

УДК 656.3.078

С. Н. КАРАСЕВИЧ, кандидат технических наук, С. А. АЗЕМША, кандидат технических наук, Т. В. ГРИЩЕНКО, магистр техники и технологии, О. О. ЯСИНСКАЯ, магистр техники и технологии, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ТАХОГРАФИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Дана оценка современному состоянию системы тахографического контроля и практики нормативного правового регулирования применения тахографов в Республике Беларусь. Приводятся отдельные результаты научно-исследовательской работы по теме «Разработка предложений по применению тахографов в Республике Беларусь и совершенствованию нормативных правовых актов в данной сфере (постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21.02.2008 г. № 8 и от 16.10.2010 г. № 46, постановление Совета Министров Республики Беларусь от 11.06.2010 г. № 903)», выполненной на кафедре «Управление автомобильными перевозками и дорожным движением» Белорусского государственного университета транспорта на основании договора с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Разработаны отдельные предложения по совершенствованию нормативного правового регулирования системы тахографического контроля.

Введение. Многолетняя мировая практика контроля и надзора в сфере автомобильного транспорта объективно свидетельствует о том, что эффективным способом контроля соблюдения режимов рабочего времени и времени отдыха водителей при управлении транспортным средством (ТС) является тахографический контроль.

Развитие системы тахографического контроля на автомобильном транспорте проходит как в Республике Беларусь (РБ), так и за рубежом, поскольку по-прежнему одной из причин дорожно-транспортной аварийности является несоблюдение водителями ТС режимов труда и отдыха и существует ряд неурегулированных проблем в данной сфере.

В настоящей статье рассмотрены отдельные результаты научно-исследовательской работы (НИР) по теме «Совершенствование системы управления безопасностью транспортной деятельности и общественной безопасности», раздел «Разработка предложений по применению тахографов в РБ и совершенствованию НПА в данной сфере (постановления Минтранса РБ от 21.02.2008 г. № 8 и от 16.10.2010 г. № 46, постановление Совета Министров РБ от 11.06.2010 г. № 903)», выполненной на кафедре «Управление автомобильными перевозками и дорожным движением» Белорусского государственного университета транспорта на основании договора от 16.06.2021 г. № 1-НИОКР/147666 с Министерством транспорта и коммуникаций РБ [1].

Постановка задачи. Объектом исследования является система тахографического контроля режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств.

Применение контрольных устройств (тахографов) осуществляется как на основе Европейского Соглашения, касающегося работы экипажей ТС, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), подписанном в Женеве 1 июля 1970 года, с принятыми дополнениями и изменениями [2], так и на основе иных законодательных актов.

Соглашение ЕСТР призвано повысить безопасность дорожного движения (БДД) посредством регламентации условий труда водителей ТС и устанавливает требования, предъявляемые к водителям ТС, выполняющих международные автомобильные перевозки, усло-

виям их труда и отдыха, а также требования к контролю за соблюдением указанных условий.

В рамках проведенных исследований дана оценка состояния современной системы тахографического контроля, проанализирован национальный и зарубежный опыт. Рассмотрены национальные и зарубежные правовые документы и нормы в сфере формирования, внедрения и развития системы тахографического контроля. Накопленный опыт показал необходимость совершенствования нормативных правовых актов (НПА) РБ в сфере применения тахографов, а также актуальность улучшения отдельных процедур в целях обеспечения результативности и эффективности системы тахографического контроля.

Основная часть. К настоящему времени в РБ создана основа нормативного правового регулирования применения контрольных устройств на ТС, соответствующих требованиям ЕСТР, и функционирует достаточно устоявшаяся система контроля и оказания услуг в данной сфере.

В Республике Беларусь тахограф применяют в международных перевозках, а также при выполнении перевозок по территории страны ТС международных автомобильных перевозок. Постановлением Совета Министров РБ от 30 ноября 1992 года № 721 РБ присоединилась к Европейскому Соглашению, касающемуся работы экипажей ТС, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), заключенному в г. Женеве 1 июля 1970 года.

В соответствии с требованием статьи 10 ЕСТР на ТС, зарегистрированных на территории договаривающихся сторон, должны устанавливаться и использоваться контрольные устройства согласно требованиям Соглашения ЕСТР, включая приложение и добавления к нему.

Отношения в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок регулируются Гражданским кодексом РБ, Законом РБ от 5 мая 1998 г. «Об основах транспортной деятельности», законом РБ от 14.08.2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», иными актами законодательства, международными договорами РБ, а также международно-правовыми актами, составляющими право Евразийского экономического союза.

В соответствии со ст. 18 Закона РБ от 14.08.2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобиль-

ных перевозках» при выполнении ТС международных автомобильных перевозок по территории РБ должны применяться тахографы, если иное не предусмотрено международными договорами РБ.

Общий порядок использования тахографов, установленных на ТС, при выполнении автомобильными перевозчиками автомобильных перевозок регулируется Инструкцией о порядке использования тахографов на ТС, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций РБ от 21.02.2008 г. № 8.

В целях обеспечения выполнения на территории РБ Европейского соглашения, касающегося работы экипажей ТС, которые производят международные автомобильные перевозки, национальные законодательные акты приведены в соответствие с нормами Европейского соглашения (ЕСТР).

Указом Президента РБ от 26 апреля 2010 г. № 200 «Об административных процедурах, осуществляемых государственными органами и иными организациями по заявлениям граждан», утверждена процедура выдачи карточки водителя для физических лиц. Перечень документов, представляемых физическим лицом, кроме ИП, для выдачи карточки водителя, срок выдачи и срок ее действия определены в пункте 15.18 перечня административных процедур, осуществляемых государственными органами и иными организациями по заявлениям граждан, (утв. Указом Президента РБ от 26 апреля 2010 г. № 200).

В целях реализации Европейского соглашения (ЕСТР) постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 11 июня 2010 года № 903 «О некоторых вопросах функционирования системы цифровых тахографов» утверждены: процедуры выдачи остальных трех типов карточек по обращениям организаций; положение о порядке выдачи разрешений на оказание услуг (выполнение работ) сервисным мастерским на проведение работ с цифровым тахографом (по установке, активированию и ремонту цифровых тахографов, прекращения их действия); положение о порядке выдачи карточек цифрового тахографа, прекращения их действия.

Требования к изготовлению, оформлению карточек цифрового тахографа, порядку их использования, учету и хранению информации, хранящейся в карточке водителя и цифровом тахографе, устанавливаются Министерством транспорта и коммуникаций РБ.

В соответствии с постановлением СМ РБ от 11.06.2010 г. № 903 «О некоторых вопросах функционирования системы цифровых тахографов» цифровые тахографы могут устанавливать мастерские (ЮЛ и ИП), имеющие разрешение Минтранса на оказание услуг по установке, активированию и ремонту цифровых тахографов.

Согласно подп. 5.19 п. 5 постановления СМ РБ от 17.02.2012 г. № 156 «Об утверждении единого перечня административных процедур, осуществляемых государственными органами и иными организациями в отношении ЮЛ и ИП», приведен полный перечень документов, представляемых в Министерство транспорта и коммуникаций РБ для получения заинтересованным лицом разрешения на оказание услуг по установке, активированию и ремонту цифровых тахографов.

Постановление Министерства транспорта и коммуникаций РБ от 16.06.2010 г. № 46 «О некоторых мерах

по реализации постановления Совета Министров Республики Беларусь от 11 июня 2010 г. № 903» утверждены все необходимые формы документов, обеспечивающие процесс оформления карточек, определены требования к сервисным мастерским, процессу хранения, учета и анализа информации, содержащейся в цифровом тахографе.

Рассмотрение вопросов, связанных с выдачей карточек, а также прекращением их действия, использованием и учетом выданных карточек, осуществляется Транспортной инспекцией Министерства транспорта и коммуникаций РБ. Кроме того, Транспортная инспекция РБ наделена правом проверки ТС, осуществляющих международные автомобильные перевозки, независимо от места регистрации ТС, на основании ст. 12 ЕСТР, подп. 9.1 п. 9 и п. 13 ПДД РБ и производит контроль состояния объектов транспортной деятельности в порядке, установленном законодательством о контрольной (надзорной) деятельности. Эксплуатация ТС, оборудованного тахографом, не соответствующим требованиям НПА РБ, влечет ответственность в соответствии с законодательством РБ.

Следует отметить, что в соответствии с п. 2 действующей Инструкции о порядке использования карточек цифрового тахографа, учета и хранения информации, хранящейся в карточке цифрового тахографа (карточке водителя) и цифровом тахографе, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций РБ от 16.06.2010 года № 46, держатель карточки обязан, в частности, подать заявление на выдачу карточки не позднее 15 календарных дней после изменения данных, представленных в Транспортную инспекцию Министерства транспорта и коммуникаций при получении действующей карточки.

Данная норма в Инструкции о порядке использования карточек цифрового тахографа, учета и хранения информации, хранящейся в карточке цифрового тахографа (карточке водителя) и цифровом тахографе подлежит исключению, поскольку выдача карточки цифрового тахографа является отдельной административной процедурой, которая законодательно регулируется в соответствии с Законом РБ «Об административных процедурах» от 28.10.2008 года № 433-3.

В соответствии со ст. 3 Закона РБ «Об административных процедурах» от 28.10.2008 года № 433-3 действующими законодательными актами, постановлениями СМ РБ определены: наименования административных процедур; уполномоченные органы; исчерпывающие перечни документов и (или) сведений, представляемых заинтересованными лицами; сроки осуществления административных процедур; сроки действия справок или других документов, выдаваемых при осуществлении административных процедур; размер платы, взимаемой при осуществлении административных процедур, или порядок ее определения. Дополнительное регулирование рассматриваемых вопросов на основании ст. 3 Закона РБ «Об административных процедурах» от 28.10.2008 года № 433-3 не допускается. Не допускается также делегирование Советом Министров РБ другим государственным органам, иным государственным организациям полномочий на принятие (издание) НПА, регулирующих рассматриваемые выше вопросы.

Постановлением СМ РБ от 24 сентября 2021 г. № 548 «Об административных процедурах, осуществляемых в отношении субъектов хозяйствования» во исполнение части первой п. 2 и абзацев второго и третьего подп. 12.1 п. 12 Указа Президента РБ от 25 июня 2021 г. № 240 «Об административных процедурах, осуществляемых в отношении субъектов хозяйствования», утвержден новый единый перечень административных процедур, осуществляемых в отношении субъектов хозяйствования, и установлена форма регламента административной процедуры, осуществляемой в отношении субъектов хозяйствования. Данное постановление вступает в силу с 27.03.2022 года и определяет уполномоченные органы, к компетенции которых относится выполнение административной процедуры, и орган-регулятор. Установлены и срок осуществления административной процедуры, и вид взимаемой при этом платы.

Так, в соответствии с п. 5.30 постановления СМ РБ от 24.09.2021 года № 548 органом-регулятором на согласование услуг, связанных с цифровыми тахографами, определено Министерства транспорта и коммуникаций РБ. При этом уполномоченным органом на выполнение административной процедуры «получение разрешения на оказание услуг (выполнение работ) сервисной мастерской по установке, активированию и ремонту цифровых тахографов» определена Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (п. 5.30.1. Единого перечня административных процедур, осуществляемых в отношении субъектов хозяйствования).

Республика Беларусь в соответствии с Договором о Евразийском экономическом союзе является государством – участником Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Данным Договором о ЕАЭС от 29 мая 2014 г. предусмотрено проведение скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленной на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности.

В ЕАЭС придается большое значение интеграции в транспортной сфере, которая осуществляется путем поэтапной либерализации транспортных услуг между государствами-членами, и конечной целью интеграции декларируется создание *единого транспортного пространства* Евразийского экономического союза.

Под *единым транспортным пространством* понимается совокупность транспортных систем государств-членов, в рамках которой обеспечиваются беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, их техническая и технологическая совместимость, основанные на гармонизированном законодательстве государств-членов в сфере транспорта.

Между тем следует отметить, что в рамках договора о создании Союзного государства Беларуси и России от 8 декабря 1999 года аналогично предусмотрено построение единого транспортного пространства, позволяющего обеспечить скоординированное развитие транспортных комплексов и повысить эффективность перемещения пассажиров и грузов. Построение единого транспортного пространства РБ и РФ системно осу-

ществляется на основе реализации планов мероприятий по формированию и функционированию объединенной транспортной системы Союзного государства. Осуществляется работа по гармонизации и совершенствованию законодательных и НПА в области транспорта и развития системы евроазиатских транспортных связей и международных транспортных коридоров, проходящих по территории Союзного государства.

В настоящее время на просторах ЕАЭС обязательные единые требования к тахографу определены Техническим регламентом Таможенного союза 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» (пункт 65 приложения № 10 «Перечень к типам компонентов ТС» к Техническому регламенту) и одновременно применяются требования к тахографам, установленные в ЕСТР. При этом требования к тахографам, установленные Техническим регламентом Таможенного союза 018/2011 «О безопасности колесных ТС», не содержат всех требований ЕСТР.

Технический регламент Таможенного союза 018/2011 «О безопасности колесных ТС» закрепляет требование к производителям ТС обеспечить подготовку для установки тахографа и утверждает, что требования к тахографам устанавливаются на уровне национального законодательства.

Так, в особенности подтверждено, что конструкция выпускаемых в обращение ТС категорий М2 и М3, осуществляющих коммерческие перевозки пассажиров, категорий N2 и N3, коммерческие перевозки грузов, должна предусматривать возможность оснащения (штатные места установки, крепления, энергоснабжения) техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографами).

Оснащение указанной аппаратурой ТС осуществляется в порядке, установленном НПА государств – членов Союза. Требования настоящего пункта не применяются в отношении ТС, указанных в статье 2 Европейского соглашения, касающегося работы экипажей ТС, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

В РБ требования к тахографам, определенные в ЕСТР в отношении международных перевозок, распространяются на внутренние перевозки, что установлено Инструкцией о порядке использования тахографов на ТС, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций РБ от 21.02.2008 г. № 8. В соответствии с п. 3 данной Инструкции тахографы, установленные на ТС, зарегистрированных в РБ, должны соответствовать требованиям международного соглашения ЕСТР, тип которых утверждается в соответствии с законодательством РБ. При этом тахографы, применяемые на ТС, не зарегистрированных в РБ, но используемых для перевозки по территории РБ, должны соответствовать требованиям ЕСТР.

В соответствии с п. 2 статьи 53 Договора об Евразийском экономическом союзе государства-члены обеспечивают обращение продукции, соответствующей требованиям технического регламента Союза (технических регламентов Союза), на своей территории без предъявления дополнительных по отношению к содержащимся в техническом регламенте Союза (технических регламентах Союза) требований к такой продукции.

Таким образом, требования к тахографам, предусмотренные национальным законодательством РБ, являются дополнительными для ТС, зарегистрированных в государствах – членах ЕАЭС при осуществлении внутренних перевозок, и нуждаются в пересмотре и корректировке для приведения в соответствие с п. 2 статьи 53 Договора об Евразийском экономическом союзе.

Республике Беларусь как государству – члену ЕАЭС с учетом принятых обязательств, следует ориентироваться на п. 2 статьи 53 Договора об Евразийском экономическом союзе и на Инструкцию о порядке использования тахографов на ТС, утвержденную постановлением Министерства транспорта и коммуникаций РБ от 21.02.2008 г. № 8. Необходимо внести положение о том, что на тахографы, применяемые на ТС, зарегистрированных в государствах – членах ЕАЭС и используемых для перевозки по территории РБ, распространяются требования Технического регламента Таможенного союза 018/2011 «О безопасности колесных ТС», а не требования ЕСТР. Более того, в перспективе в рамках формирования и развития системы тахографического контроля в НПА РБ целесообразно ограничить перечень ТС в части установки тахографического оборудования, а именно в планируемых к изданию НПА, регулирующих применение тахографов на внутренних перевозках, требуется разработка положений о том, что не подлежит обязательному оснащению тахографами конкретный перечень категорий ТС, как это реализовано, к примеру, в РФ.

В РФ на федеральном уровне обязательные требования к тахографу определены Техническим регламентом Таможенного союза 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» (п. 65 приложения 10 к ТР ТС 018/2011).

Применяемые технические средства контроля, правила соблюдения требований и нормы времени режимов труда и отдыха водителей ТС при осуществлении международных перевозок регулируются положениями, изложенными в ЕСТР, а при осуществлении внутренних российских перевозок регулируются положениями, изложенными в федеральном законе от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». При этом автомобильные перевозчики, допущенные к осуществлению международных перевозок, имеют право использовать контрольное устройство также и при выполнении внутренних перевозок.

Проведенный анализ российского законодательства показал, что национальные правила режима труда и отдыха водителей в России для целей осуществления международных перевозок адаптированы под правила международного соглашения ЕСТР и реализуются в соответствии с этим соглашением в рамках принятых РФ обязательств. Однако следует отметить, что требования для внутренних перевозок по РФ имеют существенные отличия от требований ЕСТР, а именно: тахографы и карты ЕСТР и РФ не взаимозаменяемые и несовместимы; нормы времени управления и перерывов в управлении (отдых от управления) различны; конструкция и требования к конструкции тахографов различаются; формы отчетных документов различаются; проверка на соответствие требованиям различаются; мастерские имеют различные процедуры допуска и регламенты работы.

Действующий порядок выдачи карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на ТС и правила ведения реестра выданных карточек (карт) утверждены одним Приказом Министерства транспорта РФ от 23.10.2020 № 435 «Об утверждении Порядка выдачи карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах, и Порядка ведения реестра выданных карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах» (Зарегистрирован 11.12.2020 г. № 61399; Вступил в силу с 01.01.2021 г.). В случае замены водительского удостоверения менять карту тахографа не требуется. Пункт 22 Приказа Министерства транспорта РФ от 23.10.2020 № 435 предусматривает, что в случае замены водительского удостоверения в течение срока действия карты водителя замена карты водителя не производится, что позволяет держателям карт упростить условия их использования и не влечет за собой дополнительных затрат, связанных с заменой карт. Создание аналогичных условий представляется целесообразным и в РБ.

С 1 января 2021 года согласно Приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 21 августа 2020 г. № 320 «Об утверждении Требований к сервисным центрам (мастерским), осуществляющим деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах, Порядка допуска сервисных центров (мастерских) к деятельности по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах, и Порядка ведения реестра допущенных сервисных центров (мастерских), осуществляющих деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах» вступили в силу новые требования к сервисным центрам (мастерским), осуществляющим деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на ТС.

В Приложении 1 к приказу Минтранса России № 320 от 21 августа 2020 года изложены обновленные Требования к сервисным центрам (мастерским), осуществляющим деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах, а именно пунктом 5 предусмотрено, что мастерская обязана вести документальный учет в виде журнала, включающего записи:

- о выполненных работах мастерской в соответствии с регламентом мастерской;
- использованных при выполнении работ мастерской оборудования и средств измерения;
- использованных запасных частях и материалах, влияющих на качество и безопасность работ мастерской;
- использованной сотрудником мастерской карте мастерской с обязательной регистрацией вида работ, которые выполнялись с применением конкретной карты, с указанием даты и времени выполнения работ, действий сотрудника, с обязательной выгрузкой данных из памяти карты мастерской в архив;
- использованных средств пломбирования;

– обнаруженных при проведении работ случаях несанкционированного доступа к данным, хранящимся в контрольном устройстве, манипуляций, технических ошибок, несоблюдении правил эксплуатации и технического обслуживания контрольного устройства.

Журнал ведется на бумажном носителе. Журнал должен быть прошнурован, страницы журнала пронумерованы.

Допускается ведение журнала в электронной форме. При ведении журнала в электронной форме предусматривается обязательная распечатка страниц журнала. В случае ведения журнала в электронной форме внесенные в него сведения заверяются электронной подписью в соответствии с требованиями Федерального закона от 6 апреля 2011 г. 63-ФЗ «Об электронной подписи».

В НПА РФ актуально предусмотреть аналогичную норму, допускающую ведение журнала в электронной форме.

Проведенный анализ показал, что в РФ приняты существенные изменения НПА, освобождены от оснащения тахографами отдельные категории ТС (специальные ТС и др.), сокращены сроки использования аналоговых контрольных устройств. Повышение эффективности системы тахографического контроля достигается совершенствованием требований к режимам труда и отдыха водителей (унификация требований к режимам труда и отдыха водителей при осуществлении внутрироссийских и международных перевозок), интеграцией тахографа в единую систему измерений, повышением эффективности государственного контроля и совершенствованием законодательства.

В Евросоюзе (ЕС) тахографы используются для контроля и проверки режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств и обеспечения соблюдения законодательства о социальных правилах (период отдыха, ограничения по времени вождения) с целью обеспечения БДД и стимулирования справедливой конкуренции между автоперевозчиками. На территории стран ЕС применение тахографа обязательно при осуществлении внутренних и международных перевозок.

Правовая и техническая база ЕС в сфере применения тахографов была пересмотрена в соответствии с принятым Пакетом Мобильности (опубликован 31 июля 2020 г. в официальном бюллетене Европейского союза (L 249)), а также в соответствии с Регламентом Совета (ЕС) № 165/2014, который ввел поддержку беспроводной связи, позиционирования с помощью глобальных спутниковых систем определения местоположения (GNSS) и новые меры безопасности для системы цифровых тахографов.

Пакет Мобильности предусматривает постепенный переход на новые тахографы (Smart Tachograph 2) в течение 2–5 лет, что касается всех ТС, выполняющих международные перевозки.

Система цифрового тахографа второго поколения (Smart Tachograph 2) была введена Регламентом (ЕС) № 165/2014 Европейского парламента и Совета и Регламентом (ЕС) № 2016/799 от 18 марта 2016 г. Приложение 1С Регламента Комиссии (ЕС) 2016/799 устанавливает технические требования к конструкции, испытаниям, установке, эксплуатации и ремонту умных (интеллектуальных) тахографов и их компонентов.

Смарт-тахограф второго поколения будет обязателен для всех новых автомобилей с 21 августа 2023 г. Замена аналоговых и цифровых тахографов для международных перевозок смарт-тахографами второго поколения должна быть выполнена не позднее 31 декабря 2024 г., модернизация ТС, работающих в разных странах и оснащенных первой версией смарт-тахографа – не позднее 20 августа 2025 г.

Государства – члены ЕС к 21 августа 2024 года должны оснастить свои контролирующие органы оборудованием дистанционного раннего обнаружения для проверок на обочине дороги.

С 1 июля 2026 года фургоны от 2,5 тонн для международных перевозок необходимо оснащать цифровыми тахографами (SMART 2).

Основными функциональными особенностями смарт-тахографов нового поколения являются использование глобальных навигационных спутниковых систем для автоматической записи данных о местоположении ТС, применение технологии выделенной связи ближнего действия (DSRC) (рисунок 1) [3].

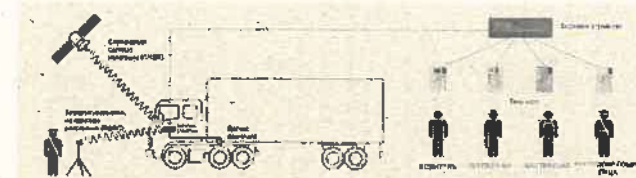


Рисунок 1 – Функциональные особенности смарт-тахографа второго поколения

Система уже тестируется в странах ЕС и требует значительных финансовых вложений, поскольку специализированным оборудованием, способным считывать данные с тахографа, должны быть оснащены все основные автомагистрали.

Компетентными органами ЕС инициируются предложения о распространении ряда положений Пакета Мобильности на перевозчиков стран, не входящих в ЕС, в рамках двусторонних соглашений о международных автомобильных перевозках, в рамках квоты Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), а также об их включении в Европейское соглашение, которое касается работы экипажей ТС, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), в том числе требований об обязательном применении нового поколения смарт-тахографов договаривающимися сторонами ЕСТР. При этом новые требования влекут за собой изменение внутреннего законодательства стран ЕАЭС, включая РФ и РФ. Потребуется организация новой системы контроля на территории стран ЕАЭС, представителям контрольных надзорных органов и мастерских необходимо будет пройти обучение для работы со смарт-тахографами второго поколения и получить новые карты мастеров и контролеров. Также мастерским потребуется переоснащение, необходимо будет организовать учет установленных номерных пломб нового поколения.

Вместе с тем в РФ тестируют иную технологию, используя для передачи данных с тахографов уже развитую инфраструктуру сотовой связи. Разработан российский онлайн-тахограф, который оснащен модулем автоматической передачи информации о зафиксирован-

ных правонарушений по сетям беспроводной мобильной связи GSM/GPRS, что позволяет в режиме реального времени посредством инфраструктуры сетей операторов сотовой связи осуществлять передачу данных о нарушениях водителями режима управления ТС и отдыха, а также о несоблюдении ограничений скорости их движения в контрольно-надзорные органы и органы исполнительной власти. Стоимость создания информационной системы для онлайн-тахографии в РФ оценивается в разы ниже, чем затраты на оборудование магистральной системой DSRC в Европе. С учетом протяженности и количества автомобильных дорог в РФ, выбранная стратегия развития онлайн-тахографии в РФ представляется более экономически целесообразной.

На основе проведенных исследований, в частности, предложены следующие изменения и дополнения в НПА РБ, касающиеся применения тахографов.

1 Внести изменения в п. 3 Инструкции о порядке использования тахографов на транспортных средствах, утвержденную постановлением Министерства транспорта и коммуникаций РБ от 21.02.2008 г. № 8, и изложить в следующей новой редакции.

Тахографы, установленные на транспортных средствах, зарегистрированных в Республике Беларусь, должны соответствовать требованиям Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, от 1 июля 1970 года (далее – ЕСТР), тип которых должен быть утвержден в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Тахографы, применяемые на транспортных средствах, не зарегистрированных в Республике Беларусь, но используемых для перевозки по территории Республики Беларусь, должны соответствовать требованиям ЕСТР, за исключением тахографов, установленных на транспортных средствах, зарегистрированных в странах Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС): Республика Армения, Кыргызская Республика, Российская Федерация и Республика Казахстан.

Тахографы, установленные на транспортных средствах, зарегистрированных в странах ЕАЭС: Республика Армения, Кыргызская Республика, Российская Федерация и Республика Казахстан – и используемых для перевозки по территории Республики Беларусь, должны соответствовать требованиям Технических регламентов ЕАЭС.

Согласно статье 10 Закона РБ от 14 августа 2007 года № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» установление порядка использования тахографов на ТС относится к полномочиям Министерства транспорта и коммуникаций РБ в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок.

В соответствии с пунктом 4 статьи 33 Закона РБ от 17 июля 2018 года № 130-3 «О нормативных правовых актах» внесение изменений в нормативный правовой акт осуществляются принявшим (издавшим) его нормотворческим органом (должностным лицом) путем принятия (издания) нормативного правового акта того же вида, что и этот акт.

Принятие (издание) проекта не влечет за собой необходимости принятия дополнительных нормативных правовых актов.

2. Внести следующие изменения в постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 16 июня 2010 г. № 46 «О некоторых мерах по реализации постановления Совета Министров Республики Беларусь от 11 июня 2010 г. № 903» и п. 2 Инструкции о порядке использования карточек цифрового тахографа, учета и хранения информации, хранящейся в карточке водителя и цифровом тахографе, изложить в следующей новой редакции.

Держатель карточки цифрового тахографа (далее – карточка) обязан:

– соблюдать требования к порядку использования карточек, установленные Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, заключенным в г. Женеве 1 июля 1970 года (далее – ЕСТР);

– использовать карточку только по назначению;

– пользоваться только своей карточкой и не передавать ее третьим лицам;

– хранить PIN-код карточки сервисной мастерской от третьих лиц и в случае, если ее PIN-код стал известен третьим лицам, обратиться за выдачей новой карточки сервисной мастерской;

– обеспечивать сохранность карточки, предохранять ее от воздействия высоких температур, сильного электромагнитного поля и физических повреждений;

– прекратить использование карточки водителя, если изменились данные о водителе, представленные в Транспортную инспекцию при получении действующей карточки;

– сдать ранее выданную карточку в Транспортную инспекцию при получении новой карточки (держатель карточки сервисной мастерской – нанимателю в день увольнения), за исключением случаев, если срок действия ее истек;

– пользоваться карточкой мастерской только на территории сервисной мастерской, незамедлительно сообщать руководству сервисной мастерской о фактах повреждения, утраты (хищения) карточки сервисной мастерской, выданной на его имя;

– в течение семи дней после установления факта повреждения, утраты (хищения) карточки письменно уведомить об этом Транспортную инспекцию с указанием места и времени повреждения, утраты (хищения) карточки (кроме карточки сервисной мастерской).

В соответствии с п. 15 Положения о порядке выдачи карточек цифрового тахографа, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 11 июня 2010 г. № 903 требования к изготовлению, оформлению карточек цифрового тахографа, порядку их использования, учету и хранению информации, хранящейся в карточке водителя и цифровом тахографе, устанавливаются Министерством транспорта и коммуникаций РБ.

В соответствии с п. 4 статьи 33 Закона РБ от 17 июля 2018 года № 130-3 «О нормативных правовых актах» внесение изменений в нормативный правовой акт осуществляются принявшим (издавшим) его нормотворческим органом (должностным лицом) путем принятия (издания) нормативного правового акта того же вида, что и этот акт.

Принятие (издание) проекта не влечет за собой необходимости принятия дополнительных норматив-

ных правовых актов. Пункт 4 Инструкции о требованиях к сервисным мастерским, осуществляющим оказание услуг (выполнение работ) по установке, активированию и ремонту цифровых тахографов, изложить в следующей новой редакции.

Сервисной мастерской ведется учет оказываемых услуг (выполненных работ) по установке, активированию и ремонту цифрового тахографа в журнале учета работ с цифровым тахографом по форме согласно приложению 1 к настоящему Положению. Журнал должен быть пронумерован, прошнурован и скреплен печатью (штампом) сервисной мастерской.

Допускается ведение журнала в электронной форме. При ведении журнала в электронной форме предусматривается обязательная распечатка страниц журнала. В случае ведения журнала в электронной форме внесенные в него сведения заверяются электронной подписью в соответствии с требованиями Закона Республики Беларусь от 28 декабря 2009 г. № 113-З «Об электронном документе и электронной цифровой подписи».

Для РБ на перспективу представляется актуальной разработка НПА, регулирующего применение тахографов на внутриреспубликанских перевозках (в первую очередь междугородных автобусов и т. д.), а также в перспективе целесообразна унификация требований к режимам труда и отдыха водителей при осуществлении внутриреспубликанских и международных перевозок. Кроме того, с учетом тенденций интеграции и глобализации в мире, развитием систем тахографического контроля за рубежом, а также с принятием новых норм и требований на просторах ЕАЭС (в первую очередь в РФ) и ЕС всё более актуальными становятся вопросы совершенствования НПА РБ в сфере применения тахографов.

Принимаемые изменения в законодательство РБ, регламентирующие применение тахографов, должны соответствовать современным тенденциям движения РБ к международному взаимодействию а межгосударственном уровне, в том числе в рамках интеграционных про-

цессов, реализуемых в соответствии с международными договорами.

Заключение и выводы. Результаты исследований будут способствовать принятию управленческих решений, совершенствованию действующих НПА в сфере применения тахографов на автомобильном транспорте. Результаты проведенных исследований содержат новые предложения и обоснования к ним, определяющие перспективные направления по совершенствованию системы тахографического контроля режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств. Область применения результатов – государственное управление в области автомобильного транспорта; управление безопасностью дорожного движения; совершенствование системы тахографического контроля режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств.

Список литературы

1 Совершенствование системы управления безопасностью транспортной деятельности и общественной безопасности. Разработка предложений по применению тахографов в Республике Беларусь и совершенствованию нормативных правовых актов в данной сфере (постановления Минтранс от 21.02.2008 г. № 8 и от 16.10.2010 г. № 46, постановление Совета Министров от 11.06.2010 г. № 903) : отчет о НИР (Этап № 1) / БелГУТ; отв. исп. НИР С. А. Аземша, [С. Н. Карасевич, С. Н. Грищенко Т. В., Ясинская О. О.] – Гомель : БелГУТ, 2021. – ГР 20212805 (Заказчик – Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь; договор № 1-НИОКР/147666). от 16.06.2021 г.

2 Европейское соглашение, касающееся работы экипажей – транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), подписанное в Женеве 1 июля 1970 года с Добавлением В1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.transportir.by/mezhdunarodnoe-transportnoe-pravo/evropejskoe-soglashenie-o-rabote-ekipazhej-transportnykh-sredstv-proizvodyashchikh-mezhdunarodnye-avtoperevozki.html>. – Дата доступа : 25.08.2021.

3 Сайт объединенного исследовательского центра Европейской комиссии [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://dtc.jrc.ec.europa.eu>. – Дата доступа : 25.08.2021.

Получено 04.01.2022

S. N. Karasevich, S. A. Azemsha, T. V. Hryshchanka, V. O. Yasinskaya. The legal regulation of the tachographic control system in Belarus improving.

The article provides an assessment of the current state of the tachographic control system and the practice of normative legal regulation of the use of tachographs in the Republic of Belarus. Some results of research work are given on the topic: "Development of proposals for the use of tachographs in the Republic of Belarus and the improvement of regulatory legal acts in this area (Resolutions of the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Belarus no 8 of February 21, no 46 of October 16, Resolution of the Council of Ministers of the Republic of Belarus no 903 of 11.06.2010)", performed by the Department of Automobile Transportation and Traffic Management of Belarusian State University of Transport on the basis of an agreement with the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Belarus. Separate proposals have been developed to improve the legal regulation of the tachographic control system.