



Больше тахографов – УМНЫХ И ЧЕСТНЫХ!

More tachographs – smart and honest!

В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ ЖУРНАЛА В МАТЕРИАЛЕ «ТАХОГРАФЫ: БОЛЬШЕ ВОПРОСОВ, ЧЕМ ОТВЕТОВ» РЕДАКЦИЯ ЗАТРУНУЛА ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С ВНЕДРЕНИЕМ В РОССИИ СИСТЕМЫ ТАХОГРАФИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ. В ПРОДОЛЖЕНИЕ ЭТОЙ ТЕМЫ **АРМЕН ХАЧАТРЯН**, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ФБУ «РОСАВТОТРАНС», ДАЛ ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ.



Армен ХАЧАТРЯН,
заместитель генерального директора
ФБУ «Росавтотранс»

Armen KHACHATRYAN,
Deputy General Director
FBU "Rosavtotrans"



Армен Гургенович, какое количество транспортных средств (ТС) в Российской Федерации уже оснащено тахографами в соответствии с Приказом Минтранса России № 36?
На сегодняшний день тахографами, соответствующими требованиям Приказа Минтранса России от 13 февраля 2013 года № 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил

использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства» (зарегистрирован Минюстом России 7 марта 2013 года, регистрационный № 27574, далее – Приказ Минтранса России № 36), оснащено более 285 тыс. транспортных средств.

С чем, на ваш взгляд, связаны низкие темпы оснащения ТС тахографами с блоками СКЗИ? Насколько обоснованы жалобы перевозчи-





ков относительно проблем с получением карт водителя?

Во-первых, согласно абзацу 10 пункта 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), вступившему в силу с 1 апреля 2013 года, обязанность оснащения транспортных средств техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителя транспортного средства (далее – тахографы), установлена для

Второй причиной, к сожалению, является недобросовестность организаций – владельцев транспортных средств. Однако в связи с усилением контроля со стороны контрольно-надзорных органов ситуация должна измениться.

По вопросу получения карт тахографа можно отметить, что сроки изготовления карт тахографа не установлены государством. Вероятно, длительные сроки получения карт тахографа являются результатом включения в процесс получения карты тахографа конечным получателем избыточного количества организаций, осуществляющих посреднические ус-

томатический запрет на использование данных ТС за пределами РФ. Насколько серьезна эта проблема и каковы пути ее решения?

Согласно разъяснениям ЦЛСЗ ФСБ России, размещенным на сайте clsz.fsb.ru, тахографы с блоком СКЗИ с учетом их широкого распространения могут быть отнесены к категории товаров «массового рынка». В этой связи для их перемещения через таможенную границу Таможенного союза на них должны быть зарегистрированы соответствующие нотификации. Нотификация оформляется разово, в уведомительном порядке и не требует дополнительных затрат со сторо-



Основная задача smart-тахографа – создание интеллектуальной транспортной системы для контроля движения, времени труда и отдыха водителей, скорости, топлива

юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, вне зависимости от того, осуществляют ли они коммерческие или некоммерческие перевозки, а значительная часть транспортных средств, подлежащих оснащению тахографами в соответствии с требованиями Приказа Минтранса России № 36, зарегистрирована на физических лиц.

луги по получению карты тахографа, что, в свою очередь, приводит также к удорожанию стоимости карты для конечного получателя. Для сокращения временных и финансовых затрат на получение карты тахографа можно рекомендовать заявителям обращаться непосредственно в организацию – изготовитель карт тахографа.

Компании-перевозчики утверждают, что оснащение тахографами российского производства означает ав-

ны оформляющей организации, использование транспортных средств, оснащенных тахографами с блоком СКЗИ тахографа, за пределами Российской Федерации не запрещено. Перед продажей транспортного средства необходимо просто деактивировать тахограф и блок СКЗИ тахографа, а в случае необходимости демонтировать тахограф. Вместе с тем согласно статье 8 Федерального закона от 24 июля 1998 года № 127-ФЗ «О государственном контроле за



осуществлении международных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» водители транспортных средств при осуществлении международных автомобильных перевозок по территории Российской Федерации обязаны соблюдать режим труда и отдыха, установленный международным договором Российской Федерации о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки. В частности, для осуществления международной перевозки в страны Европы или через территорию этих стран необходимо соблюдать требования Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР, Женева, 1 июля 1970 года), в соответствии с которым транспортное средство должно быть оснащено контрольным устройством, соответствующим требованиям ЕСТР, прошедшим в установленном порядке процедуру официального утверждения типа контрольного устройства.

Административная ответственность за нарушение требований Приказа Минтранса России № 36 возможна только за отсутствие тахографа, его отключение во время движения или эксплуатацию неисправного прибора. А основная функция – контроль режима труда и отдыха водителя – не выполняется. Что делается для решения этой проблемы?

Для того чтобы осуществлять проверку соответствия моделей тахографа метрологическим требованиям, в первую очередь необходимо определить измерения, относящиеся к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, и установить к ним обязательные метрологические требования, в том числе показатели точности измерений, в соответствии с пунктом 5 статьи 5 Федерального закона от 26 июня 2008 года № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений». Минтрансом России подготовлен проект приказа «Об утверждении перечня измерений, относящихся к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, и обязательных метрологических требований к ним, в том числе показателей точности, в сфере транспорта».

До 1 января 2018 года в России разрешена эксплуатация ТС с ранее установленными тахографами различных типов. После чего ожидается масштабное переоснащение автопарка приборами с СКЗИ российского образца. Справятся ли отечественные производители и мастерские?

На сегодняшний день ФБУ «Росавтотранс» уже зарегистрировано более 400 тыс. тахографов и более 440 тыс. блоков СКЗИ тахографа, выпущенных организациями-изготовителями. Кроме того, по имеющейся информации, организациями-изготовителями ведется работа как по производству существующих моделей тахографов и блоков СКЗИ тахографа, так и по разработке новых моделей.

Международные перевозчики имеют право использовать тахографы ЕСТР. Считаете ли вы возможным предоставить право выбора тахографа (соответствующего Приказу № 36 или ЕСТР) самим перевозчикам?

Как уже говорилось ранее, водители транспортных средств при осуществлении международных автомобильных перевозок по территории Российской Федерации обязаны соблюдать режим труда и отдыха, установленный международным договором Российской Федерации о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки.

На территории Российской Федерации должны выполняться требования установки на транспортных средствах и использования контрольных устройств (тахографов) регистрации режима труда и отдыха водителей транспортных средств, принадлежащих:

- российским перевозчикам при осуществлении международных автомобильных перевозок;
- иностранным перевозчикам – перевозчикам государств – участников Европейского соглашения о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки;
- иностранным перевозчикам – перевозчикам государств, с которыми имеются международные договоры Российской Федерации, предусматривающие соблюдение указанного в настоящей статье требования.

Вместе с тем согласно пункту 14 технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств ТР ТС 018/2011», утвержденного решени-



ем Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877 и вступившего в силу с 1 января 2015 года, конструкция выпускаемых в обращение транспортных средств категорий М2, М3, N2 и N3 должна предусматривать возможность оснащения (штатные места установки, крепления, энергопитания) техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографами). Перед покупкой транспортного средства автопредприятие может определить, какие перевозки оно планирует осуществлять, и, исходя из этого, оснащать транспортные средства соответствующим техническим средством контроля режима труда и отдыха.

В настоящее время в РФ разрабатывается новая модификация тахографа – так называемый smart-тахограф. Расскажите, пожалуйста, о нем подробнее.

В настоящее время под руководством Минтранса России в рамках Федеральной целевой программы «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012–2020 годы» осуществляется выполнение опытно-конструкторской работы по теме «Создание системы тахографического контроля за соблюдением режима труда и отдыха водителей в транспортном комплексе Российской Федерации, функционирующей

на базе использования технологий ГЛОНАСС», в рамках которой создается инфраструктура, позволяющая осуществлять регистрацию инфор-

ГНСС и блоком приемо-передающей аппаратуры, позволяющий в режиме реального времени осуществлять автоматизированный сбор зашиф-

« **Значительная часть транспортных средств, подлежащих оснащению тахографами в соответствии с требованиями Приказа Минтранса России № 36, зарегистрирована на физических лиц**

мации о нарушениях режимов труда и отдыха, а также скоростного режима, снижая тем самым нагрузку на контрольно-надзорные органы в части осуществления процедуры анализа данных с тахографа, также применение современных технологий позволит контрольно-надзорным органам осуществлять анализ большого объема данных о деятельности всех водителей автотранспортных предприятий по заданным параметрам за максимально короткое время. В целом использование удобного и простого механизма контроля приведет к повышению эффективности контроля.

В рамках проведения ОКР на основе тахографа осуществляется разработка принципиально нового устройства, представляющего собой тахограф с блоком СКЗИ, антенной

рованной информации о маршруте, времени движения и скорости движения транспортного средства по защищенным беспроводным каналам передачи данных с использованием инфраструктуры автоматизированных центров контроля и надзора и системы экстренного реагирования при авариях ЭРА-ГЛОНАСС, что, в свою очередь, позволит сотрудникам контрольно-надзорных органов заблаговременно получать информацию об отклонении или превышении соответствующих параметров и своевременно применять меры, направленные на предотвращение ДТП, а также на снижение тяжести их последствий.

Кроме того, за счет реализации механизма обратной связи будет обеспечена возможность автоматиче-



ской реализации штрафных санкций в отношении водителя, нарушившего установленные соответствующими нормативными правовыми актами требования и правила. Основная задача smart-тахографа заключается в том, чтобы создать интеллектуальную транспортную систему для контроля движения, времени труда и отдыха водителей, скорости, топлива. Особенное внимание при разработке нового устройства разработчики будут уделять совершенствованию механизмов

ни тахографов на автомобильном транспорте, отменяющим Регламент Совета (ЕС) № 3821/85 об использовании регистрирующего оборудования на автомобильном транспорте и вносящим изменения в Регламент (ЕС) № 561/2006 Европейского парламента и Совета по гармонизации конкретного социального законодательства, связанного с автомобильным транспортом, в Европе установлены новые требования к тахографу, согласно которым «умный» тахограф должен в

Что делается для обеспечения равных условий при перевозках грузов в части распространения требований по установке и эксплуатации тахографов на ТС, принадлежащих физическим лицам?

По мнению ФБУ «Росавтотранс», транспортные средства категорий М2, М3, N2 и N3, принадлежащие физическим лицам, представляют такую же опасность на автомобильных дорогах, как и соответствующие транспортные средства, принадлежащие



безопасности. В случае успешного завершения разработок следующим возможным шагом станет внесение изменений в Приказ Минтранса России № 36 и установка новых требований к тахографу. Изменения будут публично обсуждаться с целью их оптимизации, окончательно все документы будут согласовываться с соответствующими федеральными органами исполнительной власти. Данная ситуация полностью аналогична развитию системы тахографического контроля в Европе. Так, в соответствии с Регламентом (ЕС) № 165/2014 Европейского парламента и Совета от 4 февраля 2014 года об использо-

вавшем в оперативном режиме передавать данные о параметрах его использования, а также о параметрах движения транспортного средства посредством дистанционной связи с интеллектуальными транспортными системами. При этом устройства контроля режима труда и отдыха, соответствующие ранее установленным требованиям, которыми были оснащены транспортные средства в период действия этих требований, эксплуатируются в течение всего срока службы до момента выхода их из строя. Устройствами нового поколения оснащаются лишь новые транспортные средства, выпускаемые в обращение.

индивидуальным предпринимателям и юридическим лицам. Режим труда и отдыха водителей транспортных средств на территории Российской Федерации регулируется Положением об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденным Приказом Минтранса России от 20 августа 2004 года № 15 (зарегистрирован Минюстом России 1 ноября 2004 года, регистрационный № 6094), разработанным в соответствии с Федеральным законом от 30 декабря 2001 года № 197-ФЗ «Трудовой кодекс Российской Федерации», и должен соблюдаться всеми водителями, работающими по трудовому договору. Однако на сегодняшний день законодательно не установлены режимы труда и отдыха водителей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов в частном порядке, также не установлено требование обязательного оснащения тахографами транспортных средств категорий М2, М3, N2 и N3, принадлежащих физическим лицам. **15**