia is one of the most topical issues in the field of road transport. The adoption of regulations is not easy, often legislators and manufacturers of devices cannot find common ground with each other's. Deputy Chairman of the State Duma Committee on Transport, Head of Section Transport Security Aleksandr Starovoytov speaks on development and adoption of legislative acts for the magazine Transport Security and Technologies.



Александр Сергеевич, в начале 2015 года в интервью журналу «Транспортная безопасность и технологии» вы указали на ряд проблем внедрения системы тахографического контроля в России с позиции законодателя. Как изменилась ситуация за прошедший период?

2015 год стал очень плодотворным с позиции внесенных изменений в законодательство. Это связано с объективными обстоятельствами: условия реального применения инспектирующими органами статьи 11.23 КоАП внесли свои коррективы в структуру и содержание законодательных требований. Стало очевидным, что без действующей системы контроля тахограф как инструмент обеспечения условий для повышения безопасности наших дорог бесполезен, а система контроля не может функционировать без продуманного механизма проверки соблюдения законодательных требований. Именно в этом направлении и происходили изменения в нормативно-правовых актах.

В первую очередь законодательные инициативы были направлены на обеспечение юридической значимости данных, регистрируемых и предоставляемых тахографом. Вспомните, как на пресс-конференции, организованной 27 февраля 2015 года на базе информационного агентства «РИА Новости», некоторые производители тахографов сопротивлялись необходимости получить сертификат об утверждении типа средства измерения и обеспечить метрологическую поверку выпускаемых контрольных приборов. А без



этого апеллировать данными тахографа при наложении мер взыскания бесполезно.

Однако к концу года производители все же прошли данные процедуры для моделей своих тахографов. Это еще раз подтвердило тот факт, что при решении государственных задач контроля нужно опираться не на мнение производителей, а на мнение основного потребителя данных тахографа: контролирующих органов и подконтрольных субъектов – перевозчиков. Эта позиция является принципиальной: при разработке законодательных актов необходимо ориентироваться на саму процедуру контроля и ее участников – инспектора и водителя. И уже исходя из этого, нужно выдвигать законодательные требования. Производители тахографов должны реализовывать то, что нужно обеспечить с точки зрения задачи контроля, а не диктовать свои условия.

Еще один принципиальный момент, который нужно учесть, – это простые для понимания и исполнения нормы режима труда и отдыха водителей. Для этого необходимо провести гармонизацию международных законодательных норм с национальными: привести их формулировки к простому и однозначному толкованию. Данный проект сейчас находится на обсуждении. Это также является результатом работы 2015 года.

Также необходимо провести ревизию списка видов перевозок и транспортных средств, подпадающих под исключение из-под оснащения. Любое исключение должно быть обоснованным, иначе система не будет работать. Кроме того, в 2017–2018 годах планируется оснастить тахографами сектор городских и пригородных пассажирских перевозок, который сегодня, увы, вносит существенный вклад в статистику ДТП. Соответствующий нормативный акт уже находится на стадии согласования между ведомствами.

В 2017–2018 годах планируется оснастить тахографами сектор городских и пригородных пассажирских перевозок

Существует ли, на ваш взгляд, актуальная потребность вносить изменения в сложившуюся систему законодательных требований к вопросам тахографического контроля? Если это необходимо, то какие изменения должны появиться в ближайшей перспективе и чем они обусловлены?

В данный момент перевозчик является заложником технических решений производителя тахографа. Его необходимо законодательно обязать сделать функциональную систему устройства безопасной в эксплуатации, работоспособной и удобной. Игнорировать интересы перевозчика и оставить без внимания решение этих вопросов недопустимо. Владелец ТС несет материальные затраты на оснащение своих автомобилей и делает это не в собственных интересах, а в интересах государства. Поэтому следует обеспечить ему максимально комфортные условия эксплуатации тахографа.

Для этого нужно обеспечить решение трех проблем.

Во-первых, производитель и мастерская-установщик должны нести ответственность за соблюдение требований Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» ТР ТС 018/2011 – основного документа по обеспечению безопасной эксплуатации автомобиля.



Сделать это очень просто: производитель тахографа должен получить одобрение завода – производителя ТС в виде внесения модели тахографа в конструкторскую документацию, как это предусмотрено требованиями TP TC 018/2011. В настоящий момент большинство участников тахографической отрасли игнорируют данное требование, несмотря на то что последствия такого деяния могут привести к непредсказуемому поведению автомобиля на дороге. Отвечать за это будет владелец ТС. Подобных примеров множество: после установки тахографа транспортное средство перестает работать в штатном режиме, и, к сожалению, существуют примеры,

В-третьих, всегда нужно помнить о пользователях тахографа – водителе, ответственном лице за безопасность на предприятии и дорожном инспекторе. Все они должны получить удобный в работе прибор. И самое главное: контрольное устройство должно помогать водителю соблюдать режимы труда и отдыха, а не отвлекать от работы, подавая непонятные сигналы, в особенности звуковые.

Вышеуказанные меры необходимо принять не только для защиты интересов перевозчика, но и для дальнейшего поэтапного развития российской тахографической системы в целом.



когда тахограф явился причиной крупного ремонта всей системы управления автомобиля.

Во-вторых, владелец ТС должен получать доход от эксплуатации автомобиля. А на текущий момент он несет финансовые потери по причине простоя из-за постоянных ремонтов или «перепрошивок» программного обеспечения тахографа. А ведь государство обязало его обеспечить соблюдение водителями режимов труда и отдыха, а не отказаться от выполнения производственных задач из-за низкокачественного оборудования. Данная проблема может быть легко отрегулирована: необходимо переложить бремя финансовых потерь, связанных с ремонтом тахографа, на виновную в этом сторону – его производителя. А также нужно запретить ремонт и любого вида модернизацию тахографа, в том числе «перепрошивку» программного обеспечения. Это особенно важно, учитывая тот факт, что после данных операций отсутствует гарантия того, что алгоритм регистрации информации и ее некорректируемость сохранились.

В международных требованиях по применению цифрового тахографа в странах – участниках ЕСТР это реализовано. Производителей тахографов данное требование сразу заставит сделать надежный прибор. Либо они разорятся от постоянных замен за собственный счет вышедшего из строя устройства. Кроме того, от этого выиграет государство: перевозчик перестанет нести затраты на ремонт тахографов, а будет заниматься своими прямыми обязанностями – перевозкой грузов и пассажиров.

Кроме того, законодатель должен принять комплекс мер, связанный с конкретизацией нарушений и приведением в соответствие меры воздействия на нарушителя с тяжестью его вины. Необходимо создать государственные реестры:

- моделей тахографов (с применением серьезной процедуры тестирования на соответствие требованиям);
- мастерских по ремонту и установке;
- карт тахографов;
- калибровок автомобилей.

Это обеспечит контроль государства за грамотным функционированием тахографической системы и его ответственность перед перевозчиком. Работа по этому направлению ведется, и ее необходимо делать оперативнее.

Эксперты журнала «Транспортная безопасность и технологии» постоянно призывают владельцев ТС быть внимательнее при выборе тахографа и мастерской для его установки, поскольку на перевозчика возложена очень большая ответственность. Вы также постоянно общаетесь с представителями транспортной сферы. Что вы можете посоветовать нашим читателям в сложившейся ситуации, когда законодательные требования находятся в процессе формирования и не гармонизированы?

Сейчас единственным участником системы тахографического контроля, который отвечает за нарушение законодательных требований, является перевозчик. Именно



поэтому он должен внимательно изучить нормативную базу и контролировать соблюдение требований как со стороны мастерской, так и со стороны производителя тахографа. Перевозчик должен самостоятельно ознакомиться с требованиями к тахографам, которые находятся в различных нормативных документах, регулирующих каждый свою область. Полагаться в данном вопросе на обещания продавца или рекламные сообщения не стоит.

Для того чтобы получить дополнительную гарантию легитимности установленного тахографа и возможность привлечь к ответственности мастерскую в том случае, если перевозчику придется отвечать за нарушения, спровоцированные ее действиями, необходимо в договоре с мастерской прописывать ответственность последней за соблюдение законодательных требований к установке и калибровке тахографа. Это крайне актуально, поскольку мастерские зачастую допускают множество нарушений, а прямая законодательная ответственность для них не предусмотрена.

Самое важное, на что нужно обращать внимание перевозчику, – выполнение требований Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». Это обеспечит безаварийную работу автомобиля и предсказуемое поведение машины в экстренных ситуациях.

И в заключение что вы могли бы рекомендовать лицам, ответственным за внедрение российской системы тахографического контроля?

Повышение эффективности работы системы тахографического контроля напрямую зависит от совместной работы различных государственных ведомств, так как эта система строится на периферии областей их регулирования: Минтранс, МВД, Росстандарт, ФСБ и Минтруд. Только их совместная работа сможет обеспечить действенность принимаемых нормативных актов. Поэтому необходимо обеспечить постоянное взаимодействие и учет рекомендаций со всех участвующих сторон. Тогда принятие решений будет быстрым, а результат – более качественным.

Именно в этом направлении я бы рекомендовал развернуть основную работу по усилению эффективности контроля режимов труда и отдыха водителей в целом. На текущий момент межведомственное взаимодействие недостаточно активное, что очевидно следует из некоторых формулировок законодательных требований. Все это приводит к тому, что возможности контроля сильно ограничены.

При разработке нормативных требований Минтранс совместно с субъектами Российской Федерации должен обеспечить возможность выполнения водителем требований по осуществлению перерыва и отдыха таким образом, чтобы и он сам, и перевозимый груз были защищены от любого вида криминальных проявлений. Необходимы стояночные комплексы, где водитель сможет получить качественные услуги и отдохнуть. Стимулировать и поддерживать строительство таких объектов – это социальная ответственность законодателя перед перевозчиком.

Ответственные лица обязаны сознавать, что неурегулированные вопросы законодательства создают преимущественные конкурентные условия для недобросовестных перевозчиков перед законопослушными. Такая ситуация может привести к разорению последних, чего в интересах государства допустить никак нельзя. Поэтому нужно в срочном порядке исправлять сложившуюся ситуацию, разворачивая систему в сторону защиты интересов перевозчика. **ТБ**

УТОМЛЕНИЕ – ПРИЧИНА РОСТА ЧИСЛА ОШИБОЧНЫХ РЕАКЦИЙ ВОДИТЕЛЯ НА ДОРОГЕ

Одним из ключевых событий в сфере усовершенствования системы тахографического контроля явилось прошедшее 19 июля 2016 года совещание Комитета по транспорту Государственной Думы РФ. На нем затрагивались такие вопросы, как



оптимальное регулирование периодов труда и отдыха водителей грузовых и пассажирских транспортных средств, совершенствование процедур контроля режимов труда и отдыха водителей с помощью системы тахографического контроля.

Подчеркивалась необходимость дополнить законодательные акты юридически значимыми определениями терминов и понятий:

- по режимам труда и отдыха;
- по регистрируемым данным и отчетным документам;
- по измерительным функциям, параметрам и пределам допустимых погрешностей тахографа.

В ходе совещания представители ведомств поддержали инициативу формализовать и законодательно утвердить понятие мастерских и требований к ним. Закрепить формы отчетности и порядок предоставления отчетных документов, а также ответственность мастерской. В том числе и требования по созданию, ведению и предоставлению электронного архива калибровок со стороны мастерской.

Участники заседания отметили, что требуется усовершенствовать законодательную базу, на основании которой будут проводиться проверки водителей инспекторскими органами. Должен быть утвержден перечень необходимых документов, которые будут приниматься в качестве доказательной базы, а также процедура их предоставления.

По словам генерального директора ФБУ «Росавтотранс» Алексея Двойных, «утомление является причиной увеличения числа ошибочных реакций водителя на дороге, что может создать угрозу безопасности дорожного движения, привести к дорожно-транспортному происшествию. Повышение эффективности всего комплекса мер по контролю режимов труда и отдыха положительно отразится на дисциплинированности как перевозчика, так и водителей».