



ТАХОГРАФ:

КАК СОКРАТИТЬ
РАСХОДЫ
НА СОДЕРЖАНИЕ
КОНТРОЛЬНОГО
ПРИБОРА?

ОТКРЫТЫЕ ВОПРОСЫ СО СТОРОНЫ ПЕРЕВОЗЧИКА

TACHOGRAPH: A CARRIER OPEN QUESTIONS

How to reduce the maintenance costs of control device?

In 2015 our magazine began publishing a series of articles devoted to the issues of tachograph deployment in Russia. The main topics dealt with the implementation of the labor regimes control procedures and rest of drivers with use of tachograph. Over the past year, more and more vehicle owners have acquired experience of tachographs. And they have questions to test equipment manufacturers, as well as workshops. But most of all issues – to the legislator.



В 2015 ГОДУ НАШ ЖУРНАЛ НАЧАЛ ПУБЛИКАЦИЮ ЦИКЛА СТАТЕЙ, ПОСВЯЩЕННЫХ ПРОБЛЕМАМ ВНЕДРЕНИЯ ТАХОГРАФИИ В РОССИИ. ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ КАСАЛИСЬ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЦЕДУР КОНТРОЛЯ РЕЖИМОВ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ ПОСРЕДСТВОМ ТАХОГРАФА. ЗА ПРОШЕДШИЙ ГОД ВСЕ БОЛЬШЕ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРИОБРЕЛИ ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ ТАХОГРАФОВ. И У НИХ ПОЯВИЛИСЬ ВОПРОСЫ И К ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ КОНТРОЛЬНЫХ ПРИБОРОВ, И К МАСТЕРСКИМ. НО БОЛЬШЕ ВСЕГО ВОПРОСОВ – К ЗАКОНОДАТЕЛЮ.

ЧТО ЖЕ ВОЛНУЕТ ЗАКОНОПОСЛУШНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА НА ТЕКУЩИЙ МОМЕНТ?

ПУТАНИЦА В НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫХ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТАХ

Четких понятий с продуманными формулировками и конкретными требованиями в этой системе просто не существует. В результате перевозчик самостоятельно должен разбираться в запутанном клубке нормативных требований российской тахографии, если не хочет бесконечно получать штрафы или, что еще хуже, однако очень распространено, – менять тахографы. Чтобы не приобрести себе проблемы вместо контрольного устройства, нужно понимать следующее:

■ Кроме того что модель тахографа должна быть в перечне допущенных ФБУ «Росавтотранс», она должна соответствовать всей совокупности законодательных нормативных актов. Полагать, что внесение в перечень данной организации автоматически делает тахограф легитимным, – большая ошибка.

■ Модель тахографа должна быть одобрена заводом – производителем транспортного средства. Нарушение этого требования предусматривает запрет на эксплуатацию автомобиля, а последствия такого

несанкционированного вмешательства в конструкцию транспортного средства могут стать причиной серьезной аварии.

■ Для обеспечения юридической значимости процедур контроля режимов труда и отдыха водителей тахограф должен являться средством измерения с действующей метрологической поверкой. К сожалению, перевозчики узнали об этом уже после того, как оснастили свои автомобили. Тут же возникает резонный вопрос: почему ни производители тахографов, ни мастерские, ни законодатель не отвечают за это? Почему вся ответственность лежит на перевозчике?

■ Калибровка тахографа также должна осуществляться с применением оборудования, являющегося средством измерения. Именно эта процедура «привязывает» тахограф к параметрам конкретного автомобиля и обеспечивает достоверность регистрируемых данных, если проведена в соответствии со всеми требованиями. Стоит сразу сказать, что большинство мастерских при калибровке не используют метрологически поверенные приборы, чем превращают тахограф в нелегитимное и совершенно бесполезное устройство.

ПОСТОЯННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ

Законодательные требования постоянно меняются, в результате чего многие владельцы транспортных средств уже трижды переустановили модели тахографов. Изначально перевозчики установили тахографы по требованиям ЕСТР и в соответствии с Постановлением Правительства № 922. Затем с подачи некоторых производителей тахографов перевозчиков ввели в заблуждение мастерские, после чего они установили подобие тахографов – так называемые контрольные устройства, соответствующие требованиям Постановления Правительства № 720, которые не являются тахографами с юридической точки зрения, поскольку были изготовлены вне нормативных требований к конструкции и функциям тахографа. Далее законодательные требования к конструкции и функциям появились, и перевозчикам снова пришлось менять модель. В результате законопослушные перевозчики постоянно несут затраты по причине непродуманности действий со стороны регулятора.

ПРОБЛЕМЫ С КАЧЕСТВОМ ТАХОГРАФА

Выезжать с неработающим или сломанным контрольным устройством



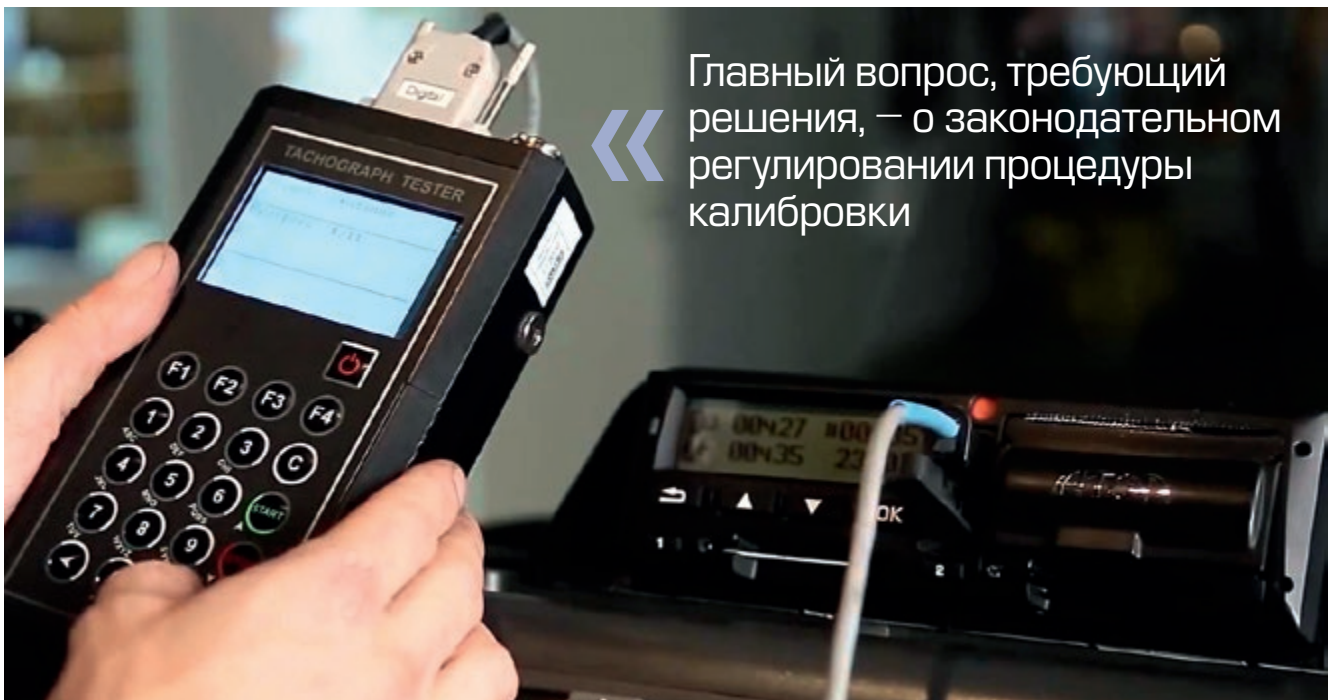
в рейс нельзя, а один такой случай простоя автомобиля из-за тахографа оборачивается для перевозчика ценой, превышающей стоимость самого контрольного устройства. Важно понимать, что приборы некоторых производителей ломаются часто и законодатель этот вопрос никак не регулирует. Перевозчик самостоятельно несет все расходы, связанные с выходом из строя тахографа, и это нонсенс, потому что тахограф не имеет потребительских свойств – по назначению это контрольный прибор, обеспечивающий достоверность и юридическую значимость данных процедур контроля режимов труда и отдыха води-

тельные данные не в реальном времени, как это предусмотрено, а периодически «перемещаются» в прошлое или будущее. Это недопустимо, так как является показателем некорректного алгоритма записи данных и грубейшего нарушения требований законодательства.

Повсеместно распространилось такое явление, как изменение программного обеспечения тахографа, перезапись данных из памяти с одного прибора на другой, а также перенос заводского серийного номера – эти действия не только серьезно нарушают требования законодательства, но и ставят под сомнение действенность и эффективность всей

системы тахографов в законодательном понимании со всеми вытекающими отсюда последствиями и штрафными санкциями. В европейском законодательстве процедуре калибровки отведено основное место. Мастерские несут очень серьезную ответственность перед законом, а умышленное нарушение законодательных требований в некоторых странах предполагает уголовную ответственность. Именно поэтому европейская система тахографии оказалась настолько эффективной, и многие страны хотят повторить этот опыт снижения статистики ДТП.

Вопросов, требующих решения от законодателей, в российской та-



«**Главный вопрос, требующий решения, — о законодательном регулировании процедуры калибровки**»

телей, и нужен он государству, а не перевозчику. Кроме того, выходят из строя и тахографические карты, которые некачественные приборы «затирают» механизмом подачи картоприемника.

При внедрении системы цифровой тахографии в странах Европы законодатель изначально урегулировал данный вопрос очень простым способом: запретил ремонт тахографа. Тем самым производители контрольных устройств были вынуждены изготавливать надежные приборы, которые не ломаются. Безусловно, такое положение вещей является честным по отношению к перевозчику и уберегает его от непредвиденных затрат.

Опыт эксплуатации российских тахографов также показал, что некоторые модели тахографов работают с нарушением законодательных требований – они регистрируют

системы защиты данных российского тахографа, которая как раз и предназначена для того, чтобы не допускать подобных нарушений.

РЕШЕНИЕ «СВЕРХУ»

В настоящее время законодатель разработал ряд законопроектов, регулирующих часть вышеуказанных проблем. От того, как скоро эти законопроекты будут приняты, зависит, когда перевозчик будет защищен от различных махинаций со стороны недобросовестных участников системы тахографического контроля.

Однако другая часть вопросов по-прежнему остается нерешенной. И самым болезненным из них является вопрос законодательного регулирования процедуры калибровки. Тахограф, установленный с нарушением правил калибровки или не прошедший очередную калибровку, не явля-

ется тахографической отрасли немало. Но если говорить о том, что необходимо предпринять в кратчайшие сроки, то это как раз законодательное регулирование процедуры калибровки аналогично опыту ЕСТР. В противном случае система тахографического контроля никогда не станет полноценной, данные тахографа будут оспариваться в суде, а наказание для нарушителей не сможет опираться на доказательную базу.

Безусловно, все вопросы к участникам тахографической отрасли, которые возникли у перевозчиков, должны быть решены законодателем. Только таким образом российская тахография станет эффективным инструментом обеспечения безопасности дорожного движения и будет способствовать развитию честного и упорядоченного рынка автоперевозок. **151**