



ЧТО ЗАСТАВИТ РАБОТАТЬ ЗАКОНЫ ПО ТАХОГРАФИИ?

What will make the laws on the tachograph work?

The only effective way to make the tachograph laws work is application of system approach, which involves feedback and the ability to adjust the requirements of the legislator and to make them operational.



Геннадий МИРОШИН,
эксперт Ассоциации «Рустахоконтроль»

Gennady MIROSHIN,
an Expert of the Association Rustahokontrol

ЕДИНСТВЕННЫЙ ДЕЙСТВЕННЫЙ СПОСОБ ЗАСТАВИТЬ ТАХОГРАФИЧЕСКИЕ ЗАКОНЫ РАБОТАТЬ – ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМОГО ПОДХОДА, КОТОРЫЙ ПРЕДПОЛАГАЕТ ОБРАТНУЮ СВЯЗЬ И ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАКОНОДАТЕЛЮ КОРРЕКТИРОВАТЬ ТРЕБОВАНИЯ И ДЕЛАТЬ ИХ РАБОТОСПОСОБНЫМИ.

ПРЕДЛОЖЕНИЙ КОНТРОЛЬНЫХ ОРГАНОВ НЕДОСТАТОЧНО

Объективные условия «выравнивают» систему тахографического контроля и вынуждают законодателя приводить

го контроля и основная реализация профилактической составляющей системы – это сохранение данных из памяти и карт тахографа в течение длительного времени.



Системный подход предполагает взаимодействие нескольких составляющих:

- законодательных требований, определяющих область применимости нормативного документа, ответственных лиц и контрольные органы;
- процедур контроля, в процессе выполнения которых проверяется возможность сбора доказательной базы для применения санкций к нарушителям;
- анализа правоприменительной практики, результаты которой дают возможность определиться с целесообразностью внесения изменений в законодательные требования.

Таким образом, система замыкается через обратную связь, получаемую по результатам правоприменительной практики. Первые результаты практического выполнения требований законодательства в области тахографии мы получили в 2015–2016 годах. Тогда на дорогах начались массовые проверки выполнения требований статьи 20 Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», ответственность за нарушение которой предусмотрена в статье 11.23 КоАП.

ее в соответствии с потребностями контрольных органов и перевозчиков. Начало этой работы положено. Лучшее подтверждение этому – совещание, организованное депутатом Государственной Думы РФ, заместителем председателя Комитета по транспорту Александром Сергеевичем Старовойтовым, на котором и рассматривались меры по изменению законодательства. Первоочередные шаги к повышению эффективности функционирования тахографии поступили в предложениях от контрольных органов, однако реализация этих мер не поставит точку в развитии системы.

Следующим шагом должно стать формирование законодательных требований к электронному архиву данных тахографа на предприятии. Это абсолютно логично, но понимание необходимости данной меры придет не сразу – для этого нужно начать проверки предприятий на предмет нарушений режимов труда и отдыха водителей по показаниям тахографа. Тогда инспекторы и подконтрольные предприятия-перевозчики осознают, что основная ценность системы тахографическо-

ПЕРЕВОЗЧИКА ПЕРЕВОСПИТАЕТ ТАХОГРАФ

Такая мера хорошо работает в странах Европы, где перевозчик понимает, что непрерывные данные, которые сохраняются в течение прошедших 365 дней, заставляют его водителя избегать нарушений. Иначе он получит штраф за прошедший период. Такой груз ответственности воспитывает водителей лучше, чем любая проверка на дороге. Этот же архив позволяет перевозчику оценивать риски, связанные с опасной манерой вождения водителей.

Самый серьезный показатель демократичности государственной системы проявляется в тех странах, в которых узаконена такая мера воздействия на нарушителя, когда наказание недобросовестных водителей со стороны администрации отменяет аналогичное наказание со стороны контрольных органов. К построению аналогичной системы нужно стремиться и нам. Конечно, это долгий путь воспитания российского перевозчика, но если мы хотим порядка и безопасности на дорогах, проходить его нужно начинать уже сегодня. **ТБ**