

# Часть 1

## Законодательная база:

– требования к сервисным организациям, выполняющим установку, настройку, обслуживание, ремонт и вывод из эксплуатации контрольных устройств, допущенных к эксплуатации в составе транспортных средств и применяемых на территории РФ.

В соответствии с требованиями  
Приказа Минтранса №7 от 17 января 2012г.

# Что является предметом обучения?

В соответствии с требованиями пункта **5.2.53(49).5** Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. **№ 395** в развитие которого выпущен **приказ №7** – предметом изучения является **ЕСТР** – Международное соглашение касающееся экипажей транспортных средств осуществляющих перевозки грузов и людей.

Таким образом материалы данного курса посвящены требованиям, которые предъявляются законодательством к мастерским, допущенным к работам по ЕСТР.

В рамках курса все материалы касаются исключительно законодательных требований и методов их исполнения. Техническая часть процедур рассматривается только в рамках общих законодательных требований, а не их реализации в каждом конкретном случае.

# Почему появилось государственное требование об обязательном прохождении обучения?

В ЕСТР предписано, что часть функций государственного контроля исполнения требований ЕСТР передается на уровень мастерских, кроме этого государство доверяет мастерской обеспечение достоверности данных. А эти функции обеспечивают действенность и юридическую чистоту процедур государственного контроля.

При этом государство должно быть уверенным, что мастер выполняет требования в рамках предписанных законодательством. Именно поэтому государство обязало мастера пройти обязательное обучение по тем требованиям, которые предъявляет законодательство, и делегированным мастеру правам.

Рамки этого обучения и определены в программах, утверждаемых Минтрансом в Приказе №7.

# Что должно быть освоено мастером по окончании обучения?

Исходя из вышеизложенного, мастер должен освоить следующие материалы:

- требования к процедурам обслуживания КУ (контрольных устройств)
- требования к процедурам проверки соответствия КУ
- требования к процедурам документирования, выполненных работ
- требования к процедурам взаимодействия с КО РФ по ЕСТР (Компетентным Органом РФ по ЕСТР – Минтранс)

Все остальное находится за рамками государственных требований и осваивается мастером самостоятельно на договорной основе с организациями - специалистами в данной области

# Кто проводит обучение?

Данный курс подготовлен  
специалистами ООО «РУСТАХОКОНТРОЛЬ»

Копирование и распространение материалов лекций  
допускается только с письменного разрешения автора  
данного материала: - Мирошина Геннадия Святославовича,

Тел. +7 495 7664897, email: [gemir@tahograph.ru](mailto:gemir@tahograph.ru)

История появления тахографа связана с бурным развитием перевозок и необходимостью обеспечить безопасность граждан.

Гражданское общество в лице социального государства защищает себя и своих граждан с помощью жесткого государственного контроля и регулирования процесса перевозок.

В результате анализа основных причин дорожно-транспортных **происшествий особой тяжести** было выявлено, что основными причинами являются: **усталость водителя и превышение максимально допустимой скорости** движения.

Европейские страны решили ввести **государственный** контроль этих параметров, и решение было принято коллегиальное и комплексное.

Требования к решению: оно должно быть **универсальным и единообразным** с точки зрения контроля, не привязанным к национальным языкам и **экстерриториальным**.

- **Основным требованием** было техническое обеспечение **достоверных** данных, на основе которых инспектор может применять санкции и **которые признаются в суде** в качестве доказательств.
- На основе этих решений было создано **Международное Соглашение – ЕСТР**.
- Полное название: Международное Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров.

- **РФ**, как правопреемник СССР, является **участником** этого Соглашения, и согласно 15 статьи Конституции РФ, нормы этого Соглашения имеют **преимущественную** силу **над внутренними** законодательными актами РФ.

- Параллельно этому Соглашению на территории РФ некоторые производители договорились и создали свои модели тахографов, которые не соответствуют ЕСТР, но частично пытаются повторить их функции.
- Эти модели не обеспечивают достоверности регистрируемых данных и не проходили техническую экспертизу на соответствие требованиям ЕСТР, они также были выполнены вне технического регулирования РФ: – технического регламента на тахографы на территории РФ нет.
- Для этих тахографов были выпущены карты, которые стали называться «российскими», но официального статуса российской государственности у этих карт нет.
- Это стало возможным, поскольку в ПП 720 с учетом исправлений, внесенных ПП 706, было предписано обязательное оборудование тахографами ТС категорий М2,М3,Н2,Н3 и находящихся в эксплуатации на территории РФ, а вот требований по соответствию чему-либо выдвинуто не было. Было предписано только наличие КУ.

Таким образом, на территории РФ действовало **ЕСТР** и **ПП 922**, которые предписывали обязательное оборудование ТС тахографами, соответствующими ЕСТР, при международных перевозках для класса N2,N3,M2,M3, а также для ТС свыше 15 тонн и свыше 20 мест при междугородних перевозках.

И **ПП 720** которое расширяло область применимости тахографов на территории РФ для класса N2,M2, но в ПП 720 тип тахографа не был определен, и это позволило производителям выпустить тахограф, не предусмотренный законодательством, но сертифицированный под ПП 720.

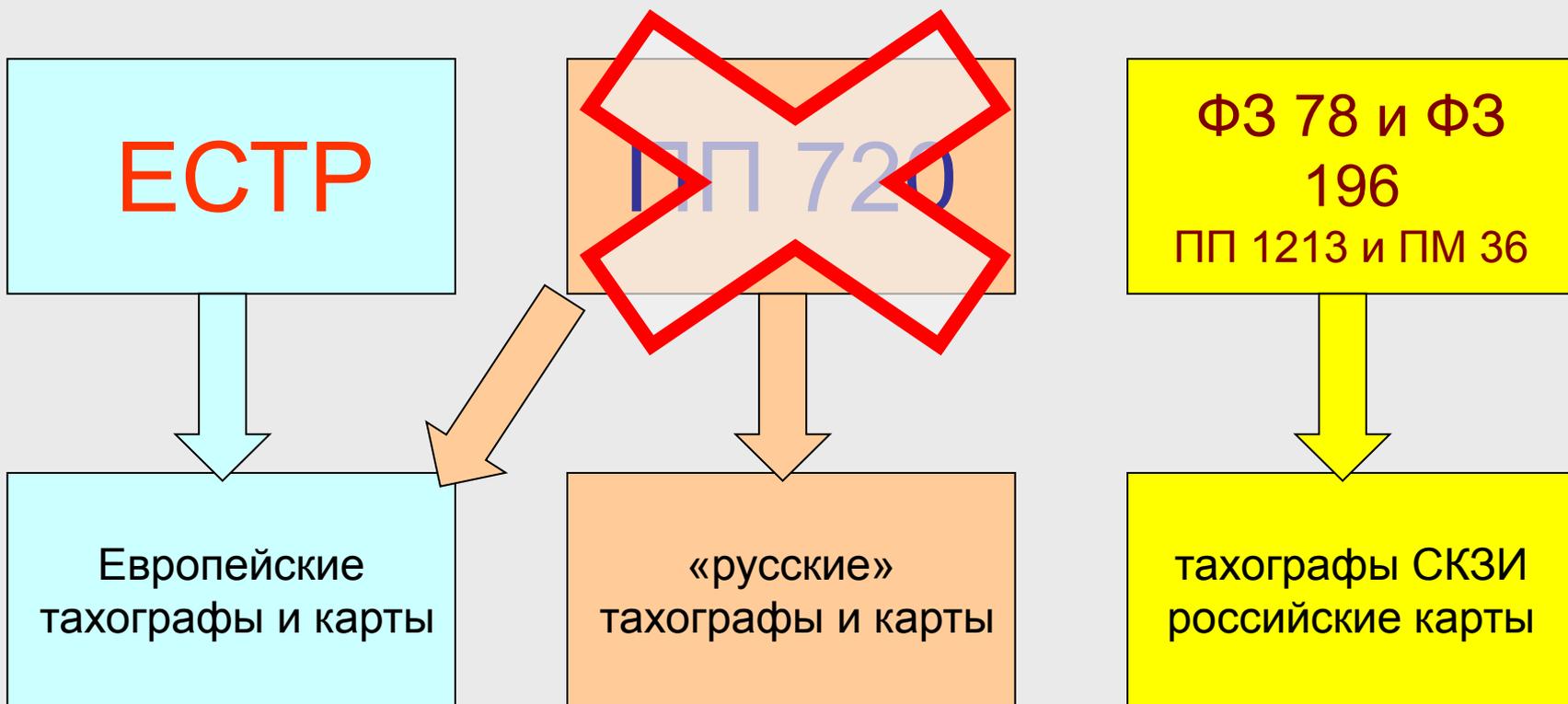
- Таким образом, появилась «русская» тахография и «русские карты» – это вторая ветвь тахографии в РФ – несовместимая с тахографами по ЕСТР.
- У водителей, инспекторов, мастеров и менеджеров должны были появиться вторые карты, которые не предусмотрены никакими нормативными документами. Что, в общем, сделало систему контроля, во-первых запутанной, во-вторых неэффективной.

- Далее появился ФЗ 78, который вносил изменения в ФЗ 196 (По безопасности дорожного движения) и КОАП.
- В ФЗ 78 было предписано правительству выпустить ПП в котором выдвигались требования по оснащению тахографами ТС и поручалось определить ответственное ведомство.
- В развитие ФЗ 78 правительство РФ выпустило ПП 1213, в котором было определено ведомство ответственное за выпуск нормативного документа по оснащению ТС тахографами, и таким ведомством назначалось Министерство Транспорта.
- В развитие ПП 1213 Минтранс выпустил приказ № 36, в котором определялись требования к тахографам, порядок оснащения, типы ТС подлежащих оснащению, сроки оснащения и ответственное подразделение Минтранса – ФБУ Росавтотранс по организации работ, связанных с исполнением ПП 1213.

- Требования, появившиеся в ПМ №36, создали 3 систему тахографии, что еще больше дестабилизировало ситуацию с процедурой контроля.
- 36 ПМ признал все ранее установленные тахографы нелегитимными и требующими замены в предписанный срок, исключая те ТС, которые осуществляют городские и пригородные регулярные пассажирские перевозки или имеют карту допуска к международным перевозкам.

- На текущий момент на рынке встречаются 3 несовместимые друг с другом системы, 3 комплекта карт, 3 порядка оснащения, 3 процедуры соответствия. Что делает процедуру контроля практически невыполнимой.
- Задача данного курса разобраться в системах контроля и дать рекомендации по реализации процедур контроля в рамках различных нормативных требований и систем тахографии.

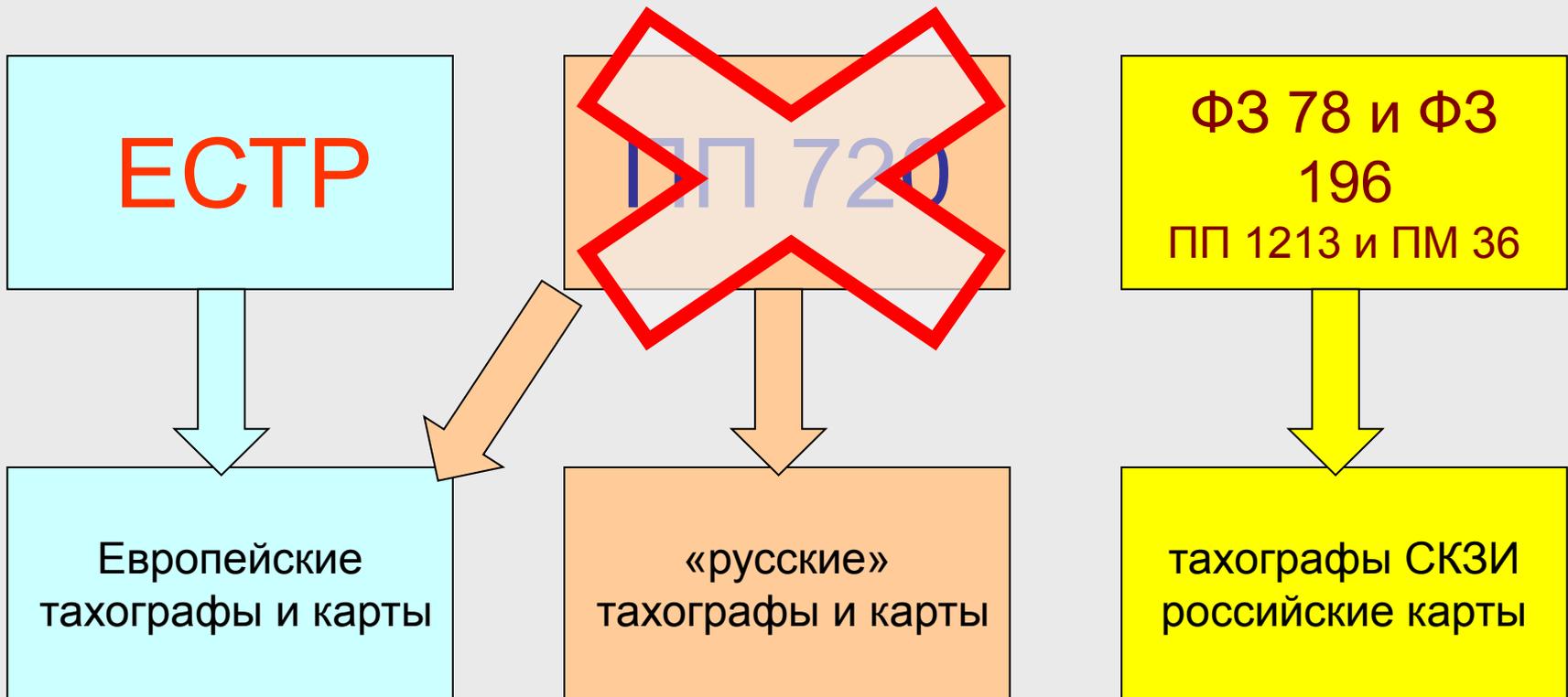
# Нормативные требования к технической реализации устройств



- Основное и принципиальное разделение нормативной базы – и при этом с точки зрения контроля очень нелогичное и нерациональное – это разделение по типам перевозок: на международные и внутренние.
- Международные перевозки – это перевозки, связанные пересечением границы РФ.
- ТС, допущенные к осуществлению международных перевозок, должны иметь карточку допуска к международным перевозкам. И такие ТС обязаны быть оборудованы тахографами в соответствии с требованиями ЕСТР.

- Остальные ТС подпадают под контроль по нормативным актам, предписанным для внутренних перевозок, и в зависимости от типа ТС и вида перевозок могут иметь либо ЕСТР тахографы либо СКЗИ по Приказу № 36.

# Нормативные требования к технической реализации устройств



# Нормативная база

## по режимам труда и отдыха

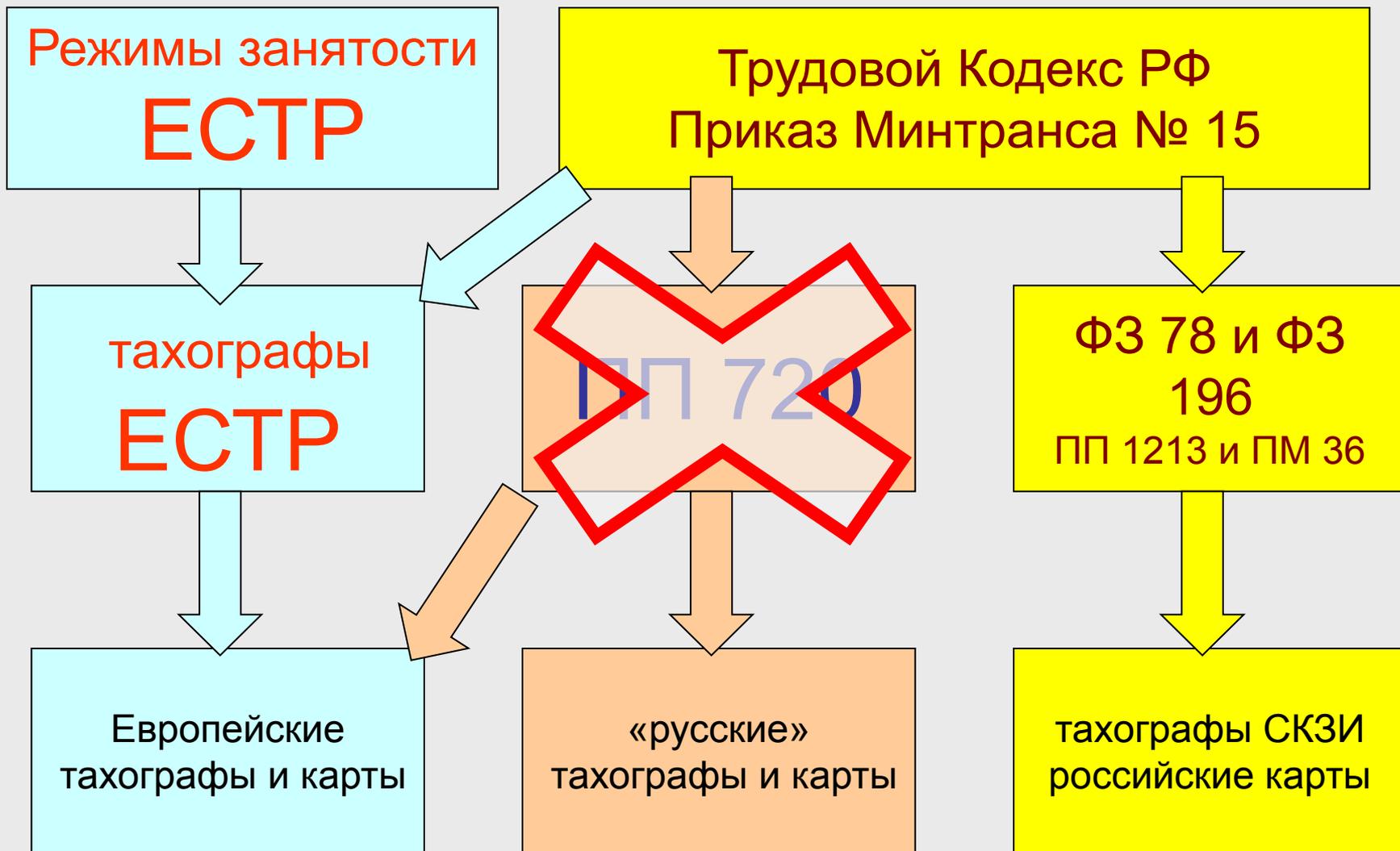
на текущий момент не гармонизирована и поэтому есть две нормативных ветви:

### - ЕСТР

Постановление ЕЭК ООН 3821/85

### - Трудовой кодекс РФ

(Приказ Минтранса № 15).



## Нормативные требования к режимам труда и отдыха водителей

- Разделение нормативов по режимам труда и отдыха непосредственно связано с конкретным рейсом, выполняемым водителем.
- Если этот рейс международный, то применяются нормы ЕСТР на всем протяжении рейса.
- Если рейс внутренний, то независимо от типа, тахографа применяются нормы ТК РФ (15 Приказ Минтранса). По совокупности времени за отчетный период применяются также нормы ТК РФ (15 ПМ).

- На текущий момент эксплуатируются:  
**2 ветви** различных **технических решений** и  
**2 ветви** нормативов по режимам **труда и отдыха**.
- Разобраться в таком сплетении требований является порой неразрешимой задачей для перевозчика и мастера.

# Какими документами регулируются процедуры контроля в этих различных ветвях нормативных актов.

- ЕСТР – собственно текст Международного Соглашения, Дополнения и Приложения к нему, входящие в его состав и являющиеся его неотъемлемой частью.
- Юридический статус ЕСТР закреплен 15 статьей Конституции РФ и является неотъемлемой частью главенствующих нормативных актов юридической системы РФ на уровне Конституции РФ. В случае противоречий с внутренними нормативными актами РФ – применяются требования ЕСТР.
- Объектом контроля ЕСТР являются все участники международных перевозок: организация – перевозчик, водитель, мастерская, инспектор.

# Внутренние перевозки по РФ:

**ФЗ 196** – по безопасности дорожного движения с учетом изменений внесенных **ФЗ 78**.

В развитие этого закона, и им же предусмотренного, выпущено **ПП 1213** о применении тахографов.

В развитие этого постановления, и им же предусмотренного, **ПМ 36**.

Предусматривает применение тахографов соответствующих требованиям ПМ 36. Соответствие подтверждается наличием модели в перечне допущенных тахографов, ведение которого поручено ФБУ Росавтотранс, порядок допуска определяется этой же организацией и носит заявительный характер и разрешительную процедуру допуска на уровне Росавтотранса.

Трудовой кодекс РФ и **ПМ №15**,  
разъясняющий требования **ТК РФ** в случае  
применимости его требований по режимам  
труда и отдыха к водителю.

Применяется во всех случаях, за исключением  
того временного интервала, когда  
выполнялась международная перевозка,  
согласно предписанию закрепленному в  
**ФЗ 127**.

Такое разнообразие требований, касающихся предмета контроля: - режимов труда и отдыха водителя, приводит к невозможности четкого и достоверного выполнения процедур контроля, как со стороны водителя, так и со стороны инспектора.

Гармонизация нормативных требований по режимам труда и отдыха водителей при выполнении международных и внутренних перевозок и единообразии процедур контроля с целью повышения его эффективности, предусмотренные в обязательствах стран - Участников Международного соглашения ЕСТР, в РФ реализованы не были и на текущий момент не планируются. Что делает контроль режимов труда и отдыха неэффективным и непродуктивным.

- Одним из основных рисков возникновения угрозы безопасности граждан при осуществлении пассажирских и грузоперевозок является риск потери управляемости ТС, которое находится в движении и имеет на своем борту пассажиров или значительную массу груза. Отягощающим фактором является большая скорость движения многотонного ТС. Вероятность нанесения максимального ущерба в этом случае возрастает на несколько порядков.

На управляемость ТС влияет степень внимательности водителя и быстрота его реакции. Оба этих фактора резко уменьшаются при увеличении **накопленного времени** вождения в условиях монотонности процесса управления ТС.

Физиологически это выражается в отключении мозга от процесса управления ТС. Что может привести к «засыпанию» водителя даже с открытыми глазами.

Самостоятельно контролировать момент перехода к такому виду засыпания человеческий организм не в состоянии, это происходит неожиданно для водителя, и он даже не осознает, в какой момент он уснул за рулем.

Если все это еще и отягощено значительной массой и большой скоростью – то ущерб становится максимальным.

Исходя из анализа автокатастроф и причин их возникновения, а также из усредненных результатов медицинских исследований страны ООН разработали нормативы, соблюдение которых резко уменьшает риск возникновения водительской усталости, приводящей к засыпанию.

Эти нормативы и легли в основу законодательной базы по «водительским часам» комиссии по транспорту стран ООН.

Тесты показали, что существенное влияние на усталость водителя, приводящую к его засыпанию, оказывает **время вождения** – не нахождение на рабочем месте, не нахождение за рулем, не общее рабочее время, а именно время непосредственного вождения (движения ТС), потому что именно оно связано с основным усталостным фактором – монотонность процесса движения.

Поэтому первым фактором, попавшим под нормативное регулирование, стало накопленное время вождения (движения ТС).

Длительность перерыва в вождении и длительность междусменного отдыха также оказывает определяющее влияние на состояние водителя.

Были определены оптимальные периоды времени, которые требуются водителю для полного восстановления сил.

И вторым основополагающим фактором стало время перерывов и отдыха водителя. Которое также попало под нормативное регулирование.

Поэтому законодательство ЕСТР определило **максимальное допустимое время вождения** (движения) и **минимально допустимое время перерывов и отдыха**.

Такое регулирование было принято в комиссии ООН по транспорту.

В РФ такого специального анализа не проводили, и поэтому общее трудовое право было распространено и на время работы и отдыха водителей, что отражено 15 ПМ.

Но особенностей усталостного поведения водителей в этом нормативной акте учтено не было, поэтому там указаны стандартные нормативы, которые применяются ко всем категориям работников и больше связаны с начислением зарплаты и прочими экономическими факторами, чем с безопасностью.

Этот подход и определил основные нормативы в РФ – это общее рабочее время и время перерывов и отдыха.

В нормативах РФ учитывается график работы водителя – еженедельный, суммированный и вахтовый, что больше относится к контролю предприятия и расчету зарплаты, а не к контролю безопасности движения.

Гармонизация международных и внутренних норм «водительских часов» позволила бы организовать эффективную систему контроля и повысить дисциплинированность водителей, что в конечном итоге резко снизило бы количество ДТП, но такая работа не проводилась.

И поэтому инспектора вынуждены проводить две различные процедуры контроля:

- по международным нормам **ЕСТР**, при осуществлении международных перевозок (это прямой контроль фактора усталости водителя);
- по **ПМ № 15**, при осуществлении внутренних перевозок (что является контролем накопленной усталости косвенным образом).

Такая процедура контроля предусмотрена в 127 ФЗ, в котором дается пояснение об исключении из нормативного регулирования, предусмотренного ПМ № 15, международных перевозок и перевозчиков.

Нормативное регулирование этих перевозок подпадает под действие ЕСТР

Международная перевозка включает в себя весь период нахождения водителя в рейсе с момента получения задания на выполнение перевозки и документов (причем водитель должен выходить в рейс подготовленным – то есть отдохнувшим), и до полного ее завершения, плюс полностью принятый положенный отдых.

Поскольку под нормативное регулирование подпадают значительные по продолжительности периоды времени, то контроль был разделен на оперативный: – контроль на дороге и общий: – контроль на предприятии.

Для обеспечения процедур контроля данные по режимам труда и отдыха должны быть **непрерывными во времени**, иначе пропадает весь смысл контроля.

Любой незарегистрированный период времени может быть использован для умышленного нарушения требований.

Поэтому важное значение отдается ведению непрерывной регистрации данных и их **хранению в архиве** предприятия.

А достоверность данных подтверждается продуманными техническими решениями по защите данных от модификации. Так это реализовано в ЕСТР.

В РФ подобных исследований не проводили, технических требований к защите не применяли, поэтому достоверность данных может быть оспорена нарушителем в судебном порядке. Блок СКЗИ предусматривает защиту уже зарегистрированных данных, а сам процесс регистрации не защищен техническими методами и средствами.

Контроль режимов труда и отдыха водителей, предусмотренный государственными требованиями, вызывает естественное отрицание и возмущение со стороны практически всех участников процедуры.

В той или иной степени интересы всех участников вступают в противоречие с требованиями контроля со стороны государства.

- В первую очередь конфликтные отношения системы контроля (тахографа) возникают с перевозчиком в лице: либо водителя, либо владельца предприятия, либо совместно обоих этих участников контроля.
- Поэтому понятно – какое противодействие возникает при внедрении системы контроля именно с их стороны.
- Но конфликт интересов возникает и со стороны мастера и со стороны инспектора. В этом случае также может возникать риск пособничества манипуляции с данными контрольного устройства (тахографа).
- Именно анализ этих рисков и привел законодателей к таким требованиям к технической реализации системы контроля, чтобы снизить влияние человеческого фактора на процесс регистрации данных.
- В последующих материалах эти меры будут рассмотрены более подробно.

Понятие международной перевозки дается в Соглашении ЕСТР – это перевозка с пересечением как минимум одной границы.

Для стран Участников Соглашения имеется ввиду их собственная граница. РФ является страной Участником ЕСТР, поэтому перевозка с пересечением любой из границ РФ – является международной.

Все другие перевозки являются внутренними перевозками по РФ.

При выполнении международной перевозки часть времени ТС движется по территории РФ, происходят промежуточные разгрузочно/погрузочные работы на территории РФ, но при этом, на всем протяжении маршрута эта перевозка является международной.

Международные перевозки попадают под нормативное регулирование **ЕСТР**.

Отсчет времени применения нормативов начинается с момента получения водителем документов на выполнение рейса, а заканчивается после завершения рейса (по документам указано место завершения) и обязательного принятия всего положенного отдыха за предыдущую перевозку.

Исключение из под действия нормативных требований РФ предусмотрено **ФЗ 127** на весь период времени, когда совершается международная перевозка.

Ссылка:

- **1. Федеральный закон от 24 июля 1998 г. N 127-ФЗ "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения"** (с изменениями от 2 января 2000 г., 30 декабря 2001 г.)
- **Статья 1**
- **международная автомобильная перевозка** - перевозка транспортным средством грузов или пассажиров за пределы территории Российской Федерации или на территорию Российской Федерации, а также перевозка транспортным средством грузов или пассажиров транзитом через территорию Российской Федерации. К такой перевозке относится проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, с территории Российской Федерации на территорию иностранного государства и обратно, либо на территорию Российской Федерации транзитом через территорию иностранного государства, либо с территории одного иностранного государства на территорию другого иностранного государства транзитом через территорию Российской Федерации, а также проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику, на территорию Российской Федерации и обратно либо транзитом через территорию Российской Федерации;
- **регулярная пассажирская международная автомобильная перевозка** - перевозка пассажиров автобусом по заранее согласованному маршруту следования с указанием начального пункта перевозки и конечного пункта перевозки, остановочных пунктов движения автобуса и расписания его движения;
- **нерегулярная пассажирская международная автомобильная перевозка** - не являющаяся регулярной пассажирской международной автомобильной перевозкой перевозка пассажиров автобусом;

## Статья 8

Водители транспортных средств **при осуществлении международных автомобильных перевозок** по территории Российской Федерации обязаны **соблюдать режим труда и отдыха, установленный международным договором** Российской Федерации о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки.

На территории Российской Федерации должны выполняться требования установки на транспортных средствах и использования контрольных устройств (тахографов) регистрации режима труда и отдыха водителей транспортных средств, принадлежащих:

**российским перевозчикам** при осуществлении международных автомобильных перевозок;

**иностранным перевозчикам** - перевозчикам **государств-участников Европейского соглашения** о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки;

**иностранным перевозчикам** - перевозчикам **государств, с которыми имеются международные договоры Российской Федерации**, предусматривающие соблюдение указанного в настоящей статье требования.

В случаях, не указанных в настоящей статье, вместо использования контрольных устройств (тахографов) **регистрации режима труда и отдыха водителей** транспортных средств **допускается ведение** водителями транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам, **ежедневных регистрационных листов режима труда и отдыха.** Установка на транспортных средствах российских перевозчиков и использование контрольных устройств (тахографов) регистрации режима труда и отдыха водителей транспортных средств не являются обязательными до 1 января 2005 года при осуществлении международных автомобильных перевозок на территориях государств, не являющихся участниками Европейского соглашения о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

## Статья 10

Если международным договором Российской Федерации **установлены иные правила**, чем те, которые предусмотрены настоящим Федеральным законом, **применяются правила международного договора**.

## Статья 11

1. **Государственный контроль** за соблюдением порядка **осуществления международных автомобильных перевозок** возлагается на федеральный орган исполнительной власти в области транспорта, а также его территориальные органы (далее - **органы транспортной инспекции**).

## 2. Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)

### Статья 1

#### Определения

- g) **"автомобильные перевозки"** - любое передвижение в течение всего или части рейса по дорогам, открытым для общего пользования, порожнего либо с людьми или с грузом транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров или грузов";
- h) под **"международными автомобильными перевозками"** – любые автомобильные перевозки **с пересечением, по крайней мере, с одной границы;**

Внутренние перевозки по РФ и общее время работы и отдыха российских перевозчиков, осуществляющих международные перевозки, при расчете времени при суммированном учете рабочего времени, должны регулироваться ТК РФ, в случае водителя – эти же нормы отражены в ПМ № 15.

Таким образом, получается, что международный перевозчик выполняет требования ЕСТР в процессе международного рейса, а затем это время должно быть учтено при суммированном учете рабочего времени в рамках ТК РФ.

Получается, что международные нормативы более "мягкие" по отношению к "водительским часам", но это время в дальнейшем должно быть компенсировано дополнительным отдыхом, чтобы суммарное рабочее время не превышало более "жестких" требований ТК РФ.

На практике это приводит к тому, что водитель должен получить дополнительно к отдыху, предусмотренному ЕСТР, еще отдых, компенсирующий возможную переработку по рабочим часам, предусмотренным ТК РФ.

Это сильно усложняет задачу и водителя и диспетчера при расчете допустимого времени работы водителя на маршруте. При этом, чтобы сохранять конкурентно способность российских перевозчиков относительно иностранных, предприятия вынуждены на международных рейсах отступать от "жестких" российских норм в сторону норм по ЕСТР. А после возвращения на базу давать водителю компенсацию, другими словами дополнительный отдых.

Наиболее распространенное в этом случае нарушение, когда водителя пересаживают на другую машину, которая оборудована тахографом другого типа и не совместима по регистрируемым данным и картам с системой ЕСТР, и он выполняет внутреннюю российскую перевозку в тот период, когда по документам он принимает положенный ему отдых.

Контролировать данное нарушение практически невозможно. В процессе контроля по ЕСТР – водитель предоставляет карту по ЕСТР, а при выполнении внутренней перевозки – карту другого типа для тахографа другой ветки тахографии.

Особенностью требований ЕСТР с точки зрения контроля является полностью формализованная процедура с описанием всех нарушений и таблицей соответствующих взысканий, но на территории РФ дифференциации нарушений практически нет.

При этом дифференциация требований есть – она указана в тексте ЕСТР, и нашим инспекторам приходится все нарушения подводить под 1 из 2 статей КОАП.

Аналогичных ЕСТР требований в законодательстве РФ не разработано, что также делает систему наказаний малоэффективной, поскольку нет разграничений между случайными и неопасными, и умышленными и тяжкими по последствиям нарушениям.

Ссылка:

**1. Федеральный закон Российской Федерации от 14 июня 2012 г. N 78-ФЗ "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"**

# Статья 1

Пункт 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 года **№ 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения"** (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873; 2002, № 18, ст. 1721; 2009, № 48, ст. 5717) дополнить абзацем следующего содержания:

"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 (далее - тахографы). Требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, порядок оснащения транспортных средств тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации."

## **Статья 7**

### **Внести в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях**

(Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1, ст. 1; 2005, N 19, ст. 1752;

2006, N 18, ст. 1907; N 43, ст. 4412; N 50, ст. 5279;

2007, N 1, ст. 29; N 20, ст. 2367; N 26, ст. 3089; N 31,

ст. 4007; N 46, ст. 5553; 2008, N 49, ст. 5748; 2009, N

26, ст. 3122; N 45, ст. 5265; N 52, ст. 6412; 2010, N 1,

ст. 1; N 31, ст. 4164; 2011, N 17, ст. 2310; N 23, ст.

3260; N 29, ст. 4284; N 30, ст. 4585; N 45, ст. 6334;

2012, N 6, ст. 621; N 15, ст. 1724; N 18, ст. 2126,

2128) следующие изменения:

1) статью 11.23 изложить в следующей редакции:

**"Статья 11.23.** Управление транспортным средством для перевозки грузов и (или) пассажиров **без технического средства контроля, нарушение** лицом, управляющим транспортным средством для перевозки грузов и (или) пассажиров, **режима труда и отдыха**

1. Управление транспортным средством для перевозки грузов и (или) пассажиров без технического средства контроля, обеспечивающего непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителя транспортного средства (далее - тахограф),

случае, если его установка на транспортном средстве предусмотрена законодательством Российской Федерации, а также с неработающим (блокированным, подвергшимся модификации или неисправным) или с не соответствующим установленным требованиям тахографом, за исключением случая поломки тахографа после выпуска на линию транспортного средства, а равно с нарушением установленных правил использования тахографа (в том числе блокирование, корректировка, модификация или фальсификация регистрируемой им информации) - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от одной тысячи до трех тысяч рублей; на должностных лиц - от пяти тысяч до десяти тысяч рублей.

2. Нарушение лицом, управляющим транспортным средством для перевозки грузов и (или) пассажиров, установленного режима труда и отдыха - влечет наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до трех тысяч рублей.";

## **2. "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ**

**Статья 11.23. Управление транспортным средством для перевозки грузов и (или) пассажиров без технического средства контроля, нарушение лицом, управляющим транспортным средством для перевозки грузов и (или) пассажиров, режима труда и отдыха**

1. Управление транспортным средством для перевозки грузов и (или) пассажиров без технического средства контроля, обеспечивающего непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителя транспортного средства (далее - тахограф), в случае, если его установка на транспортном средстве предусмотрена законодательством Российской Федерации, а также с неработающим (блокированным, подвергшимся модификации или неисправным) или с не соответствующим установленным требованиям тахографом, за исключением случая поломки тахографа после выпуска на линию транспортного средства,

а равно с нарушением установленных правил использования тахографа (в том числе блокирование, корректировка, модификация или фальсификация регистрируемой им информации) - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от одной тысячи до трех тысяч рублей; на должностных лиц - от пяти тысяч до десяти тысяч рублей.

2. Нарушение лицом, управляющим транспортным средством для перевозки грузов и (или) пассажиров, установленного режима труда и отдыха -влечет наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до трех тысяч рублей.

## Статья 23.3. Органы внутренних дел (полиция)

1. Органы внутренних дел (**полиция**) рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных [статьями 8.22](#)) рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных [статьями 8.22, 8.23](#)) рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных [статьями 8.22, 8.23, 10.4](#)) рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных [статьями 8.22, 8.23, 10.4, 10.5](#)) рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных [статьями 8.22, 8.23, 10.4, 10.5, частями 1](#)) рассматривают

**2. Рассматривать дела об административных правонарушениях** от имени органов, указанных в [части 1](#) настоящей статьи, вправе:

5) **начальник государственной инспекции безопасности дорожного движения, его заместитель, начальник центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения государственной инспекции безопасности дорожного движения, его заместитель, командир полка (батальона, роты) дорожно-патрульной службы, его заместитель** - об административных правонарушениях, предусмотренных [статьями 8.22](#) - об административных правонарушениях, предусмотренных [статьями 8.22, 8.23, 11.23, 12.1, 12.1, частями 1](#)

## Статья 23.36. Органы, осуществляющие функции по контролю и надзору в сфере транспорта

1. Органы, осуществляющие функции по контролю и надзору в сфере транспорта, рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 7.7, рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 7.7 (в отношении судоводителей гидротехнических сооружений), статьей 8.2, рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 7.7 (в отношении судоводителей гидротехнических сооружений), статьей 8.2 (в части нарушения экологических требований на морском, внутреннем водном, автомобильном транспорте, железнодорожном транспорте общего и необщего пользования), статьей 8.3, рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 7.7 (в отношении судоводителей гидротехнических сооружений), статьей 8.2 (в части нарушения экологических требований на морском, внутреннем водном, автомобильном транспорте, железнодорожном транспорте общего и необщего пользования), статьей 8.3 (в части нарушения правил обращения с пестицидами и агрохимикатами на морском, внутреннем водном, автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве, на железнодорожном транспорте общего и необщего пользования), статьями 8.22, рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 7.7 (в отношении судоводителей гидротехнических сооружений), статьей 8.2 (в части нарушения экологических требований на морском, внутреннем водном, автомобильном транспорте, железнодорожном транспорте общего и необщего пользования), статьей 8.3 (в части нарушения

2. Рассматривать дела об административных правонарушениях от имени органов, указанных в [части 1](#) настоящей статьи, вправе:

1) **на автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве** - руководитель федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, его заместители, руководители структурных подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, их заместители, руководители территориальных органов федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, их заместители, иные должностные лица федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, уполномоченные осуществлять контроль и надзор в сфере транспорта (**государственные транспортные инспектора**), - об административных правонарушениях, предусмотренных [статьей 8.2](#)), - об административных правонарушениях, предусмотренных [статьей 8.2](#) (в части нарушения экологических требований на автомобильном транспорте), [статьей 8.3](#)), - об административных правонарушениях, предусмотренных [статьей 8.2](#) (в части нарушения экологических требований на автомобильном транспорте), [статьей 8.3](#) (в части нарушения правил обращения с пестицидами и агрохимикатами на автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве), [статьями 8.22](#)), - об административных правонарушениях, предусмотренных [статьей 8.2](#) (в части нарушения экологических требований на автомобильном транспорте), [статьей 8.3](#) (в части нарушения правил обращения с пестицидами и агрохимикатами на автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве), [статьями 8.22](#), [8.23](#)) - об административных

# Требования по оснащению ПМ 36:

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 2**

**УТВЕРЖДЕНЫ**

**приказом Минтранса России**

**от 13 февраля 2013 г. № 36**

## **КАТЕГОРИИ И ВИДЫ**

**транспортных средств, оснащаемых тахографами**

**Тахографами оснащаются следующие категории и виды транспортных средств, выпускаемые в обращение и находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации:**

- транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 тонн (категория М2);
- транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 тонн (категория М3);
- транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу свыше 3,5 тонн, но не более 12 тонн (категория N2);
- транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу более 12 тонн (категория N3);

## за исключением:

- транспортных средств, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок в соответствии с карточкой допуска на автотранспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров (приказ Минтранса России от 22 ноября 2004 г. № 36 «Об утверждении форм бланков лицензий, лицензионных карточек, удостоверений допуска и карточек допуска» (зарегистрирован Минюстом России 17 декабря 2004 г., регистрационный № 6204), оснащаемых контрольными устройствами в соответствии с требованиями Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР, Женева, 1 июля 1970 г.)..

# **Структура и требования нормативных актов, регулирующих международные перевозки и область их применения.**

Тезисы:

Структура ЕСТР, основные требования ЕСТР, поправки, приложения и дополнения.

Термины и определения.

Нормативы по режимам труда и отдыха, требования по контролю, предоставлению данных, типы данных, юридическое оформление отчетных документов, архив.

Соответствие и сертификация по ЕСТР. Требования к регистрирующей аппаратуре. Взаимное признание и единство экстерриториальных требований ЕСТР. Единый реестр мастерских, карт водителей, признание результатов инспекций.

Международное соглашение ЕСТР:  
- АЕТР в латинской аббревиатуре.

**Европейское соглашение, касающееся  
работы экипажей транспортных средств,  
производящих международные  
автомобильные перевозки (ЕСТР)**

Соглашение включает в себя:

- первоначальный вариант Соглашения (E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564),
- поправки 1-4 (E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564/Amend.1-4, которые вступили в силу соответственно 3 августа 1983 года, 24 апреля 1992 года, 28 февраля 1995 года и 27 февраля 2004 года),
- пятую поправку (ECE/TRANS/SC.1/375/Add.1), которая вступила в силу 16 июня 2006 года,
- последнюю шестую поправку (ECE/TRANS/SC.1/386/Add.1), которая вступила в силу 20 сентября 2010 года.

Особенностью 6-ой поправки является изменение степени ответственности:

- появилось понятие консолидированная ответственность – водителя и владельца ТС
- был введен экстерриториальный принцип наложения взыскания.

# Международное соглашение ЕСТР: - статус и область применения

## ЕСТР (АЕТР):

– Международное соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров

ЕСТР было подписано 01 июля 1970 года (СССР присоединился к соглашению в 1976 году, в 1978 году ратифицировал соглашение) :

1-ая поправка введена в законную силу 03 августа 1983 года

2-ая поправка введена в законную силу 24 апреля 1992 года

3-ья поправка введена в законную силу 28 февраля 1995 года

4-ая поправка введена в законную силу 27 февраля 2004 года

5-ая поправка введена в законную силу 16 июня 2006 года

**6-ая поправка вступила в законную силу 20 сентября 2010 года**

# **Международное соглашение ЕСТР: - статус и область применения**

## **ЕСТР (АЕТР):**

**– Международное соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров**

ЕСТР было подписано 01 июля 1970 года (СССР присоединился к соглашению в 1976 году, в 1978 году ратифицировал соглашение) :

**Annex 1 (Дополнение 1) – стандарт на аналоговый тахограф**

**Annex 1B (Дополнение 1Б) – стандарт на цифровой тахограф**

# Приложение к ЕСТР

Этот документ посвящен контрольному устройству и требованиям к нему. В основном тексте Приложения содержатся общие требования к контрольному устройству, принципам регистрации данным, принципам работы с КУ, а также требования к конструкции и компонентам.

К Приложению к ЕСТР выпущены  
Добавления 1, 1В, 2 и 3.

# **Добавление 1 к Приложению к ЕСТР**

Этот документ посвящен требованиям к аналоговому КУ.

# **Добавление 1В к Приложению к ЕСТР**

Этот документ посвящен требованиям к цифровому КУ.

## **Добавление 2 к Приложению к ЕСТР**

Этот документ посвящен требованиям к знаку и свидетельству официального утверждения типа КУ.

## **Добавление 3 к Приложению к ЕСТР**

Этот документ посвящен требованиям к типовым бланкам. В частности к бланку "подтверждения деятельности водителя".

Вот такая структура Соглашения и каждая из его частей входит своим составом в текст Соглашения, рассматривается совместно с ним и не может быть отделена от основного текста Соглашения.

Требования, предъявляемые при проведении контроля, основываются и применяют положения, как самого Соглашения, так и поправок и Приложения к нему, включая Дополнения к Приложению.

# Статус ЕСТР

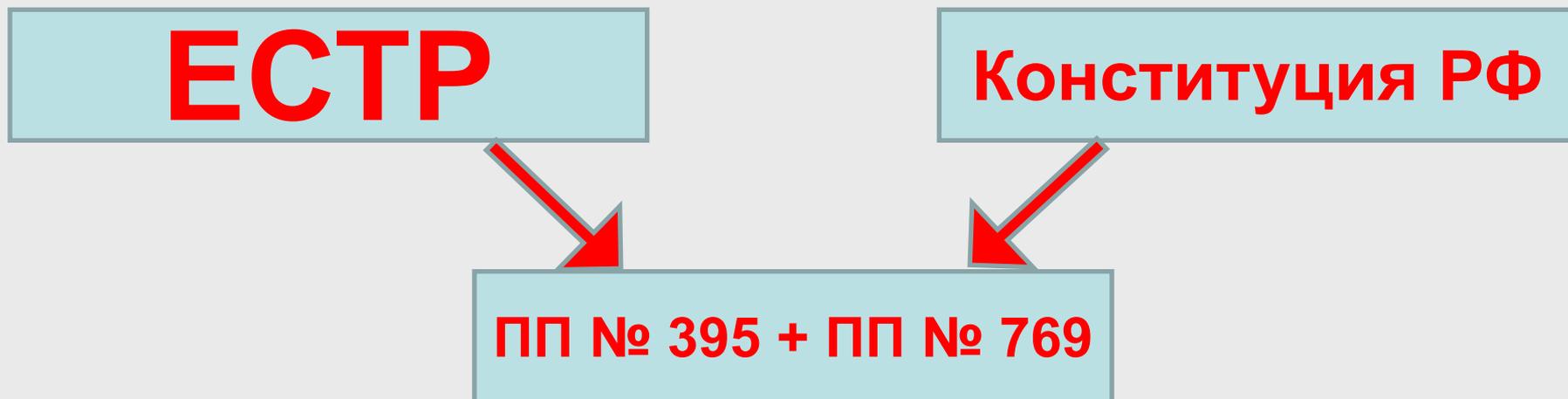
**Российская Федерация** является **государством-членом ЕСТР**, и в соответствии со **статьей 15 Конституции Российской Федерации**, **международные соглашения**, подписанные Российской Федерацией, **имеют безусловный приоритет** над внутренними законодательными актами, и в случае возникших противоречий в законодательстве, внутренне законодательство РФ должно быть приведено в соответствие с действующими международными соглашениями.

# ЕСТР на территории РФ

## 1. ПП РФ № 395 с учетом исправлений, внесенных ПП РФ №769

Постановление Правительства РФ № 395 от 30.07.04 и части пункта 5.2.53(49), который был введен в это постановление Постановлением Правительства РФ № 769 от 12.09.11

- 5.2.53(49). нормативные правовые акты, устанавливающие в рамках реализации Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки: .....



# **ЕСТР на территории РФ**

## **1. ПП РФ № 395 с учетом исправлений, внесенных ПП РФ №769**

**5.2.53(49).1. порядок выдачи карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах; (Приказ Минтранса от 20 октября 2009 г. N 180)**

**5.2.53(49).2. порядок допуска сервисных центров (мастерских) к деятельности по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах; (Приказ Минтранса от 21 мая 2012 г. N 148 – ведение реестра мастерских)**

**5.2.53(49).3. требования к сервисным центрам (мастерским), осуществляющим деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах; (Приказ Минтранса № 59)**

# **ЕСТР на территории РФ**

## **1. ПП РФ № 395 с учетом исправлений, внесенных ПП РФ №769**

**5.2.53(49).4. порядок проведения официального утверждения типа контрольного устройства (его компонентов), регистрационных листков, карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах; (Приказ Минтранса от 21 мая 2012 г. N 150 порядок утверждения) и (Приказ Минтранса от 21 мая 2012 г. N 149 – ведение реестра)**

**5.2.53(49).5. требования, предъявляемые к программам подготовки (инструктажа) персонала, осуществляющего установку, проверку, техническое обслуживание и ремонт контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах, эксплуатацию и контроль использования таких контрольных устройств; (Приказ Минтранса от 17 января 2012 г. N 7)**

# **ЕСТР на территории РФ**

## **1. ПП РФ № 395 с учетом исправлений, внесенных ПП РФ №769**

**5.2.53(49).6. порядок ведения реестра выданных карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах, реестра допущенных сервисных центров (мастерских), осуществляющих деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах, реестра выданных официальных утверждений типа контрольного устройства (его компонентов), регистрационных листков, карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах; (Приказ Минтранса от 21 мая 2012 г. N 146)**

**ПП 395 + ПП 769**

## **Мастерские**

**ПМ № 59** (требования)

**ПМ № 148** (реестр)

**ПМ № 332** (допуск)

**ПМ № 7** (программа)

## **Устройства**

**ПМ № 180**  
(порядок выдачи карт)

**ПМ № 146**  
(реестр карт)

**ПМ № 149**  
(реестр утверждений типа)

**ПМ № 150**  
(порядок утверждений типа)

# Область применения ЕСТР

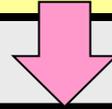
Каждая из стран участников Соглашения обязана контролировать исполнение требований Соглашения на своей территории.

Соглашение применяется к перевозчикам, осуществляющим международные перевозки и распространяется не только на период времени, связанный с конкретной перевозкой, но и на организационные мероприятия, связанные с деятельностью перевозчика в целом. Это отражено в требовании ведения архива данных контрольного устройства сроком не менее 365 дней с момента регистрации и непрерывного во времени.

# **ЕСТР**

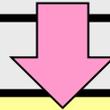


**Режимы труда и отдыха,  
скорость и путь,  
манипуляции с данными**

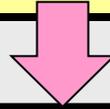


**Достоверные данные:  
регистрация, хранение,  
выдача и анализ**

# **ЕСТР**

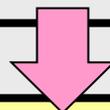


**Нормативные требования  
по режимам труда и отдыха, и  
скоростному режиму движения**

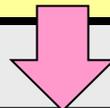


**Обеспечение выполнения  
требований законодательства**

**Обеспечение выполнения  
требований ЕСТР**



**Процедуры контроля данных,  
зарегистрированных КУ**



**Техническое обеспечение  
достоверности и непрерывности  
регистрации данных КУ**

# Процедуры контроля по ЕСТР

1. Выполнение требований по максимальному охвату ТС и неотвратимости наказания.
2. Выполнение требований по однократному применению наказания.
3. Выполнение требований по паритетной степени взысканий, применяемых государствами участниками соглашения.

# Техническое обеспечение ЕСТР

1. Непрерывная регистрация данных
2. Достоверность данных
3. Защита и контроль данных на предмет возможных манипуляций
4. Разграничение доступа к данным
5. Фиксация всех действий с данными в памяти
6. Хранение и выдача данных по запросу

# Требования законодательства

- Все государства – члены ЕСТР (АЕТР) обязаны исполнять и контролировать исполнение требований ЕСТР на своей территории
- Коммерческий транспорт весом более 3,5 тонн должен быть оборудован контрольными устройствами (тахографами).
- Транспортные средства, осуществляющие перевозки и имеющие 9 посадочных мест и более, должны быть оборудованы контрольными устройствами (тахографами).

# Тахографы – термины и определения

- **Контрольное устройство**, конструктивно и функционально выполненное согласно требований ЕСТР по **автономному, непрерывному и объективному контролю** параметров, оговоренных требованиями ЕСТР, и обеспечивающее реализацию **принципов равенства** всех участников соглашения ЕСТР **и неотвратимости наказания** за нарушения ЕСТР, было **технически реализовано** в виде устройства, которое называется: - **тахограф**.
- **Тахограф** - прибор **установленный** на транспортном средстве, показывающий и **регистрирующий** скорость, пробег ТС, режимы труда и отдыха водителей, нарушения системы защиты и сбои в работе оборудования **в реальном масштабе времени**.

# Тахографы – термины и определения

- Регистрация параметров производится либо на диаграммный диск (тахограмму, таходиск, тахошайба) либо на смарт-карту водителя в режиме одного водителя или экипажа.
- Регистрация начинается в начале рабочего дня и заканчивается либо в конце рабочего дня либо при смене транспортного средства.
- Законодательство обязывает водителей держать в тахографе диаграммный диск либо смарт-карту водителя, в зависимости от типа тахографа, до тех пор пока транспортное средство находится у них в эксплуатации, вне зависимости от вида деятельности в течение рабочего дня.

# Область применимости ЕСТР

- **Международные перевозки стран участниц соглашения**

## Определение ЕСТР (статья 2):

Перевозка считается международной при пересечении хотя бы одной границы

## Пояснение:

Перевозка с территории России в любую страну – считается международной, поскольку Россия страна участница ЕСТР

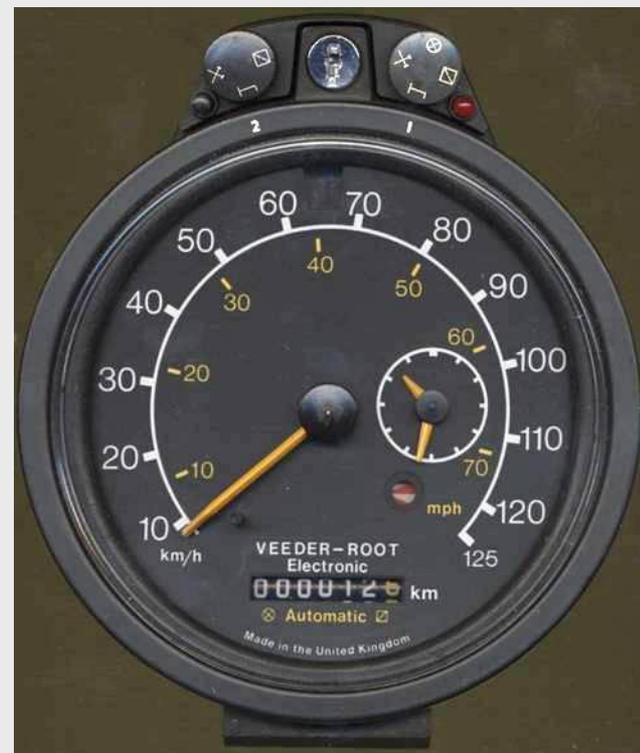
# Тахографы – История (Механические тахографы)

- Первая модель тахографа Veeder-Root была разработана в 1970 году – это была серия Механических тахографов 1100
- Эта модель была выполнена аналогично круглому механическому спидометру того времени.
- Тахограф серии 1100 имел механический привод соединяющий его с вращающимся валом на коробке передач, перемещающий вместе с движением вала указатель скорости и пробега.
- Электропитание данной модели требуется только для питания ламп и часов



# Тахографы – История (Электронные тахографы)

- В начале 1980 года была представлена первая электронная модель серии Veeder-Root 1200, она предшествовала более усовершенствованной серии 1400, которая появилась в начале 1984 года.
- Внешний вид серии 1200/1400 был такой же как и у серии 1100
- Серия 1200/1400 использовала электронный датчик движения, установленный на коробке передач.
- Для измерения скорости и пробега в этой серии использовалась микропроцессорная технология.



# Тахографы – История (развитие электронной модели)

В 1987 году была выпущена серия 8300 – эта модель использовала микроконтроллерную технологию для осуществления измерений скорости и пробега, контрольных функций и вычислений.

В серии 8300 впервые были применены стандартные 8-ми контактные 4 Амр разъема, которые требовались, на тот момент, в соответствии с промышленным стандартом на конструкцию тахографов.

В 1991 году была выпущена серия 8400. Внешний вид которой совпадал с серией 8300, но модель была более усовершенствованной с электронной и функциональной точки зрения.

Серия 8400 получила дополнительные функции связанные с электронным программированием диапазонов оборотов выходного вала двигателя, превышением скорости, режимов записи включения зажигания, настройки регистрации оборотов двигателя.

Серии 8300 и 8400 являются Автоматическими типами тахографов.



# Тахографы – История (развитие электронной модели)

- В 1999 году выпущена серия Veeder-root 2400



Тахографы серии 2400 устанавливаются в гнездо стандарта ISO7736, предназначенное для установки радио в приборную панель автомобиля

Серия 2400 может работать как с 8-ми импульсными датчиками, которые использовались с круглыми электронными тахографами, так и с шифрованными датчиками типа KITAS 1. Этот шифрованный датчик позволяет фиксировать события, связанные с потерей связи между тахографом и датчиком, а также наличие посторонних сигналов в линии тахограф-датчик.

Тахограф серии 2400 предназначен для интеграции в систему управления шин CANbus и/или K-line

Жизненный цикл встроенной батареи поддержки часов реального времени составляет 10 лет.

# Тахографы – История (цифровая модель)

- Цифровой тахограф SE5000 был выпущен фирмой Stoneridge в 2005 году.



SE5000 выполнен в корпусе, устанавливаемом в гнездо стандарта ISO7736

SE5000 работает только с шифрованным датчиком, установленным в коробке передач, типа KITAS 2

SE5000 разработан в полном соответствии с требованиями Регламента ЕСТР № 1360/2002 и производит регистрацию и индикацию в цифровом формате: - скорости движения, пройденного пути транспортного средства и режимов труда и отдыха водителей, во встроенной памяти и на смарт-картах водителя.

SE5000 имеет Сертификат утверждения типа контрольного устройства за номером e5 0002

# Аналоговый тахограф Kienzle 1318



# Аналоговый тахограф VR 8400



# Аналоговый тахограф Kienzle1324



# Аналоговый тахограф VR 2400



# Другие модели аналоговых тахографов: Kienzle1319 and Motometer EGK-100

**Kienzle 1319  
(Mercedes)**



**Motometer EGK 100  
(VOLVO)**



# Цифровые контрольные устройства – тахографы

Модель DTCSO 1381



# Цифровые контрольные устройства – тахографы

Модель SE5000



# Цифровые контрольные устройства – тахографы

## Модель Actia SmarTach



# Цифровой тахограф EFAS 3 Производства фирмы EFKON



# **Регламенты**

**и другие законодательные  
документы ЕСТР**

**по применению тахографов**

# Что и как контролировать?

- **Режимы труда и отдыха**
- **Исправное  
функционирование КУ**

# Положения ЕСТР

- **Контролирующие органы страны-участника соглашения ЕСТР, определяются Компетентным Органом страны и находятся под его непосредственным руководством.**
- **ЕСТР определило порядок контроля, согласно тексту ЕСТР: -**

# Статья 12 (с учетом поправок 2 и 4 к ЕСТР)

## Меры по обеспечению применения Соглашения

- 1. Каждая Договаривающаяся сторона принимает все надлежащие **меры по обеспечению соблюдения положений настоящего Соглашения**, в частности **путем проведения должного контроля на дорогах и на предприятиях**, ежегодно охватывающего значительную и репрезентативную часть водителей, предприятий и транспортных средств всех категорий перевозок, на которые распространяется область применения настоящего Соглашения.

# Статья 12 (с учетом поправок 2 и 4 к ЕСТР)

## Меры по обеспечению применения Соглашения

- b) Проверки **на дорогах** должны включать в себя следующие элементы:
  - - **ежедневная продолжительность управления, продолжительность ежедневных перерывов и отдыха,**
  - - **а в случае наличия очевидных нарушений,** также **регистрационные листы за предшествующие дни,** которые должны находиться на транспортном средстве у водителя **(с 20 сентября 2010 года за 28 последних последовательных дней);**

# Статья 12 (с учетом поправок 2 и 4 к ЕСТР)

## Меры по обеспечению применения Соглашения

- - **продолжительность последнего еженедельного отдыха** в соответствующих случаях;
- - **исправное функционирование контрольного устройства.**

Эти проверки должны осуществляться без разграничения транспортных средств и водителей на резидентов и нерезидентов.

## Статья 10

### Контрольное устройство

.....

- 3. Считается, что **контрольное устройство, отвечающее постановлению (СЕЕ) № 3821/85 Совета от 20 декабря 1985 года**, в том что касается его конструкции, установки, использования и проверки, **соответствует требованиям настоящего Соглашения**, включая приложение и добавления к нему.

# Статья 13 (с учетом поправок 2 и 5)

## Переходные положения

- 1. Все новые положения настоящего Соглашения, включая приложение и добавления 1В и 2 к нему, касающиеся введения цифрового контрольного устройства, **становятся обязательными** для стран, являющихся Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения, **не позднее чем через четыре года после даты вступления в силу** относящихся к нему поправок.

**(то есть для России с 16 июня 2010 года и, с учетом мер толерантности, с 01.01.2011 года, если эмиссия карточек еще не началась, или с момента начала эмиссии карточек)**

# Статья 13 (с учетом поправок 2 и 5)

## Переходные положения

- Следовательно, все охватываемые настоящим Соглашением транспортные средства, **впервые введенные в эксплуатацию** по истечении этого предельного срока, должны быть оборудованы контрольным устройством, отвечающим этим новым предписаниям.

# Статья 13 (с учетом поправок 2 и 5)

## Переходные положения

- С **16 июня 2010 года** установка цифрового контрольного устройства становится обязательной для транспортных средств, подпадающих под требования ЕСТР, которые впервые вводятся в эксплуатацию и получают регистрационный номер, для стран-участниц Соглашения ЕСТР, но не являющихся членами ЕС.
- Для обеспечения выполнения этого требования в выше указанных странах не позднее чем за три месяца до этого срока, то есть не позднее **16 марта 2010 года**, должна быть проведена эмиссия карточек всех четырех типов.

Эти сроки остались без изменений даже с учетом мер толерантности – которые предусматривают возможность выполнять установку и калибровку в другой ближайшей стране, и срок 31.12.2010 касается только управления транспортными средствами водителями без карточек, до момента начала эмиссии карточек в РФ.

# Соглашение ЕСТР – регламенты и документы

- В 1985 году была принята директива предписывающая и регламентирующая использование тахографа в качестве записывающего оборудования и выпущенная по номером: - Council Regulation (EEC) No. 3821/85. Эта директива известная под названием 'Annex 1' (Приложение 1) была принята за основу для всех аналоговых моделей тахографов, например, таких как серии 8400/2400 и подобные им.

- Далее принимались дополнения к Приложению 1 (Annex 1), которые вносили существенные изменения в положения директивы – это были поправки: Commission Regulations (EC) 3314/90, 3688/92, 2479/95 и 1056/97. Эти поправки касались требований к маркировке диаграммных дисков, перерывов или потери питания контрольного устройства, обеспечения достоверности сигнала от датчика скорости, в частности применения армированного кабеля для обеспечения защиты сигнала скорости.

## Соглашение ЕСТР – регламенты и документы

- Цифровой тахограф был впервые анонсирован в 'Annex 1B' (Приложение 1B) в директиве: Council Regulation (EC) No. 2135/98. Однако окончательный вариант Annex 1B, в качестве технической спецификации на цифровой тахограф, был выпущен 5 августа 2002 года в директиве: - Commission Regulation (EC) No. 1360/2002
- В Марте 2004 года директива: - Commission Regulation (EC) no. 432/2004 внесла поправки в техническую спецификацию на цифровой тахограф

# Соглашение ЕСТР – регламенты и документы

- В тексте Annex 1B было определено, что цифровые тахографы должны быть установлены на весь вновь регистрируемый транспорт спустя 2 года после публикации спецификации Annex 1B, то есть после 5-го августа 2004 года. Однако производители тахографов сообщили, что потребуются еще 12 месяцев на прохождение процедуры сертификации типа средств измерений дополнительно увеличивающих срок внедрения от даты публикации Annex 1B, таким образом 2 года следует отсчитывать от 5 августа 2003 года. Поэтому 21 апреля 2004 года Европейская комиссия по транспорту объявила перенос срока внедрения цифрового тахографа еще на 12 месяцев и новая дата внедрения была определена как 5 августа 2005 года

## **Соглашение ЕСТР – регламенты и документы**

- 12 августа 2005 года Европейская комиссия приняла решение о том, что срок окончательного перехода на цифровые тахографы продлевается до 31 декабря 2005 года. Кроме этого все страны участники Соглашения обязаны принимать на своей территории и выполнять требования связанные с эксплуатацией цифровых тахографов с этой же даты. Предварительное внедрение на территории Великобритании началось в конце лета 2005 года.

# Соглашение ЕСТР – регламенты и документы

Наконец в апреле 2006 года была опубликована Директива Council Regulation (EC) No 561/2006, в которой закреплялось требование, что все транспортные средства подпадающие под действие Соглашения обязаны быть оборудованы цифровыми тахографами если они будут зарегистрированы 1 мая 2006 года либо позже этой даты.

- Все транспортные средства подпадающие под действие Соглашения с датой регистрации 30 апреля 2006 года либо ранее могут быть оборудованы как цифровыми так и аналоговыми тахографами.
- Но эта директива имела и имеет юридическую силу только на территории стран ЕС. Для гармонизации требований ЕС и ЕСТР была принята 6-ая поправка к ЕСТР, которая привела в соответствие требования 561 постановления ЕС и требования ЕСТР.

## **Соглашение ЕСТР – регламенты и документы (режимы труда и отдыха)**

- На 1 января 1973 года относительно режимов труда и отдыха водителей действовала Директива: - Council Regulation (ЕЕС) No. 543/69
- В 1985 году была выпущена новая редакция Требований по режимам труда и отдыха водителей в Директиве: - Council Regulation (ЕЕС) No. 3820/85 и это законодательство действовало более 20-ти лет.

## **Соглашение ЕСТР – регламенты и документы (режимы труда и отдыха)**

Далее, Директива: - Council Regulation (EC) No 561/2006 постановила: - что требования, изложенные в ее тексте касающиеся режимов труда и отдыха водителей, отменяют требования изложенные в 3820/85 и вступают в силу вместо них с 11 апреля 2007 года.

- В ЕСТР эти же требования вступили в силу вместе с 6-ой поправкой с 20 сентября 2010 года.

# Соглашение ЕСТР – регламенты и документы

- В странах ЕС данные требования применяются как на национальном уровне так и при осуществлении международных перевозок.
- В РФ пока только при осуществлении международных перевозок, но регламент по безопасности эксплуатации колесных транспортных средств, вступивший в силу с 23 сентября 2010 года, предусматривает оборудование устройствами контроля режимов труда и отдыха водителей все транспортные средства класса М2, М3, N2, N3 до 2012 года. Порядок контроля и регламент по техническим средствам контроля должен быть разработан и внедрен Минтрансом РФ.

# Ответственность предприятий перевозчиков

## Определение ЕСТР (статья 12):

Проверки на дорогах должны включать в себя следующие элементы:

- i) ежедневную и еженедельную продолжительность управления, продолжительность ежедневных и еженедельных перерывов и отдыха;
- ii) регистрационные листки за предшествующие дни, которые должны находиться на транспортном средстве; и/или, в случае необходимости, данные, сохраняемые за тот же период на карточке водителя и/или в блоке памяти контрольного устройства и/или на распечатках.
- iii) исправное функционирование контрольного устройства.

## Пояснение:

# Ответственность предприятий перевозчиков

## Определение ЕСТР (статья 12):

Проверки на предприятиях, помимо элементов, проверяемых на дорогах, и проверки **электронного архива** данных цифрового тахографа (требование 260 Добавления 1Б: - загрузка и архивирование данных), должны включать в себя следующие элементы:

- i) продолжительность еженедельных периодов отдыха и периодов управления между этими периодами отдыха;
- ii) ограничение продолжительности управления за две недели;

## Пояснение:

# Ответственность предприятий перевозчиков

## Определение ЕСТР (статья 12):

продолжение ...

iii) предоставление компенсации за сокращение продолжительности еженедельных периодов отдыха;

iv) Использование регистрационных листков и/или данных из карточки транспортного средства и водителя и распечаток и/или листков организации рабочего времени водителей.

## Пояснение:

# Ответственность предприятий перевозчиков

## Определение ЕСТР (статья 12):

Предприятие **хранит** регистрационные листки и распечатки - .... - в хронологическом порядке и в удобочитаемой форме **в течение не менее одного года** после их использования и предоставляет их копии заинтересованным водителям, которые обращаются с соответствующей просьбой. Предприятие также **предоставляет копии данных**, полученных с карточек водителей, заинтересованным водителям, которые обращаются с соответствующей просьбой, и распечатанные варианты этих копий. Эти регистрационные листки, распечатки и полученные **данные предоставляются** или выдаются по **просьбе** уполномоченных **инспектирующих лиц**.

## Пояснение:

# Ответственность предприятий перевозчиков

## Определение ЕСТР (статья 12):

Предприятие, использующее транспортные средства, которые оснащены контрольным устройством, соответствующим добавлению 1В настоящего приложения, и которые подпадают под действие данного Соглашения:

i) обеспечивает **регулярную загрузку данных** с прибора транспортного средства и карточки водителя, как это предусмотрено Договаривающейся стороной, и более частую загрузку соответствующих данных, с тем чтобы **обеспечить наличие всех данных о деятельности**, выполняемой этим предприятием или для этого предприятия;

## Пояснение:

# Ответственность предприятий перевозчиков

## Определение ЕСТР (статья 12):

Предприятие, использующее транспортные средства, которые оснащены контрольным устройством, соответствующим добавлению 1В настоящего приложения, и которые подпадают под действие данного Соглашения:

ii) обеспечивает **хранение всех данных**, загружаемых как с прибора транспортного средства, так и с карточки водителя, в течение не менее **12 месяцев** с момента регистрации и **доступность таких данных** в случае соответствующего **требования инспектирующего** лица либо непосредственно, либо дистанционно, с территории предприятия.

## Пояснение:

# Ответственность предприятий перевозчиков

## Определение ЕСТР (статья 12):

5. Договаривающиеся стороны **должны позаботиться** о том, чтобы **данные**, которые необходимы для контроля за соблюдением настоящего Соглашения и которые регистрируются и хранятся в памяти с помощью контрольных устройств в соответствии с добавлением 1В к настоящему приложению, хранились в памяти в течение 365 дней после даты их регистрации и могли быть предоставлены с соблюдением условий, **гарантирующих безопасность и точность этих данных**.

Пояснение: Это перекрестная ссылка из статьи 11 приложения к ЕСТР

# Ответственность предприятий перевозчиков

## Определение ЕСТР (статья 12):

6. а) Договаривающаяся сторона уполномочивает свои компетентные органы **налагать санкции на водителя** за нарушение настоящего Соглашения, которое **было выявлено на ее территории** и за которое еще не налагалось санкции, **даже если** данное нарушение **было совершено на территории другой** Договаривающейся **стороны или государства**, не являющегося Договаривающейся стороной.

**Пояснение:** Для инспектора больше не существует границ применимости его полномочий.

# Ответственность предприятий перевозчиков

## Определение ЕСТР (статья 12):

б) Договаривающаяся сторона **уполномочивает** свои компетентные органы **налагать санкции на предприятие** за нарушение настоящего Соглашения, которое **было выявлено на ее территории** и за которое еще не налагалось санкции, даже если данное нарушение **было совершено на территории другой** Договаривающейся **стороны или государства**, не являющегося Договаривающейся стороной.

**Пояснение:** Для инспектора больше не существует границ применимости его полномочий.

# Ответственность предприятий перевозчиков

## Определение ЕСТР (статья 12):

7. В том случае, если Договаривающаяся сторона **возбуждает судебное разбирательство** или **налагает санкцию** за конкретное нарушение, она **предоставляет** водителю в письменном виде **надлежащее доказательство** этого.

**Пояснение:** Для инспектора больше не существует границ применимости его полномочий.

# Ответственность водителя

## Определение ЕСТР (Приложение, статья 12, пункт 2):

b) Если по причине своего отсутствия водитель не может использовать контрольное устройство, установленное на транспортном средстве, то периоды времени, указанные ниже в подпунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3 (**режимы готовность, другая работа, перерыв/отдых**):

i) если транспортное средство оснащено контрольным устройством в соответствии с добавлением I, **проставляются** на регистрационном листке **от руки**, автоматически или иным способом разборчиво и без помарок; или

ii) если транспортное средство оснащено контрольным устройством в соответствии с добавлением 1В, **проставляются** в карточке водителя с использованием меню **ручного ввода данных**, предусмотренного в записывающем оборудовании.

**Пояснение:** Обязанность водителя по осуществлению ручного ввода – закреплена в ЕСТР

# Неисправность контрольного устройства:

[Определение ЕСТР \(Приложение, статья 13, пункт 1\):](#)

**Если транспортное средство не может быть возвращено на предприятие в течение одной недели со дня поломки или выявления неправильного функционирования, то ремонт должен производиться в ходе поездки.**

[Пояснение:](#)

# Неисправность контрольного устройства:

Определение ЕСТР (Приложение, статья 13, пункт 3):

Водитель может продолжать управлять транспортным средством без карточки водителя в течение максимум 15 календарных дней или в течение более продолжительного периода, если это необходимо для возвращения транспортного средства на предприятие, при условии, что он в состоянии доказать невозможность предъявления или использования карточки в течение этого периода.

**Пояснение:** Это предусмотрено только в случае, если невозможность пользоваться картой возникла в период рейса.

**Время UTC – всемирное скоординированное время**

[http://www.worldtimeserver.com/current\\_time\\_in\\_UTC.aspx](http://www.worldtimeserver.com/current_time_in_UTC.aspx)

**Текущее значение времени UTC – можно посмотреть в Интернете на выше указанном сайте, выглядит это примерно таким образом:**

The current time and date in (UTC/GMT) is

19:41

27 ноября 2010 г.

Standard Time +0000 UTC

**Время в Лондоне совпадает с 0 зоной UTC времени.**

**В Москве разница относительно UTC +3 часа.**

Timezone "0" = UTC



# Объекты контроля по ЕСТР

## Скоростной режим движения:

система контроля обязана регистрировать на карточке водителя и в памяти тахографа факт нарушения скоростного режима движения транспортного средства, а также предупреждать его о наступившем нарушении для принятия своевременных мер.

## Режимы труда и отдыха:

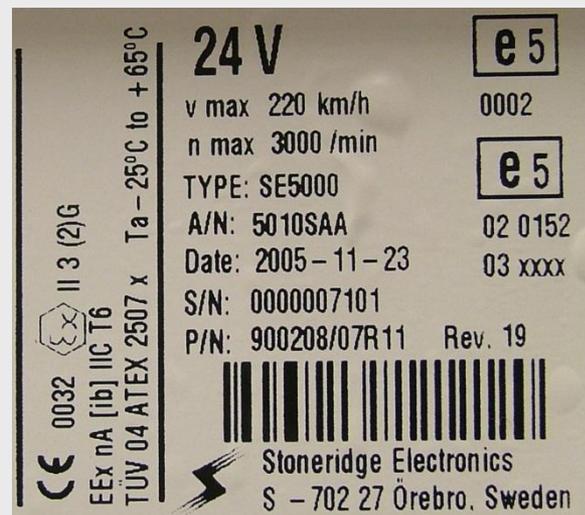
система контроля обязана регистрировать продолжительность режимов труда и отдыха на карточке водителя и в памяти тахографа, а также предупреждать его о наступившем нарушении для принятия своевременных мер.

# Объекты контроля по ЕСТР

Наличие исправного контрольного устройства:

**1 Признак: -**

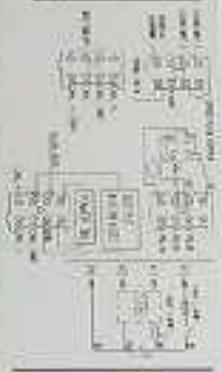
**Контрольное устройство** считается **исправным**, если:



Имеется **табличка** без видимых повреждений с европейским **знаком одобрения** типа контрольного устройства (например: - e5 0002), с указанием производителя и его адреса, модели КУ, даты производства и серийного номера устройства.



**ScanEdge**

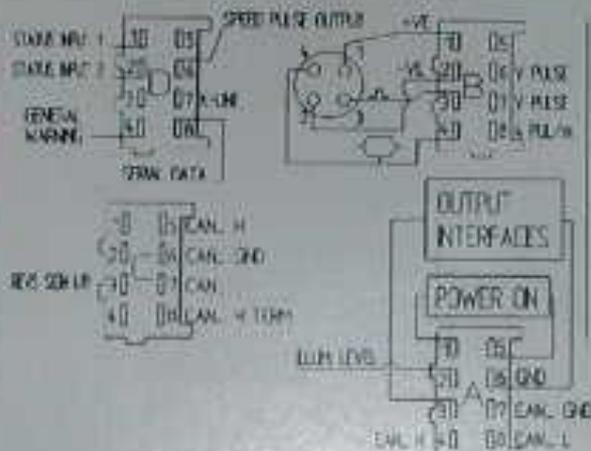


CE 0001  
TUV SUD  
DIN EN 60950-1

1000 mAh 24V  
BY SCANEDGE  
Mfg. 2007-07-01  
1000mAh 24V  
Barcode  
ScanEdge Battery System

24V

8.1



# Информация о сертификате

CE 0032  II 3 (2)G

EEx nA [ib] IIC T6

TÜV 04 ATEX 2507 x Ta - 25°C to +65°C

24 V

v max 220 km/h

n max 3000 /min

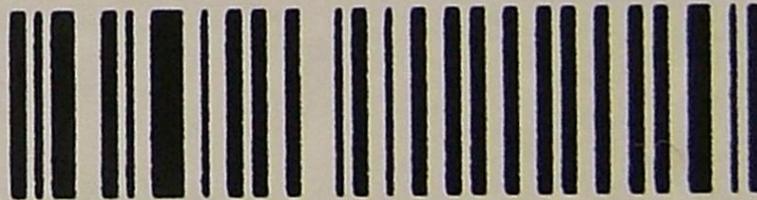
TYPE: SE5000

A/N: 5010SAA

Date: 2005 - 11 - 23

S/N: 0000007101

P/N: 900208/07R11 Rev. 19



 Stoneridge Electronics

S - 702 27 Örebro, Sweden

e5

0002

e5

02 0152

03 XXXX

# Объекты контроля по ЕСТР

Наличие исправного  
контрольного устройства:

## 2. Признак:

**Контрольное устройство**  
считается **исправным**, если:



Имеется **табличка** без видимых повреждений со знаком **мастерской** о своевременно произведенной **настройке** устройства, **соответствующая данным** из **памяти** контрольного устройства и **реально установленным** типоразмерам шин.



Тахограф  
Установка  
Настроечная табличка

Коэффициент K=10870 imp/km

Коэффициент L=3205 mm

Коэффициент W=10870 imp/km

Типоразмер шин=295/80R22,5

VIN=LKLR1HSF2BB563424

Серийный номер тахографа=445208

Мастерская=ZAO Avesto Centr

Номер мастерской=RUS 012

Адрес=Ostapovskiy p.w,22,Moscow

Идентификатор мастера=Vladimir Kuzm  
in

Дата калибровки=16 окт 2012

# Объекты контроля по ЕСТР

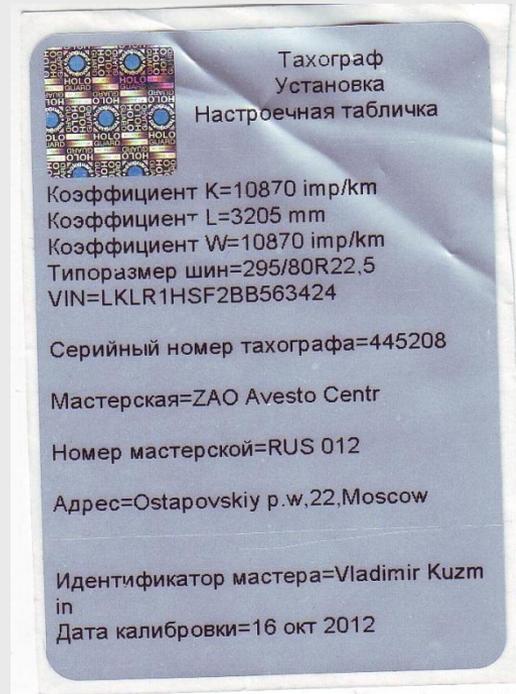
Требование к такой **табличке**:

- Табличка должна быть **единственной** (требование 249)

- Она должна содержать **реальные данные** о **настройке и мастерской** (требование 250),

- Она **должна быть читабельна** в любое время суток на протяжении как минимум 2-х лет (требование 249),

- Она должна быть выполнена таким образом, чтобы **не было возможности удалить табличку без разрушения** поверхностного слоя с нанесенным на нее текстом (требование 251).



# Объекты контроля по ЕСТР

Требование к **содержанию** данных на **табличке мастерской:**

- Она должна содержать **реальные** данные о настройке: коэффициенты – **W, K, L, типоразмер шин, VIN ТС**, серийный номер КУ (это нужно чтобы привязать табличку к КУ),

- Она должна содержать данные по авторизованной мастерской: **наименование и адрес** мастерской, номер клейма (поскольку номер клейма попадает в реестр мастерских и является принадлежностью наименования), идентификацию мастера и **дату выполнения калибровки.**



# Требования ЕСТР к содержанию калибровочной таблички:

- **Требование Annex 1B № 250**

- На табличке должны содержаться **как минимум** следующие данные:
- - **название, адрес** или фирменный знак уполномоченного механика или предприятия,
- - характеристический коэффициент транспортного средства в форме "**w =** imp/km" ... ("w = ... имп./км"),
- - постоянная контрольного устройства в форме "**k =** ... imp/km" ("k = имп./км")
- - эффективная окружность шин колес в форме "**l =** ... mm" ("l = мм"),
- - **типоразмер шин**,
- - **дата определения** характеристического **коэффициента** транспортного средства **и измерение эффективной окружности шин** колес,
- - **идентификационный** номер транспортного средства.

Требования ЕСТР к содержанию калибровочной таблички  
Annex 1B Глава V пункт 2 (оригинал):

**250** The plaque shall bear **at least** the following details:

- **Name, address** or trade name of the approved fitter or workshop,
- Characteristic coefficient of the vehicle, in the form “**w = ...** imp/km”,
- Constant of the control device, in the form “**k = ...** imp/km”,
- Effective circumference of the wheel tyres in the form “**l = ...** mm”,
- **Tyre size**,
- The **date on which** the **characteristic coefficient** of the vehicle **was determined** and the **effective circumference** of the wheel tyres **measured**,
- **The Vehicle Identification Number.**

# Объекты контроля по ЕСТР

Наличие исправного контрольного устройства **Признак №3:**

- Заводские пломбы и пломбы установленные мастерской после проведения настройки, имеют **соответствующее клеймо**, находятся на **необходимых местах пломбировки** и отсутствуют следы их взлома, замены или установлены недопустимые пломбы.

# Требования ЕСТР к пломбировке:

- **251** Пломбы накладываются на следующие детали:
  - любое соединение, которое в случае его нарушения приведет к неконтролируемым изменениям или к неконтролируемой потере данных;
  - установочную табличку, если только она не прикреплена таким образом, что ее нельзя снять, не повредив нанесенную на ней маркировку.

# Объекты контроля по ЕСТР

## Наличие исправного контрольного устройства **Признак №4:**

- КУ устройство **правильно** функционирует (в соответствии с инструкцией по эксплуатации) и производит регистрацию данных.

# Проверка на исправность КУ в мастерской

- Мастерская обязана проверять исправное функционирование КУ по всем 4-м признакам и принимать решение при необходимости замены или оповещать КО РФ (Минтранс) при наличии нарушений обнаруженных при осмотре КУ.
- Законодательство предписывает направлять акт об обнаруженных нарушениях или манипуляциях в КО стран участников ЕСТР