

дународной научно-практической конференции – Минск : БНТУ, 2018. – С. 197–222.

2. Капский, Д. В. Организация дорожного движения с учётом маршрутного пассажирского транспорта / Д. В. Капский, С. С. Семечков, Е. Н. Кот // Экономика Северо-Запада: Проблемы и перспективы развития / Институт проблем региональной экономики РАН. – Санкт-Петербург : ИПРЭРАН, 2021. С. 66–77.

Представлено 19.03.2022

УДК. 656.2.08

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ТАХОГРАФИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

DEVELOPMENT OF THE TACHOGRAPHIC CONTROL SYSTEM IN THE REPUBLIC OF BELARUS

Карасевич С. Н.¹, канд. техн. наук, доц.,

Аземша С. А.², канд. техн. наук, доц.,

¹Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва, Россия,

²Белорусский государственный университет транспорта,

г. Гомель, Республика Беларусь

S. Karasevich¹, Ph.D. in Engineering, Associate Professor,

S. Azemsha², Ph.D. in Engineering, Associate Professor,

¹Russian University of Transport (MIIT), Moscow, Russia

²Belarusian State University of Transport, Gomel, Belarus

Объектом исследования является система тахографического контроля режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств. Рассмотрена практика нормативного правового регулирования применения тахографов в Республике Беларусь и даны рекомендации по ее совершенствованию.

The object of the study is the system of tachographic control of the work and rest regime of motor vehicle drivers. The practice of normative

legal regulation of the use of tachographs in the Republic of Belarus is considered and recommendations for its improvement are given.

Ключевые слова: тахограф, водитель, транспортное средство, режим труда и отдыха, безопасность движения, автомобиль.

Keywords: tachograph, driver, vehicle, mode of work and rest, traffic safety, car.

ВВЕДЕНИЕ

Система тахографического контроля на протяжении многих лет эффективно работает в странах Евросоюза (ЕС), в Российской Федерации (РФ) и в других странах мира. Мировая практика контроля и надзора в сфере автомобильного транспорта объективно свидетельствует, что наилучшим способом соблюдения режимов рабочего времени и времени отдыха при управлении ТС является тахографический контроль деятельности перевозчика, в том числе при осуществлении внутренних перевозок в государстве [1–3].

В Республике Беларусь (РБ) тахограф применяют в международных перевозках, а также при выполнении перевозок по территории страны транспортными средствами (ТС) международных автомобильных перевозок и отсутствуют правовые механизмы обязательного применения тахографов при осуществлении внутриреспубликанских 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 [4].

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 автомобильных перевозках» при выполнении ТС международных автомобильных перевозок

зок по территории РБ должны применяться тахографы, если иное не предусмотрено международными договорами РБ.

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

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.

Для РБ востребована разработка и принятие нормативно-правового акта (НПА), регулирующего применение тахографов на внутриреспубликанских перевозках, а также 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 к тахографам на просторах ЕАЭС (в первую очередь в РФ) все 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 на межгосударственном уровне, в том числе в рамках интеграционных процессов, реализуемых в соответствии с международными договорами.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

На основе проведенных исследований, включая анализ аварийности и зарубежного опыта, предлагается внедрить систему тахографического контроля при осуществлении внутриреспубликанских перевозок в РБ, которая будет представлять собой комплекс правовых и организационно-технических мер, направленных на обеспечение контроля за соблюдением водителями ТС режима труда и отдыха, скоростного режима и маршрута движения при осуществлении внутриреспубликанских перевозок [1–2].

Главными целями внедрения системы тахографического контроля в РБ на внутриреспубликанских перевозках, разработки и принятия соответствующего НПА являются снижение уровня дорожно-транспортной аварийности за счет обеспечения соблюдения водителями установленного режима труда и отдыха, скоростного режима посредством использования средств и инструментов объективного контроля – цифровых тахографов.

Для реализации решения по внедрению обязательного применения цифровых тахографов при осуществлении внутриреспубликанских перевозок в РБ требуется разработка и принятие соответствующего НПА с предварительным наименованием «О категориях, оснащаемых цифровыми тахографами ТС, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров, а также видах сообщения, в которых осуществляются такие перевозки ТС указанных категорий». В связи с этим актуально определить вид принимаемого НПА принятием (изданием) которого могут быть урегулированы соответствующие общественные отношения, с учетом компетенции нормотворческого органа (должностного лица) по правовому регулированию того или иного вопроса.

В соответствии с законодательством РБ (ст. 33 Закона РБ о НПА от 17 июля 2018 г. № 130-З) подготовка проекта нового НПА осуществляется, если требуется правовое регулирование общественных отношений, ранее не урегулированных, и имеющиеся проблемы не могут быть разрешены без принятия (издания) нормативного правового акта.

Правовое обеспечение системы тахографического контроля при осуществлении внутриреспубликанской перевозок в РБ, являющейся государством-участником ЕАЭС и Союзного государства с РФ, должно учитывать и опираться на международные договоры и соглашения (Договор о Евразийском экономическом союзе", Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных ТС» № ТР ТС 018/2011, Договор о союзном государстве РФ и РБ и др.), принятые постановления Правительства СМ РБ, постановления, руководящие и методические документы Министерства транспорта и коммуникаций РБ в сфере применения тахографов на автомобильном транспорте.

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» устанавливает требование к производителям ТС обеспечить подготовку для установки тахографа и утверждает, что требования к тахографам устанавливаются на уровне национального законодательства. Так, в особенности установлено, что конструкция выпускаемых в обращение ТС категорий М2 и М3, осуществляющих коммерческие перевозки пассажиров, категорий N2 и N3, осуществляющих коммерческие перевозки грузов, должна предусматривать возможность оснащения (штатные места установки, крепления, энергопитания) 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 должен быть утвержден в соответствии с законодательством РБ. При этом тахографы, применяемые на ТС, не зарегистрированных в РБ, но ис-

пользуемых 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.

РБ, как государству-члену ЕАЭС с учетом принятых обязательств, следует ориентироваться на п. 2 статьи 53 Договора об Евразийском экономическом союзе и в Инструкцию о порядке использования тахографов на ТС, утвержденную постановлением Министерства транспорта и коммуникаций РБ от 21.02.2008 года № 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, востребована разработка положений о том, что не подлежат 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).

В РФ осуществляется цифровая трансформация системы тахографического контроля путем внедрения и использования тахографов с функцией автоматической передачи данных в режиме реального времени. На смену инспекторам, фиксирующим превышение скорости или нарушение режима труда и отдыха водителей, приходит автоматизированная система, которая фиксирует различные нарушения в онлайн-режиме. Ключевые преимущества онлайн-тахографа заключаются в автоматической передаче данных в режиме реального времени, гарантированном контроле скорости и маршрута движения, снижении нагрузки на органы надзора и повышение эффективности контроля за счет внедрения дистанционных и автоматизированных методов контроля. Кроме того, онлайн-тахограф выступает гарантом трудовых прав водителей, не позволяя работодателю заставлять водителя перерабатывать, работая на износ. Система онлайн-тахографического контроля внедряется без непомерных затрат и гармонично интегрируется в единую интеллектуальную транспортную систему.

По аналогии с существующей системой тахографического контроля РФ представляется целесообразным поэтапно оснастить тахографами ТС категорий М2, М3, N2, N3, эксплуатацию которых осуществляют ЮЛ, ИП, а также грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых превышает 3,5 т., и автобусы, эксплуатацию которых осуществляют физические лица, а также ТС категорий М2 и М3, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров в городском сообществе. Упомянутые категории ТС соответствуют классификации, установленной в подпункте 1.1 приложения № 1 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных ТС» № ТР ТС 018/2011, утвержденному решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 года № 877, а именно: категория М2 – ТС, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более 8 мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 т.; категория М3 – ТС, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более 8 мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 т. категория N2 – ТС, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу свыше 3,5 т., но не более 12 т.; категория N3 – ТС, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу более 12 т. Предполагается, что проект НПА должен содержать перечень исключений, при которых устанавливать цифровой тахо-

граф не требуется. Проектом НПА целесообразно освободить от оснащения тахографами ТС отдельных категорий (к примеру, – ТС, оснащенные контрольными устройствами в соответствии с требованиями Европейского соглашения, касающегося работы экипажей ТС, производящих международные перевозки (ЕСТР); учебные ТС, используемые для обучения вождению и сдачи экзаменов на получение водительских удостоверений, при условии, что они не используются для коммерческой перевозки пассажиров и грузов; ТС, используемые для перевозки пассажиров и грузов в пределах границ территории предприятия, не выезжающие на автомобильные дороги общего пользования; троллейбусы; ТС аварийно-спасательных служб и другие категории ТС). Таким образом, представляется целесообразным предусмотреть, что не подлежат обязательному оснащению тахографами ТС, эксплуатируемые ЮЛ и ИП и работающие не по найму.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Результаты исследований помогают продвинуться в понимании перспективных направлений развития системы тахографического контроля режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств в Республике Беларусь. Области применения результатов проведенных исследований являются государственное управление в области автомобильного транспорта; управление безопасностью дорожного движения; совершенствование системы тахографического контроля режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств.

ЛИТЕРАТУРА

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 Минтранса от 21.02.2008 г. № 8 и от 16.10.2010 г. № 46, постановление Совета Министров от 11.06.2010 г. № 903) [Текст]: Отчет о НИР (Этап № 1) / БелГУТ; отв. исп. НИР С. А. Аземша: [С. Н. Карасевич, Кравчя И. Н., Грищенко Т. В., Ясинская О. О.] – Гомель, БелГУТ, 2021. ГР 20212805 (Заказчик – Министерство транспорта и коммуникаций Р, Договор № от 16.06.2021 года № 1-НИОКР/147666).

2. Совершенствование системы управления безопасностью транспортной деятельности и общественной безопасности. Разработка аналитических материалов о зарубежном опыте применения цифровых тахографов при осуществлении внутриреспубликанских перевозок, возможной эффективности и целесообразности их обязательного применения в РБ при осуществлении внутриреспубликанских перевозок [Текст]: Отчет о НИР (Этап № 2) / БелГУТ; отв. исп. НИР С. А. Аземша. – Гомель, БелГУТ, 2022. ГР 20212805 (Заказчик – Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Договор № от 16.06.2021 года № 1-НИОКР/147666).

3. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), подписанное в Женеве 1970 года с Добавлением В1.

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

5. Капский, Д. В. Тахограф как средство определения параметров движения автомобиля при автотехнической экспертизе / Капский Д. В., Овчинников И. А., Седюкевич В. Н. / Организация и безопасность дорожного движения. материалы XI международной научно-практической конференции: в 2-х томах. 2018. – С. 318–323.

Представлено 12.05.2022