

# ЧТО ПЕРВИЧНО: ТАХОГРАФ ИЛИ ДАННЫЕ ИЗ ПАМЯТИ ТАХОГРАФА?



**Геннадий МИРОШИН,**  
эксперт Ассоциации «Рустахоконтроль»

Gennady MIROSHIN,  
an Expert of the Association Rustahokontrol

What is the first: a tachograph or data from a tachograph memory?

At the current time in Russia, often supervisors check the availability and operating capacity of tachographs, rather than the compliance of drivers with the work and rest regime. Maybe that's why the situation on the roads does not improve. What to do?

НА ТЕКУЩИЙ МОМЕНТ В РОССИИ НАДЗОРНЫЕ ОРГАНЫ ЧАЩЕ ПРОВЕРЯЮТ НАЛИЧИЕ И РАБОТОСПОСОБНОСТЬ ТАХОГРАФОВ, А НЕ СОБЛЮДЕНИЕ ВОДИТЕЛЯМИ РЕЖИМА ТРУДА И ОТДЫХА. ВОЗМОЖНО, ПОЭТОМУ СИТУАЦИЯ НА ДОРОГАХ НЕ УЛУЧШАЕТСЯ.

**В** 2013 году для внутренних перевозок по России государство определило требования к тахографу и порядок оснащения транспортных средств тахографами. Эти требования были утверждены в Федеральном законе РФ «О безопасности дорожного движения» с целью улучшения ситуации на дорогах и снижения риска возникновения ДТП по причине усталости водителя. Способом достижения этой цели определялся контроль режимов труда и отдыха водителей по показаниям тахографа. Цель благая, способ реализации тоже понятен, ожидаемого результата пока не получилось. Вопрос: почему?

Ответ на этот вопрос может дать такая упрямая вещь, как статистика применяемых взысканий по статье 11.23 Кодекса об административных правонарушениях РФ. Эта статья предусматривает наказание за отсутствие или несоответствие требованиям тахографа и за нарушение водителями режимов труда и отдыха. Количество наказаний за нарушение режимов труда и отдыха водителей на два порядка меньше, чем наказаний за наличие или соответствие тахографа требованиям. Иными словами, поставленная цель – контроль режимов труда и отдыха водителей – не выполняется в том масштабе, который может привести к результату – снижению количества ДТП по причине усталости водителя. На текущий момент

проверяется в основном наличие и работоспособность тахографа, а не режимы труда и отдыха водителей.

## ЧТО ДЕЛАТЬ В СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ?

Нужно вернуть систему к своему первоначальному предназначению – обеспечению процедур контроля режимов труда и отдыха водителей. Как это обеспечить? Нужно узаконить применение данных тахографа для процедур контроля, именно данных, а не самого тахографа – это принципиальная разница. Сейчас законодательство обеспечивает

применение самого тахографа (как прибора) в процедурах контроля, и совершенно упущена такая важная тема, как государственное регулирование применения данных тахографа и признание данных тахографа в качестве доказательств. А для достижения цели, с которой применяется тахограф, нужны именно его данные, а не только его наличие и работоспособность.



применение самого тахографа (как прибора) в процедурах контроля, и совершенно упущена такая важная тема, как государственное регулирование применения данных тахографа и признание данных тахографа в качестве доказательств. А для достижения цели, с которой применяется тахограф, нужны именно его данные, а не только его наличие и работоспособность.

## КАК ОБЕСПЕЧИТЬ КОНТРОЛЕРА ДАННЫМИ?

Нужно решить три задачи: измерить физические параметры (время, пробег, скорость), сохранить данные измерений в защищенном виде, выдать в виде утвержденного документа (как бумажного, так и электронного), подписанного цифровой подписью. Эти задачи в полном объеме на текущий момент не решены, поэтому и сотрудники надзорных органов не спешат проверять режимы труда и отдыха водителей, чтобы не оказаться незащищенными перед судом в части представления доказательств по делу.

Что нужно предпринимать уже сегодня, чтобы завтра система все-таки смогла выполнять свое прямое предназначение – обеспечивать контроль?

**Во-первых,** нужно привести в соответствие показания средства измерения – тахографа с действительными значениями пробега и скорости транспортного средства, как это

предусмотрено в требованиях Федеральных законов «Об обеспечении единства измерений» и «О безопасности дорожного движения». Для этого нужно ввести понятие характеристического коэффициента транспортного средства и эффективной длины окружности шин ведущих колес, а также допустимых методов их измерения с утверждением обязательных требований к точности измерения этих характеристик, влияющих на точность измерения пробега и скорости транспортного средства. В этом случае мы получим полноценное средство измерения с достоверными данными по пробегу и скорости, зарегистрированными в памяти тахографа. Первая задача будет выполнена!

**Во-вторых,** обеспечить защиту данных от любых коррекций или модификаций не только в части записи на карту водителя, но и в части записи в память тахографа. И утвердить алгоритмы и методы считывания этих данных в виде защищенного файла с цифровой подписью. Узаконить положение о файле с данными тахографа в качестве отчетного документа для процедур контроля. Это позволит выполнить вторую задачу системы.

**Третья задача** в текущей правовой ситуации упущена полностью: документ, выдаваемый тахографом, не имеет юридического статуса. Парадокс – тахограф имеет юридический статус, а выдаваемый им документ – нет. Смысл в применении тахографа для выполнения поставленной перед ним цели юридически полностью дискредитирован. И это нужно срочно исправлять. Нужно узаконить содержание отчетного документа, форму и порядок представления данных в документе, порядок его проверки и подтверждения целостности данных, обязанность водителя по предоставлению документа, форму и порядок заполнения документа, а также требования к носителю информации и срокам сохранения данных на документе. И все это в отношении как бумажного, так и электронного документа.

Итого, реализовав эти три принципиальные задачи, мы получим работающую систему контроля, и ситуация с обеспечением безопасности дорожного движения будет исправлена, а цель внедрения тахографа достигнута. И нужно понимать, что планируемое внедрение смарт-тахографа без решения этих задач будет так же бессмысленным, как и применение тахографа в текущей ситуации. Министерству транспорта РФ необходимо приложить усилия для скорейшего выравнивания ситуации с тахографом, слов о необходимости тахографа было сказано много, пора перейти от слов к делу! Это и будет ответом на вопрос, что первично – тахограф или данные тахографа?