



ТАХОГРАФ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ!

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД ПРИ ПОДГОТОВКЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ ПОЗВОЛИТ РЕШИТЬ ВСЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАПУСТИТЬ ПОЛНОЦЕННУЮ СИСТЕМУ ТАХОГРАФИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ В РОССИИ. ИМЕННО ТАК СЧИТАЕТ ДЕПУТАТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ РФ, ЧЛЕН КОМИТЕТА ГД ПО ТРАНСПОРТУ И СТРОИТЕЛЬСТВУ **Александр СТАРОВОЙТОВ.**

Tachograph: issues and prospects!

According to the Deputy of the State Duma of the Russian Federation, member of the State Duma Committee for Transport and Construction Alexander Starovoytov, the integrated approach in legislative requirements preparation will solve all the issues and will launch a full-fledged tachograph control system in Russia.



Александр Сергеевич, редакция нашего журнала начиная с 2015 года публикует цикл статей, посвященных вопросу внедрения системы контроля режимов труда и отдыха водителей. Тахография призвана обеспечить повышение уровня безопасности дорожного движения. Вы принимаете активное участие в нашей работе, проводите тематические встречи по данной проблематике в рамках различных форумов, конференций и иных подобных мероприятий. В связи с этим мы хотим задать вам несколько вопросов. Как вы считаете, положение дел с момента внедрения тахографии можно считать приемлемым? Планируемая цель достигнута или нет?

Вы спрашиваете о внедрении системы и достигнутых результатах. Если ответить кратко, то проблема именно в том, что этой системы как раз и нет, а есть разрозненные требования, распределенные по различным нормативным актам. Если также кратко предложить решение, то в первую очередь необходимо внести корректировки в законодательные требования таким образом, чтобы реализовать системный подход к разработке нормативной базы. Однако сжатый ответ не дает возможности понять, что именно отсутствует в нормативных документах для реализации системного подхода, поэтому нужно давать более подробное разъяснение, что такое комплексное решение вопроса.

Система должна определять нормативные требования и порядок их исполнения, распределять права и обязанности участников, предусматривать возможность выполнения своих обязанностей для надзорных органов при проведении процедур контроля.

Оснащение транспортных средств тахографами само по себе – без проведения процедур контроля – никак не изменит ситуацию на трассах и не обеспечит повышение уровня безопасности дорожного движения. Поэтому вся тахографическая система должна быть ориентирована на конечный результат ее применения – процедуру контроля.

В каждой составляющей системы есть пробелы, которые нужно срочно исправлять.



Оснащение транспортных средств тахографами само по себе – без проведения процедур контроля – никак не изменит ситуацию на трассах

Например, нормативные требования частично определены, но при этом в них не хватает понятийного аппарата и однозначности формулировок. Не введены понятия режимов, непосредственно влияющих на безопасность дорожного движения, – это режимы нахождения в движении (управление автомобилем) и режимы перерывов в управлении, а также периоды отдыха.

Сейчас применяется некорректная формулировка «непрерывное управление», в то время как должно быть введено понятие «суммированное время управления». Отсутствует конкретизация формулировок «продолжительность времени непрерывного перерыва от управления» и «продолжительность непрерывного периода отдыха», а также в законодательных требованиях должно быть конкретное указание на то, как эти периоды регистрируются в памяти тахографа и как они отображаются на экране тахографа и на распечатке.

Кроме вышеперечисленного необходимо разделить зоны ответственности между надзорными органами таким образом, чтобы соблюдение норм рабочего времени контролировал инспектор по труду, а нормы времени управления и отдыха от управления –

инспектор, отвечающий за безопасность дорожного движения, и инспектор Ространснадзора. Сейчас все нормы смешаны, что приводит к несвойственной для инспекторов дорожного контроля деятельности – контролю выполнения требований Трудового кодекса.

Не определены понятия отчетных документов – распечаток тахографа. Так же как требования к их виду, содержанию и периоду времени сохранности изображения на них, а для термобумаги это является принципиальным моментом. Ведь именно на основании этих документов инспектор должен принимать решение о наличии либо отсутствии правонарушения и прикладывать их к протоколу в качестве доказательств.

Относительно порядка исполнения требований: в системе тоже присутствует много пробелов. Значительное количество формулировок не дает однозначного критерия для оценки факта выполнения требования. Еще одной проблемой является то, что во многих формулировках содержатся условности, не позволяющие инспекторам собрать доказательства наличия правонарушения. Например, большинство позиций, указанных в Перечне исключений 36-го Приказа Минтранса, не содержат признаков, по которым можно однозначно идентифицировать, является ли конкретное транспортное средство исключением или подлежит оснащению. Отсутствует и порядок приведения показаний тахографа в соответствии с конкретными характеристиками автомобиля, а также требования по оформлению документа, подтверждающего корректность выполнения данной процедуры, и идентификации ответственного должностного лица.

Права и обязанности участников должны быть распределены таким образом, чтобы каждый отвечал за исполнение именно тех требований, которые ему предписаны, и имел право на защиту своих интересов, в том числе и с применением подтверждающих документов. Состав, форму и содержание таких документов нужно конкретизировать в нормативных актах.

Другой проблемой является то, что в действующем законодательстве порядок выполнения процедуры контроля режимов труда и отдыха водителей с применением показаний тахографа не регламентирован, в том числе не предусмотрено основание для остановки транспортного средства для ее проведения. Эту ситуацию нужно исправлять, у инспектора должны появиться права для остановки автомобиля и проведения проверки показаний тахографа, охватывающие длительный прошедший период времени (в идеале – до 365 дней). У водителя должна появиться обязанность предоставления доступа инспектору к тахографу и выдачи распечаток по требованию. Указание типов распечаток, за какой период времени они должны предоставляться и порядок их оформления в качестве отчетного документа также нужно прописывать в законодательных требованиях.

И самое важное для работоспособности тахографической системы – это возможность реализовать процедуру контроля в тех условиях, где она проводится: на дороге или на предприятии. Сейчас в этой части сложилась самая сложная ситуация. Наличие большого количества условностей в формулировках требований, отсутствие однозначных признаков идентификации правонарушения, отсутствие распределения полномочий между ведомствами и прочие негативные моменты оказывают блокирующее влияние на выполнение процедур контроля.



При этом наблюдается серьезное противодействие со стороны подконтрольных лиц. И способствуют этому некоторые участники тахографической системы, которые умышленно вводят в заблуждение перевозчиков, подменяя одни юридические понятия другими. Для того чтобы развернуть требование в выгодную для себя сторону, недобросовестные представители тахографического рынка часто «выдергивают» определенные фразы из контекста требований, преподнося их другим с нужной для себя стороны. Например, подменяют понятия «требования к объектам технического регулирования» на «технические требования», что позволяет продавать тахографы, которые не соответствуют действующим законодательным нормам. Данная практика стала возможной в условиях, когда провести полноценную процедуру контроля проблематично, и это еще больше дестабилизирует ситуацию.

Реализация комплексного подхода к формированию законодательных требований позволит решить

все проблемы и запустить полноценную систему контроля. А пока цель не достигнута, и нужно активно продолжать работу над развитием системы.

Ответ на ваш вопрос получился обширным – это обосновано тем спектром проблем, который затронут в вашем вопросе.

Александр Сергеевич, какие меры, на ваш взгляд, необходимо принять для приведения российской тахографии в рабочее состояние? И как срочно?

Несмотря на существующие проблемы, решение есть, и оно реализуемо. Причем в достаточно короткие сроки, было бы желание у регулятора.

Необходимо внести корректировки в тексты нормативных актов, здесь много нюансов и тонкостей. В рамках интервью невозможно описать их все, да и цели такой не стоит, нужно определить стратегическое направление этих изменений.

Сразу обращаю внимание на то, что ломать действующую систему требований не нужно, тем более не нужно обязывать перевозчиков осуществлять переоснащение транспортных средств новыми тахографами – все можно изменить в рамках существующей тахографической системы.

Что в первую очередь должно быть реализовано:

- Ввод понятийного аппарата по системе тахографического контроля на уровне федерального закона. Это снимет условности в толковании норм и придаст однозначность требованиям.
- Утверждение требований по формированию и порядку ведения государственного реестра моделей тахографов. Это снимет неопределенность в критериях легитимности моделей и позволит инспектору четко определить юридическую значимость того или иного тахографа во время проверки на дороге.
- Разделение полномочий по контролю между надзорными органами. Необходимо разделить нормы по времени управления автомобилем и отдыха от управления от норм Трудового кодекса.
- Наделение соответствующими полномочиями должностных лиц надзорных органов для осуществления полноценной процедуры контроля (право остановки транспортного средства для выполнения контроля соблюдения установленных режимов труда и отдыха, право требования подтверждающих документов).
- Ревизия Перечня исключений с целью указания однозначного признака, по которому можно идентифицировать принадлежность автомобиля к нему.
- Утверждение однозначного и исчерпывающего перечня обязанностей для всех участников системы контроля режимов труда и отдыха водителей, утверждение формы подтверждающих документов и перечисление прав участников.

В заключение хочу отметить, что, несмотря на все перечисленные проблемы, нет особых преград для осуществления контроля и в текущем состоянии системы. Да, невозможно проводить его полноценным образом, существуют трудности с самой процедурой, с идентификацией транспортных средств, однако при этом по целому ряду требований контроль возможен и осуществляется.

Должен констатировать тот факт, что получить ожидаемый эффект от применения национальной тахографии можно, только запустив систему полноценного контроля – за счет реализации мер, перечисленных выше.

ТАХОГРАФ – ИМЯ СОБСТВЕННОЕ?

Tachograph – proper name?

Tachograph is tool for monitoring the compliance with regimes of labor and rest of drivers or independent device?



Геннадий МИРОШИН,
эксперт Ассоциации «Рустахоконтроль»

Gennady MIROSHIN,
an Expert of the Association Rustahokontrol

ТАХОГРАФ – ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ КОНТРОЛЯ СОБЛЮДЕНИЯ РЕЖИМОВ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЯМИ ИЛИ «САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ» УСТРОЙСТВО?



Тахографы внедряются в массовом порядке, однако при этом создается впечатление, что система контроля режимов труда и отдыха водителей стоит обособленно от прибора, который призван обеспечить этот контроль. Показатели статистики косвенно подтверждают данный вывод – штрафов, выписанных за нарушение режимов труда и отдыха, на порядок меньше, чем за несоответствие тахографа установленным требованиям. Иными словами, в основном контролируется само устройство, а не регистрируемая им информация.

Наличие контрольного прибора на борту автомобиля не решит проблему соблюдения режимов труда и отдыха, и на текущий момент это стало очевидным. Нужно пересмотреть функционирование тахографической системы, уделив главное внимание осуществлению контроля посредством информации, находящейся в памяти тахографа.

Обеспечивает ли тахограф инспектора необходимыми данными для полноценного контроля? Конечно. Однако необходимо предусмотреть законные основания для выполнения самой процедуры и конкретизировать последовательность ее действий. Именно на это и обратил внимание в своем интервью депутат Государственной Думы Александр Старовойтов.

Инспектор должен иметь право доступа к информации, хранящейся

в памяти тахографа, а водитель обязан предоставлять ему этот доступ. Водитель также обязан передавать затребованные контролером распечатки. При этом распечатки должны иметь юридический статус отчетного документа, а данные из памяти тахографа, которые выводятся на печать, должны быть легитимными.

Все это необходимо регламентировать в законодательных актах. Оценивать действенность тахографии без реализации вышеописанных мер не имеет смысла, поскольку своего прямого назначения на текущий момент она не выполняет.

С технической стороны система готова: производство тахографов налажено, транспортные средства оснащаются. С юридической стороны для ее полноценного функционирования необходимо обобщить накопленный опыт, провести ревизию и корректировку нормативных требований. Это вполне реализуемо, хотя и требует приложения определенных усилий.

Безусловно, развитию национальной тахографии также мешают серьезное противодействие коммерческих структур, чей бизнес сложился в условиях юридической неразберихи. Им выгодна ситуация, при которой контролируется только факт наличия тахографа и контроль достаточно слабый. Почему? Потому что в таком случае можно продавать приборы, похожие на тахографы по внешним признакам, но не

являющиеся таковыми юридически. Для полноты обмана на эти приборы получена часть документов, подтверждающих их соответствие некоторым законодательным требованиям, например свидетельство утверждения типа средства измерения и сертификат соответствия требованиям Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств». Первый документ сообщает владельцу, что прибором можно что-то измерить, а второй – что его можно использовать в автомобиле, не нарушая безопасность эксплуатации последнего. Но подтверждением того, что данное устройство является тахографом в юридическом понимании, то есть соответствует всем установленным требованиям российского тахографического законодательства, данные документы не являются!

Обидно, что недобросовестные участники рынка позволяют себе паразитировать на обеспечении безопасности дорожного движения и такой важной социальной норме, как тахографическая система, дискредитируя ее своими действиями.

Приведение системы контроля режимов труда и отдыха в рабочее состояние решит эту проблему, что положительно скажется на всей ситуации, а перевозчики перестанут впустую тратить деньги на нелегитимные приборы.