

**Обращение членов Правления Российской автотранспортного союза
к Заместителю Председателя Правительства Российской Федерации
М.А. Акимову в связи с разработкой проекта постановления
Правительства Российской Федерации «О категориях оснащаемых
тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные
перевозки пассажиров, а также видах сообщения, в которых
осуществляются такие перевозки транспортными средствами
указанных категорий»**

г. Москва

14.02.2019 г.

№ РАС-1/28-ИС

Уважаемый Максим Алексеевич!

По нашим сведениям по итогам согласительного совещания по проекту постановления Правительства Российской Федерации «О категориях оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также видах сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий» вопреки мнению бизнеса данный проект был поддержан.

Считаем такое решение половинчатым. Его очевидным последствием станет дезорганизация самых массовых регулярных перевозок пассажиров в городском и пригородном сообщениях.

Оборудование тахографами транспортных средств, используемых для данных перевозок, осуществляется в целях усиления государственного контроля за соблюдением установленных норм времени управления транспортными средствами. В то же время эти нормы являются невыполнимыми по следующим независящим от перевозчиков причинам:

1) в настоящее время дефицит водителей в транспортных компаниях, занятых в сфере регулярных перевозок в городском и пригородном сообщениях, в целом по стране оценивается в 20-30%. Основной причиной являются тяжелые условия труда, не компенсируемые адекватной заработной платой в силу установленных регуляторных ограничений (применение регулируемых тарифов в отсутствие адекватной компенсации недополученных доходов за счет бюджетов субъектов Российской Федерации и муниципальных образований). Кроме того, в связи девальвацией рубля и ужесточением миграционной политики возможности сокращения этого дефицита за счет привлечения иностранных водителей практически исчерпаны;

2) для соблюдения установленных норм управления транспортными средствами необходимо не только увеличить штат водителей, но также обеспечить им приемлемый уровень заработной платы без учета переработок. Для этого доходы транспортных компаний должны вырасти более чем в 2 раза;

3) такой рост доходов может быть обеспечен только за счет принятия органами власти решения о повышении тарифов и (или) увеличении

объемов бюджетного финансирования транспортных компаний. Однако, очевидно, что для поддержания стабильной социально-экономической ситуации в городах и регионах такое повышение должно осуществляться не единовременно, а в течение продолжительного периода с тем, чтобы пассажиры сумели адаптироваться к повышенным тарифам, а бюджеты - к повышенным расходам

Из этого следует, что проблема усиления государственного контроля за соблюдением установленных норм времени управления транспортными средствами, используемыми для регулярных перевозок в городском и пригородном сообщениях, должна решаться системно, а не ограничиваться только установкой цифровых тахографов, как это предлагается проектом постановления Правительства Российской Федерации.

Прежде всего, эти нормы должны быть увеличены с тем, чтобы привести их в соответствие с реальными экономическими условиями. При этом пересмотр данных норм в сторону снижения должен осуществляться поэтапно по мере сокращения дефицита водителей и роста доходности перевозок.

Такое решение представляется единственным возможным. Тем более что нет никаких доказательств связи ДТП с участием транспортных средств, используемых для регулярных перевозок в городском и пригородном сообщениях, с превышением указанных норм. Кроме того, непонятно на основании каких исследований появились эти нормы, и учитывают ли они ту техническую революцию, которая произошла в сфере автомобилестроения за последние десятилетия.

Принятое решение об усилении государственного контроля за хозяйствующими субъектами уже традиционно предлагается реализовать за счет самих хозяйствующих субъектов, которых обязывают дооборудовать транспортные средства цифровыми тахографами в установленные проектом постановления сроки.

Очевидно, что в условиях зарегулированности и как следствие хронического недофинансирования регулярных перевозок в городском и пригородном сообщениях эта дополнительная финансовая нагрузка должна быть выверенной. Но проектом постановления такой подход игнорируется.

В частности, требование об оборудования цифровыми тахографами отнесено ко всем транспортным средствам, используемым для регулярных перевозок в городском и пригородном сообщениях. В то же время свыше 50% таких транспортных средств эксплуатируется сверх установленного срока полезного использования (8-10 лет). Это означает высокую вероятность списания этих транспортных средств в течение 3-5 ближайших лет. Таким образом, установленные на данных транспортных средствах цифровые тахографы прослужат только 30-50% отведенного им

ресурса, что приведет к неоправданному дополнительному обременению хозяйствующих субъектов.

В соответствии с приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 г. N 36 цифровой тахограф должен быть оснащен блоком СКЗИ (средством криптографической защиты информации), который подлежит замене каждые три года. В результате только на такую замену общие ежегодные затраты владельцев транспортных средств составят около 17 млрд. руб.

Из пояснений Минтранса России следует, что установление трехлетнего срока замены блока СКЗИ тахографа направлено на воспрепятствование взлому ключей квалифицированной электронной подписи и квалифицированных сертификатов блока СКЗИ. При этом какая-либо статистика таких взломов, равно как и оценка ущерба, который такой взлом может причинить окружающей среде, жизни и здоровью граждан, отсутствуют.

В результате пока еще чисто гипотетическая проблема взлома ключей оборачивается реальными многомиллиардовыми расходами транспортных компаний.

В соответствии с законодательством Российской Федерации транспортное средство наземного пассажирского транспорта должно быть оснащено тремя видами оборудования, имеющего дублирующие навигационные функции: аппаратура спутниковой навигации ГЛОНАСС, устройство вызова экстренных оперативных служб (ЭРА-ГЛОНАСС) и цифровой тахограф.

В дополнении к этому в настоящее время рассматривается предложение об установлении на таких транспортных средствах еще одного оборудования с навигационными функциями, предназначенного для оплаты проезда в системе ПЛАТОН. Кроме того, готовится предложение об оборудовании таких транспортных средств смарт-тахографами, которые автоматически в режиме реального времени будут передавать информацию о фактическом времени управления транспортным средством.

В результате одни и те же навигационные данные о транспортных средствах должны направляться хозяйствующими субъектами в адрес нескольких операторов соответствующих автоматизированных информационных систем. Для решения данной проблемы представляется целесообразным определить федеральную автоматизированную информационную систему навигации, в которую должны передаваться все данные о транспортных средствах, передаваемые в автоматическом режиме, а также наделить правом пользования этими данными всех заинтересованных операторов иных информационных систем навигации.

Кроме того, технически все функции указанного оборудования могут быть реализованы в одном многофункциональном устройстве, что значительно сократило бы затраты на передачу данных в автоматизированные информационные системы навигации.

Сокращению расходов хозяйствующих субъектов могло бы также способствовать установление срока, по истечении которого запрещается выпуск в обращение в Российской Федерации транспортных средств, не оборудованных данными многофункциональными устройствами. Т.е. возложение обязанности оборудования транспортных средств такими устройствами на российские заводы-изготовители и на поставщиков транспортных средств, произведенных за пределами Российской Федерации.

В связи изложенным просим Вас, уважаемый Максим Алексеевич, рассмотреть наши предложения в целях предотвращения негативных социально-экономических последствий принятия указанного постановления Правительства Российской Федерации.

О.И. Старовойтов, Президент Российского автотранспортного союза

Р.И. Бестаев, Президент Ярославского автотранспортного союза

В.Х. Герман, Президент НП «Региональный союз автотранспортников Ставропольского края»

Б.О. Лоран, Президент НП «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

З.М. Лудчак, Вице-президент Ассоциация автомобильных перевозчиков Крыма

Т.И. Маресева, Президент Ассоциации автотранспортных предприятий «Читаавтотранс»

С.В. Москвичев, Вице-президент Московского областного транспортного союза

В.И. Новоселов, Президент СРО «Транспортный союз Сибири»

Ю.И. Почтарев, Президент НП Рязанских автотранспортников

В.Б. Семенов, Исполнительный директор Союза автотранспортных предприятий транспорта общего пользования Псковской области

А.И. Сащенко, Президент Союза Автотранспортных предпринимателей Свердловской области