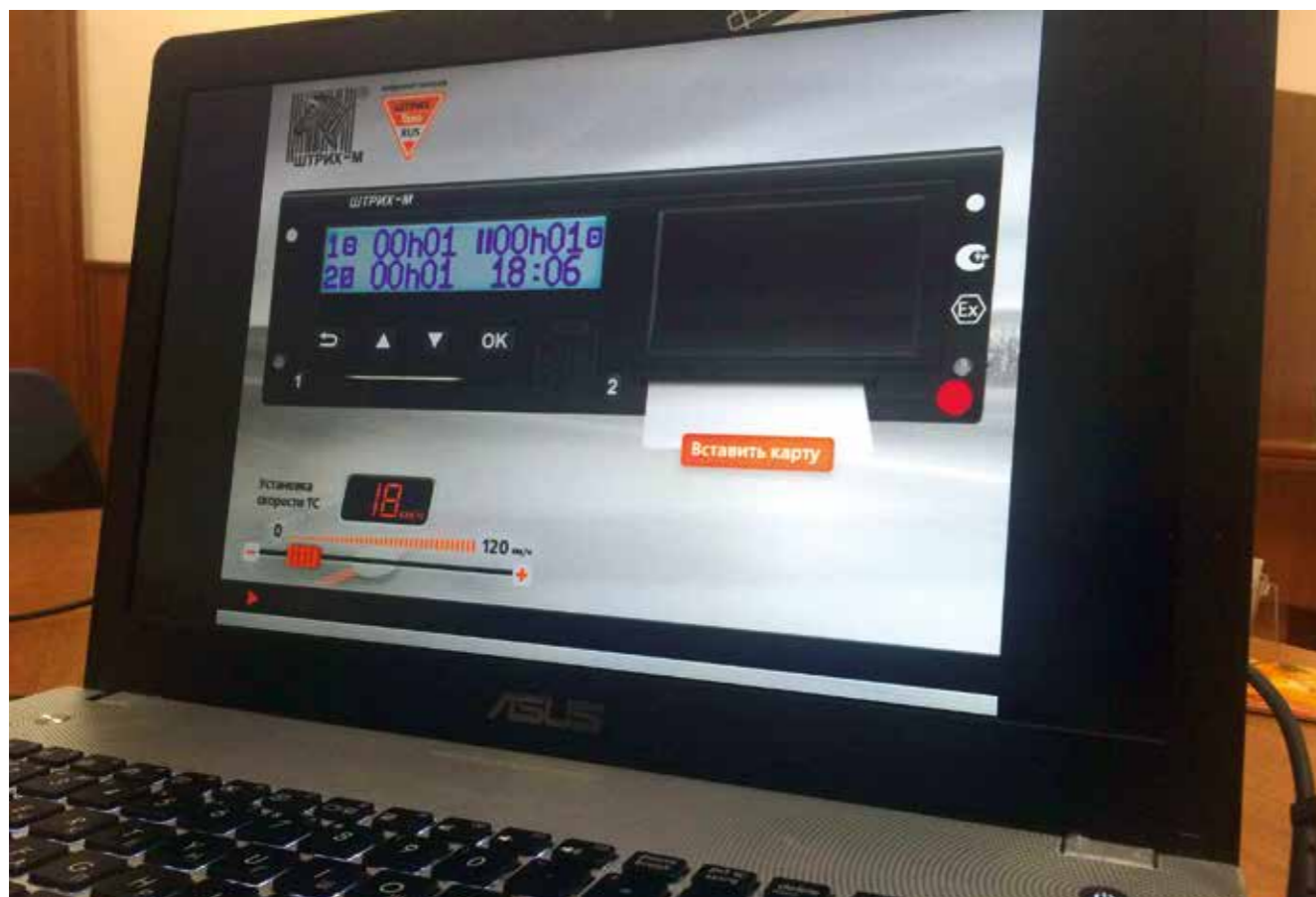


ПРОБЛЕМЫ ТАХОГРАФИИ И ИХ РЕШЕНИЕ



КАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ НЕОБХОДИМЫ ДЛЯ УСПЕШНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ТАХОГРАФИИ?

Tachograph issues and their solution

What legislative changes are necessary for the successful functioning of the Russian tachograph systems?

НЕТ ПРЕДЕЛА СОВЕРШЕНСТВУ

В области обеспечения безопасности дорожного движения тахографы играют важную роль. Однако правоприменительная практика указывает на необходимость совершенствования тахографической системы, которая на сегодняшний день имеет много пробелов и по этой причине не работает в полную силу.

За 2014–2015 годы сформировался законодательский опыт, позволяющий обозначить слабые места отрасли и определить, в каком направлении тахографическая система должна развиваться для ее успешного функционирования.

РЕЕСТРОМ ЕДИНЫМ

Если мы хотим прийти к грамотной функционирующей системе тахографии, то прежде всего необходимо создать единый реестр тахографов и их

компонентов – карт тахографов, производителей тахографов, тахографических мастерских, – который будет утвержден органом государственной власти. Только в этом случае можно говорить о надлежащем исполнении вышеуказанными организациями своих функций и надлежащем контроле тахографической деятельности законом.

На сегодняшний день существуют только списки ФБУ «Росавтотранс», которые не имеют государственного статуса, и, как следствие, вся тахографическая система страдает от отсутствия реальной ответственности государства перед обществом.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МАСТЕРСКИХ

Калибровка тахографа – обязательная процедура, которая «привязывает» контрольный прибор к конкретному автомобилю и настраивает тахограф под его параметры.

Без правильно выполненной процедуры калибровки показания тахографа недействительны.

Процедура и порядок проведения калибровки должны быть законодательно отрегулированы и обязательны для выполнения.

Необходимо усилить ответственность перед законом мастерских, которые пропускают или не полностью выполняют калибровку тахографа. Многие из таких мастерских делают это с целью получения экономической выгоды и действуют исключительно в собственных интересах, а не в интересах перевозчика.

ТАХОГРАФ ДОЛЖЕН...

Согласно Федеральному закону № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений» все приборы, применяемые в сфере государственного регулирования, к которым относится и тахограф, должны являться средством измерения.

Во-первых, производители тахографов обязаны соблюдать действующее законодательство, во-вторых, необходимо помнить о правах перевозчика и учитывать его интересы. Перевозчик, который приобретает тахограф, не являющийся средством измерения, покупает бесполезный прибор, показания которого не являются достоверными в юридическом плане. Это прямое противоречие законодательному назначению тахографа и, к большому сожалению, обман покупателя.

Производители тахографа обязаны добросовестно относиться к метрологической поверке выпускаемого контрольного прибора, а законодатель должен осуществлять строгий контроль за этим и не допускать обмана потребителей.

В ВИДЕ ИСКЛЮЧЕНИЯ

Список исключений из обязательного оснащения тахографами содержит виды транспортных средств, являющихся потенциально опасными для всех участников дорожного движения. Законодательная инициатива пересмотреть данный список говорит о том, что возможность уменьшения смертности населения в результате аварий с участием грузового автотранспорта есть. Кроме того, предлагается обязать к оснащению автотранспорт, зарегистрированный на физлица. Напомним, что в настоящий момент такие перевозки не подлежат оснащению тахографами и практически не контролируются государством с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения, в то вре-

Правоприменительная практика указывает на необходимость совершенствования тахографической системы

мо вести электронный архив данных с их анализом за период не менее года с даты их регистрации и предоставлять их уполномоченной инспектирующей организации.

мо вести электронный архив данных с их анализом за период не менее года с даты их регистрации и предоставлять их уполномоченной инспектирующей организации.

НАРУШЕНИЕ И НАКАЗАНИЕ

Наказание для водителя, который ненамеренно превысил допустимую норму времени максимального управления или не имел возможности сделать остановку, и для водителя, который сознательно нарушает режимы труда и отдыха, при этом блокирует или ломает тахограф, не может быть одинаковым.

Ответственность владельцев автомобилей, должностных лиц, выпускающих на линию автотранспортное средство без тахографа или с неисправным/несоответствующим тахографом, также необходимо усилить, в таком случае мы не будем сталкиваться с тем, что работодатель просто закрывает глаза на необходимость установки в автомобиль тахографа, а предполагает

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

Из-за того, что в существующем законодательстве не конкретизировано требование к перевозчикам по ведению электронного архива данных тахографа, анализу этих данных и предоставлению их контролирующим органам, система безопасности дорожного движения посредством тахографии не может быть должным образом отрегулирована.

Чтобы тахографическая система правильно функционировала и контролировалась, следует устранить этот пробел: перевозчикам необходи-

В действующем законодательстве присутствуют излишние требования при отсутствии основных

УГОЛОВНО ОТВЕТСТВЕНЕН!

Введение уголовной ответственности руководителей предприятий и должностных лиц за необеспечение установленного режима труда и отдыха работников, если это повлекло тяжелые последствия для здоровья или смерть человека.

Срок лишения свободы – до 10 лет со штрафом.





ресов перевозчика и одновременно станет инструментом регулирования перевозок, которые осуществляются с нарушениями и являются опасными для отрасли дорожного движения в целом.

ИЗБЫТОК ТРЕБОВАНИЙ

К большому разочарованию, в действующем законодательстве присутствуют излишние требования при отсутствии основных. Например, деятельность и ответственность мастерских слабо отрегулирована, притом что именно эти организации занимаются установкой, калибровкой, вводом в эксплуатацию прибора государственного контроля соблюдения режимов труда и отдыха водителей. В то же время к мастерским предъявляется целый ряд «требований общего характера», связанных с повторным лицензированием каждые три года, наличием в собственности объектов недвижимости и т. д. Все это создает лишние препятствия к осуществлению деятельности, при этом не помогает усилению мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

НОРМА В СИЛУ – КОНТРОЛЬ СОБЛЮДЕНИЯ

Также необходимо обратить внимание на тот факт, что между вступлением законодательной нормы в силу и осуществлением контроля ее соблюдения должен быть реалистичный интервал времени. В таком случае принимаемые меры для обеспечения безопасности дорожного движения – к примеру, изменение сроков или перечня оснащения – не приведут к непосильным финансовым затратам перевозчиков.

ВОЗРАСТ НЕ ПОМЕХА

Несмотря на то что российская тахография – очень молодая отрасль, удалось уже приобрести необходимый для ее развития опыт. При грамотном и гибком изменении некоторых законодательных норм мы получим прекрасную возможность работать на честном и упорядоченном рынке автоперевозок. Для перевозчиков тахограф будет инструментом повышения эффективности работы автопарка и помощником, а не «ящиком проблем». Мастерские же смогут грамотно и профессионально выполнять свою работу, соблюдая все требования законодательства и способствуя развитию безопасности дорожного движения.

Без правильно выполненной процедуры калибровки показания тахографа недействительны

заплатить скромный штраф. Цена такой экономии – колоссальные переработки водителей и человеческие жертвы в результате ДТП по вине его усталости.

ЗАСТРАХУЙ

Не так давно тахограф стал объектом заинтересованности страховых компаний. Причина в том, что показания легитимного тахографа признаются судами в качестве достоверных юридических данных. В случаях ДТП, например, свидетели часто дают противоречивые показания, в таких ситуациях данные тахографа помогают разобраться в истинном поло-

жении вещей. Случаи, когда только тахограф помогал доказать невиновность водителя, нередко встречаются в судебной практике. Интересен страховым компаниям тахограф еще и тем, что помогает оценить риски при формировании страховых коэффициентов, так как тахограф фиксирует факты нарушения режимов труда и отдыха водителей, факты нарушения скоростных режимов автомобиля.

На тахографическую отрасль привлечение страхового законодательства окажет положительное влияние, так как обеспечит дополнительную юридически-правовую защиту инте-



УТВЕРЖДЕН СТАНДАРТ НА ИНТЕГРИРОВАННЫЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ!

ВПРЕДЬ ВСЕ РАЗРАБАТЫВАЕМЫЕ И УСТАНОВЛИВАЕМЫЕ ПРОГРАММНЫЕ ПРОДУКТЫ КОНСОРЦИУМА «ИНТЕГРА-С» БУДУТ СОДЕРЖАТЬ ТОЛЬКО ОТКРЫТЫЕ ИСХОДНЫЕ КОДЫ И ИСПОЛЬЗОВАТЬ ТОЛЬКО ОТКРЫТЫЕ ПРОТОКОЛЫ.

The way to Altai new bridges!

FSI Uprдор Altai equips transport facility with engineering and technical systems to ensure transport security, and invokes to revise a number of regulatory documents in the field of transport security in the road sector.



Владимир КУДЕЛЬКИН, президент консорциума «Интегра-С», заслуженный изобретатель РФ



гласно Рекомендациям МЧС РФ от 25 февраля 2009 года) с привязкой всех компонентов системы мониторинга к географическим координатам и времени.

- Шифрование передаваемых данных.
- Обеспечение идентификации и аутентификации пользователя посредством электронной подписи.
- Полицентрическое построение системы безопасности.

не решено заменять в год до 15% ОС Windows на Linux. Хорошие результаты показывают, как ни странно, и страны НАТО: Германия – более 65% коммерческих компаний используют свободное ПО, во Франции его используют 67% компаний, в Норвегии более 50%, а в Финляндии СПО используют более 80% частных компаний.

ГОСТ Р 56875-2016 «Информационные технологии. Системы безопасности комплексные и интегрированные. Типовые требования к архитектуре и технологиям интеллектуальных систем мониторинга для обеспечения безопасности предприятий и территорий» утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 26 февраля 2016 года № 81-ст. Его основные положения:

- Применение операционной системы с открытыми исходными кодами (распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2010 года №2299-р).
- Использование открытых протоколов обмена данными.
- Визуализация состояния объектов и территорий в 3D ГИС исполнении (со-

ИНФОРМАЦИОННО УЯЗВИМЫ

Данный стандарт включает требования распоряжения № 2299-р о переходе на использование операционной системы (ОС) с открытым исходным кодом. Использование ПО с закрытым исходным кодом в нашей стране достигает 97%. Эти программы целенаправленно созданы для нанесения ущерба и вреда их пользователям. Главенствующее положение здесь занимает Microsoft Corporation. Массовое применение этого ПО ставит под угрозу безопасность информационного пространства страны и делает национальную экономику и безопасность страны уязвимыми от политического настроения поставщиков и «модераторов» такого ПО.

МИРОВАЯ ПРАКТИКА

Процессы импортозамещения и ухода от вредоносного ПО наблюдаются в мировой практике после ряда скандалов, связанных с масштабным отслеживанием «всех и вся» в интернете сотрудниками АНБ США. Пример кардинального подхода демонстрирует Китай, где на правительственном уров-

ХОД ОТКРЫТОМУ КОДУ!

Руководство страны понимает сложившуюся обстановку и принимает для ее исправления соответствующие меры, но реалии настоящего времени неумолимо требуют более решительных и оперативных действий в этом направлении, в том числе и со стороны делового сообщества. Необходимо поставить жесткий заслон перед Windows-подобными программными продуктами, чтобы не оказаться в программно-аппаратном рабстве иностранных поставщиков.

Будучи патриотами России, для реального решения вопроса импортозамещения без затрат и в короткие сроки мы готовы бесплатно предоставить на наши объекты ПО с открытыми исходными кодами (под управлением ОС Linux, «Заря» и др.) для замены ранее поставленного ПО с закрытыми исходными кодами (Windows). Последовать нашему примеру мы призываем и других участников рынка информационно-коммуникационных технологий. Если наши коллеги по каким-либо причинам не смогут предложить бесплатную замену ПО, мы также готовы после проработки технической возможности предоставить без оплаты необходимое программное обеспечение с открытыми исходными кодами.



«Интегра-С», консорциум
115230, Москва, ул. Варшавское шоссе, 46
Тел./факс: (495) 730-62-52
E-mail: moscow@integra-s.com
www.integra-s.com