

На страже безопасности автоперевозок

В. Васильев



В феврале нынешнего года международный мультимедийный пресс-центр МИА «Россия сегодня» организовал для журналистов пресс-конференцию на тему «Безопасность и эффективность грузопассажирских перевозок в России: проблемы и перспективы».

В ходе мероприятия подвели предварительные итоги 2014 года по реализации комплекса мер, отражающих развитие системы тахографии, дали оценку текущего состояния безопасности грузовых и пассажирских перевозок, а также эффективности мер по контролю за соблюдением режима труда и отдыха водителей.

В пресс-конференции приняли участие представители управления надзорной деятельности Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России; ФБУ «Росавтотранс»; экспертного центра «Движение без опасности»; Комитета Государственной думы России по транспорту; автомобильной индустрии; сервисных мастерских по установке тахографов, а также производители оборудования для контроля режимов труда и отдыха водителей.

Анализируя итоги

На пресс-конференции подчеркивалось, что сфера грузопассажирских перевозок на сегодняшний день становится безопаснее и организованнее, постепенно выходя на новый уровень, в том числе благодаря внедрению системы тахографии.

Участники мероприятия напомнили, что 21.08.2013 г. Минтрансом России был подписан приказ №273, который утвер-

дил новый порядок оснащения транспортных средств тахографами. Согласно приказу, к категориям транспортных средств, подлежащих обязательному оснащению контрольным устройством, стали относиться следующие категории автотранспорта: N2, N3 для перевозки опасных грузов; автобусы категорий M2, M3 для перевозки пассажиров.

11 марта 2014 г. вступил в силу приказ Минтранса России №470 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта РФ от 13 февраля 2013 г. №36». Документ усовершенствовал утвержденные ранее требования к тахографам, категориям и видам транспортных средств, оснащаемых контрольными устройствами, правилам использования, обслуживания и контроля работы тахографов.

С 5 июля 2014 г. вступил в силу еще один приказ Минтранса России №484 «О внесении изменений в положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. №15». Документ внес поправки в положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей. Согласно приказу, работодатель может отправить в рейс продолжительностью более 12 часов двух и более водите-

лей. В рабочий график теперь включены медосмотр и путь до медицинского пункта. Во время положенного отдыха при отсутствии стояночных мест водитель вправе проследовать до ближайшего места стоянки. Специальный перерыв можно делать не после первых 3 часов непрерывного управления автомобилем, а после первых 4 часов. Продолжительность такого перерыва составляет не менее 15 минут. В середине смены водителям положено отдыхать не менее 30 минут и не более 2 часов.

Поправки коснулись и Кодекса административных правонарушений. С 1 апреля 2014 г. вступили в силу поправки к ст. 11.23 КоАП РФ, согласно которым была введена административная ответственность за отсутствие тахографа на борту транспортного средства и за нарушения режимов труда и отдыха. Согласно нововведениям, для водителей штраф составил от 1 до 3 тыс. руб., для владельцев предприятий, которые осуществляют перевозки, – от 5 до 10 тыс. руб. 15 ноября 2014 г. в ст. 11.23 КоАП РФ появилось дополнение: была введена ответственность для юридических лиц за выпуск на линию транспортного средства без тахографа или с неработающим устройством в виде штрафа от 5 до 10 тыс. руб. Всего за 2014 год было составлено более 170 тысяч протоколов за нарушение ст. 11.23 КоАП РФ.

Изменения коснутся участников дорожного движения и в 2015 году. Отметим, что на сегодня в России разрешены к применению модели тахографов, которые внесены в реестр ФБУ «Росавтотранс».

Тахографы и тонкости законодательства

Участники мероприятия отметили, что система контроля режимов труда и отдыха водителей существует в России далеко не первый год: еще в середине 1990-х гг. вышло Постановление Правительства РФ №922 «О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом». Первая волна оснащения коснулась только международных перевозок.



В 2014 году внесли поправки в положение о режимах рабочего времени и времени отдыха водителей

Вступление России во Всемирную торговую организацию и присоединение к ЕСТР потребовали изменений. В Постановлении Правительства РФ от 2 апреля 2012 г. №280 указано, что с января 2013 года запрещается выдавать лицензию на перевозки пассажиров автомобильным транспортом, не оснащенным тахографами. Постепенно законодательная база применения контрольных устройств расширилась.

В 2013 году компании-перевозчики вновь столкнулись с необходимостью оснастить свои транспортные средства тахографами, то есть выбрать устройство и приобрести карты водителя и карты предприятия, выбрать лицензированную мастерскую и правильно установить прибор на автомобиль. Но многочисленные законодательные поправки запутали перевозчиков, и сегодня большая часть отечественного грузопассажирского автопарка либо совсем не оснащена тахографами, либо оборудована некорректно.

На октябрь прошлого года по части 1 ст. 11.23 КоАП РФ возбуждено более 82 тысяч административных дел, из которых 68% дел заведено за отсутствие тахографа в транспортном средстве, 16% – за эксплуатацию транспортных средств с неработающим устройством, 14% – за нарушение правил пользования устройством и 2% – за использование тахографа, не соответствующего требованиям.

Чтобы избавить перевозчиков от путаницы и объяснить, какие тахографы нужно устанавливать на грузовые и пассажирские автомобили, экспертный центр «Движение без опасности» структурировал все действующие законодательные документы.

Согласно приказу Минтранса России от 21.08.2013 г. №273 «Об утверждении порядка оснащения транспортных средств тахографами», установка тахографов обязательна для всех индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, чья деятельность на территории страны связана с осуществлением грузопассажирских перевозок. Отметим, что в транспортном средстве может быть установлен только один вид тахографа.

К установке допускаются только цифровые тахографы, которые бывают двух видов: тахографы международного образца (ЕСТР), соответствующие требованиям Европейского соглашения, и тахографы с блоком СКЗИ – средством криптографической защиты информации. При этом тахограф ЕСТР может быть установлен только на транспортные средства, допущенные к осуществлению международных автомобильных перевозок.

Коммерческие транспортные средства, осуществляющие внутренние перевозки по России, должны быть оснащены тахографом с блоком СКЗИ. На сегодня оснащению ими подлежат: транспортные средства категории N2, N3 для перевозки опасных грузов; автобусы категорий M2, M3 для перевозки пассажиров; транспортные средства категории N3. Для транспортных средств, оснащенных средствами контроля режимов труда и отдыха, соответствующими требованиям Европейского соглаше-

Категория ТС	01.04.2014	01.07.2014	01.09.2014	01.04.2015	01.01.2018
M2					
M3					
N2, N3 опасные грузы					
N2					
N3					

Порядок оснащения тахографами

ния, а также для транспортных средств, оснащенных аналоговыми контрольными устройствами, срок обязательного оснащения цифровыми тахографами с блоком СКЗИ – 1 января 2018 г.

В состав тахографа входит не только бортовое устройство, но и карты тахографа, датчик движения, антенна для приема сигналов глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС, комплект монтажных частей для соединения компонентов тахографа и их установки на транспортном средстве.

Электронные карты выпускают четырех типов: помимо водительских, есть карта предприятия, карта мастерской и карта контролера. Карты водителя, автопредприятия, мастерской можно получить в организациях – изготовителях карт, включенных в соответствующие перечни, опубликованные на официальном сайте «Росавтотранса» в разделе «Система тахографического контроля РФ». Подделка карт или их отсутствие при движении ТС преследуются по закону. Для корректной работы цифрового тахографа водитель должен всегда использовать личную электронную карту, которая записывает данные о соблюдении режимов труда и отдыха, а также скорости автомобиля во время совершения маршрута.

Любая информация, фиксируемая устройством, остается в памяти тахографа не менее 365 дней и не поддается корректировке. Поэтому все манипуляции, совершаемые водителем или мастерской, будут зафиксированы и обнаружены при официальной проверке. Попытки каким-либо образом вмешаться в память устройства и сфальсифицировать данные могут расцениваться как мошенничество и попадать уже не под административную, а под уголовную ответственность в соответствии со ст. 159 УК РФ.

Устанавливать тахограф необходимо исключительно в уполномоченных сервисных центрах, где специалисты знают тонкости законодательства, а также могут в деталях объяснить достоинства и недостатки каждого устройства. Все сертифицированные сервисные центры включены в перечень ФБУ «Росавтотранс». Тем не менее даже наличие мастерской в реестре не всегда гарантирует правильную установку устройства, поэтому следует

внимательно проследить весь процесс, чтобы избежать проблем в будущем.

В первую очередь подключается питание для бесперебойной работы контролирующего прибора. Следующим устанавливается непосредственно само бортовое устройство тахографа, которое соединяется с датчиком движения, установленным на коробке передач. Оно должно находиться в кабине транспортного средства на достижимом расстоянии от водителя, желательно на уровне глаз – так водитель сможет контролировать период труда и отдыха и заранее предвидеть вынужденную остановку. Также монтируется антенна ГЛОНАСС, чтобы стала доступной возможность определить точное местоположение транспортного средства на пути его следования. После этого производится активизация тахографа и блока СКЗИ, калибровка и пломбировка всех соединений.

Все необходимые требования к тахографам, категории и виды транспортных средств, подлежащих оснащению приборами, а также правила использования, обслуживания и контроля работы устройств, как уже говорилось, установлены приказом Министерства транспорта РФ №36 от 13.02.2013 г.

Новый год – новые требования

На пресс-конференции было озвучено, что с 1 января текущего года вступил в действие новый технический регламент Таможенного союза 018/2011 (далее ТР ТС), который заменяет регламент, действующий сегодня в России. Документ определяет порядок прохождения процедур сертификации и допуска автокомпонентов, а также устанавливает обязательность прохождения сертификационных испытаний тахографов в специальных аккредитованных лабораториях. ТР ТС также уточняет некоторые технические требования, которые должны быть реализованы разработчиками и производителями устройств и транспортных средств.

Основные требования к тахографу, согласно ТР ТС 018/2011, определены в отношении функционирования – регистрация режимов управления, отдыха, скорости движения и пробега ТС; в отношении достоверности и защиты данных – регистрация нарушений и ошибок, случаев потери питания в системе и потери импульсов с датчика движения. Дополнительно – пакет требований (в частности, система прохождения испытаний и допуска к эксплуатации), относящийся как к самому транспортному средству, так и к его компонентам.

**В транспортном средстве может устанавливаться только один вид тахографа**

Согласно Постановлению Правительства РФ от 23 ноября 2012 г. №1213, право определения требований и оценка их исполнения производителями контрольных устройств были поручены Минтрансу России, и эти требования определены в приказе Минтранса России №36 от 13.02.2013 г.

«В документах взяты за основу требования современной европейской системы с учетом особенностей российской национальной системы защиты данных, – сообщил представитель компании «Континентал Аутомотив Рус» Владимир Евланов. – Действующий сегодня в России ГОСТ Р на тахографы был принят в 2011 году, поэтому в нем не могли быть учтены нынешние европейские и национальные тенденции».

«Порядок оснащения ТС тахографом и требования к ним урегулированы приказами Минтранса №36 и №273, статьей 11.23 КоАП РФ и Постановлением Правительства РФ №1213, которые, в свою очередь, действуют в соответствии со статьей 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ, – разъяснил сложившуюся ситуацию заместитель генерального директора ФБУ «Росавтотранс» Армен Хачатрян. – Статья 20 федерального закона №196-ФЗ отличается от старой версии ТР ТС и обрела юридическую силу позже. В связи с этим ТР ТС должен быть усовершенствован, обновлен. Несмотря на то что новый ТР ТС вступил в силу с января 2015 года, в него еще будут вноситься поправки. В частности, сейчас готовится пакет изменений №3, который должен быть одобрен тремя странами – Россией, Беларуссией и Казахстаном», – добавил он.

Суть базовых требований к тахографу – обязательное наличие нескольких источников информации о движении транспортного средства, в том числе импульсов от датчика движения и сигналов системы ГЛОНАСС, использование национальных принципов защиты данных, применение национальных карт. Корректность функционирования и взаимодействия отдельных компонентов различных производителей и их совместимость с транспортными средствами должны быть подвергнуты необходимым испытаниям перед внедрением.



Коммерческие автомобили, осуществляющие внутренние перевозки по России, должны оснащаться тахографом с блоком СКЗИ

Иллюзия обмана

Значительное внимание было уделено режимам труда и отдыха водителя. Сон за рулем – кошмар для любого водителя. Но, когда речь идет о водителе автопоезда или автобуса, сон за рулем становится во много раз опаснее. Достаточно посмотреть любое видео аварии с участием грузовика, чтобы убедиться: ДТП с большегрузной машиной влечет за собой большие жертвы. Проблема усталости за рулем решается своевременным отдыхом, поэтому в сфере грузопассажирских перевозок одной из самых актуальных тем является контроль режима труда и отдыха водителей.

Цифровые контрольные устройства гораздо практичнее, функциональнее и надежнее при эксплуатации аналоговых аппаратов. Одно из главных преимуществ – вся информация фиксируется на внутреннюю память и не поддается корректировке, так что любые манипуляции с устройством можно отследить.

Однако многие участники дорожного движения по-прежнему пытаются обмануть контрольные устройства. Согласно статистике Госавтоинспекции МВД России, из 82 тысяч административных дел, возбужденных на октябрь прошлого года, около 30% составлено за эксплуатацию транспортных средств с неработающим тахографом или за нарушение правил пользования устройством.

Стоит подчеркнуть, что любое воздействие на тахограф, будь то отключение устройства или датчика скорости, установка магнита, несанкционированное перепрограммирование устройства, ввод неверных данных с «пиратского» датчика, использование фальшивых водительских карт и другие нарушения, тут же будет зафиксировано и при проверке обнаружено инспектором. За этим последуют составление соответствующего акта и наложение обязательных штрафных санкций вплоть до лишения лицензии на деятельность предприятия.

Контроль за выявлением манипуляции с тахографами должен осуществляться и в мастерских. При выполнении калибровки устройства мастер должен проверить все соединения на наличие посторонних подключений и других махинаций. Если манипуляция с тахографом обнаружена, соответствующий акт направляется в местную транспортную инспекцию либо в Министерство транспорта России.

Однако, по словам эксперта организации «Рустиахотконтроль» Геннадия Мирошина, государство, делегируя мастерским часть прав по контролю манипуляций с данными тахографа, не предусмотрело процедур контроля деятельности мастерских: «Это привело к тому, что многие мастерские посчитали себя свободными от всех обязательств по отношению к государственным органам и перевозчикам и приступили к установкам тахографов с нарушениями требований законодательства. В частности, начали установку тахографов задним числом с целью поставить более дешевую модель, которую было разрешено устанавливать до 01.04.2013 г. Кроме этого, выполняется «услуга» для перевозчика по очистке памяти тахографа с помощью программы якобы модер-



Тахограф работает с 4 типами карт

низации программного обеспечения. Такие процедуры подпадают под статью «Мошенничество», доказать данное мошенничество следственным органам не составит особого труда».

«Контроль режима труда и отдыха – это не наказание для водителей или компаний-перевозчиков, а необходимая мера по безопасности дорожного движения, – отметил директор экспертного центра «Движение без опасности» Вадим Мельников. – Использование тахографов доказало свою эффективность в Европе, а в ближайшее время мы сможем оценить результаты и в нашей стране. Мы призываем водителей и перевозчиков с уважением относиться к закону и не совершать никаких манипуляций с тахографами. Подчеркну, что любые нарушения фиксируются и подлежат наказанию».

Установка тахографа: вопросы и ответы

На данном мероприятии особое внимание было уделено этапу установки тахографа на транспортное средство, который является ключевым для обеспечения правильной работы и успешной эксплуатации этого контрольного устройства. Как известно, на сегодняшний день в России все мастерские, осуществляющие работы по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту тахографов, должны быть внесены в перечень сведений о мастерских ФБУ «Росавтотранс», а их сотрудники – пройти специальное обучение. К сожалению, на практике не каждая мастерская может предложить качественные и профессиональные услуги. При этом ответственность за незаконные действия с тахографами, совершенные мастерскими, первично лежит на водителях и компаниях, осуществляющих перевозки.

Чтобы перевозчики могли обезопасить себя от возможных последствий на дорогах и административно-правовых санкций, утвержденных в соответствии со ст. 11.23 КоАП РФ, эксперты компании ООО «Континентал Аутомотив РУС» составили список вопросов, которые водители и владельцы автопарков могут задать мастерским при выполнении работ.

Надо ли заключать договор на оказание услуг?

Оказание услуг по установке тахографа должно осуществляться только с оформлением договора. В документе должны быть согласованы такие принципиальные вопросы, как модель контрольного устройства, количество транспортных средств, подлежащих оснащению, срок оказания услуг, гарантийные обязательства и другие пункты.

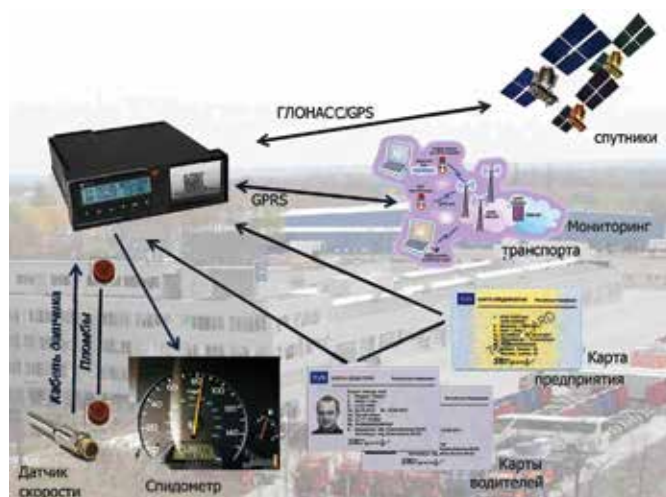
Перед тем как приступить к установке, специалисты мастерской должны произвести осмотр транспортного средства, определить его техническое состояние, а также модель тахографа, пригодную для установки. После работ заказчику должны выдать сертификат о калибровке устройства, заполненный паспорт и гарантийный талон.

Когда была изготовлена модель предлагаемого для установки на автомобиль тахографа?

Главным требованием к тахографам, с точки зрения федерального закона «О Безопасности дорожного движения» (Постановление Правительства №78 от 14.06.2012 г.), является предоставление достоверной, непрерывной, некорректируемой информации.

Перед посещением мастерской необходимо изучить перечень ФБУ «Росавтотранс» на предмет допущенных к установке тахографов. Сегодня существует всего восемь моделей, разрешенных к применению: DTСO 3283, «ШТРИХ-Тахо RUS» (2 модели), Drive 5, КАСБИ DT-20M, Меркурий ТА-001, ТЦА-02НК, EFAS V2 RUS. В настоящее время средняя стоимость цифрового тахографа находится на уровне 40 тысяч рублей.

Согласно приказу Минтранса №36 от 13.02.2013 г., практически все категории транспортных средств, совершающих грузопассажирские перевозки в России, подлежат обязательному оснащению цифровыми тахографами с блоком криптозащиты СКЗИ. При этом модели российских цифровых тахографов, произведенные до 1 апреля 2013 г., к установке не допускаются. Вопреки этому, многие мастерские предлагают перевозчику



Цифровые устройства практичнее, функциональнее и надежнее при эксплуатации аналоговых аппаратов

оснастить транспортное средство тахографом старого образца без блока СКЗИ, мотивируя это более низкой стоимостью устройства. Документы при этом оформляются задним числом (до 31.03.2013 г.). Подобное нарушение сложно выявить при дорожном контроле, однако при проверке финансовой документации на транспортном предприятии машина будет раскрыта, и ответственность в этом случае будет лежать на компании-перевозчике. Поэтому обязательно нужно уточнить дату изготовления тахографа.

Даты производства на заводской табличке, в паспорте и на распечатке технических данных из памяти тахографа должны совпадать.

Какой тахограф рекомендован производителем транспортного средства для установки и эксплуатации?

Работа тахографа может влиять на безопасность управления транспортным средством, поэтому необходимо убедиться, что выбранный или предлагаемый вам тахограф с блоком СКЗИ подходит именно для данной модели транспортного средства.

С 1 января 2015 г. техническим регламентом Таможенного союза 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» определены требования прохождения процедур сертификации автокомпонентов в составе транспортных средств. К автокомпонентам относится и тахограф. Транспортные средства, оснащенные компонентами, не указанными в одобрении типа ТС, могут быть не допущены к эксплуатации. Особенно это касается транспортных средств, впервые вводимых в эксплуатацию.

О соответствии тахографа и транспортного средства перевозчику должны рассказать в мастерской, но он также может сам выяснить эту информацию у производителя автомобиля.

Может ли мастерская произвести активацию/калибровку тахографа в присутствии заказчика?

По возможности водителю или другому представителю транспортной компании необходимо присутствовать при оснащении транспортного средства тахографом, поскольку даже в сертифицированной мастерской может быть нарушен регламент выполнения монтажных работ и некорректно выполнен процесс активации и калибровки устройства, также могут быть установлены несоответствующие коэффициенты при программировании. В результате автомобиль получит «модернизиро-



Тахограф должен иметь несколько источников информации о движении автомобиля



Оснащение тахографами может производиться только в специализированных мастерских

ванный» тахограф, а водитель станет невольным соучастником в фальсификации данных, предоставляемых контрольно-надзорным органам. Надо убедиться, что в контрольной распечатке присутствуют все предусмотренные разделы и они заполнены. Нужно сохранить контрольную распечатку.

Более того, водителю или владельцу автопарка могут предложить обновление программного обеспечения устройства путем вскрытия корпуса. На это ни в коем случае нельзя соглашаться, потому как в этом случае нарушается система защиты тахографа, изменяются внутренняя синхронизация и данные тахографа, что трактуется как грубое нарушение и преследуется по закону. Пломбы на корпусе тахографа должны быть заводские. Допустимы пломбы мастерской на отсеке аккумулятора.

Правильно ли подключен тахограф?

Ввиду того что любой случай потери питания тахографа или импульсов от датчика движения является регистрируемым событием, мастерские должны обеспечить кратчайшее подключение тахографа к аккумулятору

и датчику скорости. Места подключения обязательно пломбируются, поэтому подключение через иные разъемы и устройства невозможно.

Зарегистрированы ли проведенные работы в реестре мастерской?

Сотрудники мастерской должны производить регистрацию совершенных работ. Поэтому нужно обязательно уточнять, были ли внесены в регистрационную базу мастерской оказанные услуги. Это поможет доказать невиновность водителя в случае выявления нарушений по установке и эксплуатации тахографа, если сам он при этом не совершал никаких противозаконных действий.

Получив удовлетворительные ответы на эти вполне закономерные вопросы, руководство транспортной компании сможет обезопасить себя и своих водителей от возможных нарушений, виновником которых они не являлись. Ни в коем случае не следует забывать, что обслуживание тахографа обязательно должно быть синхронизировано с реальным временем. Также необходимо учесть, что изменения, производимые с транспортным средством (например, изменение размера шин), могут влиять на калибровку. Для устранения вероятности сбоя в работе устройства нужно регулярно проводить технический осмотр, как минимум каждые два года.