

Режим труда и отдыха для водителей

В рамках деловой программы выставок InterLogistika - 2014 и Autotrans-2014 в МВЦ «Крокус Экспо», проходивших 8–11 сентября 2014 года, состоялась сессия «Актуальные вопросы организации безопасных грузопассажирских перевозок».

Выступая перед собравшимися, начальник управления надзорной деятельности ГУОБДД МВД России полковник полиции Александр Борисов отметил, что с 1 сентября 2014 года оснащению устройствами, контролирующими режим труда и отдыха, подлежат транспортные средства категории № 3 (с общей максимальной массой от 12 тонн), используемые для перевозки грузов, не относящихся к опасным (за исключением автомашин с полной массой свыше 15 тонн, предназначенных для междугородных перевозок). Поправки к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях, предусматривающие штрафные санкции за управление транспортным средством без тахографа и за нарушение водителем режима труда и отдыха, вступили в силу еще 1 апреля 2014 года — с этого дня стала применяться ответственность за отсутствие тахографов с блоком средств криптографической защиты информации на грузовых автомобилях, перевозящих опасные грузы. При этом, несмотря на незначительное время, которое прошло с апреля, к административной ответственности привлечено немало число водителей. Так, по данным Госавтоинспекции, на 1 сентября возбуждено более 39 тысяч административных дел в отношении нарушителей режима труда и отдыха.

Вадим Мельников подчеркнул, что возглавляемый им экспертный центр «Движение без опасности» рассматривает все аспекты безопасности дорожного движения как долгосрочную стратегию, позволяющую сохранить человеческие жизни на дорогах и снизить сопутствующие нарушениям правил экономические и социаль-

ные риски для общества. По вине водителей грузового и пассажирского автотранспорта каждый год происходят тысячи ДТП. Причин тут может быть много, однако одной из важнейших является несоблюдение режимов труда и отдыха и усталость за рулем.

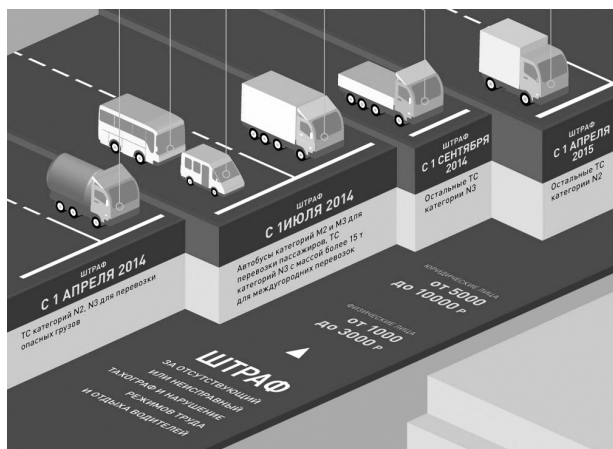
Заместитель генерального директора ФБУ «Росавтотранс» Армен Хачатрян рассказал участникам сессии о первых результатах поэтапного оснащения тахографами транспортных средств. Так, в частности, по состоянию на сентябрь 2014 года произведено более 180 тыс. таких устройств с блоком средств криптографической защиты информации, установку их осуществляют более 770 профессиональных мастеров.

Говоря о международном опыте, заместитель генерального директора Continental Automotive RUS Дмитрий Батаков отметил, что по статистике за последние десять лет применения тахографов в странах Европы количество ДТП с участием автотранспорта, оснащенного этими средствами, снизилось на 22%, со смертельным исходом — на 55%. Кроме безопасности дорожного движения контрольное устройство выгодно и с точки зрения эффективности бизнеса, поскольку оно делает доступным отслеживание автомобилей в режиме реального времени и дает возможность эффективнее управлять автопарком, имеющимися человеческими ресурсами.

Алексей Полянских, представитель компании «Штрих-М», обратил внимание на то, что существует необходимость в создании единой автоматизированной системы по обработке тахографических данных и учету сведений о моделях тахографов, мастеровских и прочих элементах процесса.

Участники дискуссии пришли к выводу, что система тахографии в России нуждается в совершенствовании. В первую очередь, следует обеспечить подобающую современным требованиям инфраструктуру для





водителей на дальние расстояния: создавать стоянки для отдыха, оборудовать безопасные парковки. Доработки требуют и законодательство в области санкций за нарушение режимов труда и отдыха и отсутствие контрольных устройств на коммерческих транспортных средствах.

Тахограф — контрольный прибор, устанавливаемый на борту грузовых и пассажирских транспортных средств, который фиксирует данные о скорости движения, пробеге автомобиля, соблюдении правил труда и отдыха водителем. Присутствие прибора на борту — это одно из требований безопасности и правовая защита водителя, поскольку показания тахографа являются юридически верной информацией.

В России оснащение транспортных средств контрольными бортовыми устройствами производится в соответствии с приказом Минтранса от 13 февраля 2013 года № 36. За отсутствие тахографов следуют штрафные санкции: с 1 апреля 2014 года — для грузовых машин с максимальной допустимой массой не более 12 тонн (категории № 2 и № 3), перевозящих опасные грузы; с 1 июля 2014 года — для автобусов, перевозящих пассажиров (категории M2 и M3), и грузовиков с общей массой свыше 15 тонн, осуществляющих междугородные перевозки. К 2015 году такими устройствами должны быть оборудованы все транспортные средства, используемые в коммерческой среде.

Цена на тахограф складывается из большого количества факторов и с учётом нынешнего спроса постоянно изменяется.

Лучше всего покупать приборы в специализированных мастерских — это избавит автовладельца от лишних поисков места установки, сделает процесс приобретения более комфортным.

— Часто можно услышать мнение, что установка тахографа включает в себя только подключение к питанию, что установка простая, крайне дешевая. Разумеется, это не так. Важна пломбировка всех узлов устройства, его калибровка. Поэтому следует устанавливать прибор исключительно в мастерских, включенных в реестр ФБУ «Росавтотранс», — отмечает Дмитрий Батаков, заместитель генерального директора по развитию Continental Automotive RUS.

— Как правило, сервисные центры имеют партнерские договоры непосредственно с производителями тахографов, — уточняет директор сервисного центра «Тахограф» Алексей Ческидов. — Это позволяет мастерским осуществлять продажу приборов максимально доступно для своих клиентов, получая от производителей значительные бонусы и скидки.

Построив выгодное и партнерское сотрудничество с таким специализированным сервисным центром (мастерской), у автовладельца есть возможность получить качественное обслуживание, профессиональные консультации, условия для обучения персонала. К этому стоит добавить и отсутствие каких-либо проблем с законностью предлагаемых услуг, оформлением всех полагающихся документов.

Екатерина КУЗНЕЦОВА,
экспертный центр «Движение
без опасности», Москва, Россия ●