

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ



РУКОВОДИТЕЛЬ ФБУ «РОСАВТОТРАНС»
Алексей Викторович Двойных

В настоящее время автомобильный транспорт относится к числу успешно функционирующих отраслей, имеющих производственную специфику, обусловленную существующей материально-технической базой и реализуемой социально-экономической функцией.

Федеральное бюджетное учреждение «Агентство автомобильного транспорта» Министерства транспорта Российской Федерации является ведомством, ответственным за организацию пассажирских перевозок по международным и межрегиональным автобусным маршрутам, перевозок опасных грузов и скоропортящихся пищевых продуктов. Также агентство осуществляет тахографический контроль по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), а также реализует указанную систему контроля на территории Российской Федерации. Помимо этого, подведомственное Минтрансу России агентство занимается профессиональной подготовкой водителей и координирует работу Межведомственной аттестационной комиссии для проведения профессиональной аттестации экспертов-техников, осуществляющих независимую экспертизу транспортных средств.

Обеспечение безопасности пассажиров – одна из задач при контроле пассажирского автомобильного транспорта в рамках Федерального закона от 13 июля 2015 года №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». С вступлением закона в силу ситуация стала меняться в лучшую сторону, поскольку им предусмотрено согласование мест посадки и высадки пассажиров при организации межрегиональных перевозок по заказу с уполномоченными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Кроме того, в настоящее время рассматривается вопрос о введении лицензирования перевозок пассажиров автобусами по заказу и для собственных нужд. Для решения этих вопросов Минтранс России в декабре 2015 года издано распоряжение №МС-202-р «Об осуществлении функций по организации регулярных перевозок по межрегиональным автобусным маршрутам». Согласно указанному распоряжению ФБУ «Росавтотранс» выступает ответственной организацией за прием заявлений на установление, изменение или закрытие межрегиональных автобусных маршрутов и актуализацию данных в реестре маршрутов, прием заявлений о регистрации остановочных пунктов и актуализацию их реестра. В реестр маршрутов вносится информация о расписании движения автобусов как по начальным (конечным), так и по промежуточным остановочным пунктам, а также информация о наименовании и местонахождении перевозчика.

Для ограничения деятельности недобросовестных перевозчиков законом внесены поправки в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. В частности, посадка пассажиров в транспортное средство или высадка из него в неустановленных местах влечет наложение административного штрафа на водителя в размере 3 тыс. рублей, повторное нарушение – 5 тыс. рублей. При стоянке транспортного средства в неустановленном месте в ночное время водителю грозит штраф в размере 5 тыс. рублей, должностному лицу – 10 тыс. рублей, юридическому – 20 тыс. рублей. Штраф за использование для межрегиональных регулярных перевозок пассажиров транспортных средств без карт маршрутов составляет 5 тыс. рублей для водителей, 30 тыс. рублей для должностных лиц и 300 тыс. рублей для юридических лиц.

Указанные выше штрафные санкции в равной степени распространяются на юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. При этом необходимо особо подчеркнуть, что система штрафов начала действовать только с 15 июля 2016 года, хотя закон вступил в силу год назад. У перевозчиков была возможность спокойно переоформить документы, привести их в соответствие требованиям закона, получить карты на маршруты, то есть пройти некий переходный период.

В рамках указанного закона Агентство автомобильного транспорта занимается перерегистрацией ранее действовавших межрегиональных маршрутов. По состоянию на 10 августа 2016 года в специальном реестре их 2337. Больше всего зарегистрировано маршрутов в Приволжском федеральном округе – 523, на втором и третьем местах по показателю – Центральный и Южный федеральные округа – 458 и 453 соответственно. Ведомство использует программный продукт, который позволяет вносить информацию о межрегиональных маршрутах, перевозчиках и остановочных пунктах, формировать реестр межрегиональных маршрутов регулярных перевозок, осуществлять печать свидетельств и карт маршрутов.

Также сотрудники ФБУ «Росавтотранс» регистрируют остановочные пункты в специально созданном для них реестре. Ространснадзор начал работу по выдаче заключений о соответствии оборудования автовокзалов и автостанций минимальным требованиям, установленным Минтранс России. Указанные заключения в соответствии с данным законом должны прилагаться к заявлениям о регистрации остановочных пунктов, подаваемым их владельцами. На основании этого агентство рассматривает такие заявления и формирует реестр.

Рассмотрение заявлений на организацию новых межрегиональных маршрутов – еще одно направление. Согласно требованиям закона, организация новых маршрутов возможна только в том случае, если все остановочные пункты на маршруте зарегистрированы в специальном реестре.

Стоит подчеркнуть, что для повышения безопасности пассажирских перевозок особое внимание следует обратить на обеспечение надлежащего качества транспортного обслуживания населения. Так, при организации маршрутов и выборе мест размещения остановочных пунктов необходимо учитывать факторы, влияющие на безопасность движения и техническую скорость. От правильного размещения остановочных пунктов зависит не только расстояние пешеходных подходов, удобство пересадок, общая затрата времени на передвижение, скорость движения перевозочных средств, но и – самое главное – безопасность пассажиров. Именно поэтому так важны все положения закона №220-ФЗ.

Поскольку в ведении Агентства автомобильного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации находятся пассажирские и грузовые перевозки, то одними из основных



задач ведомства являются обеспечение безопасности движения транспортных средств и повышение эффективности контроля режима отдыха и труда водителей.

Автомобильный транспорт обеспечивает почти 60% объема пассажирских перевозок в России и более 55% объема грузовых перевозок. Сегодня в стране насчитывается порядка 4 млн грузовых транспортных средств массой более 3,5 т и транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров, с числом мест более 8. При этом ежегодно с участием грузопассажирских транспортных средств происходит порядка 16 тыс. ДТП, гибнет более 2 тыс. человек. Основная причина таких аварий – человеческий фактор, в том числе усталость за рулем.

Повысить безопасность дорожного движения и снизить аварийность за счет обеспечения соблюдения водителями установленных режимов труда и отдыха и скоростного режима посредством объективного контроля поможет система тахографического контроля, которая активно развивается ФБУ «Росавтотранс».

Как показывает европейский опыт, использование тахографов для контроля соблюдения указанных режимов является эффективной мерой. Так, по статистике, за последние 10 лет применения тахографов в странах Европы количество ДТП снизилось на 22%, а количество ДТП со смертельным исходом – на 55%.

Внедрение национальной системы тахографического контроля в Российской Федерации началось с 1 апреля 2013 года в соответствии со вступившими в силу изменениями в федеральном законодательстве. Сейчас система регулируется:

- 1) положениями Трудового кодекса Российской Федерации и приказа Минтранса России от 20 августа 2004 года №15 (особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей);
- 2) положениями Федерального закона от 10 декабря 1995 года №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (обязанность оснащения тахографами) и изданными во исполнение этого закона:
 - постановлением Правительства Российской Федерации от 23 ноября 2012 года №1213 (предоставление Минтрансу России полномочий на утверждение требований к тахографам и порядку оснащения транспортных средств тахографами);
 - приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 года №36 (требования к тахографам, категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами, правила использования, обслуживания и контроля работы тахографов);
 - приказом Минтранса России от 21 августа 2013 года №273 (порядок и этапы оснащения транспортных средств тахографами).

Согласно указанным выше приказам организационно-технические работы по обеспечению функционирования системы тахографического контроля, в том числе связанные с учетом необходимых сведений, осуществляет ФБУ «Росавтотранс».

К сожалению, при внедрении системы тахографического контроля мы столкнулись с проблемой массовых установок аналоговых контрольных устройств недобросовестными мастерами и перевозчиками, что способствовало созданию серого рынка нелегитимных приборов. В связи с этим, а также с учетом того, что с использованием данных устройств невозможно объективно контролировать режимы труда и отдыха водителя, Правительством Российской Федерации было поддержано решение о сокращении срока оснащения транспортных средств тахографами до 1 июля 2016 года.

По состоянию на 10 августа 2016 года в рамках указанных работ ФБУ «Росавтотранс» учтены сведения о 10 моделях тахографов, 3 моделях блока СКЗИ тахографа, 4 моделях карт тахографа. Также ведомство осуществляет поэземпларный учет изготовленного, установленного, активированного оборудования. На сегодняшний день учтены сведения о 534 893 тахографах и 789 672 картах тахографа (716 772 карты водителя, 10 905 карт мастерской, 39 034 карты предприятия, 22 961 карта контролера). Создана инфраструктура более чем из 1080 мастерских по установке и техническому обслуживанию тахографов на всей территории Российской Федерации, в том числе на территории Крымского федерального округа и комплекса «Байконур».



Указанное количество по всем показателям регулярно растет, поскольку ведомство ведет активную деятельность в данном направлении.

Большинство моделей тахографов имеют возможность подключения значительного количества внешних модулей. Это абонентские терминалы, соответствующие требованиям приказа Минтранса России, устройства коммерческих систем мониторинга транспорта и диспетчеризации, датчики систем контроля расхода топлива и т.д., что положительно сказывается на работе перевозчиков.

Стоит подчеркнуть, что от оснащения тахографами освобождены грузовые машины, занятые на стройках, бетоносмесители на автомобильном шасси, самостоятельно передвигающиеся подъемные краны, транспортные средства сельскохозяйственных товаропроизводителей при осуществлении внутрихозяйственных перевозок. Тахографы необязательны также на коммунальных автомобилях, машинах скорой помощи, реанимобилях и другом медицинском спецтранспорте. Не устанавливают их на пожарных машинах, инкассаторских броневиках, автолавках, автобусах ритуальных служб, телевизионных передвижных студиях и некоторых других транспортных средствах.

Кроме того, в соответствии с планом мероприятий по снижению смертности населения от дорожно-транспортных происшествий Минтрансом России подготовлены изменения к закону №196-ФЗ в части установления единых требований к физическим и юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, включая обязанность оснащать транспортные средства тахографами и соблюдать нормы непрерывного управления транспортным средством.

Необходимость выполнения указанной меры обусловлена следующим. По данным ГИБДД МВД России, на сегодняшний день порядка 60% всех грузовых транспортных средств принадлежит физическим лицам, но фактическую эксплуатацию этих транспортных средств осуществляют юридические лица. Такой подход, конечно, позволяет сократить экономические издержки автотранспортных предприятий, но неминуемо ведет к снижению безопасности дорожного движения. В 2015 году водители грузовиков, принадлежащих физлицам, стали причиной более 70% ДТП с участием грузового транспорта. По их вине произошло 7759 ДТП, в которых погибли 1,2 тыс. и пострадали более 9,5 тыс. человек.

За время внедрения системы тахографического контроля в России выявлен ряд задач, требующих комплексного решения для повышения эффективности ее работы. С этой целью функционирует рабочая группа, куда входят представители Комитета Госдумы по транспорту, Минтранса России, ФБУ «Росавтотранс», ГУОБДД МВД России, Ространсанадзора, Главного управления по надзору за исполнением федерального законодательства Генеральной прокуратуры Российской Федерации, эксперты ассоциаций перевозчиков.

Во время работы участники рабочей группы обсуждают функционирование системы тахографического контроля, совершенствование требований к режимам труда и отдыха водителей, нормативно-правовых актов, полномочия сторон, порядок и механизмы контроля, а также иные сопутствующие вопросы. Существующие требования к особенностям режимов рабочего времени и времени отдыха водителей рассчитаны для применения на бумажных носителях, в связи с чем являются сложно реализуемыми в части автоматизации алгоритмов регистрации и анализа информации о режимах труда и отдыха в тахографе. Кроме того, от профессионального сообщества поступают предложения об унификации требований к режимам труда и отдыха при осуществлении внутрироссийских и международных перевозок.

Тахографы необходимо интегрировать в систему единства измерений. В 2015 году вступили в силу положения Федерального закона от 26 июня 2008 года №102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений», в соответствии с которыми измерения, выполняемые при обеспечении безопасности дорожного движения, отнесены к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, то есть тахограф должен являться средством измерения и должны быть утверждены метрологические требования к техническим средствам.

В связи с вышеуказанным проделана работа по утверждению типов средств измерений для всех моделей российских тахографов и внесению их в Государственный реестр средств измерений. В рамках действующего законодательства совместно с Росстандартом продуман механизм поэтапного приведения ранее установленных тахографов в соответствие утвержденным



типам средств измерений в рамках очередного обязательного обслуживания тахографа (раз в 3 года) путем замены блока СКЗИ тахографа и обновления его программного обеспечения без дополнительных затрат владельцев транспортных средств.

В соответствии с правилами использования тахографов для автотранспортных предприятий установлено требование о ежемесячной выгрузке и хранении данных с карт тахографа. В выгружаемых данных содержится информация о режимах труда и отдыха водителя, а также сведения о скоростном режиме движения и реальном пробеге транспортного средства. Эти данные хранятся на предприятии и предоставляются инспектору при очередной плановой или внеплановой проверке.

В целях совершенствования комплексной системы контроля с 2018 года планируется установить обязанность оснащения транспортных средств тахографами с функцией онлайн-передачи данных о параметрах движения автомобилей в инфраструктуру федеральной государственной информационной навигационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС». И в дальнейшем распределять данные в системы МВД России по правонарушениям, а также в АИС ТК нам в части нашей компетенции. Осуществление указанных мер позволит значительно повысить эффективность контроля соблюдения режимов труда и отдыха, а также скоростного режима. В дальнейшем сбор информации, регистрируемой тахографом, позволит анализировать фактическую интенсивность использования подвижного состава автотранспортными предприятиями, занятость водителей, загруженность автомобильных магистралей в целях оптимизации логистических коридоров.

Пожалуй, одним из самых важных аспектов нашей деятельности является совершенствование законодательной базы. Для решения данного вопроса подготовлен проект федерального закона, расширяющего полномочия Минтранса России. Предусматриваются среди прочего:

- установление требований к мастерским и определение порядка их допуска;
- осуществление федерального государственного надзора (контроля) за деятельностью мастерских;
- установление административной ответственности за осуществление деятельности мастерской без допуска к таковой;
- выработка требований к прохождению испытаний в части безопасности, функциональности, эксплуатационной совместимости тахографа с его компонентами и картами тахографа;
- проведение государственного надзора за соблюдением водителями режимов труда и отдыха путем получения информации из тахографа, в том числе с использованием карты контролера;
- установление порядка выдачи карт тахографа.

Опираясь на собственный и мировой опыт, мы можем уверенно говорить о целесообразности более глубокой и функциональной интеграции тахографа в общую систему регулирования и контроля перевозок автомобильным транспортом, в том числе при проведении медосмотра водителя.

На сегодняшний день на рынке представлены различные технические решения, дающие возможность предоставлять медицинские услуги посредством использования телематических каналов связи (удаленный врач). Но указанные решения, несмотря на использование современных технологий, не позволяют однозначно и достоверно идентифицировать водителя и, как следствие, обеспечить достоверность данных, полученных в ходе процедуры удаленного медосмотра.

Процедуры идентификации и аутентификации водителя при прохождении предрейсового и послерейсового медицинского осмотра удаленным способом возможно проводить с использованием карты тахографа. При этом данный процесс не потребует от перевозчиков дополнительных затрат. Целесообразность такого решения обусловлена тем, что, во-первых, карта тахографа уже обязательна к наличию и использованию водителями транспортных средств соответствующих категорий, а во-вторых, она содержит персональные данные водителя и средства электронной подписи, обеспечивающие возможность однозначной идентификации водителя.

Немаловажно подчеркнуть, что необходимо оснащать грузовые и пассажирские транспортные средства оборудованием ГЛОНАСС. Однако в настоящее время в Российской Федерации



отсутствуют единые функциональные требования к аппаратуре спутниковой навигации, а также порядок оснащения транспортных средств указанной аппаратурой. Тем не менее следует отметить, что многие автотранспортные предприятия самостоятельно устанавливают навигационные устройства, поскольку их применение является удобным и простым инструментом контроля использования транспортных средств со стороны руководителей автопредприятий, позволяющим оптимизировать деятельность и, соответственно, повысить эффективность деятельности автопредприятия.

Показательно, что не менее трети тахографов, допущенных к установке на транспортные средства, эксплуатируемые на территории Российской Федерации, реализуются с модулями, выполняющими функции аппаратуры спутниковой навигации. Вместе с тем необходимы единый подход к оснащению транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации и установление на нормативном уровне единых требований как к функционалу указанной аппаратуры, так и к порядку оснащения ей транспортных средств. В настоящее время Минтранс России ведет работу по внесению в федеральное законодательство изменений, регулирующих использование аппаратуры спутниковой навигации.

По итогам заседания президиума Госсовета по безопасности дорожного движения Президент Российской Федерации поддержал предусмотренные государственной политикой Минтранса России векторы и направления дальнейшего развития системы тахографического контроля в стране.

Необходимые меры безопасности нужно соблюдать и при выполнении перевозок скоропортящихся грузов. В целях реализации вышеуказанных нормативных актов филиалы ФБУ «Росавтотранс» в федеральных округах ведут работу по приему и рассмотрению заявлений о получении свидетельств СПС, о назначении экспертами, об уполномочивании испытательных станций.

Перевозчики должны соблюдать установленные правила транспортировки скоропортящихся пищевых продуктов. Как показывает статистика, за 2015 год реализации Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), в России динамика обращений за получением свидетельств СПС и, соответственно, их выдачи практически нулевая. Это обусловлено тем, что в российском правовом поле отсутствует ответственность за нарушение правил перевозки скоропортящихся пищевых продуктов. В связи с данным обстоятельством возникла необходимость применения действенных мер по организации контроля над перевозчиками, не соблюдающими требования вышеуказанных нормативных актов.

В связи с этим Минтрансом России подготовлен и направлен на согласование проект внесения изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года №195-ФЗ.

Стоит отметить, что по состоянию на 10 августа 2016 года в Российской Федерации уполномочена одна испытательная станция в Московской области и назначено 7 экспертов по контролю транспортных средств на соответствие нормам СПС: в Санкт-Петербурге, в Московской, Смоленской, Ярославской, Калининградской, Кемеровской областях и в Приморском крае. На рассмотрении ФБУ «Росавтотранс» находятся заявления о назначении экспертами организаций, находящихся в Московской, Воронежской и Челябинской областях. Планируется, что в итоге количественные показатели будут увеличены втрое. Для проведения необходимого контроля соответствия нормам СПС перевозчики могут пользоваться как услугами экспертов в своих федеральных округах, так и услугами любых других назначенных экспертов, совершая международные и междугородные рейсы.

С целью повысить уровень знаний и умений водителей и иного персонала, задействованного в перевозке опасных грузов, Минтрансом России издано несколько нормативных актов. Это приказы «Об утверждении порядка выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и утверждения курсов такой подготовки», «Об утверждении порядка проведения экзамена и выдачи свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом», а также распоряжение «Об организации работы по проверке и оценке необходимых знаний



водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и кандидатов в консультанты по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом».

В свою очередь, ФБУ «Росавтотранс» осуществляет организационно-техническое обеспечение работы комиссии, которая координирует проверку и оценку знаний водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и кандидатов в консультанты по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом. Кроме того, специалисты агентства принимают участие в заседаниях экзаменационных комиссий, в состав которых входят представители Ространснадзора, ГИБДД, администраций соответствующих регионов.

На данный момент создано 84 экзаменационных комиссии по проверке и оценке необходимых знаний водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и кандидатов в консультанты по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом. В итоге в 2013 году было подготовлено и аттестовано более 31 тыс. водителей, в 2014 году – около 58 тыс., в 2015 году – около 66 тыс.

Успешная реализация мер по повышению безопасности пассажирских и грузовых перевозок возможна при системном подходе. Поэтому необходимо эффективно совершенствовать функциональные характеристики, техническую, нормативную, правовую и кадровую базу, а также научно-методическую базу системы управления безопасностью перевозок. Агентство автомобильного транспорта активно взаимодействует по всем спектрам вопросов с перевозчиками на всей территории России, ведет разъяснительную работу в отношении вводимых правовых актов и законов, помогает транспортным компаниям работать максимально комфортно в меняющемся правовом поле.