



ТАХОГРАФЫ: больше вопросов, чем ответов

УСТАНОВКА И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТАХОГРАФОВ С СКЗИ СОЗДАЕТ МНОГО ПРОБЛЕМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ.

Tachographs: there are more questions than answers

Installation and operation of tachographs with CPI creates a lot of problems to automobile carriers.

4 июня в Москве на площадке Московской торгово-промышленной палаты (МТПП) прошел круглый стол на тему «Тахографы – необходимость или обязанность владельцев транспортных средств?». Он был организован Гильдией логистических операторов МТПП, и в нем приняли участие представители компаний-перевозчиков, специализированных мастерских, предприятий – производителей тахографов, Международного союза автомобильного транспорта, а также заинтересованных федеральных органов государственной власти – Минтранса России, Федеральной антимонопольной службы (ФАС), ГИБДД, Росстандарта, Департамента транспорта г. Москвы и др.

Тон дискуссии зададо выступление генерального директора Межгосударственного исследовательского центра автомобильного транспорта Аллы Петровой, которая очертила основные проблемы при установке и эксплуатации тахографов в Российской Федерации.

В частности, она отметила, что существующая нормативная правовая база в этой области имеет массу пробелов, которые самым негативным образом сказываются на деятельности перевозчиков и ограничивают их конкурентоспособность.

С 1998 года, когда в Российской Федерации начали действовать первые требования по оснащению тахографами, которые тогда касались лишь автобусов, перевозящих более 20 человек, и грузовых автомобилей полной массой более 15 тонн, этими приборами были оснащены более 300 тыс. транспортных средств (ТС). Разумеется, речь о тахографах европейского образца – частично аналоговых, частично цифровых, на которые Европа начала переходить с 2010 года.

Тем не менее до сих пор этот процесс далек от завершения. На сегодняшний день, по оценкам экспертов, оснащению тахографами в РФ подлежит порядка 2 млн ТС. Между тем даже в Москве установкой этих приборов занимаются всего 29 мастерских, что означает очень длительные сроки установки, притом что административная ответственность для владельцев ТС уже действует. По данным, которые озвучили на круглом столе представители ГИБДД г. Москвы, уже за этот год в столице за нарушения, связанные с тахографами, составлено свыше 18 тыс. протоколов!

При этом, как мы уже писали в прошлом номере журнала, тахографы российского образца не включены в перечень государственных измерительных приборов в соответствии со 102-ФЗ «Об обеспечении един-





ЦИФРОВОЙ ТАХОГРАФ В РОССИИ

На территории России повсеместно введены контрольные устройства — тахографы. Данное устройство устанавливается на грузовом и пассажирском транспорте следующих категорий:

КАТЕГОРИЯ М — транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и используемые для перевозки пассажиров, включая:

автомобили легковые, в том числе:

КАТЕГОРИЯ М1 — транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения;

автобусы, троллейбусы, специализированные пассажирские транспортные средства и их шасси, в том числе:

КАТЕГОРИЯ М2 — транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 тонн;

КАТЕГОРИЯ М3 — транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 тонн.

КАТЕГОРИЯ Н — транспортные средства, используемые для перевозки грузов — автомобили грузовые и их шасси, в том числе:

КАТЕГОРИЯ Н1 — транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу не более 3,5 тонн;

КАТЕГОРИЯ Н2 — транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу свыше 3,5 тонн, но не более 12 тонн;

КАТЕГОРИЯ Н3 — транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу более 12 тонн.

Настоящий порядок применяется к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим на территории РФ деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств при перевозках пассажиров и грузов, независимо от того, являются ли они собственниками транспортных средств или используют их на ином законном основании (владельцы транспортных средств) в целях повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, защиты жизни и здоровья граждан.



ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями автобусов (за январь — декабрь 2013 г.)

	2013	Изменение к 2012 году (%)
ДТП	4424	-2,2
Погибло	311	-12,3
Ранено	6953	-4,4

ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями грузовых автомобилей (за январь — декабрь 2013 г.)

	2013	Изменение к 2012 году (%)
ДТП	11591	-6,1
Погибло	2087	-6,8
Ранено	14776	-3,2

Видна динамика и изменение количества ДТП по вине водителей грузопассажирского транспорта.

В Европе за последние 10 лет применения тахографов снизилось количество ДТП с участием грузового и пассажирского транспорта.



СЛЕДИТЕ ЗА ОБНОВЛЕНИЯМИ ФБУ «РОСАВТОТРАНС» — ROSAVTOTRANSPORT.RU

Допущены для перевозки грузов на территории России следующие модели цифровых тахографов:

- DTCO 3283 Континентал Аутоматив РУС (Торговая марка VDO)
- ШТРИХ — ТахоRUS SM 100.42.00.00-14 НТЦ «Измеритель»
- ШТРИХ — ТахоRUS SM 10042.00.00-13 НТЦ «Измеритель»
- АТОЛ Drive5 ПОС система
- EFAS V2 RUS Интеллик РУС
- ТЦА-02НК Измеритель — авто
- Меркурий ТА-001 Астор Трейд
- КАСБИ DT-20M ОАО «КЗТА»

Допущены для международных грузоперевозок следующие модели цифровых тахографов:

- DTCO 1381 Континентал Аутоматив РУС (Торговая марка VDO)
- SE5000 Stoneridge
- EFAS-4 Интеллик РУС



БЕЗДТП РФ
ЭКСПЕРТНЫЙ ЦЕНТР
«ДИВИДИМЕ БЕЗ ОБАЧАСТИ»

ства измерений». Это значит, что 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 выпол-

няется. Это подтверждают дорожно-транспортные происшествия, которые периодически происходят по причине усталости водителей в разных регионах страны.

В ходе обсуждения развернулась очень жесткая дискуссия. Было высказано много претензий в адрес государственных органов испол-

тельной власти, а также предложений по урегулированию сложившейся ситуации.

В частности, было отмечено, что тахографы с СКЗИ российского производства могут применяться только на территории России, так как даже страны Таможенного союза (ТС) их не используют, и в принятом



недавно Техническом регламенте ТС «О безопасности колесных транспортных средств» блок СКЗИ не упоминается. Это означает, что иностранные транспортные средства, оборудованные тахографами европейского образца, могут беспрепятственно въезжать на территорию России (наша страна остается членом Европейского соглашения о режиме труда и отдыха водителей – ЕСТР). А вот российские транспортные средства, оборудованные тахографами с СКЗИ, не имеют права выезжать за пределы России. Это ставит их в заведомо неравные условия с конкурентами. Кроме того, российские производители тахографов также ограничены территорией страны, поскольку, по сути, за ее пределами приборы с СКЗИ никому не нужны.

Большой проблемой является установка российских тахографов на уже эксплуатирующиеся автомобили, а также транспортные средства, приобретенные за рубежом, с предустановленными тахографами ЕСТР. При переустановке таких приборов возникает проблема их совместимости с заводской электронной «начинкой», что часто приводит к выходу из строя ТС. Как говорили представители специализированных мастерских, такие проблемы, например, часто происходят с автомобилями MAN и ряда других марок. А с другой стороны, органы ГИБДД периодически составляют протоколы на автовладельцев, поскольку переустановка тахографа нередко влечет за собой, например, замену спидометра и других узлов, что уже считается внесением изменений в конструкцию транспортного средства.

В итоге получается замкнутый круг! Следует добавить, что до сих пор в РФ отсутствуют нормативные правовые нормы, касающиеся повер-

ки и калибровки тахографов с блоками СКЗИ. А единственный документ, которым фактически руководствуются инспекторы при проверках тахографов, – сертификат соответствия Техрегламенту. Но по непонятным причинам получение этого сертификата – вовсе не такое сложное дело. Как говорят перевозчики, кроме официально прописанных в перечне Росавтотранса моделей тахографов сейчас на рынке появилось много китайских моделей, а на Дальнем Востоке – и японских. Причем, как утверждают специалисты, с сертификатами соответствия!

Представитель ФАС Сергей Дьяченко заявил, что антимонопольное ведомство изучает проблемы тахографии с целью внесения изменений в 36-й Приказ Минтранса, который в ФАС назвали «несовершенным». По мнению антимонопольного ведомства, одним из путей решения проблемы могло бы стать признание российских тахографов со стороны ЕСТР. Хотя это и непростая задача.

Кроме того, гармонизация российских и международных требований в области приборов тахографического контроля имеет и другую сторону медали – она потребует аналогичного признания тахографов ЕСТР на территории России. И, соответственно, равных условий допуска на рынок для отечественных и зарубежных производителей, что почти наверняка означает для первых потерю рынка.

Представители транспортных компаний отмечали и другие проблемы. Например, длительный срок выдачи карточек тахографического контроля, который занимает сегодня минимум полтора месяца! Причем, в отличие от правил ЕСТР, когда

карточка выдается лично водителю, у нас их приобретают предприятия. И когда водитель переходит в другую компанию, то очередному нанимателю приходится приобретать для него новую карту. То есть задача «один водитель – одна карточка» не решена. Не говоря уже о том, что российские и международные нормы охраны труда водителей (самое элементарное – время движения без остановки) до сих пор не гармонизированы, хотя Россия и является членом ЕСТР!

По мнению перевозчиков, полезность блоков СКЗИ для их бизнеса, мягко говоря, сомнительна, а их установка и эксплуатация создают массу проблем. Их точка зрения заключается в том, что тахограф должен выполнять основную функцию – контролировать режим труда и отдыха водителей. А оснащать ли парк дополнительными «гаджетами», позволяющими контролировать местонахождение транспортного средства, или осуществлять дистанционный «съем» информации – дело не государства, а собственника транспортных средств. Поэтому предложения разрешить использование на территории России одновременно тахографов с СКЗИ и ЕСТР звучали неоднократно.

Хотя шансов на такой исход, откровенно говоря, немного. Ведь тогда придется признать, что кто-то где-то крупно ошибся, когда принималось решение по тахографам с СКЗИ. Кроме того, уже сформирован большой рынок таких приборов и сопутствующих услуг, разрушение которого также нецелесообразно. Тем более что в стране официально провозглашен курс на импортозамещение и преодолеть этот барьер в ближайшей перспективе импорту будет непросто.