

# ТАХОГРАФИЯ

## В России: риск-ориентированные подходы к контролю режима труда и отдыха

Tachography in Russia: risk-oriented approaches to control of the work and rest regime.

The improvement of the tachograph control system in Russia with the developed legal base and tested technical infrastructure will be continued during 2018 and fully deployed in the coming years.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ТАХОГРАФИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ В РОССИИ С РАЗРАБОТАННОЙ ПРАВОВОЙ БАЗОЙ И ПРОШЕДШЕЙ ТЕСТИРОВАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ БУДЕТ ПРОДОЛЖЕНО В ТЕЧЕНИЕ 2018 ГОДА И ПОЛНОСТЬЮ РАЗВЕРНУТО В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ.



**Алексей ДВОЙНЫХ,**  
генеральный директор ФБУ «Росавтотранс»

Alexey DVOINYKH,  
Director General of Rosavtotrans



**Дмитрий БАТАКОВ,**  
заместитель генерального директора ФБУ «Росавтотранс»

Dmitry BATAKOV,  
Deputy Director General of Rosavtotrans



### ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ 2017–2018 ГОДОВ

За указанный период Минтрансом России проведена большая работа по развитию нормативной правовой базы, и был принят ряд изменений в действующем законодательстве. Так, Приказом Минтранса № 55 были внесены изменения в устанавливающий требования к тахографам Приказ Минтранса № 36.

Поправки внесены с целью утвердить требования к тахографу как к средству измерений, применяемому в системе госконтроля. Это позволит инспекторам применять данные прибора в качестве доказательства виновности или невиновности контролируемого субъекта. Соответственно, в ситуации, когда по показаниям тахографа выписывается штраф, они должны быть достоверными, иметь юридическую зна-

чимость и измеряться с допустимыми значениями погрешностей. Отнесение приборов к системе госконтроля регулируется Федеральным законом «Об обеспечении единства измерений» от 26.06.2008 № 102-ФЗ. При этом измеряемые тахографом параметры и требования к точности их измерений теперь утверждены Приказом Минтранса № 55.

Следующие изменения в Приказ № 36 внес вступивший в силу в 2018 году Приказ Минтранса России № 35. В нем содержится ряд положений, уточняющих понятия «калибровка» и «настройка». В чем смысл данного уточнения? Применявшийся ранее термин «калибровка» заменен термином «настройка» из технических соображений и относится только к ме-

трологическим поверкам прибора, ставшего средством измерения. Он отнесен к системе государственного регулирования обеспечения единства измерений и должен проходить процедуру «поверки», а не процедуру «калибровки». Термин «настройка», соответственно, это не что иное, как внесение в прибор необходимых эксплуатационных характеристик. Имеются в виду такие данные, как информация о размере и окружности шин, а также коэффициенты, необходимые для измерений пройденного расстояния. Они вносятся при вводе тахографа в эксплуатацию.

Из перечня исключений Приказа № 36 Минтранса был удален пункт, позволяющий перевозчикам не оснащать свои транспортные средства та-



хографами в случае, если ранее эти транспортные средства были оснащены в соответствии с ранее действующим Постановлением Правительства РФ № 922. Также текущие изменения затронули мастерские по установке тахографов. Им и лицам, эксплуатирующим тахограф на территории РФ, вменено требование по уничтожению ключевой информации в момент вывода прибора из эксплуатации. Это продиктовано тем, что блок защиты информации СКЗИ, являющийся частью тахографа, разработан и действует в соответствии с нормами и требованиями, предъявляемыми ФСБ по защите информации. Время действия ключей в нем составляет три года, и в соответствии с нормативным регламентом они должны быть уничтожены в указанный срок. При этом тахографическая информация, которая записывалась и накапливалась блоком, сохраняется.

#### РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ТАХОГРАФИИ

Деятельность по становлению системы тахографии делится на две больших части: это нормотворческая работа, которую проводит Минтранс России с целью обеспечения контроля режимов труда и отдыха водителей с применением тахографа, и та работа, которая непосредственно обеспечивает принятие и обработку информации.

В конце 2017 года начата работа по разработке системы принятия и обработки тахографической информации с тахографов. Предполагается, что данная система будет позволять принимать в режиме реального времени информацию с борта тахографа, а также хранить, обрабатывать и производить информационный обмен с такими структурами государственной власти, как Ространснадзор или ГИБДД.

К концу текущего года планируется запустить пилотный проект, где тахографы, эксплуатируемые в Москве и Московской области, будут передавать в систему необходимую информацию в опытный режим. Выбор региона для реализации пилотного проекта обусловлен объемом нагрузки на тестовое оборудование. Всего в пилотном проекте будут задействованы примерно около 200 тыс. транспортных средств. Испытания позволят выявить возможные недостатки, устранить их и понять, как окончательно технически реализовывать данный проект.

#### ПРАВОВОЙ БАЗИС ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

В его основу лягут законопроекты, которые в данный момент находятся на рассмотрении в Государственной Думе. Речь идет о проектах законов «О тахографии» и «О передаче данных». Их федеральный статус предполагает повышение уровня требований относительно текущего поло-

жения, когда требования утверждены на уровне приказа Минтранса. В результате появится возможность ввести понятийный аппарат системы тахографического контроля, а также ввести требования, носящие надведомственный характер.

В законе «О тахографии» будут распределены полномочия по системе тахографического контроля в России, подробно описана процедура аккредитации тахографов и мастерских по их установке и ремонту, описано взаимодействие между государственными структурами в рамках тахографического контроля. Закон «О передаче данных» направлен на то, чтобы система передачи данных с борта тахографа имела законный юридический статус.

Перед запуском пилотного проекта в Москве и Московской области система должна пройти аккредитацию и сертификацию программного обеспечения во ФСТЭК, а также лицензирование ФСБ. Как мы видим, по всем направлениям работа ведется активно.

#### ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТАХОГРАФИИ

В настоящее время на первое место выходит цифровая трансформация. В сфере перевозок и логистики она необходима для реализации широких возможностей. Для страны с огромными территориями и несколькими часовыми поясами оптималь-

ным вариантом является поиск цифровых путей контроля сферы деятельности. Если говорить о тахографии, то при разработке новых путей решения стоит еще учитывать и ограниченность человеческого ресурса, в особенности штата сотрудников, осуществляющих контроль и надзор.

Именно поэтому продолжается работа по совершенствованию системы тахографического контроля и перевода ее в автоматический режим. Одно из рассматриваемых в данный момент решений – система приема и обработки тахографической информации, которая в статусе пилотного проекта будет запущена в Москве и Московской области. Предполагается, что центр обработки данных будет в онлайн-режиме получать с тахографов информацию о транспортных средствах, маршрутах их движения, соблюдении режима труда и отдыха водителей. Информация будет накапливаться, и указанный ЦОД уже будет взаимодействовать с такими государственными системами учета, как Пенсионный фонд, Налоговая инспекция, ГИБДД, Ространснадзор. В случае возникновения каких-либо нарушений информация будет выдаваться контрольно-надзорным органам для принятия решения. Обеспечить безопасность на дорогах – главная цель тахографии.

#### В СВЕТЕ МИРОВОГО ОПЫТА

Основным «законодателем моды» на тахографию является соглашение ЕСТР. Это Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, было ратифицировано Советским Союзом еще в 1978 году. На сегодняшний день участниками ЕСТР являются около 50 государств.

Так называемый тахограф ЕСТР используется для контроля труда и отдыха при международных перевозках в Европе. Остальной мир, за некоторыми исключениями, применяет систему тахографии, аналогичную европейской. При этом свой стандарт используется в Китае. Турция с недавних пор заимствовала технологическую платформу европейского тахографа, но применяет свою внутреннюю систему криптографической защиты. Египет в 2015 году принял решение по оснащению тахографами всех транспортных средств, связанных с перевозкой людей. А система контроля, существующая в Северной Америке, не совсем тахографическая в общепринятом понимании. В США и Канаде водителям

вменено в обязанность ведение электронного бортового журнала.

Российская же система тахографии имеет существенные отличия. В тахографии ЕСТР применен европейский стандарт шифрования данных. Система криптозащиты в ней для России закрыта. Поскольку данные,

является документом, удостоверяющим право использования тахографа ЕСТР на территории Российской Федерации. Что касается внутренних перевозок, то при их осуществлении используется тахограф Российской Федерации с отечественными ключами шифрования.



**Сокращение количества ДТП в Европе в результате десятилетнего применения тахографии составило 22%. Аварий со смертельным исходом стало меньше на 55%**

получаемые с тахографа, должны быть достоверны и иметь юридически значимую силу, был разработан некий «электронный нотариус», удостоверяющий данные при помощи цифровых подписи. Его роль выполняет блок НКМ (навигационно-коммуникационный модуль, использующий технологии ГЛОНАСС), или, как его еще называют после активизации тахографа, – СКЗИ (средство криптографической защиты информации). Платформенно российская и европейская системы похожи, но в криптографии у нас используются отечественные ГОСТы.

В нашей стране сейчас фактически применяются две системы тахографического контроля. Автомобили, выезжающие за рубеж, оснащаются тахографами ЕСТР, и на их борту присутствует криптография европейского типа. В соответствии с международными соглашениями они совершенно законны, и если субъект осуществляет международные перевозки, он имеет право использовать на своем борту тахограф ЕСТР. У каждого такого перевозчика есть карточка допуска к международным перевозкам, которая

#### ПРИОРИТЕТЫ НА БЛИЖАЙШУЮ ПЕРСПЕКТИВУ

Сегодня проводится планомерная подготовительная работа к развертыванию технической инфраструктуры системы тахографического контроля. В оперативном управлении ФБУ «Росавтотранс» находятся ранее созданные модули подсистем, включающие подсистемы учета: тахографов, произведенных блоков СКЗИ, мастерских, выдаваемых карт. Проводятся необходимые организационные мероприятия: подготовка помещений, людей, внесение изменений в руководящие документы, написание инструкций.

Стоит также отметить, что на данный момент в Государственную Думу внесены предложения по изменению в Кодекс административных правонарушений в части увеличения штрафов за нарушения, связанные с системой тахографии. Необходимо усилить ответственность за нарушения режима труда и отдыха, ведь речь идет о реальных человеческих жизнях!