

# МИФЫ О ТАХОГРАФИИ, ИЛИ НЕЧЕСТНЫЙ СПОСОБ ЗАРАБОТКА



**ВНЕДРЕНИЕ ТАХОГРАФИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В РОССИИ ПРОИЗОШЛО ОТНОСИТЕЛЬНО НЕДАВНО. И БУКВАЛЬНО СРАЗУ ЖЕ НАЧАЛОСЬ АКТИВНОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ ЭТОМУ ПРОЦЕССУ КАК СО СТОРОНЫ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, ТАК И САМИХ УЧАСТНИКОВ ТАХОГРАФИЧЕСКОГО РЫНКА.**

Myths about the tachograph, or dishonest way of earning. The introduction of the tachograph system occurred in Russia recently. And just immediately active resistance started by carriers, as well as by participants of tachograph market.

**С**оздавая многочисленные мифы, нивелирующие нормативные документы и доверие к законодателю, некоторые участники рынка получают возможность продавать тахографическое оборудование, легитимность которого сомнительна.

**МИФ 1:**  
**Приказ Минтранса России № 36 носит рекомендательный характер**

Перевозчика убеждают в том, что нормативный документ, имеющий преимущественную юридическую силу относительно Приказа Минтранса № 36 от 13.02.2013 («Об утверждении требований к тахографам...»), – Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании» (184-ФЗ) – разрешает издавать в сфере технического регулирования нормативные документы только рекомендательного характера. Соот-

ветственно, все технические требования к тахографам, их установке, обслуживанию и т. д., изложенные в Приказе Минтранса, не являются обязательными.

Многие перевозчики, к большому сожалению, в это поверили. Правда же заключается в том, что сферой технического регулирования выдвигаются минимально необходимые требования, обеспечивающие безопасное применение продукции либо протекание тех или иных процессов. Все остальные вопросы, в том числе эксплуатации, установки, технического функционала, лежат вне юрисдикции закона 184-ФЗ.

Требования к тахографу как к прибору, участвующему в процедурах госконтроля, регулируются другим нормативным актом – Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (196-ФЗ). Во исполнение данно-

го поручения Постановлением Правительства (ПП РФ от 23.11.2013 № 1213) Минтрансу делегируются полномочия по установке требований к тахографам, порядку оснащения и т. д., что и изложено в Приказе Минтранса № 36.

**МИФ 2:**  
**аналоговые тахографы можно использовать**

Ни для кого не секрет, что установка аналоговых тахографов задним числом недавно приносила доход недобросовестным мастерским.

Аналоговые тахографы позволяют совершать манипуляции, которые запрещены законодательством (до 1 июля 2016 года допускалось использование, но не установка аналоговых тахографов). Когда законодатель сократил срок переоснащения транспортных средств с аналоговых тахографов на цифровые, отдельные представители отрасли начали терять способ нечестного обогащения.

Выход из ситуации нашелся – активные, сообразительные и неприципиальные представители рынка решили внушить перевозчикам мысль о том, что использовать аналоговые тахографы на самом деле можно, потому что законодатель имел в виду не замену аналоговых «тахографов», а замену аналоговых «контрольных устройств». По такой логике устанавливать, эксплуатировать и, разумеется, продавать «аналоговые тахографы» представляется вполне возможным. Благодаря этой игре терминами продавцы реализуют нелегитимные тахографы, а перевозчики покупают подешевле прибор для будущего сбора штрафов, ведь «аналоговый тахограф» – это обиходное название «аналогового контрольного устройства», и речь идет об одном и том же приборе.

**МИФ 3:**  
**дорожный инспектор не имеет права выписывать штрафы по статье 11.23 КоАП, если не имеет достоверных сведений о том, является ли тахограф средством измерения.**

Когда у перевозчика все же остаются сомнения относительно правдивости двух вышесказанных мифов, то с помощью данного аргумента можно их снять. Представителям транспортных компаний предлагают вступить в спор с дорожным инспектором в случае наложения штрафа по статье 11.23 КоАП за тахограф, не соответствующий требованиям законодательства.

Схема следующая: сотруднику ГИБДД или Ространснадзора рекомендуется заявить, что тахограф должен являться средством измерения и санкции в отношении нарушителя можно применять только на основании метрологических данных. Если же штраф будет выписан на основании данных тахографа, не являющегося средством измерения (то есть прибора, достоверность регистрируемой информации которого ничем не подтверждена), инспектора ждут серьезные неприятности: во-первых, крупный штраф по статье 19.19 КоАП (нарушение законодательства об обеспечении единства измерений), а во-вторых, постановка вопроса о служебном соответствии за неправомерное применение наказания. Этим контролера и рекомендуется запугивать,

**контрольного прибора запрещено даже в том случае, если тахограф не соответствует требованиям российского законодательства.**

Если тахограф установлен на конвейере завода – производителя автомобиля, он также обязан соответствовать требованиям законодательства, как и тахограф, установленный в условиях специализированной мастерской. Кроме того, для обеспечения предсказуемой и безопасной работы транспортного средства для тахографов, не являющихся компонентом транспортного средства, предусмотрена процедура внесения изменений в конструкцию.

Очевидно, что законодательные требования к тахографу направлены на безопасность эксплуатации автомобиля, а если контрольный прибор



настоячиво убеждая, что в отсутствии возможности убедиться, что данный тахограф является средством измерения, к контрольному устройству лучше даже не подходить!

Перевозчика, который послушается такого совета, самого ждут неприятности, так как статья 19.19 КоАП не имеет отношения к инспекторам ГИБДД и Ространснадзора, она применяется к сотрудникам Росстандарта при выполнении метрологических процедур. При дорожном контроле подобных проверок не происходит и происходить не может. Для перевозчика же в подобных ситуациях предусмотрена ответственность в виде штрафа за противодействие инспектору по статьям 19.4 и 19.4.1 КоАП.

**МИФ 4:**  
**если тахограф установлен в транспортном средстве на предприятии – изготовителе автомобиля, производить замену**

им не отвечает и, как следствие, является потенциальной угрозой безопасности дорожного движения, его необходимо заменить даже в том случае, если он и был когда-либо установлен на конвейере автозавода.

Мы рассмотрели всего четыре уловки, которые применяются с целью обмана перевозчика. На самом деле их существенно больше. Желание увеличить прибыльность бизнеса, обойдя законодательство, лоббировать свои интересы в ущерб интересам перевозчика – явления крайне удручающие и несправедливые, однако повсеместные во всех отраслях.

Пресечь подобные действия возможно только на законодательном уровне путем усиления процедур контроля и мер ответственности всех участников тахографического рынка. А пока вопрос всесторонней защиты прав перевозчика остается открытым.