

# ТАХОГРАФ ДЛ Я ШТРАФОВ

# ИЛИ ДЛ Я БЕЗОПАСНОСТИ?

**1 апреля в Российской Федерации должен завершиться процесс оснащения транспортных средств тахографами. Однако их владельцы не спешат это делать.**

A tachograph for fines or security?

On April 1, in the Russian Federation the process of vehicles equipment with tachographs must be completed. However, the owners don't hurry to do it.



**НАША СПРАВКА:**

По состоянию на сентябрь 2014 года в Российской Федерации произведено более **180** тыс. тахографов с блоком средств криптографической защиты информации (СКЗИ), установку которых в настоящее время осуществляет около 1 тыс. мастерских. По данным Ассоциации мастерских по техническим средствам контроля, установка и тестирование одного тахографа с СКЗИ занимает порядка четырех часов, т.е. в день одна мастерская в состоянии обслужить всего три-пять машин. По данным ЕС, эксплуатация автомобилей с тахографами снижает аварийность в среднем на **22%**.

**В** этом году в Российской Федерации должен завершиться процесс оснащения ТС приборами тахографического контроля. В целом оснащению тахографами подлежат около 40% всех зарегистрированных в РФ транспортных средств.

В соответствии с Приказом Минтранса России № 273 от 21.08.2013 до 1 апреля 2015 года новыми тахографами, использующими средства криптографической защиты информации (СКЗИ), должны быть оснащены грузовики категории N2, перевозящие неопасные грузы с массой от 3,5 до 12 тонн. Это самая массовая категория ТС, подлежащих оснащению тахографами. По оценкам ГАИ, на 1 января на учете состояло порядка 700 тыс. таких автомобилей.

В связи с этим в Москве на площадке МИА «Россия сегодня» прошла пресс-конференция по теме «Безопасность и эффективность грузопассажирских перевозок в России: перспективы развития». Основ-

ной темой, которую обсудили представители Комитета Государственной думы РФ по транспорту, МВД, Росавтотранса и компаний — производителей тахографического оборудования, были вопросы оснащения транспортных средств тахографами, законодательного регулирования в этой сфере, эффективности мер по контролю за соблюдением водителями режима труда и отдыха и др.

Как отметил заместитель начальника отдела технического надзора ГУОБДД МВД России Сергей Чипурин, с момента вступления в силу 37-ФЗ от 05.04.2013 и до начала текущего года в Российской Федерации привлечено к ответственности более 170 тыс. водителей ТС. С начала 2015-го к ответственности привлечено еще порядка 60 тыс. водителей. В 67% случаев причиной наказания являлось отсутствие на ТС тахографа, в 16% — эксплуатация ТС с неработающим тахографом, в 14% — нарушение правил пользования устройством и в 2% — ис-



**СЕРГЕЙ ЧИПУРИН, ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛА ТЕХНИЧЕСКОГО НАДЗОРА ГУОБДД МВД РОССИИ**



С 1 апреля этого года тахографами необходимо будет оснащать еще больше транспорта. Закон распространится практически на все грузовики до 12 тонн. На учете таких транспортных средств стоит более 700 тыс. Их оборудование нужно вести более активно, пото-

му что каждый такой прибор — это вовремя отдохнувший и не уснувший за рулем водитель, это спасение жизней наших сограждан. Тем более что штраф за нарушение этого закона чаще всего составляет 10 тыс. руб. То есть пять нарушений — и стоимость тахографа пе-



рекрывается. И это без учета вероятного ущерба, когда без тахографа уставший водитель попадет в ДТП с тяжкими последствиями!

пользование тахографа, не соответствующего требованиям законодательства. Причем проверки МВД показали, что, несмотря на штрафные санкции, владельцы ТС не спешат выполнять требования законодательства по установке тахографов нового образца.

Это подтвердил президент Ассоциации мастерских по техническим средствам контроля Алексей Ческидов. По его словам, сегодня услуги по установке тахографов нового образца оказывают около 1 тыс. мастерских, и установка прибора на автомобиль обходится примерно в 40 тыс. руб., если не возникает потребности в замене другого оборудования — например, спидометра и т.п. Тем не менее сегодня очередей в мастерских нет, несмотря на огромное количество автомобилей, подлежащих оснащению тахографами в соответствии с 273-м приказом Минтранса России. Как обычно, владельцы ТС тянут до последнего...

С другой стороны, в этой сфере существует много нерешенных вопросов, на которых в своем выступлении остановился замести-

тель председателя Комитета Государственной думы РФ по транспорту Александр Старовойтов. В частности, несмотря на то что на сегодня в России разрешены к применению восемь моделей тахографов, которые внесены в реестр ФБУ «Росавтотранс», юридически тахографы не являются измерительными приборами государственного контроля. Это означает, что государственный инспектор может оштрафовать водителя фактически только за отсутствие тахографа, за его неисправность либо за использование прибора, не соответствующего установленным техническим требованиям. Как считает Александр Старовойтов, таким образом сводится к фикции основная задача установки таких приборов на ТС — реального контроля за соблюдением водителями режима труда и отдыха.

Технический регламент Таможенного союза, вступивший в силу с 1 января 2015 года, устанавливает обязательность прохождения сертификационных испытаний тахографов лишь на предмет их допуска к установке на ТС. В нем нет требо-

ваний об обязательной сертификации тахографа как средства измерения. При этом в Белоруссии и Казахстане, входящих в Таможенный союз, тахографы изначально являются измерительными приборами государственного контроля.

По словам заместителя генерального директора ФБУ «Росавтотранс» Армена Хачатряна, с 1 января 2015 года был принят Технический регламент Таможенного союза 018/2011. Этот документ определяет порядок прохождения процедур сертификации и допуска автокомпонентов. В этот ТР в ближайшей перспективе будут вноситься поправки. Соответствующие предложения по унификации российской нормативной правовой базы и требований Техрегламента Таможенного союза уже подготовлены и сейчас проходят процедуру согласования и обсуждения. Ведется и доработка Приказа Министерства транспорта № 273.

Нерешенных проблем нормативного характера в сфере тахографического контроля по-прежнему довольно много. Так, до сих пор не определен уполномоченный феде-

**АРМЕН ХАЧАТРЯН, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ФБУ «РОСАВТОТРАНС»**



свою работу 2/3 мастерских, а активно — всего лишь 1/3. Изначально сеть мастерских устанавливала тахографы по ЕСТР, затем они плавно переквалифицировались на установку контрольных устройств по Приказу Минтранса № 36, и дальше объем мастерских начал расти.

Изначально Министерство транспорта РФ максимально лояльно подошло к сотрудничеству с Министерством экономического развития РФ и Федеральной антимонопольной службой, в частности были разбиты по времени сроки оснащения транспортных средств и минимизированы затраты перевозчиков. Но за прошедший год практика показала, что перевозчики не просто минимизируют, а экономят и стараются устанавливать тахографы как можно дешевле. Не за-

ботаясь о безопасности, они стараются минимизировать затраты и готовы устанавливать старое оборудование, аналоговые тахографы. Мастерские же устанавливают аналоговые тахографы задним числом или же различные «кирпичи», которые не позволяют осуществлять контроль ТС. Задача государства — это не навязывание обязательной установки тахографа, а повышение уровня безопасности дорожного движения. Поэтому каждая мастерская должна иметь лицензию ФСБ. То есть схемы работы через договоры с лицензиатами работать не будут. Сейчас мы просим всех заниматься вопросом оформления лицензии. Я знаю, что сейчас много мастерских озадачены этим вопросом. Недавно были некоторые проблемы с обучением, ужесточением требова-

ний со стороны законодательства, но сейчас эти вопросы решены. В течение лета мы провели ряд конкурсов опытно-конструкторских работ по развитию системы тахографии. Наша цель — создание тахографа нового поколения, который будет осуществлять автоматическую регистрацию нарушений режима труда и отдыха, маршрута движения, скоростного режима и автоматически передавать информацию в контрольно-надзорные органы. Далее — синхронизация требований с регламентом ЕС. Также активно сейчас создается и автоматизированная система тахографического контроля. 2015 год будет полностью посвящен контур-контролю. Мастерские и перевозчики почувствуют удобство контура и внедрения автоматизации контроля.

Инфраструктура мастерских за год выросла, но пока еще недостаточно хорошо. На сегодняшний день мы насчитываем порядка 900 мастерских по всей России. Мы наблюдаем за ними и анализируем их работу. По результатам анализа можно сказать, что сейчас реально выполняют



**ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ КАТЕГОРИИ N2 ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОСНАЩЕНЫ ТАХОГРАФОМ**

01.04.2015

**Тахограф** — контрольное устройство, устанавливаемое на автотранспортное средство, с целью непрерывной фиксации скорости движения, пробега, периодов труда и отдыха водителей.

**АВТОЦИСТЕРНЫ**

Предназначены для перевозки продовольственных и непродовольственных грузов, отличающихся повышенными требованиями к температурному режиму.

**ПРОМТОВАРНЫЕ ФУРГОНЫ**

Предназначены для перевозки продовольственных и непродовольственных товаров народного потребления от производителя в магазины, а также осуществляют офисные и квартирные перевозки.

**БОРТОВЫЕ (БОРТОВЫЕ С ТЕНТОМ)**

Транспортировка грузов различного назначения при обеспечении их защиты от влияния атмосферных условий, без особых требований к температуре и влажности воздуха при перевозке или хранении.

**ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ / РЕФРИЖЕРАТОРЫ**

Предназначены для перевозки продовольственных и непродовольственных грузов, отличающихся повышенными требованиями к температурному режиму.

КАТЕГОРИЯ N2	СУММА ШТРАФА	
Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу:	Для водителя	Для должностного лица
Свыше 3,5 тонн	от 1 000₽	от 5 000₽
Не более 12 тонн	до 3 000₽	до 10 000₽



Число автомобилей категории N2\*, осуществляющих грузоперевозки на территории России. \*от общего количества автомобильного грузового транспорта



**БЕЗДТП РФ**

ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ МВД РОССИИ

ЭКСПЕРТНЫЙ ЦЕНТР «ДВИЖЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ»



ральный орган исполнительной власти, который отвечал бы за регулирование данной сферы, отсутствует нормативная правовая база, позволяющая эффективно регулировать работу специализированных мастерских, на качество услуг которых, как отметили участники пресс-конференции, очень много нареканий, и т.д. Кроме того, большой проблемой является крайняя неразвитость в России инфраструктуры придорожного сервиса — достаточного количества удобных и безопас-

ных мест отдыха водителей, без чего исполнение ими требований законодательства о режиме труда и отдыха практически невозможно.

Как отмечает директор Федерального автономного учреждения «Отраслевой научно-методический центр» Вячеслав Максимычев, несмотря на постоянное техническое совершенствование автомобилей и их компонентов, более 80% аварий происходят из-за человеческого фактора. При этом количество грузопассажирских транспорт-

ных средств, принадлежащих физическим лицам, почти равно числу автомобилей, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, а аварийность у «частников» на порядок выше. Причина в том, что транспортные предприятия проводят большую работу с водителями: инструктаж, профотбор, предрейсовый медосмотр и т.д. В то время как физические лица не заинтересованы в такой работе, что провоцирует большое количество аварий на дорогах. **15**

#### ГЕННАДИЙ МИРОШИН, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ «РУСТАХОКОНТРОЛЬ»



В своем выступлении А.С. Старовойтов затронул болевые точки российской тахографии. И основное замечание с его стороны касалось незавершенной нормативной базы, регулирующей процедуры контроля режимов труда и отдыха водителей. В РФ нет истории применения тахографов, отсюда и вытекают сложности,

связанные с внедрением системы контроля. Отсутствие опыта у законодателей и исполнительных органов приводит к противоречивым решениям и ошибкам. И скорейшее их исправление соответствует интересам всех участников процесса. Старовойтов А.С. обозначил задачи, которые должны быть решены в ближайшее время, — и все они должны решаться в комплексе и быть взаимосвязаны друг с другом. Самый важный вывод — это то, что этот прибор должен быть отнесен к системе государственного контроля! Из этого вытекает целый ряд законодательных документов, в результате которых дан-

ные тахографа становятся юридически значимыми, и появляется возможность применить санкции к нарушителю. Сертификация на соответствие утвержденным законом функциям тахографа также необходима для обеспечения работоспособности системы. Существующая система сокращенной процедуры подтверждения соответствия не затрагивает определяющих функций тахографа и касается исключительно механизмов защиты информации, что, безусловно, необходимо, но недостаточно для того, чтобы считать систему законодательно завершённой. Инспектор должен быть

обеспечен возможностью собрать доказательственную базу, поэтому все вышеперечисленные меры должны быть внедрены в самое ближайшее время, иначе сама система тахографического контроля будет дискредитирована в глазах гражданского общества. Дополнительно к вышесказанному хотелось бы обратить внимание на то, что нужно распределить ответственность между участниками с привлечением всех сторон, а не только перевозчика, как это предусмотрено в настоящий момент. При этом должно обеспечиваться соответствие между мерой наказания и тяжестью нарушения.