



ТАХОГРАФ: КТО ВИНОВАТ И ЧТО ДЕЛАТЬ?

ВЫХОД ИЗ КРИЗИСА –
КОМПЛЕКСНЫЙ
ПОДХОД
К ПОСТРОЕНИЮ
СИСТЕМЫ



TACHOGRAPH: WHO IS GUILTY
AND WHAT TO DO?

Crisis escape is an integrated
approach to a system building.

Since 2013, the state is building a
system to monitor labor and rest
regimes of drivers, creating a national
tachograph system. And what
happened in the end? Let's see.

ТЕХНИЧЕСКАЯ БАЗА

За четыре года была создана целая индустрия, включающая производителей тахографов, сервисные сети мастерских, производителей программного обеспечения и устройств загрузки данных из памяти карт тахографов. Транспортные средства были оснащены, водители приобрели карты тахографа и изучили правила эксплуатации. Были проведены процедуры по утверждению типа средств измерений для всех моделей тахографов. Иными словами, техническая база для работы системы контроля режимов труда и отдыха водителей создана и функционирует. Однако статистика ДТП не показала улуч-

С 2013 ГОДА ГОСУДАРСТВО ЗАНИМАЕТСЯ
ПОСТРОЕНИЕМ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ
РЕЖИМОВ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ –
СОЗДАЕТ НАЦИОНАЛЬНУЮ ТАХОГРАФИЧЕСКУЮ
СИСТЕМУ. И ЧТО ЖЕ В ИТОГЕ ПОЛУЧИЛОСЬ?
ДАВАЙТЕ ПОСМОТРИМ.

шения ситуации на дорогах. Почему? Ответ прост: система не замкнута, полномасштабного и эффективного контроля нет. Кто в этом виноват?

ПРОТИВОРЕЧИЯ

Никто не стал затруднять себя анализом ситуации, и виновную сторону «назначили» сразу – виноваты контрольно-надзорные органы, это они не организовали контроль. Но этот вывод совершенно не соответствует действительности, потому что наличие законодательных требований еще не означает возможность реализовать контроль их исполнения. Текущие формулировки требований нормативно-правовой ба-

зы, по мнению экспертов, несбалансированы, допускают двусмысленное толкование, противоречивы и зачастую не содержат однозначных критериев идентификации наличия нарушения. Именно поэтому процедура контроля в большинстве случаев становится невыполнимой. В таком положении виноваты не контролирующие органы, а органы исполнительной власти, которые готовили подзаконные акты, не задумываясь о возможности контролировать исполнение требований.

ЧТО ДЕЛАТЬ?

Однозначно нужно вносить изменения в действующую нормативную пра-



ЗАДАЧИ И РЕШЕНИЯ

С какими проблемами сейчас сталкивается контролер и как их сможет решить система дистанционного автоматизированного контроля?

ПЕРВАЯ ПРОБЛЕМА: большинство требований предполагают проверку дополнительных документов, которые не обязаны быть в кабине автомобиля и не могут быть проверены на дороге.

При дистанционном контроле в рамках расследования система формирует список документов, которые должен получить инспектор для принятия обоснованного решения о наличии нарушения требований.

ВТОРАЯ ПРОБЛЕМА: при контроле на дороге у инспектора есть возможность проверить исключительно текущий рейс, однако в этом случае не

ливаемых в эти периоды тахографов, а также с иными условиями, которые должны быть учтены инспектором при выполнении процедур контроля на дороге. Учет всех этих особенностей является очень трудоемкой процедурой, которая не может быть выполнена в отведенное по нормативам время проведения дорожной проверки, что делает ее объективно нереализуемой.

Дистанционный контроль позволяет учесть все вышеперечисленные факторы и реализовать процедуру контроля в автоматическом режиме, что повысит ее эффективность и снизит количество судебных тяжб по оспариванию решения инспектора.

ЧЕТВЕРТАЯ ПРОБЛЕМА: общая тенденция к сокращению численного состава контрольно-надзорных органов



вовую базу. Процесс это трудоемкий и очень длительный, а хотелось бы получить результат от внедрения системы уже сейчас, опираясь на те технические решения, которые реализованы.

Возможность запустить систему полномасштабного контроля есть. И для этого не нужно предпринимать каких-либо невероятных усилий. Память тахографа содержит всю необходимую информацию для принятия решения о наличии нарушения. Если эту информацию передать контрольным органам для осуществления дистанционного контроля, то это позволит, не расширяя штата сотрудников и не увеличивая трудозатраты, обработать данные и получить результат в виде конкретной рекомендации о необходимости осуществить выездную проверку на предприятии. Причем обоснованность проверки будет подтверждена собранными доказательствами в виде юридически значимых данных, загруженных из тахографа и содержащих цифровую подпись.

работает основная составляющая системы – профилактика ДТП. И тем более не действует принцип неотвратимости наказания за совершенные ранее правонарушения, который принуждает водителя к соблюдению требований по обеспечению безопасности дорожного движения.

Дистанционный контроль позволяет реализовать обе составляющие системы за счет охвата длительного периода времени (до одного года) работы водителя и анализа наличия нарушений за этот период. Такой груз ответственности заставит водителей соблюдать нормы времени управления и отдыха от управления автомобилем – и профилактическая составляющая системы будет реализована.

ТРЕТЬЯ ПРОБЛЕМА: нормативная база содержит большое количество условий в части оснащения транспортных средств тахографами. В частности, это связано с требованиями к категориям и типам транспортных средств, подлежащих оснащению, периодам времени установки и типам установ-

при выполнении условия по увеличению общей эффективности контрольных мероприятий.

Без принципиально нового подхода и структурных изменений в контрольно-надзорной деятельности решить эту проблему невозможно.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Дистанционный контроль дает ответ на вопрос «что делать?» и снимает социальную напряженность как со стороны перевозчика, который задается вопросом: «Зачем мы покупали тахограф, если режимы труда и отдыха никто не соблюдает, а массового контроля нет?», так и со стороны населения: «Почему нас продолжают убивать на дорогах уснувшие водители грузовиков и автобусов?».

И самое главное! Дистанционный контроль позволит достичь той цели, ради которой появились требования по оснащению автомобилей тахографами, – снижение смертности населения в результате ДТП на грузопассажирском транспорте. 