


Поверка на дорогах

С наступлением 2017 года истекает отсрочка на установку цифровых тахографов для некоторых видов транспорта. С 1 июля 2017 года движение любого грузового и пассажирского транспорта без этих устройств будет нарушением закона. О том, как происходит «тахографизация» всей страны, журналу РУБЕЖ рассказали государственный регулятор, производитель тахографов и умудренный опытом водитель. Три мира — три судьбы.

 Беседовал: Сергей Воронин



Алексей Двойных
генеральный директор
ФБУ «Росавтотранс»

Сколько новых технических и конструктивных требований вообще предъявлялось к тахографам с 1998 года?

АЛЕКСЕЙ ДВОЙНЫХ: Система тахографического контроля получила свое начало в 1970 году в Женеве. Она появилась в виде международного соглашения, касающегося работы водителей автотранспортных средств, которые перевозят пассажиров и грузы в другие страны. Этот документ получил сокращенное название ЕСТР.

С 1998 года требования ЕСТР применялись и для внутрироссийских междугородних перевозок. Для контроля режима труда и отдыха водителей использовались аналоговые тахографы, регистрирующие начало и конец рабочей смены на специальном диаграммном диске. Устанавливались такие тахографы до 2010 года. Позднее использовались более современные цифровые тахографы.

Вторым этапом становления российской тахографии можно считать принятый правительством РФ технический регламент о безопасности колесных транспортных средств, в соответствии с которым автотранспортные средства отдельных категорий, перевозящих пассажиров и грузы, подлежат оснаще-

нию тахографами, отвечающими требованиям этого регламента.

К данным тахографам, в частности, применялись минимальные технические требования, такие как обеспечение показаний скорости движения, пройденного пути, текущего времени, сигнала о превышении заданной скорости, сигнала о нарушениях в работе тахографа. Однако даже такие минимальные требования не могли быть реализованы без указания методов и способов реализации данного положения, что не позволяло осуществлять полноценный контроль режима труда и отдыха водителей.

Становление российской системы тахографического контроля ознаменовалось внесением в 2012 году изменений в Федеральный закон о безопасности дорожного движения, устанавливающих для юридических

Учет каждого экземпляра тахографа, будь то выпущенного заводом, установленного автопредприятием или мастерской, осуществляется ФБУ «Росавтотранс»

лиц и индивидуальных предпринимателей обязанность по оснащению эксплуатируемых ими грузовиков и автобусов тахографами. В рамках этих изменений Минтранс России были утверждены более высокие технические и функциональные требования к тахографам, определены категории и виды транспортных средств, оснащаемых ими, порядок оснащения тахографами

Examinations on roads. Term for tachograph installation runs out / By Sergey Voronin

In 2017, the respite for tachograph installation for some types of transport runs out. From July, 1, traffic of vehicles without tachographs will be forbidden. Regulatory authority, tachograph manufacture and an ordinary driver described for RUBEZH the situation and answered the question: how the «tachographization» of the whole country is going.

транспортных средств, правила использования, обслуживания и контроля их работы. Это позволило создать полноценную инфраструктуру из производителей тахографов, мастерских по их установке и обслуживанию, контролеров, которые входят в общую полноценную систему тахографического контроля в стране с единым информационным центром — ФБУ «Росавтотранс».

Сколько тахографов сейчас установлено на автомобили в РФ и чем закончилась эпопея с заменой тахографов старого образца на тахографы с СКЗИ? Были опасения, что единственный в России завод-производитель СКЗИ физически не способен справиться с таким объемом работы.

А. Д.: Учет каждого экземпляра тахографа, будь то выпущенного заводом, установленного автопредприятием или мастерской, осуществляется ФБУ «Росавтотранс». Данный учет ведется только по тахографам, отвечающим действующим требованиям российского законодательства. Предполагается поэтапное оснащение тахографами, отвечающими требованиям российского законодательства, завершающий этап запланирован на 2018 год.

Сегодня транспортными автопредприятиями России установлено 470 тысяч тахографов, отвечающих требованиям российского законодательства. При этом количество выпущенных заводом-изготовителем тахографов превышает объем установленных устройств на 20%, а количество выпущенных периодически заменяемых компонентов превышает данный объем на треть. Производственных мощностей завода, изготавливающего периодически заменяемые компоненты тахографа, достаточно, чтобы покрыть спрос на данную продукцию на текущий момент.

С 2015 года тахографы должны быть средствами измерения, но таковыми не являются. За это перевозчиков штрафует метрологический надзор. Расскажите об этой ситуации подробнее.

А. Д.: Требования к тахографам вступили в законную силу в апреле 2013 года, однако следует отметить, что закон, устанавливающий обязательные метрологические требования при обеспечении безопасности дорожного движения, вступил в законную силу в январе 2015 года. С этого момента установленные на автотранспортные средства тахографы являлись средствами измерений неутвержденного типа, и Росстандарт получил возможность налагать штрафные санкции за указанное нарушение законодательства об обеспечении единства измерений.

Однако для автопредприятий, оснастивших свои транспортные средства тахографами, действует основополагающий принцип о том, что закон обратной силы не имеет. С момента вступления в силу закона, устанавливающего обязательные метрологические требования при обеспечении безопасности дорожного движения, Минтрансом России совместно с Росстандартом, ФБУ «Росавтотранс», производителями тахографов была проделана огромная работа по разработке механизма поэтапного приведения ранее выпущенных тахографов в соответствие с требованиями законодательства в области обеспечения единства



измерений, предусмотрев возможность поверки уже установленных тахографов в рамках проведения работ по очередному обслуживанию. В настоящий момент совместными усилиями выработан комплекс мер по выполнению законодательства в области обеспечения единства измерений без увеличения финансовой нагрузки на перевозчика.

Минтранс России планирует внести в ФЗ «О безопасности дорожного движения» новое требование: тахограф должен конструктивно взаимодействовать с «ЭРА-ГЛОНАСС». Что это значит?

А. Д.: Следует отметить, что это не просто планы Минтранса России. По итогам заседания президиума Гос-

совета по безопасности дорожного движения Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным в апреле 2016 года был подписан перечень поручений Правительству Российской Федерации. Согласно данному перечню были введены единые требования, предъявляемые к физическим и юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям по обеспечению безопасности дорожного движения при эксплуатации

Внедрение и использование этой технологии позволит контрольным органам значительно повысить полноту и эффективность контроля.

В 2018 году выйдет 169-я директива Евросоюза, которая введет новые технические требования об установке smart-тахографов. Что вам известно о содержании этого документа и технических требованиях к приборам?

А. Д.: Решение о внедрении так называемых smart-тахографов, или умных тахографов, было принято постановлением Европейского союза № 165/2014 от 4 февраля 2014 года. В марте 2016 года утвержден и опубликован технический регламент, определивший требования к таким тахографам и сроки их внедрения. Через три года после опубликования этого регламента транспортные средства, впервые зарегистрированные на территории стран-участниц Европейского союза, должны быть оснащены smart-тахографами.

Для транспортных средств, зарегистрированных на территории других стран, осуществляющих перевозки по территории Европейского союза, установлен пятнадцатилетний срок для оснащения smart-тахографами.

Их основное отличие от других типов тахографов заключается в упреждающей передаче данных о возможных нарушениях с использованием радиочастотных диапазонов Wi-Fi для автомобилей и глобальной навигационной спутниковой системы.

Что такое совершенно «правильный» тахограф по состоянию на 1 января 2017 года? Сколько стоит этот прибор вместе с поверкой и обслуживанием?

А. Д.: Юридически правильным в настоящий момент признается тахограф, прошедший процедуру сертификации на безопасную эксплуатацию в составе транспортного средства, прошедший процедуру поверки как средство измерения, и сведения о модели которого внесены в соответствующий перечень ФБУ «Росавтотранс».

Стоимость таких тахографов варьируется от 29 тысяч до 39 тысяч рублей, установка — от 5 тысяч до 10 тысяч рублей, поверка (в случае если тахограф не был поверен на заводе) — около 1 тысячи рублей.



Стоимость тахографов, прошедших сертификацию и проверку, варьируется от 29 тыс. до 39 тыс. рублей, установка — от 5 тыс. до 10 тыс. рублей

грузовых автомобилей и автобусов, в том числе по оснащению тахографами. Таким образом, обязанность по оснащению транспортных средств тахографами и соблюдению режима непрерывного управления транспортным средством вскоре будет возложена и на физических лиц.

Кроме того, президентом поручено определить порядок использования данных, получаемых с помощью тахографов, осуществляющих в некорректируемом виде регистрацию, хранение и передачу через федеральную государственную автоматизированную информационную систему координат и параметров движения транспортных средств по сигналам ГЛОНАСС, в том числе в целях фиксации нарушений правил дорожного движения и привлечения нарушителей к административной ответственности, а также порядок сбора и обработки таких данных.

Во исполнение указанных поручений информационной системой по сбору и обработке данных определена государственная автоматизированная информационная система «ЭРА-ГЛОНАСС» в рамках выполнения опытно-конструкторских работ по теме «Создание системы тахографического контроля за соблюдением режима труда и отдыха водителей в транспортном комплексе Российской Федерации, функционирующей на базе использования технологий ГЛОНАСС». В соответствии с федеральной целевой программой «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012–2020 годы» разработаны протоколы обмена информацией, вносятся соответствующие изменения в Федеральный закон № 196 «О безопасности дорожного движения», при этом предусмотрен переходный период, в течение которого допускается использование тахографов, не обладающих функциями автоматической передачи указанной информации, ориентировочно до 2021 года.





Игорь Пасынков

член координационного совета ассоциации «Дальнбойщик»

У нас нет негативного отношения к введению тахографов. Мы как раз считаем, что тахографы необходимы. Другое дело, что их вводят при отсутствии определения «режим труда и отдыха водителей».

По данному вопросу сложилось два подхода: европейский и американский.

Европейское соглашение о режиме труда и отдыха водителей похоже на достаточно давний приказ Минтранса от 20.08.2004 г. № 15 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей», который строго ориентирует нас на сорокачасовую рабочую неделю. Они близки, но российский, несмотря на наши расстояния, жестче.

Исходя из своего опыта, могу заявить, что требование министерства практически невозможно выполнить в межрегиональных перевозках. Представьте себе: 8 часов водитель работает, а потом 16 часов вынужден «бить баклуши». И хорошо бы он «бил баклуши» дома, но он находится в сотнях или тысячах километров от своего жилья.

И еще. Хорошо летом в Крыму, не критично там и зимой, а каково в Уренгое или в Якутии? Водителю предлагают 8 часов проехать, а потом 16 часов постоять, когда от мороза даже стволы сосен лопаются. Работу водителя-дальнбойщика, по моему мнению, стоит признать вавтой.

Приказ № 15 нельзя, к сожалению, рассматривать как руководство к действию для автотранспорта. Вводить

режим труда и отдыха по приказу — значит хоронить автоперевозки в Российской Федерации.

Работа по этому приказу, например, делает возможное прохождение маршрута Казань—Санкт-Петербург—Казань всего дважды в месяц, соответственно водителю платить нечем, а бизнес становится нерентабельным. Кроме того, работа по приказу отрезает Дальний Восток от европейской части России, потому что никто из автоперевозчиков не поедет до Владивостока два с половиной месяца и столько же обратно.

Нам возражают, что есть железные дороги. Министр Соколов отводит автомобильным перевозкам расстояния до 300 км, остальное предлагает передать на железнодорожный транспорт. Во-первых, это дорого. Во-вторых, далеко не всегда удобно. В-третьих, часто возникают ошибки, доезжает не то, что посылали.

Я знаю, что наша железная дорога не выдержит такие объемы. В России больше 60% т/км перевозится автомобильным транспортом, в США — 73% т/км грузов, при том что насыщенность железнодорожными путями у них выше, плюс на реках, таких как Миссисипи, по 1200 км судового хода, и еще есть два океана.

У нас железных дорог меньше, речное сообщение не имеет развития в силу естественных особенностей страны в виде направления рек и времени навигации.

В США думают не об интересах монополий, а об интересах экономики в целом. У них совсем иначе устроен режим труда и отдыха. Там рабочая неделя водителя шестидневная, 14-часовой рабочий день. Но соблюдаются неотложные требования: в течение суток должен быть 10-часовой непрерывный отдых; из оставшихся 14 часов непосредственно в движении автомобиль может находиться 10 часов (четыре часа — на короткие перерывы на перекус, на заправку). Один день в неделю водитель может себе позволить проехать все 14 часов. В итоге рабочая неделя — 64 часа, что позволяет американцам спокойно ездить на расстояния свыше 5000 км.

Такой режим согласуется с физиологическим состоянием человека. Для профессионала вполне нормально отсидеть за рулем 10 часов с перерывами и перекусами.

А по нашим законам водитель должен через 4 часа 15 минут встать на стоянку на 45 минут. Хочется спросить: «Какое вам дело, когда он остановится в течение своего рабочего дня?» В дороге нередко бывают экстремальные ситуации, встречаются территории, где лучше не останавливаться. У водителя может быть за спиной товара на 10 млн рублей!

Минтранс России порой забывает о том, что мы живем в законодательном поле. Издают какой-то приказ, в данном случае дочернего предприятия Росавтотранса. А он внедряет нам мысль, что мы должны пойти и разориться на 47 тысяч рублей, чтобы купить тахограф, который не предусмотрен конструкцией автомобиля, не согласован с производителем, — это вообще незаконно. Но все равно издали приказ и распространили его по всем ведомствам.

Идут суды, десятки дел выиграны по этому поводу. Потому что кроме приказов Минтранса есть еще Гражданский кодекс, есть Конституция и другие законодательные акты большей юридической силы.

В нашей работе очень много тонкостей и условий. Все мы, кто занимается автомобильными перевозками, — не враги страны. Мы всегда думали, что наша работа нужна...

Работа по приказу Минтранса № 15 отрезает Дальний Восток от европейской части России, потому что никто из автоперевозчиков не поедет до Владивостока два с половиной месяца и столько же обратно





Иван Морарь

генеральный директор ООО «ТрайМАКtex»,
заместитель руководителя сектора «Применение
тахографов» гильдии логистических операторов
Московской торгово-промышленной палаты

Я занимаюсь тахографией с 2013 года, погружение в тему начинал с запуска производства и распространения карт тахографа со средством криптографической защиты информации (СКЗИ). За три года в этом сегменте произошли значительные улучшения. Можно сказать, что на сегодняшний день транспортные предприятия картами обеспечены, тахографы установлены. В ближайшем будущем нас ожидает новая волна смены карт и замены навигационно-криптографических модулей по прошествии (НКМ) трех эксплуатационных лет.

Но вопрос «А что дальше?» пока остается без ответа. Ни тахографы, ни карты сами по себе не заставят водителей и предприятия соблюдать режим труда и отдыха (РТО). Опыт показывает, что можно достаточно четко выделить ряд ключевых проблем тахографии в России.

Сложилась ситуация тройного контроля с перекрытием зон ответственности. Разные органы контролируют РТО с разной целью

Мы имеем две параллельно действующие системы контроля РТО, отличающиеся нормативно-правовым регулированием и технологией:

- Европейское соглашение о режиме труда и отдыха водителей — эта система опирается на международные соглашения, принятые Российской Федерацией;
- система РФ СКЗИ — регулируется собственным законодательством России.

В результате водители и предприятия могут действовать в обеих системах контроля одновременно, что сводит на нет все усилия по снижению усталости водителей. Известны случаи, когда при наличии в автопарке машин с установленными тахографами ЕСТР и СКЗИ водитель может управлять транспортным средством до 10 часов в день 4 раза в неделю, не нарушая по отдельности ни нормы ЕСТР, ни приказ Минтранса № 15.

Таким образом, мы имеем дело с недостаточностью нормативно-правовой базы. При этом фактически сложилась ситуация тройного контроля с перекрытием зон ответственности. Разные органы контролируют РТО с разной целью: ГИБДД контролирует соблюдение ПДД, Управление государственного автодорожного надзора — требований безопасности на транспорте, а Роструд — трудового законодательства.

Предприятие может получить штраф за одно и то же нарушение трижды, а водители недоумевают, куда идти жаловаться в случае, если работодатель принуждает их к нарушению режима труда и отдыха.

Хотелось бы обратить внимание также на отсутствие концепции автоматизированной системы государственного контроля, которая рассказала бы, какой в конечном счете должна быть система контроля РТО. Такая концепция, на мой взгляд, дала бы понимание водителям и предприятиям, чего ожидать в будущем и в каком направлении модернизировать бизнес.

Последняя проблема, с которой мы сталкиваемся, это недостаток квалификации водителей в эксплуатации тахографов.

Прежде всего нужно разобраться с вопросами терминологии. Нет единого определения термина «режим труда и отдыха водителей». Тонкость тут в том, что российское законодательство не требует отслеживания деятельности водителя в нерабочее время, только запрещает водителям совмещать работу (ст. 329 ТК РФ). Более рациональным мне кажется подход ЕСТР, где говорится, что водитель должен фиксировать все факты управления транспортными средствами, даже не попадающими под обязательное оснащение тахографами.

Для того чтобы разобраться с другими проблемами, нужно посмотреть, что собой представляет государственный контроль РТО по существу. Оговорюсь, что ввиду скудности нормативной базы модель была дополнена моим пониманием этого вопроса.

Я выделил три уровня контроля. Контроль измерения и фиксации РТО состоит из технического и процедурного контроля. В рамках технического контроля должны отслеживаться: оснащенность транспортного средства тахографом и наличие карты у водителя; принадлежность тахографа транспортному средству, а карты водителю; действительность сертификатов оборудования, корректность его функционирования и эксплуатации. Процедурный контроль включает проверку наличия тахографа и карты водителя в Перечне карт тахографов и Перечне тахографов (имеются в виду уже произведенные изделия), полноту сведений в документах (активация, калибровка и т. д.), корректности ручной фиксации исключительных ситуаций.

На промежуточном уровне находится контроль выполнения водителем норм РТО. На этом уровне контроль направлен на рассмотрение корректности и полноты ddd-файла, подлинность данных, содержащихся в нем, непрерывность времени фиксации РТО и отсутствие неопределенных видов деятельности, выполнение норм РТО по данным ddd-файлов, выполнение норм РТО с учетом исключительных ситуаций.

На третьем уровне осуществляется контроль предприятия, по результатам которого можно определить, пособничало или принуждало предприятие водителей к нарушению РТО, или это только вина водителя. Здесь проверяют выполнение требований по считыванию и хранению данных с карт водителя (ddd-файлов), наличие графиков работы (смены) и заданий по времени движения и стоянки ТС, наличие контроля режима труда и отдыха водителей, принятие мер по нарушениям.

Выделенные уровни обладают разной обеспеченностью нормативно-правовой базы. Низовому уровню

присущи упорядоченность и обеспеченность. Есть даже «Правила контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства», введенные приказом Минтранса № 36 от 13.02.2013. Дальше начинаются сбои.

Не отрегулированы:

- требования к содержанию и структуре ddd-файла;
- требования к контролю подлинности ddd-файла;
- действия в случае наличия неопределенного вида деятельности в ddd-файле;
- соответствие видов деятельности, регистрируемых тахографом, видам деятельности, указанным в приказе Минтранса № 15 от 20.05.2004.
- контроль РТО в условиях пользования водителем карты ЕСТР и СКЗИ.

И, наконец, ключевой момент, который сегодня не отрегулирован, — это разделение ответственности между водителем и предприятием. Не отрегулированы регламент и форма подачи предприятием отчетности по РТО водителей, как и разграничение ответственности между водителем и предприятием. Всегда виноваты оба.

При этом автоматизированная система государственного контроля РТО только создается. Мероприятия по ее внедрению ограничиваются пока выдачей карт, активацией тахографов и ведением всевозможных перечней, зафиксированных приказом Минтранса № 36 от 13.02.2013 в Приложении №3: моделей карт тахографа; моделей НКМ; моделей тахографов; карт тахографа; НКМ; тахографов. Каждый контрольный орган осу-

ществляет свою деятельность изолированно, в объеме собственных задач и полномочий.

По нашему мнению, необходимо установление единой двухуровневой системы контроля, где контролируемые действия будут разделены между государством и предприятием. Контроль на предприятии включит в себя контроль РТО водителей и ведение учета средств измерения и фиксации РТО. К прерогативам верхнего, государственного уровня отойдет ведение перечней, контроль водителей в «рейсе», выездной контроль на предприятиях и контроль предприятий по отчетности.

Однако в любом случае в развитии системы контроля органы должны сделать акценты на углубление автоматизации, разработку связной нормативно-правовой базы, раздельной ответственности водителей и предприятий.

Нужно понимать, что, с одной стороны, представители компаний-перевозчиков заинтересованы в совершенствовании системы контроля РТО, поскольку штрафы за нарушения постоянно растут (50-100 тысяч рублей). А с другой стороны, модернизация и автоматизация потребуют издержек, связанных с оснащением транспортных средств измерительными приборами и водителями картами, модернизацией управления предприятием и бизнес-процессами; кроме того, образуется большая потребность в человеческих ресурсах. Но этот путь в связи с принятым законодательством будет пройден так или иначе.



Соорганизатор



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России



ЮБИЛЕЙНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

30 ноября – 2 декабря 2016
Комплекс «Гостиный Двор», Москва



Рекомендуем

Партнер



Спонсор



Спонсор



Генеральные информационные партнеры



Информационный партнер



Официальная газета



Организатор



TRANSWEEK.RU

+7 (495) 988 18 00
info@transweek.ru