

# **Заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации**

Добрый день, уважаемые Председатель Координационного совета, члены Президиума и участники совещания!

## **Тема: о развитии системы тахографического контроля РФ**

Докладчик:  
Генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» - Двойных А.В.

### ***Раздел I «Предпосылки создания системы тахографического контроля»***

Автомобильный транспорт обеспечивает почти 60% объема пассажирских перевозок в стране и более 55% объема грузовых перевозок. Сегодня в России насчитывается порядка 4 млн. грузовых транспортных средств массой более 3,5 тонн и транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров, с числом мест более 8. При этом ежегодно с участием грузопассажирских транспортных средств происходит порядка 16 тысяч ДТП, гибнет более 2 тысяч человек. Основная причина таких аварий – человеческий фактор, в том числе, усталость за рулем.

Главная цель системы тахографического контроля – повышение безопасности дорожного движения и снижение аварийности за счет обеспечения соблюдения водителями установленных режимов труда и отдыха и скоростного режима посредством объективного контроля.

Как показывает европейский опыт, использование тахографов для контроля соблюдения указанных режимов является эффективной мерой. Так, по статистике за последние десять лет применения тахографов в странах Европы количество ДТП снизилось на 22%, а количество ДТП со смертельным исходом – на 55%.

### ***Раздел II «Правовое обеспечение системы тахографического контроля»***

Внедрение национальной системы тахографического контроля в Российской Федерации началось с 1 апреля 2013 г. в соответствии со вступившими в силу изменениями в федеральном законодательстве.

На территории Российской Федерации система тахографического контроля регулируется:

- положениями Трудового кодекса РФ и приказа Минтранса России № 15 (особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей);
- положениями Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (обязанность оснащения тахографами) и изданными во исполнение 196-ФЗ:
- постановлением Правительства Российской Федерации № 1213 (предоставление Минтрансу России полномочий по утверждению требований к тахографам и порядку оснащения транспортных средств тахографами);
- приказом Минтранса России № 36 (требования к тахографам, категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами, правила использования, обслуживания и контроля работы тахографов);
- приказом Минтранса России № 273 (порядок и этапы оснащения транспортных средств тахографами).

### ***Раздел III «Статистика внедрения системы тахографического контроля»***

Согласно указанным приказам организационно-технические работы по обеспечению функционирования системы тахографического контроля, в том числе, связанные с учетом необходимых сведений, осуществляет ФБУ «Росавтотранс».

В рамках указанных работ ФБУ «Росавтотранс» учтены сведения о 10-ти моделях тахографов, 3-х моделях блока СКЗИ тахографа, 4-х моделях карт тахографа.

Также ФБУ «Росавтотранс» осуществляет поэкземплярный учет изготовленного, установленного, активированного оборудования. На сегодняшний день учтены сведения о 482 581 тахографах и 671 142 картах тахографа (602 363 карты водителя, 9 458 карт мастерской, 36 413 карт предприятия, 22 908 карт контролера). Создана инфраструктура из более чем 1080 мастерских по установке и техническому обслуживанию тахографов на всей территории Российской Федерации, в том числе, на территории Крымского федерального округа и комплекса «Байконур».

Как показано на графике, за первый год внедрения системы тахографического контроля (с апреля 2013 г. по апрель 2014 г.) динамика оснащения практически нулевая. Это обусловлено переносом на год вступления в силу статьи 11.23 КоАП РФ, предусматривающей административную ответственность за отсутствие тахографа. Основной рост количества установок тахографов и выданных карт приходится на периоды 1–2 квартал 2014 г., а также с 4 квартала 2014 г. по 2 квартал 2015 г. Это объясняется наступлением

этапов оснащения тахографами, установленных 273 приказом.

Во исполнение поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина и Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева (в соответствии с многочисленными обращениями со стороны хозяйствующих субъектов и федеральных органов исполнительной власти) в приказы № 36 и № 273 были внесены изменения. Ключевые из них:

- освобождение от оснащения тахографами транспортных средств сельскохозяйственных товаропроизводителей при осуществлении внутрихозяйственных перевозок, а также специальных транспортных средств;
- сокращение сроков использования аналоговых контрольных устройств.

Кроме того, в соответствии с Планом мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий, Минтранс России подготовлены изменения в федеральный закон № 196-ФЗ в части установления единых требований к физическим и юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, включая обязанность оснащения транспортных средств тахографами и соблюдения норм непрерывного управления транспортным средством.

Необходимость реализации указанной меры обусловлена следующим. По данным ГИБДД МВД России на сегодняшний день порядка 60% всех грузовых транспортных средств принадлежит физлицам, при этом фактическую эксплуатацию этих транспортных средств осуществляют юридические лица. Такой подход, конечно, позволяет сократить экономические издержки автотранспортных предприятий, но неминуемо ведет к снижению безопасности дорожного движения. В 2015 г. водители грузовиков, принадлежащих физлицам, стали причинами более 70% ДТП с участием грузового транспорта. По их вине произошло 7759 ДТП, в которых погибли 1200, пострадали более 9,5 тысяч человек.

При этом по словам самих перевозчиков, с целью получения дополнительной прибыли им намного выгоднее эксплуатировать своих водителей по 12 и более часов, не соблюдая установленные нормы, с использованием формально заполненных путевых листов, и заплатить штраф в 5 – 10 тыс. рублей за отсутствие тахографа.

В этой связи целесообразно, в первую очередь, установить сумму штрафа за отсутствие тахографа, соизмеримую со стоимостью самого тахографа.

Дополнительно необходимо предусмотреть установление административной ответственности перевозчиков (индивидуальных предпринимателей, юридических лиц и должностных лиц организаций) за несоблюдение режимов труда и отдыха водителей. Данная мера позволит

защитить водителей от чрезмерных, противоречащих законодательству требований руководства.

#### ***Раздел IV «Задачи по повышению эффективности системы тахографического контроля»***

За время внедрения системы тахографического контроля выявлен ряд задач, требующих комплексного решения для повышения ее эффективности.

- *Задача совершенствование требований к режимам труда и отдыха водителей;*
- *Задача интеграция тахографа в систему единства измерений;*
- *Задача повышение эффективности государственного контроля;*
- *Совершенствование законодательной базы и расширение полномочий Минтранса России.*

##### **1. Задача совершенствование требований к режимам труда и отдыха водителей**

Существующие требования к особенностям режимов рабочего времени и времени отдыха водителей рассчитаны для применения на бумажных носителях, в связи с чем являются сложно реализуемыми в части автоматизации алгоритмов регистрации и анализа информации о режимах труда и отдыха в тахографе. Кроме того, от профессионального сообщества поступают предложения о целесообразности унификации требований к режимам труда и отдыха при осуществлении внутрироссийских и международных перевозок.

Минтрансом России были поддержаны указанные предложения и установленном порядке ведется работа по внесению соответствующих изменений в 15 приказ Минтранса России.

##### **2. Задача интеграция тахографа в систему единства измерений**

В 2015 г. вступили в силу положения федерального закона № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений», в соответствии с которыми измерения, выполняемые при обеспечении безопасности дорожного движения, отнесены к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, т.е. тахограф должен являться средством измерения.

В этой связи Минтрансом России издан приказ № 71 от 23 марта 2016 г., утверждающий метрологические требования к тахографам, в настоящий момент находящийся на регистрации в Минюсте России.

Также, в течении 2015 г. Минтрансом России совместно с Росстандартом

России при участии ФБУ «Росавтотранс» и ФГУП «ВНИИФТРИИ» проделана работа по утверждению типов средств измерений для всех моделей российских тахографов, соответствующих требованиям 36 приказа, и внесению их в Государственный реестр средств измерений.

В рамках действующего законодательства совместно с Росстандартом продуман механизм поэтапного приведения уже ранее установленных тахографов в соответствие с утвержденными типами средств измерений в рамках очередного обязательного обслуживания тахографа (раз в 3 года) путем замены блока СКЗИ тахографа и обновления программного обеспечения тахографа без дополнительных затрат владельцев транспортных средств

### **3. Задача повышение эффективности государственного контроля**

Инспекторы на дороге и при проведении плановых проверок автотранспортных предприятий в течении календарного года физически проверяют не более 15% всех транспортных средств, оснащенных тахографами.

Начиная с 2013 г., в соответствии с правилами использования тахографов для автотранспортных предприятий установлено требование по ежемесячной выгрузке и хранению данных с карт тахографа. В выгружаемых данных содержится информация о режимах труда и отдыха водителя, а также сведения о скоростном режиме движения и о реальном пробеге транспортного средства. Выгружаемые данные хранятся на предприятии и предоставляются инспектору при очередной плановой или внеплановой проверке.

В целях создания комплексной системы контроля представляется целесообразным:

- создание системы электронной отчетности перевозчика;
- установление на законодательном уровне обязанности перевозчика по предоставлению данных из тахографа и карты тахографа в специализированный центр приема и обработки данных Минтранса России посредством указанной системы;
- передача обработанных данных в региональные центры ГИБДД по автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения.

Реализация указанных мер позволит значительно повысить эффективность контроля соблюдения режимов труда и отдыха, а также скоростного режима.

В дальнейшем сбор информации, регистрируемой тахографом, позволит анализировать фактическую интенсивность использования подвижного состава автотранспортными предприятиями, занятость водителей, загруженность

автомобильных магистралей в целях оптимизации логистических коридоров.

#### **4. Совершенствование законодательной базы и расширение полномочий Минтранса России**

На сегодняшний день в действующей нормативно-правовой базе присутствуют пробелы в части регулирования деятельности мастерских, отсутствует порядок выдачи карт тахографа регламентирующий сроки и процедуры при их выдаче. Отсутствует порядок контроля, а также требования к проведению испытаний тахографов при их производстве.

Для решения данных вопросов подготовлен проект федерального закона, расширяющего полномочия Минтранса России, в том числе предусматривающего:

установление требований к мастерским, определение порядка их допуска; осуществление федерального государственного надзора (контроля) за деятельностью мастерских;

установление административной ответственности за осуществление деятельности мастерской без допуска к такой деятельности;

установление требований к прохождению испытаний в части безопасности, функциональности, эксплуатационной совместимости тахографа с его компонентами и картами тахографа;

осуществление государственного надзора за соблюдением водителями режимов труда и отдыха путем получения информации из тахографа, в том числе с использованием карты контролера;

установление порядка выдачи карт тахографа.

Важно отметить, что в соответствии с перечнем поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина от 11 апреля 2016 г. № Пр-637 по итогам заседания президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения главой государства поддержана политика Минтранса России в части принятия перечисленных комплексных мер, направленных на повышение эффективности государственного контроля режима труда и отдыха.

#### ***Раздел V «Автоматизации и развитие транспортных технологий с применением тахографов»***

Российская система тахографического контроля функционирует на базе современных технологических решений. Задачи по информационно-технологическому обеспечению системы решены путем создания автоматизированной информационной системы «Тахографический контроль» (АИС «Тахографический контроль») в рамках мероприятий Федеральной

целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах».

АИС «Тахографический контроль» создается блочным принципом, путем разработки функциональных контуров.

В 2014 году разработан контур «Учет», позволяющий осуществлять учет сведений о каждом экземпляре тахографического оборудования, о транспортных средствах и владельцах, о мастерских. В конце 2015 году контур «Учет» успешно передан ФБУ «Росавтотранс». Фактически, на базе данного контура полностью автоматизирована деятельность Агентства по выполнению организационно-технических работ по функционированию системы контроля режима труда и отдыха водителей.

В 2015 году разработан контур «Контроль», позволяющий контрольно-надзорным органам осуществлять в упрощённом режиме автоматизированную обработку данных, выгружаемых с тахографа и карт тахографа. Автоматизированное рабочее место инспектора за 2-3 нажатия клавиш автоматически формирует протокол административного правонарушения и в случаи необходимости позволяет визуализировать маршрут движения транспортного средства путем обработки данных из блока СКЗИ тахографа. В настоящее время осуществляется процесс передачи контура «Контроль» в ФБУ «Росавтотранс» для ввода его в эксплуатацию, а также взаимодействие с контрольно-надзорными органами в части внедрения и использования ими автоматизированных рабочих мест инспектора при проведении проверок как на дороге, так и на предприятии. Архитектура контура «Контроль» позволяет интегрироваться с текущими информационными системами контрольно-надзорных органов.

Опираясь на собственный и мировой опыт, можно уверенно говорить о целесообразности более глубокой и функциональной интеграция тахографа в общую систему регулирования и контроля перевозок автомобильным транспортом, в том числе при проведении медосмотра водителя.

Осенью 2015 г. Комитет Госдумы по транспорту внес на рассмотрение законопроект о медосмотрах водителей удаленным способом с использованием телемедицинских технологий.

На сегодняшний день на рынке представлены различные технические решения, реализующие возможность предоставления медицинских услуг посредством использования телематических каналов связи (удаленный врач). Но указанные решения, несмотря на использование современных технологий, не позволяют однозначно и достоверно идентифицировать водителя, и как следствие, обеспечить достоверность данных, полученных в ходе процедуры

удаленного медосмотра.

Процедуру идентификации и аутентификации водителя при прохождении предрейсового и послерейсового медицинского осмотра удаленным способом возможно реализовать с использованием карты тахографа.

При этом данная реализация не потребует дополнительных затрат со стороны перевозчиков. Целесообразность данного решения обусловлена тем, что, во-первых, карта тахографа уже обязательна к наличию и использованию водителями транспортных средств соответствующих категорий, а во-вторых, карта тахографа содержит в себе персональные данные водителя и средства электронной подписи, обеспечивающие возможность однозначной идентификации водителя.

Спасибо Вам за внимание!