



РЕЖИМ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ: КОНТРОЛЯ НЕТ, А КОНТРОЛЕР В ЭТОМ НЕ ВИНОВАТ. ПАРАДОКС?

Drivers labor and rest regime: there is no control, and the controller is not guilty for this. Paradox?

The purpose to introduce the national system for controlling the labour and rest regimes of drivers is to ensure a high level of road safety. Was it achieved? Unfortunately, it was not. There is equipment of vehicles with tachographs but there is no control of labour and rest regime! The reason is the formulation of legislative requirements.



Геннадий МИРОШИН,
эксперт Ассоциации «Рустахоконтроль»

Gennady MIROSHIN,
an Expert of the Association Rustahokontrol

ВПУРУ ВСПОМНИТЬ ПОГОВОРКУ: «ТАК СПЕШИЛИ, ТОРОПИЛИСЬ, ПОЛУЧИЛИ – ПРОСЛЕЗИЛИСЬ». ЦЕЛЬ ВНЕДРЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ РЕЖИМОВ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ БЫЛА БЛАГОРОДНАЯ: ОБЕСПЕЧИТЬ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЗА СЧЕТ ИСКЛЮЧЕНИЯ ТАКОГО ФАКТОРА РИСКА, КАК УСНУВШИЙ ВОДИТЕЛЬ ЗА РУЛЕМ АВТОМОБИЛЯ. УДАЛОСЬ ЛИ ЕЕ ДОСТИГНУТЬ? К СОЖАЛЕНИЮ, НЕТ. ОСНАЩЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ТАХОГРАФАМИ ЕСТЬ, А КОНТРОЛЯ РЕЖИМОВ ТРУДА И ОТДЫХА – НЕТ! В ЧЕМ ПРИЧИНА? ПРИЧИНА В ФОРМУЛИРОВКАХ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ.



ПРИЧИНЫ И СЛЕДСТВИЕ

Формулировки не позволяют выполнять процедуры контроля потому, что, когда писали законодательные требования, забыли учесть основополагающий принцип их формирования – возможность реализации контрольными органами возложенных на них полномочий по наложению взыскания на нарушителя. Забыли о том, что инспектор обязан собрать доказательную базу, чтобы доказать факт наличия правонарушения. Забыли о критериях, по которым происходит оценка наличия правонарушения. Забыли о точном и однозначном описании того, что составляет предмет правонарушения. При этом не забыли, что контрольно-надзорные органы отвечают за контроль исполнения требований, и нашли виноватого в том, что система не достигла своей цели – снижения количества ДТП на дорогах.

ПРИНЯТЬ МЕРЫ

Единственный выход из создавшегося положения – вспомнить о контролере и изменить подход к формированию нормативно-правовой базы. Нужно пересмотреть все нормативные документы на предмет ре-

ализации комплексного подхода к написанию законов с учетом всех процедур и всех участников, с учетом их прав и обязанностей, с учетом создания понятных и выполнимых требований и, соответственно, с учетом формирования критериев для принятия решения по наличию либо отсутствию нарушения.

Естественно, необходимо учитывать современные подходы к реализации методов автоматизированного и дистанционного контроля. Это позволит исключить коррупционную составляющую по причине исключения прямого контакта контролера и подконтрольного лица.

Возможно ли это? Да, возможно. Сейчас в памяти тахографа находится информация в защищенном от манипуляций виде, которая является юридически значимой и достоверной, она может выступать в качестве доказательства при проведении расследования. Остается только дистанционно собрать эту информацию, провести ее автоматизированный анализ на предмет наличия правонарушения и в случае его наличия выписать штраф нарушителю.

Этот механизм сразу обеспечит и неотвратимость наказания, и ши-

рокий охват большого количества транспортных средств, и профилактику правонарушений, и справедливую конкуренцию на рынке перевозочных услуг. А самое главное – основная цель будет достигнута: начнется контроль режимов труда и отдыха водителей.

ИЗБЕЖАТЬ ЗАБЛУЖДЕНИЙ

К сожалению, ситуация осложняется тем, что сейчас активно выдвигается альтернативное предложение – очередной раз сломать созданную систему и построить новую. Но самое большое заблуждение в этом предложении состоит в том, что предлагается заменить техническую составляющую системы, а не подправить законодательную часть.

Техническая составляющая системы создана и полностью работает, ее замена не даст никакого результата и не исправит текущую ситуацию. Наивно полагать, что новая техническая система решит серьезные недоработки законодательства. Тем более что техническая составляющая – это единственная полностью запущенная в работу часть системы и менять ее не имеет никакого смысла. 