



Ассоциация по содействию безопасности автотранспортной деятельности «Тахографический центр» объединяет производителей тахографов, блоков СКЗИ и карт для тахографов

Тахограф: вчера, сегодня, завтра

Цифровизация в сфере тахографического контроля – это удобство использования и снижение административной нагрузки

Тахограф, как средство контроля режимов труда и отдыха водителей для проверок внутрироссийских перевозок, был введен в правовое поле Федеральным законом от 14.06.2012 № 78 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», которым были внесены соответствующие изменения в том числе в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения».

На основании указанных изменений с 1 апреля 2013 года для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, была введена обязанность оснащать транспортные средства техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств.

С этого же момента контроль режимов труда и отдыха водителей по показаниям тахографа нашел свое отражение в составах правонарушений, предусмотренных статьей 11.23 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. КоАП устанавливал наказание за управление транспортным средством без тахографа либо с неработающим или с не соответствующим установленным требованиям тахографом, либо с

нарушением установленных правил использования тахографа.

До этого момента времени только международные перевозчики оснащали свои транспортные средства контрольными устройствами, выполняющими аналогичные функции регистрации режимов труда и отдыха водителей в соответствии с требованиями Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

В соответствии с установленным Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» порядком требования к тахографам категории и виды транспортных средств, подлежащих оснащению тахографами, правила использования и обслуживания тахографов были установлены Министерством транспорта Российской Федерации. При этом требования к тахографам были согласованы МВД России и ФСБ России, а в соответствии с требованиями Федерального закона от 26.06.2008 № 102 «Об обеспечении единства измерений» Минтранс утвердил метрологические параметры изменений, выполняемых тахографом, на основании которых Росстандарт провел процедуру утверждения типа средства измерений в отношении тахографа.

Этот нормативный базис стал основой для развития системы контроля режимов труда и отдыха водителей по показаниям тахографов.

Эксплуатируемые на настоящий момент времени модели тахографов осуществляют в некорректируемом виде регистрацию фактического времени управления, отдыха, готовности и иной деятельности водителя.

Регистрация данных о времени, скорости движения, пройденном

пути и координатах местоположения производится тахографом с дискретностью 1 секунда, этого запаса хватает для обеспечения сотрудников контрольных (надзорных) органов доказательствами о наличии правонарушений.

Величины погрешностей измерений, производимых тахографами, являются незначительными с точки зрения процедур контроля, что обеспечивается действующей поверкой. Метрологические характеристики по точности измерений соответствуют показателям, предусмотренным положениями Федерального закона от 26.06.2008 № 102 «Об обеспечении единства измерений». При этом абсолютное значение измеренных величин пройденного расстояния и скорости движения определяется корректно проведенной настройкой тахографа, выполняемой сотрудником мастерской, и заключается в измерении характеристического коэффициента транспортного средства, значение которого связано с передаточными отношениями механизмов, приводящих в движение транспортное средство. Инициация регистрации периодов времени управления также связана с поступлением сигналов о начале движения от механизмов транспортного средства и сигналов ГЛОНАСС. Время исчисляется по показаниям внутренних часов тахографа, которые корректируются по показаниям эталонных часов со спутника. Координаты получаются тахографом от приемника сигналов ГЛОНАСС, скорость вычисляется на основании сигнала ГЛОНАСС и (или) датчика движения.

В результате мы получаем практически непрерывные измерения, что обусловлено дискретностью измерений равной 1 секунде, а этого

для целей контроля более чем достаточно.

Защита информации в тахографе обеспечивается блоком СКЗИ (СКЗИ – это обозначение средства криптозащиты информации) тахографа и СКЗИ карты тахографа. Данные, регистрируемые тахографом, подписываются квалифицированной электронной подписью соответствующего устройства.

Данные тахографа и карты водителя выводятся на печать либо выгружаются на внешнее устройство. На основании этих данных сотрудники контрольных (надзорных) органов выявляют нарушение обязательных требований. Выявление правонарушений производится в ручном режиме без использования средств автоматизации, что существенно влияет на скорость и качество проведения контрольных процедур. Практика применения тахографов показала, что исключение длительных процедур и негативных последствий возможно при переходе к полной автоматизации процесса контроля, в том числе обеспечивающей исключение влияния человеческого и коррупционного факторов.

Автоматическая фиксация правонарушений – это один из способов исключения всех вышеперечисленных факторов и применения справедливых санкций к нарушителям. Развитие системы контроля режимов труда и отдыха водителей, соблюдения скоростного режима планируется именно в этом направлении. Контроль должен стать автоматическим, дистанционным, не отвлекающим перевозчика от основной деятельности, исключая субъективный подход, обеспечивающим равные условия для всех участников.

Тахограф в будущем должен приобрести совершенно новый функ-

ционал, например, реализовывать функции аппаратуры спутниковой навигации, подключение системы оценки психофизиологического состояния водителя. Для удобства водителя тахограф должен получить возможность передавать и принимать данные на внешние устройства, такие как смартфон или планшет. Разработка специализированных программ должна помочь водителю определять места отдыха на маршруте, основываясь на данных тахографа о предельно допустимом времени управления. Тахограф должен будет анализировать регистрируемые данные, выявлять нарушения обязательных требований, собирать данные для доказательной базы, формировать документы о нарушениях и мониторинговую информацию, шифровать их для защиты от несанкционированного доступа и передавать в Государственную информационную систему тахографического контроля для последующей передачи в контрольно-надзорные органы для принятия ими соответствующих решений по выявляемым в автоматическом режиме правонарушениям.

Проверка работоспособности, функционирования и технической возможности системы дистанционного контроля по показаниям тахографов подтвердилась в рамках проводимого пилотного проекта на базе прототипов моделей онлайн-тахографов.

Реализация вышеуказанных возможностей онлайн-тахографов уже обеспечена в новых разработанных моделях тахографов, блоков СКЗИ тахографов и карт тахографов, модели которых в настоящее время в соответствии с установленными требованиями проходят процедуры, необходимые для их допуска к применению на транспортных средствах.

