

Цифровой тахограф: допустимые потери



Ксения ДИТЯТКИНА
Фото автора и Олега ЖАРКО

Для получения достоверной информации о ситуации, сложившейся вокруг проблемы технического контроля за соблюдением режимов труда и отдыха водителей, мы обратились к директору-руководителю НЦ ОАО "НИИАТ" Алле Петровой.

- Особую озабоченность у всех вызывает проблема высокой аварийности на пассажирском транспорте. Она связана с нарушением водителями установленных режимов труда и отдыха. О необходимости ее немедленного решения неоднократно заявляли и Президент Российской Федерации Дмитрий Медведев, и Генеральный прокурор Юрий Чайка. При этом в качестве наиболее действенной меры предлагается оснастить транспортные средства, осуществляющие перевоз-

ки грузов и пассажиров, тахографами. В этих целях Правительством Российской Федерации было дано поручение МВД России, Минтрансу России и иным заинтересованным ведомствам подготовить соответствующие изменения в Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" и Административный кодекс Российской Федерации. Такие проекты подготовлены и находятся в настоящее время в Правительстве РФ. НИИАТ принимал участие в их подготовке.

Казалось бы, решение найдено. Достаточно поставить тахографы на все транспортные средства - и проблема решена. Таково первое видение ситуации, сложившееся на фоне аварий и гибели людей. Однако техническая, социальная и экономическая стороны проблемы гораздо сложнее, чем это кажется на первый взгляд.

Минтранс России на основе существующего опыта использования тахографов в рамках реализации Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), задумался над тем, что это значит: оснастить все транспортные средства тахографами?

Во-первых, что такое тахограф? В нормативных правовых актах Российской Федерации данное понятие не определено. Оно пришло в Россию в результате присоединения к ЕСТР. Так, принятое 3 августа 1996 г. Постановление Правительства РФ № 922 "О повышении безопасности международных и междугородних перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом", предусматривающее обязательное оснащение с 1 января 1998 г. вновь изготавливаемых автобусов с числом мест более 20 и грузовых автотранспортных средств с полной массой свыше 15 т, предназначенных для междугородних и международных перевозок, контрольными устройствами для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя, говорит о том, что такие устройства должны отвечать требованиям ЕСТР, и не ссылается ни на один нормативный акт Российской Федерации. Следовательно, если сегодня мы говорим о таких устройствах, мы касаемся требований ЕСТР или чего-то еще? Установив в законе правовую норму обязательности оснащения транспортных средств контрольными устройствами, необходимо далее в нормативном акте четко определить: что это за устройства, именно это и запланировано сделать. В развитие закона "О безопасности дорожного движения" появится соответствующее постановление правительства. Следовательно, сегодня говорить о тотальном оснащении тахографами преждевременно, поскольку никто не знает, что это такое.

Во-вторых, необходимо помнить о том, что Россия не производит устройства контроля за режимами труда и отдыха водителей, отвечающие современным международным требованиям. Страны ЕС применяют цифровые контрольные устройства, позволяющие с использованием специального программного обеспечения в легкодоступной форме выявить и зафиксировать нарушения. Аналоговые тахографы, распространенные в России, в ЕС выводятся из обращения. Россия к июню 2010 г. также взяла на себя обязательство перейти к цифровым тахографам в рамках осуществления международных перевозок. Так чем же сегодня будут оснащаться наши транспортные средства? Если, скажем, приборами, отвечающими только требованиям ЕСТР, не производя таких устройств, то это значит - сделать вброс на наш рынок огромного количества иностранных приборов вместе с системой их технического содержания, полностью зависящей от производителей тахографов. Сегодня это четыре крупные европейские компании. Такой шаг можно рассматривать как неосмысленную экономическую диверсию. Если в международных перевозках РФ количество задействованных транспортных средств оценивается десятками тысяч, в данном случае речь идет о сотнях тысяч грузовиков и автобусов. Сказанное, однако, не стоит трактовать как недопустимость использования на внутренних перевозках тахографов европейского производства. Безусловно, они должны использоваться и в том объеме, в котором это будет необходимо. А соотношение на рынке российских и зарубежных тахографов зависит от того, насколько быстро и эффективно мы сможем освоить выпуск современных конкурентоспособных контрольных устройств.

Эксплуатируемые в России аналоговые (электронно-механические) тахографы, по мнению многих руководителей предприятий и сотрудников надзорных органов, неудобны в обращении. Вызывает сложность процесс считывания информации с "шайб". Для этого сегодня существуют специальные приборы - считыватели (переносные или стационарные). Однако, учитывая, что ЕС переходит на цифровые тахографы, такое оборудование фактически уже не производится (как и сами аналоговые тахографы). Цифровые

тахографы, безусловно, более совершенны, позволяют длительно хранить и мгновенно обрабатывать информацию. Применение цифровых тахографов осуществляется с использованием специальных электронных карт, выдаваемых водителям, контролерам, представителям предприятий и механикам. Информация о водителях и иных владельцах карт заносится в единую автоматизированную базу данных (для ЕС это TAXONET). Такой принцип позволяет учитывать информацию обо всех водителях, их деятельности и использовать ее не только в целях обеспечения безопасности дорожного движения, но и в целях регулирования рынка труда.

Сегодня, как уже отмечено выше, в России речь идет о внедрении на ее территории нового поколения цифровых контрольных устройств. В международном сообщении (в соответствии с ЕСТР) Россия должна перейти на цифровые тахографы с 16 июня 2010 г. До 1 апреля 2010 г. все российские водители, надзорные органы, предприятия должны получить соответствующие карты для того, чтобы использовать цифровые тахографы, а с 16 июня все впервые вводимые в эксплуатацию транспортные средства, предназначенные для международных перевозок, должны оснащаться цифровыми тахографами, отвечающими требованиям ЕСТР. Однако реализация данного требования сдерживается различными юридическими проблемами, неопределенностью полномочий федеральных органов исполнительной власти.

Что же все-таки ждет Россию на внутренних перевозках? Указанное выше Постановление Правительства № 922 так и не заработало, поскольку изначально было ориентировано на неопределенный круг транспортных средств: где будет использоваться новое транспортное средство, на городских или на междугородних перевозках - неизвестно, поэтому производители имели возможность не ставить тахографы. Нам следует сегодня более четко определить как сферу применения подобных устройств, так и требования к ним, а также механизмы их задействования в процедурах контроля.

Насколько целесообразно говорить о тахографе? Речь, скорее, идет о многофункциональном контрольном устройстве, которое конструктивно может иметь

неограниченные функции с позиции непрерывной регистрации режимов труда и отдыха водителей, скоростных параметров движения транспортного средства, иных характеристик транспортного средства, влияющих на безопасность дорожного движения. В процессе обсуждения проекта внесения изменений в закон "О безопасности дорожного движения" данный вопрос был поднят и по аналогии с современным текстом ЕСТР было предложено не использовать термин "тахограф". Более правильным является требование об установке специального устройства, имеющего определенные контрольные функции. Их виды, требования к ним, порядок оценки соответствия, эксплуатации и применения должны быть определены Правительством РФ.

То есть уже сегодня должны быть разработаны определенные требования в России к данному контрольному устройству. Минтранс объявил тендер на разработку таких технических требований. НИИАТ принял в нем участие.

Независимо от результатов тендера НИИАТ сегодня работает по трехлетнему контракту с Министерством транспорта Российской Федерации и занимается разработкой и внедрением системы цифровых контрольных устройств, соответствующих требованиям ЕСТР, на территории РФ.

В случае выигрыша тендера мы планируем привлечь к разработке технических требований к устройству контроля за режимами труда и отдыха водителей и скоростными режимами движения транспортных средств большое количество заинтересованных компетентных лиц, в том числе и представителей европейских изготовителей.

Контрольное устройство, по нашему мнению, по аналогии с ЕСТР должно отвечать трем типам требований:

- первое - требованиям функциональности: какие параметры показывает, регистрирует устройство, какие измеряет, что позволяет контролировать надзорным органам, а что - водителю, для удобства. Данные требования могут полностью учитывать аналогичные требования ЕСТР и быть расширены;
- второе - требованиям информационной безопасности. В данном аспекте, возможно, российские требования будут отличаться от европейских, поскольку они будут основываться на иной норма-



Директор-руководитель НИЦ ОАО "НИИАТ"
Алла Петрова

тивной базе. В Европе действует система защиты персональных данных, основанная на директиве о приватности, предусматривающей в том числе конфиденциальность данных о водителе. Информация не должна выходить за рамки системы. Для обеспечения этого используются специальные алгоритмы криптографической защиты, прописанные в ЕСТР. В России в 2007 г. появился свой закон "О защите персональных данных", разработанный с учетом гармонизации с требованиями директивы ЕС о приватности. Помимо данного закона в России существует еще целый комплекс требований к информационной безопасности. Поэтому то, что будут выпускать российские производители, должно соответствовать не директиве ЕС, а законодательным актам Российской Федерации. Кроме того, алгоритмы шифрования, прописанные в ЕСТР, не полностью соответствуют аналогичным российским алгоритмам. С учетом изложенного, требования информационной безопасности, используемые в контрольных устройствах в России, должны быть свои;

- третье направление связано с технической совместимостью. Безусловно, здесь мы пойдем по пути максимальной гармонизации с зарубежными приборами.

Остается конструкторская реализация прибора. Сегодня о разработке устройства уже заявили "Ростехнологии" (Калуга), "Измеритель" (Смоленск), "Аэрокосмос".

Один из российских производителей, название которого я пока не буду афишировать, разработал современное кон-

трольное устройство и подал заявку на одобрение типа в рамках процедур, предусмотренных ЕСТР. Данное устройство полностью соответствует требованиям ЕСТР (пока только по заявлению изготовителя). Прибор, в отличие от выпускаемых сегодня странами ЕС, использует более современные принципы определения местоположения транспортного средства, основанные на применении средств навигации. Устройство имеет широкий спектр возможностей. Фактически прибор позволяет осуществлять тотальный контроль в реальном режиме времени за транспортным средством и работой всех его устройств. Вопрос в том, нужен ли такой контроль? Для его внедрения необходима соответствующая нормативная база. Сегодня запланирована и уже ведется ее разработка. Надо четко ограничить сферу использования устройства, решить, какую информацию имеет право считывать и использовать надзорный орган. В ЕСТР также прописана возможность использования навигационного оборудования, но пока те приборы, которые идут из-за рубежа, не имеют такого оснащения.

В процессе эксплуатации контрольных устройств, используемых при реализации требований ЕСТР, возникли определенные проблемы с системой защиты информации. В связи с этим ЕС объявил о том, что с 2011 г. вводится новое поколение цифровых тахографов. К сожалению, Россия, как и другие страны СНГ, не принимает участия в разработке технических требований к цифровым контрольным устройствам в рамках ЕСТР. Когда принималась пятая поправка к ЕСТР, связанная с внедрением цифровых контрольных устройств, Россия приняла ее вместе со статьей, запрещающей участвовать России в формировании технических требований в рамках ЕСТР. Сегодня это нами осознано. В рамках рабочих встреч на уровне ЕС Россией заявлено о необходимости равноправного участия всех договаривающихся сторон ЕСТР в формировании технических требований к контрольным устройствам в соответствии с принципами ООН и о готовности России представить сегодня на одобрение типа контрольное устройство российского производства.

Как уже отмечено выше, в соответствии с ЕСТР начиная с 16 июня 2010 г. все вновь вводимые в эксплуатацию



Легко соблюдать режим труда и отдыха в Германии: там вдоль дорог более чем достаточно "отстойников" для грузового автотранспорта. Куда сложнее это делать в России...

транспортные средства, предназначенные для международных перевозок, должны быть оснащены цифровыми контрольными устройствами, отвечающими требованиям ЕСТР. ЕС ненавязчиво указывает российским перевозчикам на то, что пора менять аналоговые приборы на цифровые. На вопрос: "ЕС имеет в виду, что мы должны снимать со всего парка аналоговые тахографы и ставить цифровые?" - представители ЕС однозначно отвечают: "Нет". Но, с другой стороны, когда на переговорах присутствуют производители, т. е. люди, заинтересованные в продвижении своих технологий, то сразу возникает ответ другого рода: "Мы должны проконсультироваться". Россия сегодня заявляет о своей готовности полностью выполнять требования ЕСТР, но не требования директив ЕС. Замена тахографов в эксплуатации ЕСТР не предусмотрена. Никакого Постановления ЕС № 561 по гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автотransпортов, мы выполнять не можем по определению, так как не являемся членом ЕС. Сегодня мы должны твердо и юридически четко отстаивать интересы наших перевозчиков. В дальнейшем ответственным представителям России при принятии решения о присоединении к каким-либо поправкам надо более внима-

тельно читать тексты этих поправок и оценивать целесообразность и возможность их реализации Россией. Если ЕС введет новые конструкции контрольных устройств и предъявит нам новые требования, мы их будем соблюдать только в том случае, если они появятся в международном соглашении. Этот вопрос очень волнует перевозчиков, и они, безусловно, правы.

Возвращаясь к проблемам внутренних перевозок... Пока не появились новые нормативные акты, продолжает действовать Постановление Правительства № 922. Сфера его применения в части установки тахографов однозначно распространяется на изготовителей транспортных средств. Требование об установке в эксплуатации возможно только при условии добровольного согласия владельца, либо за счет средств бюджета. Об этом, в частности, говорится в определении Верховного суда Российской Федерации по заявлению о признании недействительным распоряжения администрации Кемеровской области "Об оборудовании тахографами автобусов, используемых на междугородних пассажирских перевозках".

Если появится требование об обязательной установке тахографа, то оно может быть предъявлено как ко вновь

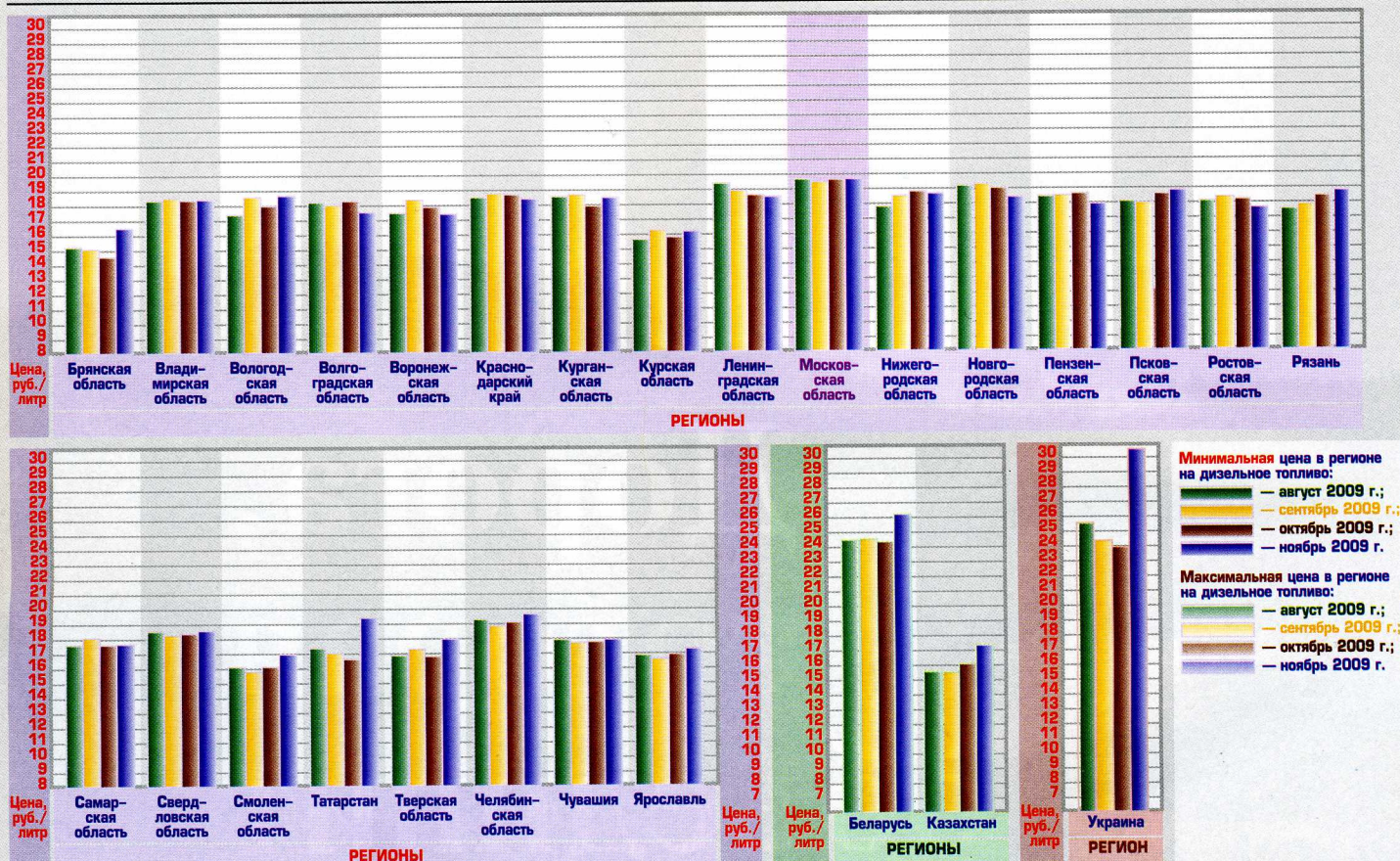
вводимым в эксплуатацию ТС, так и к находящимся в эксплуатации. Это очень сложный вопрос. Он требует принятия оптимального для сегодняшнего дня решения. Те же самые междугородные перевозки однозначно попадут под установку тахографов, те же опасные грузы. И выделение каких-либо средств перевозчикам на такое переоборудование пока никем не предусматривается. При принятии решения необходимо выдержать баланс между интересами общества (с позиции невозможного ущерба для жизни и здоровья граждан) и экономическими интересами перевозчиков.

В рамках чего, кто и как будет контролировать режимы труда и отдыха водителей с использованием контрольных устройств? МВД России и Минтранс России концептуально уже определили свое отношение к данной проблеме. Речь идет о совместных действиях. При этом, безусловно, необходимо четко определить процедуры контроля в целях исключения дублирования функций.

Теперь о самих затратах перевозчика: тахограф стоит сегодня при единичной покупке 600 евро. Если он установлен в транспортном средстве производителем, то его цена составляет порядка 300 евро. Кроме этого надо производить периодическую поверку прибора, здесь лучше обращаться к официально уполномоченным мастерским. Возможно, потребуется регулирование тарифов, связанных с обслуживанием самого тахографа. Оценочно затраты перевозчика на эксплуатацию тахографа составят от 50 до 200 евро в год. Отдельные российские производители заявляют сегодня о цене на контрольное устройство в два раза ниже зарубежной. При этом установка контрольного устройства должна позволить предприятию не только отслеживать режимы труда и отдыха, но и снизить эксплуатационные расходы, исключить приписки. У контрольного устройства большое будущее при условии правильного его использования и оптимального технологического проектирования. Возможно, в ближайшее время будет решена и проблема параллельного существования требований об установке: с одной стороны, навигационного оборудования (ГЛОНАСС), с другой стороны - тахографов. ■

Цены на топливо и фрахт

Динамика цен на дизельное топливо по России и ближнему зарубежью в августе - ноябре 2009 г.*



* По данным компании "Информком" (www.inforkom.ru).

Стоимость услуг по перевозкам в России и Европе на 20.11.09 г.

Маршрут	Стоимость перевозки, руб.	Маршрут	Стоимость перевозки, руб.	Маршрут	Стоимость перевозки, руб.
Москва - Астрахань	40000	Москва - Пенза	20000	ЭКСПОРТ	EUR
Москва - Белгород	17000	Москва - Пермь	45000	Россия - Австрия	1300
Москва - Волгоград	30000	Москва - Псков	15000	Россия - Германия	900 - 1000
Москва - Вологда	18000	Москва - Ростов-на-Дону	28000	Россия - Франция	1300
Москва - Екатеринбург	55000	Москва - Самара	30000	Россия - Финляндия	500
Москва - Ижевск	40000	Москва - Санкт-Петербург	12000	Россия - Италия	1400
Москва - Йошкар-Ола	28000	Москва - Саранск	21000	Россия - Испания	2000
Москва - Казань	26000	Москва - Саратов	26000	ИМПОРТ	EUR
Москва - Кемерово	96000	Москва - Смоленск	12000	Германия - Россия	От 1900
Москва - Киров	27000	Москва - Ставрополь	40000	Финляндия - Россия	1000 - 1300
Москва - Краснодар	35000	Москва - Сыктывкар	40000	Италия - Россия	От 2800
Москва - Липецк	11000	Москва - Тольятти	28000	Бельгия - Россия	От 2000 до 2500
Москва - Магнитогорск	56000	Москва - Томск	110000	Польша - Россия	1300
Москва - Мурманск	55000	Москва - Ульяновск	31000	Венгрия - Россия	От 2000
Москва - Н.Новгород	12000	Москва - Уфа	39000	Чехия - Россия	1500
Москва - Новосибирск	95000	Москва - Чебоксары	54000	Словакия - Россия	1500
Москва - Омск	76000	Москва - Челябинск	54000	Швеция - Россия	1800, паром - 850
Москва - Оренбург	48000				

Примечание. Средний уровень ставок перевозчиков указан на основе данных российских экспедиторских компаний для перевозок грузов в/из Москвы по основным направлениям работы международных российских автоперевозчиков при транспортировке безопасного генерального груза автопоездом с полуприцепом длиной 13,6 м и с объемом кузова 86 - 90 м³ при весе груза, без превышения допустимых полной массы автотранспортного средства и нагрузок на оси по маршруту движения. Реальные ставки перевозчиков могут варьироваться как в сторону увеличения, так и уменьшения, в зависимости от вида груза и согласованных сторонами условий по контракту на перевозку.

Цены на дизельное топливо по странам Европы на 26.11.09 г.*

Страна	Валюта**	Средняя стоимость 1 л
Австрия	EUR	1,03
Беларусь	EUR	0,55
Бельгия	EUR	1,07
Болгария	BGN	1,90
Великобритания	GBP	1,09
Венгрия	HUF	275,00
Германия	EUR	1,12
Греция	EUR	0,99
Дания	DKK	8,89
Ирландия	EUR	1,09
Испания	EUR	0,96
Италия	EUR	1,14
Латвия	LVL	0,69
Литва	LTL	3,13
Люксембург	EUR	0,90

Страна	Валюта**	Средняя стоимость 1 л
Нидерланды	EUR	1,10
Норвегия	NOK	11,18
Польша	PLN	3,89
Португалия	EUR	1,07
Румыния	RON	3,66
Словения	EUR	1,07
Украина	UAH	6,50
Финляндия	EUR	1,04
Франция	EUR	1,07
Хорватия	HRK	7,20
Чехия	CZK	26,20
Швейцария	CHF	1,64
Швеция	SEK	12,03

* По данным MCAT и национальных ассоциаций.

** Приведено европейское обозначение валют.