

Москва
Кремль
Президенту Российской Федерации
Путину Владимиру Владимировичу

ОБРАЩЕНИЕ

Уважаемый Владимир Владимирович, прошу вашего содействия в нормализации обстановки в РФ связанной с контролем деятельности водителей пассажирского или грузового автомобильного транспорта.

В настоящее время, в Российской Федерации одновременно действуют две системы контроля деятельности водителей, иногда в просторечье называемые - системы тахографии.

Автомобильный транспорт это миллионы водителей, тысячи предприятий основной деятельностью которых являются перевозки пассажиров или грузов, десятки тысяч предприятий, имеющих грузовой или пассажирский транспорт для собственных нужд. Это миллиарды рублей приносимые в бюджет РФ, а также миллиарды рублей сокрытые от бюджетов.

Некоторые проблемы автомобильной отрасли, в том числе в части контроля деятельности водителей, описаны в Отчёте заказанном от лица Минтранса России по контракту от 25.06.2024 № 014/ОК-24 ФБУ «Росавтотранс». Отчёт называется «Оказание услуг по подготовке ежегодных аналитических обзоров и предложений по совершенствованию законодательного и нормативного правового регулирования в сфере обеспечения безопасности автомобильных перевозок пассажиров и грузов».

Ссылка на отчёт на сайте Закупки:

<https://zakupki.gov.ru/44fz/filestore/public/1.0/download/rdik/file.html?uid=B44DB345C93024815BEECC2F031EADE74>

Первой в историческом плане, по значимости, по эффективности, по полноте требований, простоте реализации, выполнимости требований и т.п. стоит система тахографии во исполнение международного договора в рамках ЕЭК ООН - Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), Договаривающейся стороной которого является Российская Федерация.

До начала СВО проблем с ЕСТР не было вообще.

Относительно ЕСТР, большинство технических проблем возникших из-за санкций можно решить используя решения от российских производителей. Однако Минтранс России проявляет чрезмерную осторожность и нерешительность.

Второй системой тахографии в Российской Федерации является система основанная на приказе Минтранса России от 28.10.2020 г. № 440 "Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства". Который издан во исполнение Постановления Правительства РФ от 23 ноября 2012 г. № 1213 "О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы", которое в свою очередь издано во исполнение Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Сама по себе российская система тахографии создана по образу и подобию ЕСТР. Нет ни чего плохого в попытке создать локальную, суверенную систему тахографии. Однако если не обеспечить комплексного подхода к организации системы, а переписать только отдельные моменты, система функционировать будет плохо.

Созданная в России суверенная система тахографии обладает рядом существенных недостатков, причиной которых являются нормы и требования прописанные в приказе № 440, и огромное поле не прописанных требований.

Основная сложность заключается в том, что Минтранс на протяжении 10 лет не предпринимает ни каких шагов, для улучшения ситуации. Даже гильотина в отношении российской системы тахографии прошла под лозунгом «не важно что делать, лишь бы ни чего не изменилось», фактически были незначительные изменения формулировок прежнего приказа Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36 "Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства", но новые формулировки не поменяли сути и не обосновали обременения водителей, перевозчиков и бизнеса связанного с российской системой тахографии, а кроме того, так же не обоснованно, ввели Квалифицированную Электронную Подпись (КЭП) внутрь тахографов и карт водителей, что привело к значительному затормаживанию системы в целом. При этом, крупную финансовую прибыль получает несколько частных организаций. А Министерство Транспорта не берет на себя ответственность даже контролировать созданные ими системы активаций и создания электронных подписей.

Большая опасность заключается в том, что 1 сентября 2026 прекратиться действие приказа № 440. У Минтранса России больше нет полномочий издавать приказы подобные приказам № 36 или № 440. Предполагаю, что в

новом законопроекте в обиходе называемом «О тахографии», на законодательном уровне будут сохранены принципы текущего приказа № 440.

Одной из самых болезненных проблем приказа № 440 является то, что в нём установлено использование КЭП. Что для целей контроля деятельности водителей является совершенно избыточным. Так как тип электронной подписи никоим образом не влияет на безопасность дорожного движения, но создаёт значительные трудности.

Указанием в приказе № 440 КЭП Минтранс России вовлёл в сферу автомобильного транспорта хозяйствующих субъектов, не имеющих отношения к Безопасности Дорожного Движения (БДД), находящихся в подведомственном подчинении другим государственными органами, не несущим ответственности за бесперебойность работы отрасли автомобильного транспорта.

В течении последних трех лет, было множество случаев, когда из-за неработоспособности СМЭВ, простаивали мастерские по обслуживанию тахографов, они не могли обслужить автомобили, оснащённые тахографами российской системы. Водители ругались на мастеров по обслуживанию тахографов, перевозчики из-за простоя грозились финансовыми претензиями к мастерским, грузовладельцы, грузоотправители лихорадочно искали подменный транспорт, представители отрасли терпели убытки и т.д. А в своих ответах Минтранс России заявляет, что они ни чего не могут с этим сделать. Но это ведь Минтранс России издал такой приказ, из-за которого страдают сотни тысяч водителей и тысячи предприятий.

По моему- причиной таких бедствий явилось то, что авторами приказа преследовались, в первую очередь экономические интересы ограниченной группы лиц, а БДД оказались даже не на втором, а на десятом месте.

Уважаемый Владимир Владимирович, я и мои коллеги понимаем, что до 1-ого сентября 2026 года предпринять существенных изменений уже не получится. Просто в силу Федерального закона № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» не хватит времени на наделение Минтранса России необходимыми полномочиями и проведение формальных процедур по внесению изменений в приказы Минтранса.

Прошу Вас поставить на контроль и обеспечить, что бы новый нормативный правовой акт касающийся контроля деятельности водителей был поднят на уровень Правительства РФ, что бы при его подготовке и издании учитывались не только интересы некоторых финансово заинтересованных лиц, что бы авторы НПА руководствовались не только ограниченным набором полномочий, приданным им соответствующим постановлением Правительства (№ 395), но что бы в новом НПА о контроле деятельности водителей учитывалось всё многообразие факторов действующих и воздействующих на перевозчиков, автотранспортную отрасль в целом.

Со своей стороны я и мои коллеги, готовы оказать любую посильную помощь необходимую в разработке НПА для достижения справедливой конкуренции в транспортной отрасли, для создания приемлемых условий работы водителей, для повышения через контроль деятельности водителей безопасности дорожного движения.

Опыт такой деятельности уже был, инициативная группа собиралась и обсуждались возникшие проблемы, готовились документы, которые смогли бы разрешить их, однако вся работа была проигнорирована и не дошла до уровня законов.

Генеральный директор ООО «Тахограф+»



А.В. Козьяков

18.12.2024 г.