

# МИР ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ

№1

октябрь-декабрь

2025



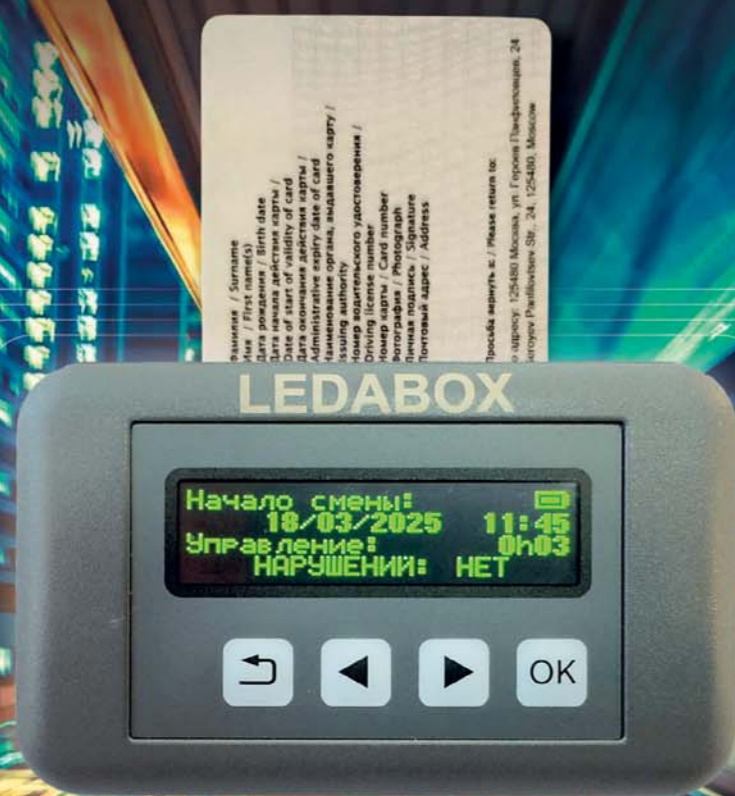
Информационно-аналитический бюллетень



АССОЦИАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТОВ И СПЕЦИАЛИСТОВ



# СИСТЕМЫ ТАХОГРАФИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ



ВЫГРУЗКА,  
ПРОСМОТР И АНАЛИЗ ДАННЫХ  
О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ С КАРТ И ТАХОГРАФОВ



ООО «Лэда-СЛ»  
РФ, Владимирская обл.,  
г. Владимир, ул. Куйбышева 28

Тел.: +7(4922) 49-49-59  
Сайт: [leda-sl.ru](http://leda-sl.ru)  
E-mail: [ledasl@ledasl.ru](mailto:ledasl@ledasl.ru)

Страница редактора .....4

## Редакционная статья

Будущее России в международных перевозках ЕСТР: оставаться нельзя денонсировать.  
Где поставить запятую? .....5

## События, факты, комментарии

АТЭС в работе осенних сессий Рабочих групп Комитета  
по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в Женеве» .....6  
В Торгово-промышленной палате Российской Федерации .....7

## Аналитика

Экономические проблемы деятельности грузового автомобильного транспорта в России .....8

## Грузовые перевозки. Логистика

Календарь «горячих точек» рынка автоперевозок – от января к декабрю .....12

## Грузовые перевозки. ДОПОГ

Цистерны. Седьмой раз в первый класс .....16

## Грузовые перевозки. СПС

Перевозка скоропортящихся продуктов питания в России и за рубежом,  
проблемы и способы их решения .....18

## Нормативно-правовое регулирование

Контроль деятельности водителей! Правовая основа и структура требований .....20

## Тахография

Альтернативная система тахографии в ЕАЭС. Особенности, варианты развития, совместимость .....24

Способны ли системы РЭБ и устройства подавления сигнала вывести  
из рабочего состояния тахографы, оборудованные блоком СКЗИ .....28

Проблемы существующего законодательства в сфере тахографии .....31

В работе нашей мастерской бывают разные случаи .....32

## Правовая полоса»

Недобросовестная конкуренция или путешествие УОС в г. Казань .....33

## «Мир транспорта и логистики» № 1 (октябрь – декабрь 2025г.) от «\_\_» октября 2025 года

Бюллетень зарегистрирован Федеральной службой  
по надзору в сфере связи, информационных  
технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-89222 от  
17 марта 2025г.

### Учредитель:

Ассоциация транспортных экспертов и специалистов.

### Главный редактор:

Титов Михаил Алексеевич.

### Ответственный секретарь:

Коверняга Александр Иванович

Распространение: бесплатно.

Адрес редакции и издателя: 105064, г. Москва, вн.  
тер. г. муниципальный округ Басманный, Нижний  
Сусальный пер., д. 5, стр. 23, эт. 1, Пом. II, комн. 5.

тел. +7 (985) 812-33-99; +7 (900) 157-59-44. Сайт: [www.ates.media](http://www.ates.media);  
e-mail: [ates.press@mail.ru](mailto:ates.press@mail.ru)

Тираж: 50 экземпляров.

Отпечатано в типографии ООО «ГРАН ПРИ»; адрес:  
Ярославская область, г. Рыбинск, ул. Орджоникидзе, 57.  
Мнение редакции может не совпадать с мнением  
авторов материалов, напечатанных в бюллетене. За  
точность и достоверность информации отвечают  
авторы.

# Здравствуйтесь, дорогие друзья!

Вы держите в руках первый номер ежеквартального информационно-аналитического бюллетеня Ассоциации транспортных экспертов и специалистов, который мы решили назвать «Мир транспорта и логистики».

Нашей Ассоциации уже более 4-х лет и мы решили сделать большой шаг вперед в развитии, создав этот журнал. На страницах журнала наши эксперты и специалисты будут выступать под собственными именами. При этом, мы с удовольствием готовы размещать серьезные аналитические материалы авторов, которые ещё не являются членами АТЭС, при условии, что такие материалы будут соответствовать целям и задачам Ассоциации. Конечно же, будут и редакционные статьи «без имени».

В первом нашем номере Вы ознакомитесь со статьями по следующим актуальным вопросам: контроль деятельности водителей в России, воздействие РЭБ на работу тахографов, какие перспективы ждут по Соглашению ЕСТР, какие проблемы возникают при перевозке опасных грузов в цистернах, проблемы законодательства в сфере тахографии, рынок автоперевозок, а также судебная практика.

Мы ставим перед собой непростую задачу - занять достойное место в большом количестве всевозможных публицистических, научных, специализированных изданий, посвящённых транспортной тематике.

Одна из наших целей на основе серьёзного экспертного подхода показать болевые точки транспортной отрасли, предложить возможные способы их решения, а также обменяться опытом.

Мы постараемся не злоупотреблять высоконачными формулировками или заумными формулами, а говорить и показывать простым доступным языком.

Итак, мы начинаем!

**Михаил Титов,**

главный редактор.

президент Ассоциации транспортных экспертов и специалистов



# Будущее России в международных перевозках. ЕСТР: «ОСТАВАТЬСЯ НЕЛЬЗЯ ДЕНОНСИРОВАТЬ!».

## Где поставить запятую?



С момента введения санкций со стороны недружественных стран Европейским союзом (ЕС) всё громче звучат внутренние призывы к немедленному разрыву связей с международными организациями и выходу из соглашений. Особенно часто в транспортной отрасли жертвой этих, скорее эмоциональных, выпадов становится Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств (ЕСТР). Подобные заявления, как правило, продиктованы скорее порывом чувств, нежели трезвым анализом сложной структуры взаимоотношений, выстраиваемых годами. Особенно в сфере международной, годами выработанной системы контроля деятельности водителей. Она общепонятна для всех водителей и контролирующих органов, разговаривающих на разных языках, и направлена на обеспечение равноправной конкуренции в автотранспортном бизнесе, создание приемлемых социальных условий труда водителей и, как следствие, на формирование должного уровня безопасности дорожного движения.

И здесь встает жизненно важный вопрос, от которого зависит многое: где же поставить эту роковую запятую во фразе, вынесенной в название настоящей статьи: какой вариант развития выбрать?

«Из ЕСТР **выходить нельзя**, остаться!» или «Из ЕСТР выйти, **нельзя оставаться!**»?

Попробуем же разобраться в хитросплетениях доводов и аргументов, а затем понять к каким последствиям приведет неверно поставленный разделительный знак препинания.

**Денонация** (выход из соглашения) Россией ЕСТР только ограничит ее как полноправную Договаривающуюся сторону Соглашения, но никак не повлияет и не ограничит недружественные страны и Европейский союз на их действия в рамках ЕСТР.

Для осуществления международных перевозок, за исключением КНР, КНДР и Монголии, российские перевозчики всё равно должны будут руководствоваться требованиями и нормами ЕСТР.

Также необходимо учитывать, что для возможности осуществлять контроль деятельности водителей при международных перевозках вне рамок многостороннего международного договора Российской Федерации потребуется заключение дополнительных двухсторонних договоров с каждой из стран, с которыми будут осуществляться международные перевозки.

Отсутствие Российской Федерации в ЕСТР в качестве Договаривающейся стороны позволит ЕС «протолкнуть» в ЕСТР удобные для него, но неприемлемые для России нормы и/или требования, такие как:

- принятие «TAXOnet» в формулировках исполнения законодательства ЕС;
- применение Постановления (ЕС) № 561/2006 в «зоне действия ЕСТР» (прямое экстерриториальное требование исполнения законодательства ЕС);
- Добавление 1С, полностью повторяющее Приложение 1С и не учитывающее технических и административных ограничений, действующих в Российской Федерации, и т.п.

Выход (денонация) Российской Федерации из ЕСТР будет означать лишь признание Россией поражения в противостоянии с ЕС в рамках ЕСТР, признание изоляции, но не принесёт выгоды.

В случае неучастия в ЕСТР, Россия не сможет выпускать карты контролёра, и, таким образом, теряется возможность осуществлять автоматизированный цифровой контроль деятельности водителей из стран ЕСТР, включая дружественные страны, при транзитных перевозках.

В случае денонации Россией ЕСТР, у водителей из третьих стран, к которым относятся Китай, Монголия, Иран, КНДР, возможно и других стран транспортного коридора «Север-Юг», появляется возможность руководствоваться нормами времени своих стран, так как при нераспространении ЕСТР на территорию РФ возникает правовой пробел в части норм времени вождения и времени отдыха водителей из третьих стран.

Призывы к выходу России из международных структур, организаций или договоров (соглашений), в которых недружественные страны оказывают неприкрытое противодействие, в том числе Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные пере-



возки (ЕСТР), нецелесообразны и не будут услышаны недружественными странами, даже дружественные страны во многом не поймут наших действий по выходу из ЕСТР.

Российской Федерации важно оставаться Договаривающейся стороной ЕСТР. Это необходимо для поддержания сотрудничества с нейтральными странами и дружественными странами, которые не высказывают своих позиций в отношении предложений ЕС, так как не обладают достаточной компетенцией в технических и/или административных вопросах ЕСТР, а также их взаимосвязи.

После открытия границ, даже при неучастии России в ЕСТР, водители из Российской Федерации при осуществлении международных перевозок в Европейские страны будут вынуждены соблюдать новые требования ЕСТР относительно времени вождения и времени отдыха. Водители же из Европейских стран будут руководствоваться нормами и требованиями ЕСТР, а не нормами, установленными в России. Наши водители вернутся в середину прошлого века, так как при международных перевозках им придется вручную на бумаге вести учет своей деятельности, тогда как водители других стран будут более конкурентными, затрачивая на эти действия меньше времени и используя цифровые технологии, предлагаемые цифровыми тахографами (цифровыми контрольными устройствами).

Ещё одним очень важным обоснованием необходимости оставаться Российской Федерации Договаривающейся стороной ЕСТР являются водители из третьих

стран, которые в настоящее время при осуществлении перевозок по территории России должны выполнять требования ЕСТР в части времени вождения и времени отдыха.

Повторное присоединение Российской Федерации к ЕСТР будет означать, что ранее сделанная денонсация не имела смысла. Предположение, что при повторном присоединении можно сделать оговорки в части каких-либо норм и требований, не имеет под собой существенных оснований (достаточно ознакомиться с оговорками, сделанными СССР и другими странами при подписании или присоединении к ЕСТР).

Россия, оставаясь Договаривающейся стороной ЕСТР, в данной мировой политической ситуации получает шанс и преимущество, которое может вывести её в первые ряды создания **альтернативной системы контроля** деятельности водителя, неподвластной санкциям со стороны недружественных стран ЕС, которые являются в настоящее время законодателями в области контроля деятельности водителя и разработки оборудования для регистрации деятельности водителей.

**Позиция АТЭС и её членов однозначна: выходить из ЕСТР ни в коем случае нельзя!**

**Надеемся, что уважаемый читатель примет самостоятельное взвешенное, сбалансированное и правильное решение при простановке запятой.**

## АТЭС в Женеве

Планируется участие специалистов и экспертов АТЭС в ряде осенних, 2025 года, сессий Групп экспертов и Рабочих групп Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, которые состоятся в Женеве.

28 октября - 39-я сессия, посвященная внесению изменений в соглашение ЕСТР, касающихся прав и контроля водителей, осуществляющих международные перевозки как внутри ЕС, так и в странах, подписавших соглашение, но не входящих в ЕС.

29-31 октября - Рабочая группа по автомобильному транспорту.

4-6 ноября - Рабочая группа по перевозке опасных грузов.

### Группа экспертов ЕСТР

На 28 октября 2025 года запланирована 39-я сессия Группы экспертов по ЕСТР. На сессии рассматриваются вопросы, связанные с контролем соблюдения водителями норм времени вождения и времени отдыха.

Российская Федерация вынесла для обсуждения предложение, касающееся расширения типов оборудования, устанавливаемого на транспортные средства, которое предназначено для регистрации деятельности водителей. Для этого предлагается: «... разрабатывать, производить и использовать контрольные устройства, разработанные другой Договаривающейся стороной, или использовать контрольные устройства, соответствующие положениям добавлений к тексту Соглашения ЕСТР»

Польша, от имени двадцати семи государств-членов Европейского союза, предлагает внести изменения в ЕСТР, которые во много повторяют «Пакет мобильности» принятый в Европейском Союзе. Это безусловно удобно для стран ЕС, но может быть неприемлемо для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС.

### Рабочая группа по автомобильному транспорту

В течении 3 дней Рабочая группа по автомобильному транспорту будет обсуждать связанные с ЕСТР: Европейское соглашение о международных автомагистралях; Конвенцию о договоре международной дорожной перевозке грузов; поддержку новых технологий и инноваций на автомобильном транспорте; содействие обеспечения устойчивой региональной и межрегиональной связанности и мобильности на внутреннем транспорте; облегчение международных автомобильных перевозок и другие вопросы, связанные с деятельностью Рабочей группы.

### Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

На предстоящей 118-ой сессии, Рабочая группа по перевозкам опасных грузов обсудит статус Соглашения о Международных перевозках опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы.

Пройдет совместное совещание Комиссии экспертов по РИД и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов.

Рассмотрит предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ.

Обсудит вопросы интерпретации ДОПОГ.

Затронет цели устойчивого развития в контексте циклической экономики, устойчивого использования природных ресурсов.

Другие вопросы, связанные с функционированием Рабочей группы.

О итогах участия АТЭС в работе Группы экспертов и Рабочих групп мы расскажем в следующем номере нашего бюллетеня и на сайте Ассоциации.

## В Торгово-Промышленной палате Российской Федерации

В Комиссии по профессиональным квалификациям специалистов в сфере автомобильного транспорта (за исключением городского), безопасности на транспорте и инфраструктуры дорог общего пользования Совета по профессиональным квалификациям торговой, внешнеторговой и по отдельным видам предпринимательской и экономической деятельности при Торгово-промышленной палате Российской Федерации (ТПП) создано две **Рабочих группы** по профессиональным квалификациям:

**«Крепление грузов на автомобильном транспорте» и «Тахография в Российской Федерации».**

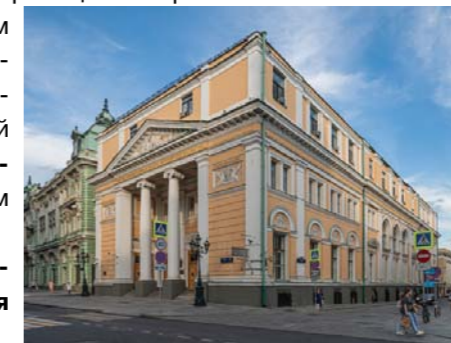
АТЭС принимает активное участие в деятельности обеих групп. Члены Ассоциации возглавляют деятельность:

Шмелев А.В. - Рабочей группы «Крепление грузов на автомобильном транспорте»;

Иванченко В.П. - подгруппы «Тахография ЕСТР в РФ».

Основной целью деятельности Рабочих групп является создание и развитие системы профессиональных квалификаций специалистов, а также независимой оценки квалификаций по указанным направлениям.

Приглашаем заинтересованных в развитии указанных направлений профессионалов для участия в деятельности Рабочих групп.



# Экономические проблемы деятельности грузового автомобильного транспорта в России

На рубеже лета-осени 2024 года специалисты Ассоциации транспортных экспертов и специалистов (АТЭС) провели исследование, посвященное вопросам контроля деятельности водителей и автомобильных перевозчиков в области тахографии в России. Работа над материалом проходила параллельно с разбором проблем с динамическим взвешиванием на автоматических пунктах весогабаритного контроля (АПВГК). С виду два несвязанных между собой направления вывели нас на истоки причин проблем в российском автотранспорте, которые особо ярко проявляются в периоды замедления развития экономики.

Зарождение и становление деятельности грузового автомобильного транспорта в нашей стране прошло во времена СССР с административно-плановым ведением экономики. Это на долгие десятилетия вперед сформировало алгоритмы, заложенные в деятельность автотранспорта, производства грузовых и пассажирских транспортных средств, а также приоритетов в развитие транспортной системы. Собственником грузового и пассажирского автопарка было государство и «по определению» отсутствовала конкуренция при перевозке грузов и пассажиров, как внутри автотранспорта, так и с другими видами транспорта. Перед советской транспортной системой стояла только одна задача: обеспечение минимальных расходов на доставку 1 тонны груза и 1 пассажира при декларировании обеспечения безопасности дорожного движения.

Несмотря на появление советского автопрома в 30-х годах прошлого столетия и его развитие в послевоенный период, задача снижения расходов на перевозку и огромные расстояния внутри СССР, оставили в приоритете развития видов транспорта – железнодорожный. Тенденция осталась неизменной с XIX века (и фактически до сегодняшнего дня). Более низкие расходы на инфраструктуру, прямая административная вертикаль управления, большие мощности для перевозки сырья, возможность формирования консолидированных грузов в больших объемах и стратегически важное значение железной дороги для быстрой переброски большого объема военных грузов сыграли ключевую роль при принятии решения о приоритете железнодорожного вида транспорта. Из двух основных показателей грузовых перевозок - грузооборота и объема перевезенных грузов в СССР, да и сейчас в России преобладающее значение имеет первый. Хотя «про деньги» - второй.

Не менее важное значение в торможении развития автотранспортного сектора экономики СССР играл объем парка легковых автомобилей. Мало автомобилей – низкая потребность в мобильности граждан, низкая плотность дорожной сети, площадь дорожного покрытия и позднее начало массового строительства скоростных автомагистралей между городами. По оценке LADAONLINE в 1971 году в России (СССР) насчитывалось 748 (1446) тысяч легковых автомоби-

лей или 6 автомобилей на 1000 человек (6/1000), в 1991 году – 8900 (16900) тысяч или 60/1000 (59/1000), соответственно. На начало 2025 года по данным аналитического агентства «Автостат» автопарк России насчитывает 47480 тысяч легковых автомобилей или 315 легковых автомобилей на 1000 человек (на начало 2023 года).

С переходом на рыночные отношения к потребности перемещения грузов автомобилями естественным путем добавляется необходимость извлечения прибыли при перевозке грузов. С момента перехода на рыночные отношения резко увеличивается количество желающих возить грузы за плату. Появляется реальная конкуренция, которая отражает локальное отношение перевозочных мощностей к объему грузов для перевозки и колебанию стоимости за перевозку в зависимости от этого показателя. Конкуренция коренным образом меняет «правила игры» в транспортной отрасли в целом.

Перевозчики делятся по моделям ведения бизнеса на:

- «некоммерческие» – выполняющие доставку своим транспортом собственных грузов, приобретенных или продаваемых товаров (1PL – Party Logistics). Доход извлекается при продаже перевозимых товаров или предоставленных помимо перевозки услуг;

- «коммерческие» – продают услуги перевозки грузов (2PL) и извлекают доход при оплате перевозки груза.

Конкурентные преимущества стали получать разными способами, в том числе отрицательно влияющими на:

- жизнь и здоровье граждан;
- безопасность дорожного движения;
- экологию;
- сохранность дорожной инфраструктуры;
- собираемость налогов и сборов.

В упомянутом вначале статьи исследовании мы столкнулись с опытом, уходящим корнями во времена зарождения Европейского Экономического Сообщества (ЕЭС) – прародителя современного ЕС. С начала 50-х годов прошлого столетия пошло активное восстановление автодорожной сети Европы и строительство новых автомобильных дорог. Одновременно бурно развивались типы и конструкции автотранспортных средств. В результате к началу-середине 1960-х годов XX века грузы и пассажиры начали перетекать с железной дороги и внутреннего водного транспорта на автотранспорт. Операторы общественного транспорта в сфере пассажирских перевозок, особенно железнодорожных, были вынуждены предоставлять транспортные услуги по ранее утвержденным тарифам, но с меньшим пассажиропотоком. Перевозки стали убыточными. Например, французская объединенная государственная железнодорожная компания SNCF в период с 1964 по 1969 год потеряла в пассажиропотоке на региональных перевозках более одного млрд пасс.км! (падение с 6,5 до 5,2 млрд. пасс.км). При этом

тарифная политика работы железнодорожного транспорта была жестко ограничена. Упала доходная часть, которая перестала покрывать расходы на содержание железнодорожного транспорта. Европейские государства столкнулись с дилеммой: либо компенсировать обязательства по мобильности перед общественностью, возложенные на операторов, субсидируя деятельность перевозчиков, либо выделять государственную помощь пользователям железнодорожного транспорта. Аналогичная тенденция наблюдалась в секторе грузовых перевозок.

Объединение европейских стран в Сообщество требовало гармонизации локальных норм, требований, административных процессов каждой страны. Жизнеспособность экономического объединения, как и большой страны с большим различием в экономических и социальных возможностях регионов, требует регулирования деятельности, где ключевым экономическим фактором являются условия равноправной конкуренции. Особенно остро вопрос стоит в «кровеносной системе» - транспортной деятельности, как между видами транспорта, так и внутри нетарифицируемого грузового автомобильного транспорта. Принципиальная и на мой взгляд правильная позиция ЕЭС, а позднее ЕС – сведение к минимуму областей деятельности с государственной поддержкой в транспорте.

Кроме свободного ценообразования без тарификации государством, деления перевозчиков на коммерческих и перевозчиков грузов для собственных нужд, европейскими транспортными специалистами было замечено высокая сегментация субъектов автотранспортной деятельности. Желющих заниматься автотранспортной деятельностью больше, чем потребности экономики. Исключение – периоды бурного роста экономики.

Проанализировав перечисленные причины, ЕЭС сформулировали базовые постулаты регулирования деятельности автотранспорта, которые развиваются и совершенствуются по настоящее время.

На сегодняшний день используют 6 основных экономических регуляторов деятельности грузового автотранспорта.

1. Специальные нормы права пришли в относительно молодой грузовой автотранспорт из морского права, от самого древнего вида транспорта. Изменения и дополнения были необходимы из-за ведения деятельности автотранспорта на дорогах общего пользования и более высокой доли перевозок внутри единого экономического пространства.



2. Отличительной особенностью деятельности автомобильного транспорта стала необходимость снижения рис-

ков экономических потерь государства из-за проблем со здоровьем и жизнью граждан, участвующих в автомобильных перевозках, бюджета государства из-за порчи и утраты груза, недоплаты налогов и сборов, создания условий справедливой конкуренции на рынке коммерческих перевозок груза со стороны перевозчиков грузов для собственных нужд. Возникла необходимость создания системы допуска к деятельности автотранспортных операторов. Право на выполнение коммерческих перевозок предоставлялось только транспортным компаниям (вне зависимости от формы собственности), зарегистрированным в реестре коммерческих автотранспортных операторов при условии соблюдения 4-х требований:

- 1) профессиональная квалификация ответственного специалиста с подтверждением управления перевозочной деятельностью;
- 2) финансовая состоятельность компании;
- 3) персональная надежность ответственного специалиста;
- 4) оплата за допуск к деятельности и за каждое моторное транспортное средство, внесенное в реестр (при наличии).

Создание реестра дало однозначный ответ на популярный сегодня в России вопрос: а кто же такой (коммерческий) перевозчик? Это транспортная компания, вне зависимости от формы собственности, но с ограничениями по ряду упрощенных систем налогообложения, имеющая допуск к деятельности автотранспортных операторов и выполняющая перевозки на ТС, которыми она законно владеет и которые зарегистрированы на эту компанию в реестре.

3. С развитием технологий и конструкций автотранспортных средств обозначились тенденции увеличения полезной нагрузки по массе и объему. В результате начался процесс перетекания грузопотка с железной дороги на автотранспорт, обострились вопросы безопасности дорожного движения, возникла необходимость увеличения несущей способности дорог, что приводило к удорожанию строительства и ремонта дорог. Возникла необходимость введения системы весогабаритных ограничений. Они привели к унификации конструкций грузовых транспортных средств. Осознание значимости вопросов экологии, существенного отрицательного влияния на нее автотранспорта ввело параметр оценки отношения количества выбросов CO<sub>2</sub> на 1 тонну (1 м<sup>3</sup>) перевезенного груза. Результатом переоценки ценностей стало появление многосвязных автопоездов Европейской модульной системы (EMS), разработанной Volvo Trucks в 1996 году и позволявший использовать комбинации ТС, как в обще-европейских габаритах 16,5 (18,75) м, так и EMS – 25,25 м. Современная тенденция НСТ включает использование комбинации автопоездов с двумя полуприцепами длиной 34,5 м и массой 76 т.

Установление максимальных норм, сочетающих технические ограничения конструкции транспортных средств и несущие возможности дорог, действенный контроль весогабаритных норм способствует развитию конструкции транспортных средств, особенно, прицепной техники с использованием облегченных материалов, снижает углеродный след, приведённый на перевозку 1 т (1 м<sup>3</sup>) груза.

В России, как и ранее в СССР, «весовой и габаритный контроль транспортных средств осуществляется в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог» (ст. 31 ФЗ-257 «Об автомобильных дорогах»). БДД, распределение грузопотока, экология, совершенствование конструкции транспортных средств в нашей стране от весогабаритных параметров не зависит.

4. Одним из первых документов ЕЭС стало Решение Совета ЕЭС от 13 мая 1965 г. «О гармонизации отдельных положений, влияющих на конкуренцию в области железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта», которое согласовывала меры для гармонизации определенных правовых и административных положений в области транспорта. Эти меры были направлены на устранения различий в налоговом законодательстве, государственном вмешательстве в сфере транспорта и социальном регулировании.

Регламент ЕЭС № 543/69 от 25 марта 1969 года «О гармонизации отдельных социальных законодательств, относящихся к автомобильному транспорту» - первый документ в мире, где появились новые формы регулирования деятельности автотранспорта в рыночных условиях, которые работают до сегодняшнего дня.

Основные цели: условия равноправной конкуренции между наземными видами транспорта и отдельно внутри автотранспорта; создания приемлемых условий для деятельности водителя;

при соблюдении двух первых - обеспечение безопасности дорожного движения.

Эффективность соблюдения норм обеспечивается двойным контролем. На дороге и при камеральных проверках транспортными инспекторами контролируются нормы времени вождения и времени отдыха водителей. Налоговые органы и социальные ведомства на основе информации из тахографов контролируют корректную оплату налогов с доходов водителя с соблюдением минимальной оплаты рабочего часа.

В 1978 году СССР подписал «Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки» (ЕСТР). Впервые в нашей стране появились нормы времени вождения и времени отдыха водителей, которые работали только вне пределов территории СССР. Изначальная фактическая цель подписания ЕСТР и введения нормирования времени вождения и времени отдыха водителей в СССР, а потом и в России – возможность осуществления международных перевозок советскими/российскими перевозчиками в страны Европы. Водителям и специалистам автопредприятий при обучении по программе «Международные перевозки» объясняли и продолжают это делать до настоящего времени, что нормы времени вождения и времени отдыха, нужны для улучшения безопасности дорожного движения.

В СССР и до настоящего времени в России нормы получили название «режим труда и отдыха» водителя. Но это определение неточное. Согласно, статьи 305 ТК РФ «режим труда и отдыха - соглашение между работником и работода-

телем – физическим лицом», а ограничения в ЕСТР установлены нормативными правовыми актами и за их соблюдение водитель несет ответственность перед государством. До введения норм в РФ многие задавались вопросом, почему их соблюдение требуется только при въезде в европейские страны.

В середине 1990-х годов европейские страны запрещают въезд на свою территорию автомобилей, в которых водители ведут учет времени вождения и времени отдыха в «тетрадах», если ЕСТР предусмотрено оснащение тахографами конкретной категории транспортного средства. В ответ на это в России появляется Постановление Правительства РФ от 3 августа 1996 г. № 922 «О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом», которое обязует оснащать вновь изготавливаемые автобусы с числом мест более 20 и грузовые автомобили с полной массой свыше 15 тонн, предназначенные для междугородных и международных перевозок, тахографами. Цель оснащения тахографами - повышение безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и усиление контроля за выполнением требований Правил дорожного движения. Безопасность перевозок подразумевает более широкие требования, чем обеспечение безопасности дорожного движения. Требования по безопасности перевозок обозначены в современном Приказе Минтранса от 30.04.21 №145.

На сегодня основное требование об оснащении транспортных средств тахографами содержится в статье 20 ФЗ-196 «О безопасности дорожного движения». В этой же статье содержится требование о соблюдении режима труда и отдыха водителей для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, а также требование соблюдения норм времени управления транспортным средством, установленные Правилами дорожного движения при эксплуатации транспортного средства физическим лицом. Перечисленные требования не связаны между собой и не указывают друг на друга.

**Цели нормирования времени вождения и времени отдыха и их контроля российским законодательством напрямую не установлены.** Однако нахождение требований по нормам времени вождения и времени отдыха водителя, а также их контроля при помощи тахографа в нормативных правовых актах о безопасности дорожного движения и ответственности за их несоблюдение в Главе КоАП «Транспортная безопасность» косвенно свидетельствуют о целях - повышение безопасности перевозок.

Комплексный анализ многочисленных исследований, проведенных на тему изучения последствий усталости водителя и ее влияния на риск возникновения ДТП, опровергает неявно указанные цели российской тахографии.

5. Оплата проезда грузовиков с системой тарификации в Германии позволяет:

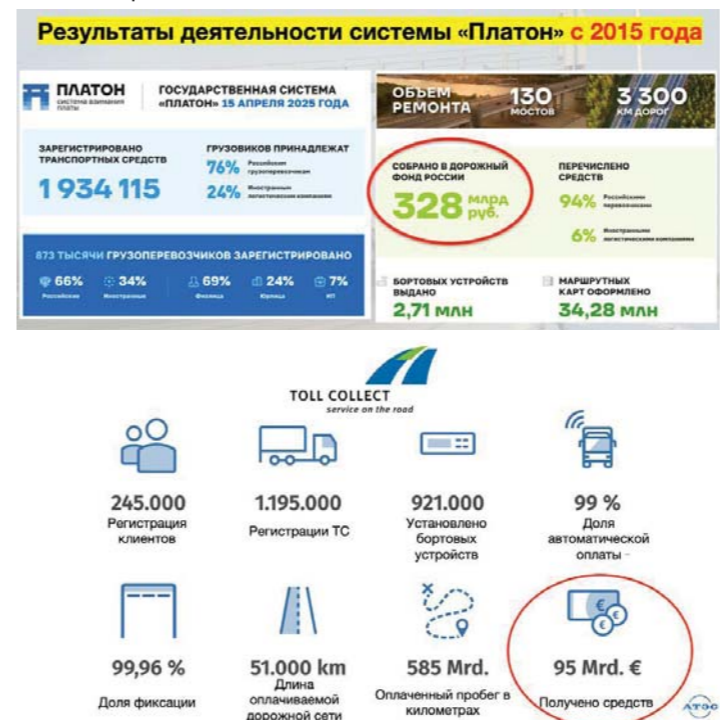
поддерживать один из самых низких в мире средний возраст грузового автопарка;

ежегодно продавать примерно равное с Россией количество грузовиков, несмотря на численность населения меньшее в 1,8 раза, а территории – примерно в 49 раз;

направлять средства от оплаты проезда грузовиков не только на строительство и ремонт дорожной инфраструктуры, но также и на другие цели;

мотивировать к использованию альтернативных источников энергии.

Ниже представлены показатели деятельности «Платона» и его немецкого аналога «Toll Collect»



**Toll Collect - прототип системы «Платон»**

**Финансовые итоги 2024 года**

Показатель	Евро	Рубли (1 евро=91 рубль)
<b>Доходы</b> федерального бюджета Германии от взимания оплаты за проезд грузовиков		
Планируемый	15,1 млрд	1419 млрд
Полученный	12,96 млрд	1218 млрд
<b>Расходы</b> средств федерального бюджета Германии от взимания оплаты за проезд грузовиков		
Планирование, строительство, содержание и эксплуатация федеральных автодорог	7,78 млрд	731 млрд
Инвестиции и финансирование в железнодорожный сектор	5,95 млрд	559 млрд
Инвестиции в федеральные водные пути Германии	0,16 млрд	15 млрд
Финансирование из других источников бюджета	0,93 млрд	87 млрд

**Система оплаты, как стимул перехода к альтернативным источникам питания ТС.**

	Германия				Россия	
	2025 год, дизель		2025 год		2025 год	
	Евро-5, Класс эмиссии 1	Евро-6, Класс эмиссии 3	Евро-6, CNG- или LNG	Электро или H2	Дизель, Евро-0-6	Электро или H2
Затраты на оплату проезда 100 000 км, Евро	38 900	34 800	26 900	0	3 553 (334 000 руб.)	3 553 (334 000 руб.)

6. Экология – фундаментальная ценность. Помимо базового представления, использование экологии позволяет юридически обосновывать не только перечисленные выше инструменты.

Существуют два специализированных регулятора: перевозки опасных грузов (ADR-ДОПОГ); перевозки скоропортящихся грузов (АТР-СПС).

Они целенаправленно снижают риски при выполнении специализированных перевозок, способствуя снижению потерь, связанных со здоровьем и жизнью граждан и экологией, то есть являются экономическими регуляторами.

**Взгляд вперед через призму истории**

При переходе к деятельности автотранспорта в условиях рыночной экономики чиновникам и специалистам в сфере транспорта не хватило опыта, знаний, компетенций, а может быть и желания понять и оценить важнейшее значение условий равноправной конкуренции в работе автотранспорта и ввести государственное экономическое регулирование деятельности автотранспорта.

Фактически были проведены только косметические изменения по подобию европейских стран. Положительным стало появление норм специального права в Главах 40 и 41 ГК РФ и подзаконных НПА. Но без системы допуска автотранспортных операторов цепочка «клиент-экспедитор-перевозчик- получатель» до сегодняшнего дня работает, прихрамывая на две ноги. Сотни миллиардов рублей ежегодно недоплаченного в бюджет НДС, как результат описанной несогласованности.

Не изменила ситуацию проведенная в 2020-2021 годах «регуляторная гильотина».

Действующее на сегодня Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 N 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» в Главе II «Полномочия» не содержит возможности регулирования деятельности автотранспорта министерством экономическими и/или социальными средствами. Указанная причина приводит к регулированию деятельности автотранспорта на основе Федеральных законов №196 «О безопасности дорожного движения», №257 «Об автомобильных дорогах», №16 «О транспортной безопасности», №259 «Устав автомобильного транспорта», но не позволяет использовать источники регулирования, в основе которых лежат условия равноправной конкуренции, экономики, финансах, социальных условиях, экологии. Как в таком случае оценить эффективность регулирования? До настоящего времени человечество не придумало лучшего показателя, чем финансово-экономическая оценка. А она в сфере автомобильного транспорта просто удручающая.

Для эффективной работы автотранспорта необходима воля законодательной власти, поднятие регулирования автомобильного транспорта, как минимум, на 1 уровень, а по некоторым позициям и на 2 уровня, при одновременном наделении полномочиями экономического регулирования деятельности автотранспорта Минтранса России, либо передача некоторых полномочий в отношении автомобильного транспорта Министерству экономического развития.

Введение цифровой платформы на базе фундамента, созданного в советское время, может помочь упростить контроль, но не создаст условия для равноправной конкуренции и не станет экономическим регулятором транспортной отрасли.

**Тарас Коваль**, вице-президент Ассоциации транспортных экспертов и специалистов

# Календарь «горячих точек» рынка автоперевозок – от января к декабрю



Игорь Латышев

В современной отечественной (да и зарубежной) литературе по логистике и организации перевозок грузов автомобильным транспортом есть не так много работ по сезонности в течение года и по влиянию сезонов на управление поставками.

Логистика живёт не по календарю погоды, а по календарю спроса.

Одним из индикаторов рынка автомобильных грузоперевозок для участников транспортной отрасли является индекс АТИ.

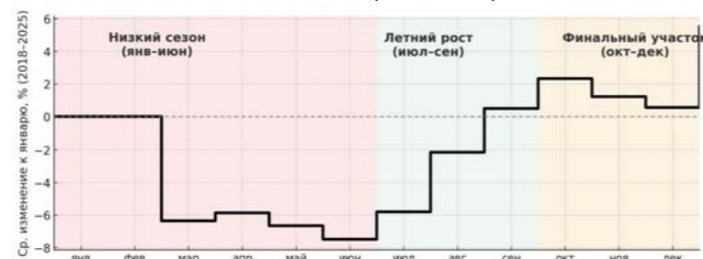
Индекс АТИ – аналитический показатель динамики ставок на FTL-перевозки по ~100 ключевым направлениям внутри России. Индекс отражает относительные изменения цен (не абсолютный тариф в рублях) и обновляется еженедельно на базе десятков тысяч заявок и сделок на бирже ATI.SU.

Анализ изменений данного Индекса за период с 2018 по 2025 год (по состоянию на август) позволяет сделать вывод, что в отличие от четырёх климатических сезонов в автоперевозках есть **три ярко выраженных периода:**

- **Низкий сезон:** с января по май пошаговое падение с новогодних «вершин» (февраль часто бывает локальным минимумом, но чаще всего «настоящее дно» сезон приходится на апрель и иногда май/июнь);
- **Горячий «сезон»:** с июня по сентябрь – устойчивый рост с небольшими снижениями в августе (отпуска);

- **Высокий сезон:** финальный рост года начинается с падения в октябре, но завершается стремительным декабрьским взлетом за неделю до Нового года.

Рис. 1. АТИ – сезонная «лестница» (2018-2025) • 3 сезона



В статье рассмотрим эти сезонности детально – вплоть до **понеделной структуры** (Week-Of-Month), покажем влияние праздничного календаря и дадим прикладные рекомендации.

### Зачем бизнесу знать про сезонность

Сезонность на рынке грузоперевозок – это предсказуемая **внутригодовая** волна спроса и ставок, которая повторяется из года в год и напрямую влияет на конфигурацию цепей поставок и итоговую себестоимость логистики.

Для руководителя автотранспортной компании и директора по логистике это не только про «когда дороже/дешевле», но и про **выбор вида транспорта**, настройку маршрутов, резервирование мощностей (парк грузовиков, станций техобслуживания своей и сторонней техники) и распределение персонала (водители, слесари) – для качественного выполнения своих услуг в интересах заказчиков перевозки.

Рис. 2. АТИ – тепловой календарь изменений в период 2018-2025

Недельная карта всплесков и провалов на рынке грузов (2018–2025)

Каждая неделя в автоперевозках – мини-сезон. Ниже представлена тепловая карта (см. Рис.2), которая показывает, где рынок, как правило, тянет ставки вверх, а где их «прижимает». Карта – ориентир для управленческих решений.

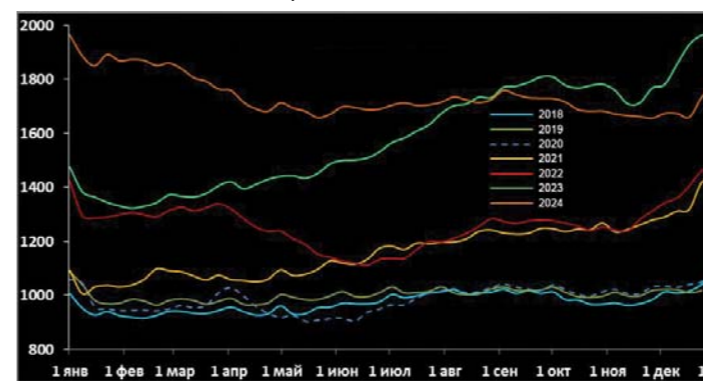
Рис. 2. АТИ – тепловой календарь изменений в период 2018-2025



Чем больше красного цвета – тем «хуже» месяц для перевозчика. Чем более зеленый цвет – тем лучше в данную неделю ставка на рынке!

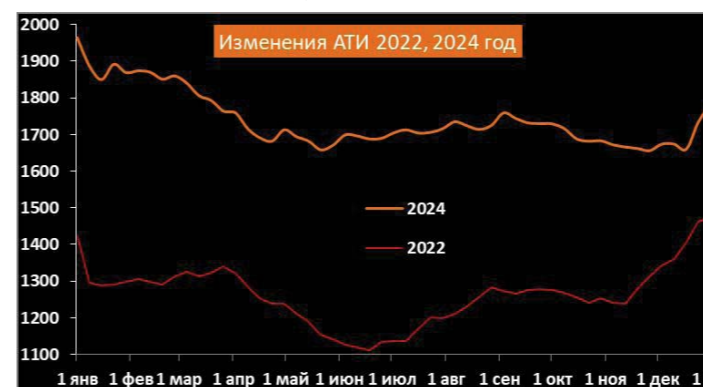
Откуда взяты эти данные? Были проанализированы 52 недели за 8 лет – с 2018 по 2024 год и дополнительно янв- август 2025 года.

Рис. 3. Изменения АТИ в период 2018-2024 гг.



Изменения АТИ в период 2018-2024 годы – на рис. 3. Очевидно, что графики некоторых лет из рассматриваемого периода достаточно сильно выбиваются. Во-первых, это – 2024 год, впервые декабрь – хуже не только августа, но и января. Равно как и 2022 (см. Рис. 4).

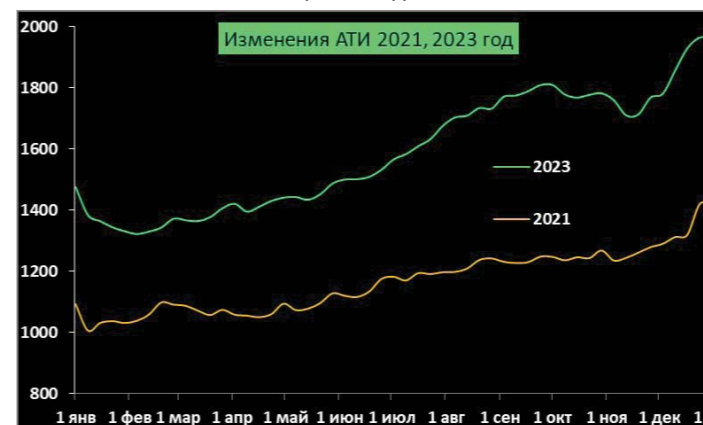
Рис. 4. Изменения АТИ 2022, 2024 год



Контраст 2024 vs 2022: форма сезонности одинакова, уровни различаются.

Следующая необычная пара – это 2021 и 2023, в эти годы индекс АТИ рос без обычных «провалов» в «низком сезоне» с января по май (см. рис. 5).

Рис. 5. Изменения АТИ 2021, 2023 год

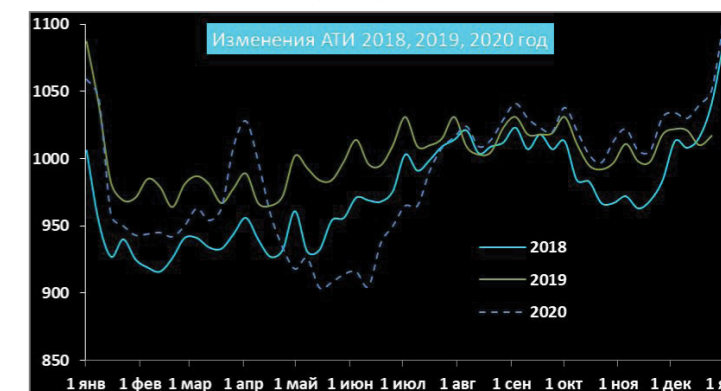


Ускорение 2023: ярко выраженный подъём с конца лета до декабря.

А какой же год (или годы) больше всего похожи на 2025 год?

На первый взгляд – 2018, 2019 и 2020, однако мы все помним, что 2020-й год – год шоковой пандемии, а «взлеты» в «низкий» сезон и «падения» в начале лета – также ни на что не похожи (см. рис. 6).

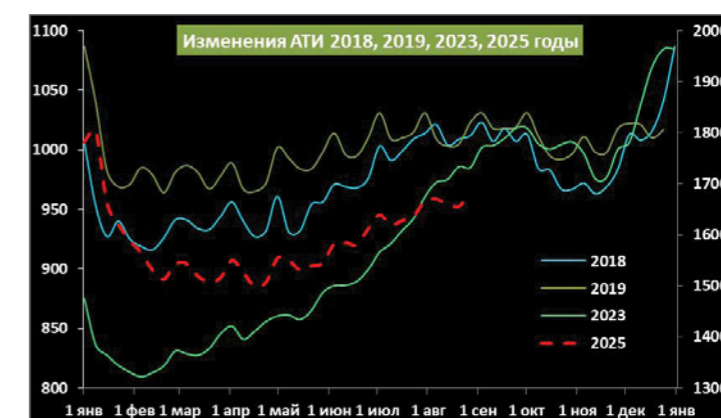
Рис. 6. Изменения АТИ 2018, 2019, 2020 год



Базовые годы 2018-2020: январская просадка, майские провалы, осенний пик; 2020 – аномалия пандемии.

Если **немного сместить шкалу для 2025 года (и 2023)**, то окажется, что по конфигурации лучше всего на нынешний год похожи 2018 и 2019, а по уровням падений и «взлетов» – 2023 год (см. Рис. 7)

Рис. 7. Изменения АТИ 2018, 2019, 2023, 2025 годы



Мультисводный график с 2025 годом.

После вышеприведённых рассуждений **можно сделать осторожный прогноз** – а как же будет меняться индекс АТИ до конца года и в каком диапазоне. **Вероятнее всего индекс АТИ будет в среднем 1750**, и ниже 1600 он уже не упадет, **но и маловероятно, что до конца года сможет подняться выше 1850**, если не произойдут новые шоковые явления (см. Рис.8).

Рис. 8. Изменения АТИ 2023, 2025 – прогноз до конца года

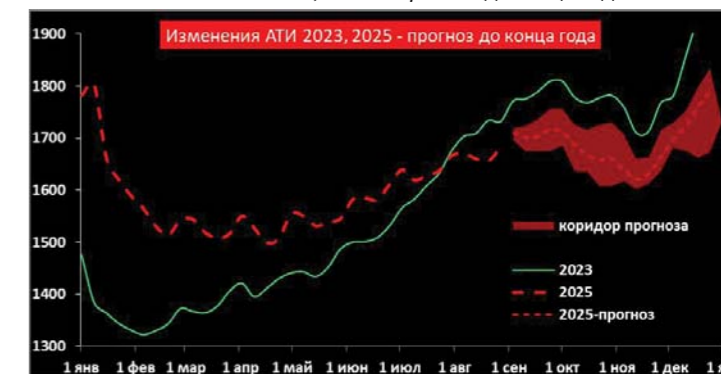


График 2025 и коридором прогноза на фоне 2023 года.

Рис.9. Календарь 2025. «Тепловая карта» АТИ

Месяц	Нед1	Нед2	Нед3	Нед4	Нед5
янв	1 янв	8 янв	15 янв	22 янв	29 янв
фев	5 фев	12 фев	19 фев	26 фев	
мар	5 мар	12 мар	19 мар	26 мар	
апр	2 апр	9 апр	16 апр	23 апр	30 апр
май	7 май	14 май	21 май	28 май	
июн	4 июн	11 июн	18 июн	25 июн	
июл	2 июл	9 июл	16 июл	23 июл	30 июл
авг	6 авг	13 авг	20 авг	27 авг	
сен	6 сен	13 сен	20 сен	27 сен	
окт	4 окт	11 окт	18 окт	25 окт	
ноя	1 ноя	8 ноя	15 ноя	22 ноя	29 ноя
дек	6 дек	13 дек	20 дек	27 дек	3 янв

Легенда

макс вниз	чаще вниз	вероятнее падение	возможно как вверх так и вниз	вероятнее вверх	Рост макс вверх
-----------	-----------	-------------------	-------------------------------	-----------------	-----------------

А что же делать руководителям автотранспортных компаний и директорам по логистике промышленных предприятий?

Во-первых, изучить Календарь 2025 «Тепловой карты» АТИ (см. Рис.9)

Во-вторых, принять к сведению, что «взлеты» и «падения» индекса АТИ в пределах одного месяца – это нормально. Вопрос лишь в том, что последует за этим падением – очередное (как чаще всего бывает в середине апреля или почти весь октябрь) или – взлет (как в конце мая или декабря).

Методика: Смотрим на одинаковые недели календаря – «первая неделя января», «первая неделя мая» и т. д.; для каждой недели анализируем направление индекса за 2018–2025 и получаем устойчивое представление про «горячие»/«холодные» недели.

#### Action plan – для перевозчиков и грузоотправителей (август – декабрь 2025)

Для руководителей автотранспортных компаний (перевозчиков)

- Мощности и готовность. Держите резерв парка 10–15% и смен на «пиковые окна» (последняя неделя августа; 3–4-я недели декабря). «Ямы» (2–3-я неделя августа, октябрь) используйте для ТО, отпусков и перестройки маршрутов.

- Бронирование. Фиксируйте слоты за 7–10 дней до последней недели августа и до декабрьского пика; подтвержайте приоритет у 2–3 ключевых заказчиков на плечо.

- Ценообразование. На горячие даты устанавливайте надбавки 5–15%; в октябре – ноябре предлагайте скидки 5–10% для поддержания загрузки без демпинга.

Для закупщиков, продавцов и логистов грузоотправителей (промышленных предприятий)

- Август – сентябрь. На 2–3-ю неделю августа перенесите часть некритичных отгрузок; на последнюю неделю августа – только критичные с подтвержденными объемами и датами; остальное – в 1–2-ю недели сентября.

- Октябрь (риск коррекции). Ожидайте «ямы» на 2-й и 4-й неделях; снижайте ставки на 5–10% на перевозку ваших грузов короткими «окнами» (неделя-две).

- Ноябрь (подготовка пика). Используйте слабый фон для консолидации и перераспределения объемов; до середины ноября забронируйте декабрьские слоты и проведите мини-тендеры на декабрь – январь.

- Декабрь (предновогодний период). 1–2-я недели – вверх; 3–4-я – пик: предлагайте надбавки +5...+10% в «горячие окна» (закладывайте их заранее в бюджеты и договоры).

\* Статья и прогноз были подготовлены 20 августа. Обратите внимание на пояснения перед Рисунком 8 :

«...и маловероятно, что до конца года поднимется выше 1850 без новых шоковых явлений (см. рис. 8).»

Через 10 дней одно из шоковых и случилось!

Но это предмет отдельной статьи, подготовка которой будет завершена 30 октября 2025 года.

Игорь Латышев, управляющий партнер «NewLP», старший преподаватель кафедры «Промышленный менеджмент» НИТУ МИСИС



# Ассоциация транспортных экспертов и специалистов



## АССОЦИАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТОВ И СПЕЦИАЛИСТОВ (АТЭС) –

это объединение профессионалов в транспортной отрасли и смежных секторах экономики на принципах глубоких системных знаний, практического опыта работы на руководящих постах и исполнительных позициях. Непременным атрибутом члена сообщества является порядочность. Подход позволяет нам всесторонне оценивать ситуации и находить оптимальные решения для самых сложных задач.

### АТЭС предлагает четыре основных направления деятельности:

1. Работа с государственными органами, в том числе на самом высоком международном уровне. Эксперты АТЭС – активные участники государственных и коммерческих Рабочих групп. С 2015 года мы вносим свой вклад в обеспечение безопасности дорожного движения, участвуя в рабочих сессиях ЕЭК ООН в Женеве по вопросам международных перевозок по направлениям ЕСТР, ДОПОГ, СПС. Выступаем с предложениями об использовании ведущего мирового опыта внутри и на благо России.
2. Выполняем независимые экспертные заключения по разрешению конфликтов в цепочке «клиент – экспедитор – перевозчик – грузополучатель», ДТП, нарушениям весогабаритного законодательства, правил перевозки опасных грузов, повреждений и порчи груза, тахографии, технического состояния транспортного средства, оценки организации дорожного движения для государственных органов, субъектов предпринимательства и граждан.
3. Оказываем юридические услуги по защите граждан, индивидуальных предпринимателей и юридических лиц по направлениям деятельности Ассоциации. Выигрыш ряда уникальных для России судебных споров позволил нам перейти от оказания юридических услуг для членов Ассоциации к широкому кругу лиц.
4. Готовим аналитические отчеты в транспортной отрасли и смежных секторах экономики.

Если Вы обладаете профессиональным опытом и глубокими знаниями в транспортной отрасли и смежных с ней секторах экономики, будем рады видеть вас в качестве нашего партнера или нового члена команды АТЭС.

**ВМЕСТЕ МЫ СМОЖЕМ ДОСТИЧЬ НОВЫХ ВЫСОТ!**

### ЭКСПЕРТЫ В ОТРАСЛИ

- ДОПОГ
- Тахографы
- Весогабаритный контроль
- Пассажирские перевозки
- Грузовые перевозки. Сохранность грузов при перевозке
- Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов
- Организация безопасности дорожного движения
- Морские перевозки



105064, г. Москва, пер. Нижний Сусальный, д. 5, стр. 23, ком. II, оф. 5.

e-mail: atesrus@mail.ru сайт: atesorg.ru

тел.: +7 (985) 812-23-99, + 7 (916) 779-97-60

## Цистерны. Седьмой раз в первый класс



Наступает 1 сентября. Важный день для многих жителей нашей страны начало нового учебного года – важный день для многих жителей нашей страны. Дети идут в садики, школу, студенты направляются в колледжи и высшие учебные заведения за новыми знаниями, мечтами и друзьями. А вот у перевозчиков опасных грузов в этот «счастливый» день могли возникнуть очередные трудности и серьезные проблемы.

Для перевозки опасных грузов в цистернах у перевозчика на каждое транспортное средство должно быть Свидетельство о допуске транспортного средства к перевозке некоторых опасных грузов, как многие водители говорят – «ДОПОГ на машину» или «документ с красной полосой». Свидетельство, согласно требованиям ДОПОГ, выдает компетентный орган. В нашей стране таким органом является Госавтоинспекция. В случае отсутствия у водителя данного Свидетельства Кодексом РФ об административных правонарушениях предусмотрено задержание и перемещение транспортного средства на специализированную стоянку, а перевозчику назначается штраф до 500 000 рублей. То есть Свидетельство о допуске транспортного средства – один из важных документов при перевозке опасных грузов в цистернах без которого никак не обойтись. Но в чем именно проблема? Дело в том, что для получения Свидетельства о допуске или его продления согласно Административному регламенту (Приказ МВД России от 10.09.2019 №611) перевозчик обязан предоставить два интересных документа, а именно: Свидетельство об официальном утверждении типа цистерны и Свидетельство об испытании и (или) проверке цистерны с указанием перечня веществ, допущенных к перевозке, либо кода цистерны и буквенно-цифровых кодов специальных положений. Но эти документы официально выдать не сможет ни одна организация из-за полного отсутствия нормативно-правового регулирования в об-

ласти официального утверждения типа цистерн и их испытаний! В очередной раз нас ждало повторение кризиса начала 2018 года.

Как развивался кризис тогда. До апреля 2012 года перевозки опасных грузов внутри страны регулировались Приказом Минтранса России № 78 от 08.08.1995 г. После вступления в силу новых Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 №272, перевозка опасных грузов в городском, пригородном и междугородном сообщении стала осуществляется в соответствии с требованиями, установленными приложениями А и В Европейского (на тот момент) соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ). Переход к использованию ДОПОГ во внутренних перевозках – исторический этап в развитии российских автомобильных перевозок опасных грузов. Однако ДОПОГ – достаточно объемный документ, регулирующий не только сам процесс перевозки, но и предъявляющий требования к средствам удержания опасного груза, например, к таре, контейнерам для массовых грузов и различным видам цистерн.

Официальное утверждение типа цистерны, а также их проверка и испытание (подразделы 6.8.2.3 и 6.8.2.4 приложения В к ДОПОГ) необходимы для удостоверения пригодности конкретной цистерны для использования по своему назначению и соответствия требованиям к изготовлению, требованиям к оборудованию и специальным требованиям, касающихся различных классов перевозимых веществ, предъявляемых положениями ДОПОГ. Как иногда бывает в нашей стране, более 5 лет на этот раздел требований внимание никто не обращал. Как гром среди ясного неба оказалось появление Приказа МВД России от 29.11.2017 № 900 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по выдаче свидетельства о допуске транспортных средств к перевозке опасных грузов». Он вступил в силу сразу после новогодних каникул с 07.01.2018 г. Перевозчики получили вот такой неожиданный рождественский «подарок». Для получения или продления Свидетельства о допуске транспортного средства необходимо было предоставить Свидетельство об официальном утверждении типа цистерны и Свидетельство об испытании и (или) проверке цистерны, потому что часть информации, содержащаяся в этих двух Свидетельствах, должна быть указана в пунктах 9.1 – 9.6 и 10.2 Свидетельства о допуске транспортного средства. Таких документов у перевозчиков не было, а значит они получали отказ в выдаче или продлении Свидетельства о допуске транспортного средства и, как следствие, отсутствие возможности выполнять перевозку опасных грузов в цистернах. Многим перевозчикам пришлось ставить транспортные средства на прикол почти на 3 месяца. Создалась катастрофическая ситуация для их бизнеса.

На тот момент отсутствовал компетентный орган по выдаче Свидетельств об официальном утверждении типа цистерн и Свидетельств об их испытании, поэтому были внесены поправки в Правила перевозок грузов автомобильным транспортом утвержденных Постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 №272, в которых применение требований, установленных подразделами 6.8.2.3 и 6.8.2.4 приложения А ДОПОГ, откладывалось до 1 января 2019 г. Дальше сроки введений требований подразделов 6.8.2.3 и 6.8.2.4 приложения А к ДОПОГ в общей сложности переносились 6 (!!!) раз. Последнее изменение сроков вступления в силу подразделов 6.8.2.3 и 6.8.2.4 приложения А ДОПОГ с 01.09.2025 г. было утверждено Постановлением Правительства РФ от 29.02.2024 №245.

И вот наступает лето 2025 года. Большинство перевозчиков интересуется вопросом, так что же будет дальше? К чему готовится? Опять будет повторение кризиса 2018 года? В информационном поле от федеральных органов исполнителей власти по этому вопросу была полная тишина. В связи с такой неопределенностью большинство перевозчиков пошло на упреждение – досрочно прошли технический осмотр и получили Свидетельство о допуске транспортного средства, тем самым обезопасив себя и выиграв некоторое время на будущее.

Стоит отметить, что согласно постановлению Правительства РФ от 24.07.2021 №1262 «О реализации Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 г.» функции компетентного органа по реализации подразделов 6.8.2.3 и 6.8.2.4 приложения А ДОПОГ закреплены за Министерством промышленности и торговли Российской Федерации, а также Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт). В свое время Росстандарт пытался хоть как-то реализовать свои полномочия и решить этот важный вопрос, издав Приказ от 20.12.2022 № 3222 «Об утверждении Методического порядка осуществления Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии процедуры оценки соответствия продукции и административного контроля за проведением пер-

воначальной проверки соответствия, периодических проверок, промежуточных проверок и внеплановых проверок в соответствии с положениями Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 г.». Однако почти через 2 года данный приказ пришлось отменить по требованию Министерства юстиции РФ из-за разных юридических противоречий.

Так что же в итоге? А в итоге повторился прежний сценарий – снова перенесли срок вступления в силу подразделов 6.8.2.3 и 6.8.2.4 приложения А ДОПОГ в самый последний день зимы – 29.02.2024 г., когда оставался всего один день, тем самым изрядно пощекотав нервы перевозчиков.

В этот раз долгожданное постановление Правительства РФ о продлении сроков вступления в силу подразделов 6.8.2.3 и 6.8.2.4 приложения А ДОПОГ до 01.09.2026 г. вышло в субботу 30 августа 2025 г. (Постановление Правительства РФ от 30.08.2025 №1331).

А что же дальше? А дальше, по мнению экспертов и специалистов АТЭС, вероятно будет следующее – очередной перенос сроков требования ДОПОГ в отношении цистерн в 7 (!!!) раз. Почему? Да потому что за 1 год невозможно создать и утвердить с нуля нормативную базу по официальному утверждению типа цистерн, их испытаний, требованиям к испытательным лабораториям и экспертам. Эксперты АТЭС склоняются к мнению, что для решения этой глобальной проблемы необходимо, как минимум, разработать и утвердить «Дорожную карту» с заинтересованными органами исполнительной власти, иначе нас будут ждать очередные переносы сроков с дополнительной нервотрепкой перевозчиков и сотрудников Госавтоинспекций.

Что ж, в этот раз опять обошлось. Кризис нас не настиг, а перевозчики не отправились на незапланированные осенние «каникулы», как многие предполагали. Мы же со своей стороны будем не раз возвращаться к этой интересной и жизненно важной теме и информировать дорогого читателя об этой проблеме.

**Михаил Титов**  
Президент АТЭС



# Перевозка скоропортящихся продуктов питания в России и за рубежом, проблемы и способы их решения

Система СПС (Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок) формально в Российской Федерации (РФ) работает, так как РФ является участником этого соглашения. Однако на практике **существуют проблемы**, которые затрудняют её эффективное функционирование.

## Вот некоторые из них:

1. Недостаточный контроль за соблюдением температурного режима.
2. Не всегда обеспечивается поддержание необходимой температуры на всех этапах транспортировки, что приводит к порче продукции.
3. Фальсификация документов. Известны случаи подделки сертификатов, подтверждающих соответствие требованиям СПС.
4. Коррупция. Коррупция в контролирующих органах позволяет использовать транспортные средства, не соответствующие требованиям СПС.
5. Недостаточная информированность участников рынка о требованиях СПС и практиках перевозки скоропортящихся продуктов. Отсутствие в транспортных компаниях специалистов, обладающих необходимыми знаниями в области перевозки скоропортящихся продуктов в части соблюдения температурного режима и использования специальных транспортных средств и оборудования для этих перевозок.

Несоблюдение требований СПС порождает целый ряд проблем, начиная с роста пищевых отравлений и заканчивая подрывом доверия потребителей к качеству продуктов питания.

Недобросовестные перевозчики, экономя на использовании специальных транспортных средств, которые позволяют соблюдать температурные режимы, составляют нездоровую конкуренцию в части стоимости перевозок для перевозчиков, соблюдающих требования СПС и имеющих сертифицированный парк специальных транспортных средств.

Использование систем мониторинга температуры и GPS-трекинга позволяет отслеживать соблюдение температурного режима и одновременно реагировать на отклонения. Этими системами уже много лет пользуются транспортные компании, что позволяет им отстаивать свои интересы при возникновении споров о годности скоропортящихся пищевых продуктов, перевозку которых они осуществляют.

Сложившееся судебная практика свидетельствует о том, что перевозчик, использующий сертифицированное транспортное средство, на которое, в установленном порядке выдано свидетельство СПС, а также установлены

вышеперечисленные системы контроля, практически на сто процентов защищён в судебных инстанциях от недобросовестных истцов.

Учитывая многолетний опыт работы испытательной станции ООО «ТЕРМОГАРАНТ» в сфере проведения испытаний и проверок на соответствие требованиям СПС, работы с производителями специальных транспортных средств и оборудования к ним, а также с компаниями перевозчиками, осуществляющими перевозки скоропортящихся продуктов питания, для улучшения ситуации **предлагает принять следующие меры:**

1. Упростить процедуру получения свидетельства СПС в компетентном органе (ФБУ «Росавтотранс»). Минимизировав пакет документов и сократив сроки (до 10 дней) выдачи свидетельств СПС.
2. Повысить информированность и обучение персонала компаний перевозчиков, занимающихся перевозкой скоропортящихся продуктов. Проводить регулярные семинары и круглые столы на тему СПС с участием всех заинтересованных сторон.
3. Создать реестр добросовестных перевозчиков, который позволит заказчикам (производителям скоропортящихся продуктов питания) безошибочно выбирать сертифицированного перевозчика и быть уверенным в надлежащей транспортировке груза в полном соответствии с требованиями СПС.
4. Создать реестр добросовестных производителей. Транспортные компании и индивидуальные предприниматели смогут использовать его при покупке специальных транспортных средств и оборудования.
5. Ввести в КоАП РФ ответственность за нарушение требований СПС при перевозке скоропортящихся продуктов питания. При отсутствии ответственности любые меры по соблюдению требований СПС равны нулю.

**Заключение:** Ситуация с перевозкой скоропортящихся продуктов питания в Российской Федерации требует активного вмешательства со стороны государства, а также создание атмосферы сотрудничества между государством, производителями, перевозчиками, потребителями и экспертами в области СПС. Только в этом случае можно обеспечить безопасным и качественным питанием и сохранить здоровье граждан Российской Федерации.

**Станислав Матвеев,**  
генеральный директор ООО «ТЕРМОГАРАНТ» \*

*\*) ООО «ТЕРМОГАРАНТ» уполномоченная Министерством Транспорта Российской Федерации испытательная станция СПС официально зарегистрирована Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в Женеве*

# УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР «САП»

Лицензия Департамента образования № 4148

600029, Владимирская область,  
г. Владимир, ул. Куйбышева,  
д. 28 с, помещ. 21  
тел. +7 (915) 774 17 71  
+7 (915) 774 16 61  
e-mail: ledasl@mail.ru

ООО «СпецАвтоПроект» осуществляет учебно-практическое обучение по подготовке:

- **Мастеров** – специалистов сервисных центров, осуществляющих установку, проверку, техническое обслуживание и ремонт контрольных устройств (тахографов), устанавливаемых на транспортных средствах.
- **Водителей**, осуществляющих эксплуатацию контрольных устройств (тахографов), устанавливаемых на транспортных средствах.
- **Специалистов**, осуществляющих организацию работы предприятия по контролю за режимами труда и отдыха водителей с применением контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах.
- **Сотрудников ГИБДД и Ространснадзора**, осуществляющих контроль использования контрольных устройств (тахографов), устанавливаемых на транспортных средствах.
- **Логистов**, осуществляющих составление маршрутов транспортировки грузов автомобилями и координацию перевозок с учётом требований соблюдения режима труда и отдыха водителем.

Во время обучения используются все существующие типы и сертифицированные модели тахографов, предназначенные для международных перевозок (ЕСТР) и для внутрироссийских перевозок (тахографов с блоком СКЗИ). Методика обучения разработана нашими специалистами. Также используется оборудование и специализированное ПО ведущих производителей тахографов.

С 2010 года наш учебный центр стал кузницей кадров для транспортной отрасли, предоставив знания и выпустив более 5000 мастеров по тахографам, 1800 опытных водителей, 178 ответственных за выпуск на линию, а также более 2250 сотрудников, представляющих Ространснадзор и инспекцию ГИБДД, прибывших к нам со всех уголков России и из дружественных стран: Казахстана, Монголии, Белоруссии, Киргизии.

Свидетельства об окончании обучения, выданные нашим учебным центром, принимаются ФБУ «Росавтотранс» при подаче документов на допуск мастерских к деятельности по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств (тахографов), устанавливаемых на транспортные средства.

Оказываем услугу по подготовке документов для подачи на получение разрешения деятельности мастерской с контрольными устройствами (тахографами) ЕСТР и тахографами с блоком СКЗИ.

# Контроль деятельности водителей!

## Правовая основа и структура требований



ределяющий законность операций контроля и самой системы, перестанет действовать в 2026 году и будет отменен, а вместо него должна быть создана новая структура правовых актов, следующая из положений федеральных законов, в которых должны появиться либо сами обязательные требования, либо установлены пределы и случаи, в рамках которых обязательные требования смогут быть установлены в подзаконных актах! Сейчас такой структуры не существует, ее еще нужно разработать, и работа в этом направлении сейчас производится регулятором.

Исходя из этого, весь цикл статей будет раскрывать единую и общую тему, комплексное ознакомление с которой будет давать понимание всей правовой конструкции в рассматриваемой сфере, а также разъяснять порядок взаимодействия субъектов, участвующих в указанных правовых отношениях.

Правовые отношения, возникающие в процессе контроля соблюдения водителями норм времени управления и отдыха, затрагивают различные сферы законодательного регулирования и отнюдь не ограничены действием и установками приказов Минтранса России. Мы постараемся разобрать в статьях все правовые аспекты, влияющие на субъектов правоотношений, и требования к причастным объектам контроля.

Кто, что и в связи с чем является субъектом или объектом, рассматриваемым в цикле наших статей? Это определяется той целью, которую преследовал законодатель, вводя государственное регулирование процесса контроля деятельности водителя.

А конкретно, наш интерес будет обращен к субъектам и объектам, которых касаются следующие сферы государственного регулирования:

- порядок установления обязательных требований в Российской Федерации;
- порядок осуществления оценки исполнения обязательных требований контрольными (надзорными) органами Российской Федерации;
- требования Трудового Кодекса Российской Федерации;
- действия или бездействия, образующие состав правонарушений;
- требования в сфере транспорта;
- требования в сфере безопасности дорожного движения;
- требования к участникам дорожного движения;
- требования к конструкции колесных транспортных средств;
- требования государственного обеспечения единства измерений;
- требования по защите информации и к информационным системам, обрабатывающим информацию, подлежащую защите;

Это вступительная статья из серии, посвященной проблематике и нормативному регулированию правоотношений в сфере контроля соблюдения водителями норм времени управления и отдыха.

Материал настоящей статьи будет посвящен подробному анализу принципов формирования нормативных правовых положений и требований в соответствии с текущими требованиями правовой системы Российской Федерации с учетом прикладной направленности представленной серии статей в вышеуказанной сфере правоотношений.

Почему необходимо начать изложение материала именно с раскрытия правового базиса, а уже вслед за этим перейти к предметной части анализа правовых положений действующих правовых актов в прикладной области и только после этого провести анализ будущих нормативных актов в аспекте реализации перспектив развития системы контроля?

Это необходимо для того, чтобы каждый раз не возвращаться к описанию обоснований в части того: как строится система требований, как она должна быть реализована, что требуется учесть при ее формировании, какую структуру нормативных актов необходимо создавать и почему!

Актуальность цикла указанных статей обусловлена еще и тем, что в соответствии с положениями «регуляторной гильотины» текущий правовой базис, оп-

- требования к средствам криптографической защиты информации;
- требования к применению и использованию электронной подписи;
- требования к информационным системам, осуществляющим фиксацию правонарушений в автоматическом режиме;
- требования к сбору и обработке персональных данных;
- требования по защите прав и законных интересов граждан при автоматической фиксации правонарушений;
- требования к порядку осуществления международных автомобильных перевозок;
- требования к перевозке опасных грузов;
- требования к перевозке пассажиров;
- лицензионные требования, порядок допуска, реестровые модели учета сведений и иные разрешительные режимы, вводящие ограничения на свободу предпринимательской деятельности;
- квалификационные требования к специалистам и работникам транспортной сферы.

Это перечень основных сфер государственного регулирования, влияющих на правоотношения, возникающие при контроле деятельности водителя в части соблюдения им норм времени управления и отдыха при осуществлении национальных или международных перевозок.

Как видите, список очень объемный, что приводит к необходимости выделить для каждой из тем отдельное время и повествование. При этом все темы взаимосвязаны и создают единую систему требований, каждое из которых дополняет и обеспечивает исполнение других требований.

### Итак начнем!

#### Какова цель государственного регулирования системы контроля деятельности водителей?

Важно понимать отличие этой цели от цели и результата, который мы планируем получить в том случае, если цель регулирования будет достигнута посредством эффективного, действующего и результативного нормативного правового базиса!

Объективно и фактически результат, который мы получим в случае понимания того, что основой развития и внедрения системы контроля деятельности водителей является экономическая модель, стимулирующая создание условий равной конкуренции предприятий и обеспечивающая социальную защиту работников в сфере транспорта. Сопутствующими факторами будут:

обеление сферы автомобильных перевозок, увеличение налоговых поступлений, снижение количества и риска возникновения профессиональных заболеваний водителей, повышение престижности профессии водителя. А вот уже следствием всех вышеперечисленных достижений будет повышение уровня безопасности дорожного движения. Обратите внимание – это следствие, а не первопричина и уж тем более не самоцель!

Ошибка в подходе определения целей и результатов внедрения системы в основном связана именно с подменой понятий и некорректной установкой на достижимый результат!

Итак, если с целями и результатами их достижения при внедрении системы мы определились, то можно перейти к формулированию методов и целей государственного регулирования, а также способов их достижения.

#### Что должна обеспечить система контроля?

1. Установление единых норм и правил для всех участников правоотношений, образующих пул обязательных требований, установленных федеральными законами. Они должны быть исполнимыми, понятными правоприменителю, однозначными и единообразными, не допускающими злоупотреблений, возможности уклонений от исполнения и положений, содержащих условности без критериев их идентификации.

2. Обеспечение надзорных (контрольных) органов доказательствами. Данные, входящие в доказательную базу, должны быть достоверными, что обеспечивается:

- показаниями средств измерений утвержденного типа, исключающими вероятность их модификации со стороны неопределенного круга третьих лиц либо воздействием неконтролируемой внешней среды, за исключением случая однозначной идентификации такого рода воздействий и маркировки данных в качестве непригодных для контроля;
- исключение методов измерения с утвержденной вероятностной характеристикой получения данных, предполагающей наличие какого-либо процента недостоверных данных;
- совпадение рабочей среды реальных измерений и среды, в которой выполнялось утверждение типа средства измерения;
- хранение измеренных величин (параметров) в хранилище, защищенном от несанкционированного доступа или модификации;
- выдачу данных из хранилища по запросу правоприменителя или сотрудника надзорного (контрольного) ор-



гана с обязательным подтверждением целостности и неизменности данных, полученных в результате измерения или занесенных в хранилище ответственными субъектами правоотношений с обязательной идентификацией последних;

- обеспечение формата, характеристик, размерности, способа отображения и идентификации данных в виде, идентичном нормам и правилам, установленным законом для оценки исполнения обязательных требований;

- обеспечение порядка осуществления профилактических процедур контроля с утверждением административных регламентов и соответствующих мероприятий. Снятие ограничений, установленных для существующих контрольных мероприятий при оформлении правонарушения, обладающего такими характеристиками как место и время его совершения. Аналогично тому, как это сделано в отношении такого вида правонарушения, которое можно идентифицировать в качестве «длящегося». Для целей профилактических процедур контроля можно ввести понятие «рискообразующее» правонарушение и снять с него обязательный атрибут – «место совершения» правонарушения, либо установить местом совершения такого вида правонарушения – место его обнаружения;

- установить период оперативного контроля деятельности водителя, доступного сотруднику надзорного (контрольного) органа для осуществления мероприятий в условиях придорожной проверки, равного текущим сутками и 28 предшествующим суткам.

3. Обеспечение защиты прав и законных интересов подконтрольных лиц в части получения и проверки достоверности данных, послуживших основанием для применения к ним санкций, в том числе утверждение и опубликование методов и алгоритмов расчета, применяемых в средствах контроля. Доступность для подконтрольных лиц документов, содержащих доказательную базу, а также их утверждение в качестве официальных. Кроме этого, подконтрольное лицо должно быть извещено о содержании и полном составе электронного документа, а также должно подтвердить факт такого ознакомления и дать согласие на его отправку конкретному уполномоченному законом органу, и только исключительно после этого действия подконтрольного лица должна появиться возможность у средства контроля подписать этот документ квалифицированной электронной подписью подконтрольного субъекта.

4. Обеспечение защиты персональных данных участников системы – это важная часть системы, которая на текущий момент не нашла должного внимания со стороны нормативного регулирования. Это регулирование не может быть реализовано по умолчанию, так как решается исключительно через функциональные требования к средству контроля, которое используется не только надзорными (контрольными) органами, но и субъектами экономической деятельности и гражданами лицами, при этом круг указанных лиц не может быть установлен заблаговременно. Такая среда эксплуатации средства контроля приводит к необходи-



мости проводить отдельную сертификацию по защите персональных данных по самой серьезной схеме испытаний ввиду наличия максимальных рисков для несанкционированного доступа к персональным данным граждан.

5. Подтверждение соответствия технических средств контроля требованиям, в том числе и на функциональную безопасность. Введение государственной процедуры учета (реестровая модель) допуска средств контроля к эксплуатации.

6. Утверждение порядка допуска и внесения в реестр, порядка осуществления деятельности и процедур, периодичности процедур, отчетности, подтверждения соответствия требованиям, вида и способа оформления результатов процедур из установленного перечня для мастерских, подтверждающих и обеспечивающих корректность, работоспособность и достоверность регистрируемых данных средствами контроля.

На основании вышеперечисленных целей и принципов должна создаваться система контроля деятельности водителей, обязательные требования к которой должны быть установлены на уровне и в соответствии с федеральными законами.

Эти принципы следуют из безальтернативного следования положениям действующих на настоящий момент законов Российской Федерации и установок, принятых в рамках «регуляторной гильотины».

Как и почему необходимо учитывать все эти положения и вводить отсутствующее на настоящий момент государственное регулирование по некоторым указанным в данной статье моментам, мы подробно разберем в последующих публикациях.

В результате, в нашей первой статье мы представили концепцию и описали основные сферы и положения правового регулирования системы контроля деятельности водителя. Развитие и продолжение данной тематики ожидайте в последующих статьях – не пропустите, будет интересно, а главное полезно в вашей повседневной деятельности!

**Ждем вас для ознакомления со следующей статьей в очередном выпуске журнала, редакция и искренне Ваш, эксперт АТЭС – Мирошин Геннадий Святославович!**



**СЛЕСАРНЫЕ И КУЗОВНЫЕ РЕМОНТЫ**  
**ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ**  
**И ПРИЦЕПОВ**  
**ВЫКУП ТЕХНИКИ**  
**РАЗБОРКА**



**СКИДКИ ПОСТОЯННЫМ КЛИЕНТАМ**  
 Предоставляем постоянным клиентам специальные выгодные условия



**БОЛЕЕ 30000 ЗАПЧАСТЕЙ**  
 Огромный выбор запчастей для грузовиков в наличии



**БЫСТРАЯ ВЫДАЧА ЗАПЧАСТЕЙ**  
 Выдача запчасти без предварительной договоренности или в удобное для вас время



**НАЛИЧНЫЙ И БЕЗНАЛИЧНЫЙ РАСЧЕТ**  
 Наличный и безналичный расчет путем банковского перевода

## УСЛУГИ АВТОСЕРВИСА

Осуществляем комплекс услуг по диагностике, ремонту и повышению мощности грузовиков



Ремонт коробок передач



Компьютерная диагностика, программирование



Опрессовка головок двигателей



Восстановление Вашего грузовика после ДТП (Кузовные, стальные и малярные работы любой сложности в кратчайшие сроки)



Ремонт двигателей



Отключение adblue



Увеличение мощности двигателя грузовых автомобилей

## КОНТАКТЫ:

**Ген. Директор, ООО Трак-Запчасть**  
 Лифанов Алексей Александрович  
**Зам. Ген. Директора,**  
**Коммерческий директор ООО Трак-Запчасть**  
 Зудин Алексей Юрьевич  
**Руководитель сервиса ООО Трак-Запчасть**  
 Смутько Виталий Викторович

**КУЗОВНОЙ РЕМОНТ: +74950087621**  
**СЛЕСАРНЫЙ ЦЕХ: +79685952222**  
 Почта: kuzov\_gat@mail.ru

**Адрес:** Московская обл., Раменский район, посёлок Рылеево, на трассе А107 между трассами М4 и М5 д. Спас-Михнево, 2, стр. 1



Перейти на сайт



Перейти на Telegram

# Альтернативная система тахографии ЕАЭС. Особенности, варианты развития, совместимость

## Введение

Санкции ЕС являются стимулом для создания и развития альтернативной системы контроля деятельности водителей при осуществлении международных перевозок автомобильным транспортом, основанной на использовании альтернативных тахографов и соответствующих им альтернативных карт тахографов.

Основными проблемами для Российской Федерации и Республики Беларусь, вызванными санкциями ЕС, являются: невозможность сертификации криптографических ключей уровня страны в лаборатории по цифровым тахографам в JRC в Истре; ограничения в поставках заготовок карт тахографов или чип-модулей для производства карт тахографов в России и Республике Беларусь; а также ограничения в поставке самих бортовых устройств тахографов, датчиков движения, оборудования мастерских и контролирующих органов. Кроме того, заблокированы возможности легального обновления программного оборудования (ПО) для мастерских и контролирующих органов.

## Взаимозаменяемость

С технической точки зрения альтернативный тахограф ЕАЭС полностью повторяет тахографы ЕСТР и ЕС, включая систему криптографии RSA, на которой основано доверие в тахографах ЕСТР и ЕС. При таком подходе альтернативные тахографы ЕАЭС обеспечивают техническую совместимость с тахографами ЕСТР. Т.е. процедуры контроля, необходимое оборудование и программное обеспечение останутся прежними. Иными словами, не потребуются дополнительные затраты со стороны контролирующих органов.

В настоящее время в Республике Беларусь уже имеется доработанный чип-модуль производства дружественной страны, который подходит для изготовления карт тахографов. Данный чип обеспечивает полную совместимость карт тахографов для работы как в тахографах ЕСТР, так и в альтернативных тахографах ЕАЭС.

Из-за того, что в технической основе альтернативных тахографов ЕАЭС лежат международные стандарты и технические требования международных договоров, признаваемые всеми Договаривающимися сторонами ЕСТР и другими странами, **нет технических и технологических препятствий для расширения зоны применения альтернативных тахографов ЕАЭС на территории таких стран.**

Различия заключаются только в криптографических ключах, которые в альтернативной системе тахографии ЕАЭС не зависят от ключей ЕС. И таким образом, санкции ЕС не смогут повлиять на альтернативную систему тахографов России, Республики Беларусь и дружественных государств.

С точки зрения контроля деятельности водителей и обслуживания альтернативных тахографов ЕАЭС в тахографических мастерских, ничего не изменится - все «стандартные» процедуры останутся прежними. Дополнительных административных и технических усилий пользователей альтернативных тахографов ЕАЭС не потребуется. Оборудование для настройки, калибровки и контроля альтернативных тахографов ЕАЭС используется то же самое, что и для тахографов ЕСТР.

Страны, присоединившиеся к альтернативной системе тахографии ЕАЭС, по аналогии с ЕСТР, для получения сертификата ключей уровня страны будут обращаться в организацию, управляющую корневыми криптографическими ключами. Например, Казахстан будет приезжать в Беларусь или Россию (там, где будет центр сертификации) и получать сертификаты ключей для изготовления в Казахстане карт контролёров, карт мастерских, которые будут использоваться для контроля и калибровки.

Страны, решившие производить свои тахографы ЕАЭС, смогут проводить их сертификацию в странах ЕС или Турции, а при создании таких лабораторий в ЕАЭС - и в странах союза.

В силу возможного развития системы тахографии, в странах ЕАЭС и ЕСТР необходимо сразу будет закладывать единые требования как к лабораториям, так и к самой системе тахографов, исключая в этих требованиях запрет на возможность производителям самостоятельно дополнять тахографы системами дополнительной цифровизации в соответствии с требованиями страны, установившей дополнительные требования к таким устройствам.

Вопрос, который поднимается уже с 2024 года: «А как же наши тахографы с блоком СКЗИ, которые уже выпускаются несколькими производителями? Они же также предназначены для контроля деятельности водителя и даже имеют серьёзную защиту в виде блока СКЗИ тахографа?».

Постараемся разобраться в этом кроссворде и вместе понять: почему за 10 лет мы с нашими тахографами с блоком СКЗИ не вышли на международные перевозки?

**Тахографы СКЗИ это и есть альтернатива ЕСТР для международных перевозок в ЕАЭС или всего лишь локальный продукт?**

С административной точки зрения, российские тахографы СКЗИ, выполняют требования законодательства РФ. В частности, тахографы СКЗИ должны выполнять требования российских законов «О безопасности дорожного движения» и «Об электронной подписи». Эти законы распространяются исключительно на территорию Российской Федерации и не имеют экстерриториального действия на территории других государств.



# УСТРОЙСТВО ОГРАНИЧЕНИЯ СКОРОСТИ

**Компания ООО «Лэда-СЛ»** предлагает устройство ограничения скорости UOS LS собственной разработки, для дизельных автомобилей и автомобилей с электронной педалью акселератора.

УОС торговой марки «Лэда-СЛ» прошло весь комплекс испытаний на соответствие правилам ООН R89-00 и имеет знак официального утверждения типа, на основании которого выдан сертификат Таможенного союза.

С 2016 года, когда стартовало производство УОС UOS LS, не было **ни одной жалобы, ни одной претензии** на отказ в работе, которые омрачили бы его безупречную репутацию. Абсолютная надежность конструкции служит убедительным доказательством профессиональной квалификации наших разработчиков и соответствия всем строгим требованиям ООН R89-00. Устройство поставляется на автосборочные предприятия.

Возможность подключения и использования трекеров сторонних производителей для ограничения скорости по геозонам позволяет владельцам контролировать выезд транспортных средств за пределы установленных территорий. Это обеспечивает дополнительный уровень безопасности и управления автопарком.

**Подключение дополнительных систем** для самосвалов и другой спецтехники снижает скорость движения до закрепления (фиксации) платформ, кузовов, вилок и т.д. Данная функция также контролирует закрытие дверей, пристегивание ремней, повышая безопасность эксплуатации спецтехники.

## ЭТИ ВОЗМОЖНОСТИ ПОЗВОЛЯЮТ:

- Ограничить скорость в определенных зонах.
- Контролировать перемещение транспорта.
- Повысить безопасность при работе со спецтехникой.
- Снизить риски аварий и повреждений.

**УОС UOS LS — это современное, надёжное и простое в установке устройство для обеспечения безопасности на дорогах**

Фирменное название: **UOS LS Версия 1.01 Тип: Universal 1**

**Изготовитель:**

ООО «Лэда-СЛ», Россия, 600035, г. Владимир, ул. Куйбышева, 26 с

<https://leda-sl.ru>



В технической основе тахографов СКЗИ лежат локальные российские или ограниченно международные технические стандарты и требования, которые не применяются всеми потенциальными участниками альтернативной системы тахографии ЕАЭС.

В тахографах СКЗИ используются криптографические алгоритмы, которые не признаются всеми потенциальными участниками альтернативной системы тахографии ЕАЭС. Алгоритмы шифрования тахографов СКЗИ не везде полностью признаются за рамками ЕАЭС. Расширение альтернативной системы тахографии, основанной на тахографах СКЗИ, на страны, не входящие в ЕАЭС, под очень большим вопросом или вовсе невозможно.

Создание ограниченной альтернативной системы тахографии ЕАЭС только для стран ЕАЭС – бесперспективно. И будет проигрышным проектом.

В российской системе тахографов СКЗИ корневые криптографические ключи принадлежат и управляются федеральным органом исполнительной власти Российской Федерации. Это может вызвать недоверие к такому РКИ-дереву со стороны других государств, не имеющих возможности воздействовать или управлять этим РКИ-деревом.

Принадлежность РКИ-дерева Российской Федерации, в силу российского закона, вряд ли позволит наладить выпуск карт тахографов СКЗИ – карты водителей, карты контролёров, карты мастерских, карты предприятий – вне территории РФ. Это в свою очередь повлияет на возможность осуществления действенного контроля и обслуживания транспортных средств, находящихся за территорией РФ.

Формат электронных данных, выгружаемых из блоков СКЗИ российских тахографов, является закрытым (проприетарным) форматом российской коммерческой структуры, которая считает этот формат данных своей собственностью. Она не распространяет и не публикует подробности этого формата данных.

Таким образом, принять решение о соблюдении водителями норм времени вождения и отдыха, на основании данных, выгруженных из блоков СКЗИ тахографов, не представляется возможным.

Также, в открытом доступе отсутствуют подробные технические требования к бортовым устройствам, блокам СКЗИ тахографов, к картам тахографов СКЗИ, оборудованию для контролирующих органов. Из-за чего, наладить производство компонентов тахографов СКЗИ в других странах, кроме России, невозможно. И это не может понравиться другим государствам, желающим развивать свое производство. Что, в свою очередь, подтолкнёт к отказу и не призыванию этими странами альтернативной системы тахографии ЕАЭС на основе тахографов СКЗИ.

В тахографах СКЗИ, в отличие от тахографов ЕСТР, для подписания данных, выгружаемых из тахографов, используется электронная подпись водителя - это является прямым нарушением Статьи 51 Конституции Российской Федерации. Как это действует в других странах необходимо изучать и возможно, с большой долей вероятности, также натолкнётся на нарушение базового закона.

### Альтернативная система тахографии ЕАЭС, базирующаяся на технических требованиях ЕСТР

Предлагаемый экспертами и поддержанный Минтрансом России в 2023 году проект тахографов ЕАЭС имеет другой подход, базирующийся на технических требованиях, существующих в ЕСТР, но основанный на использовании системы криптографических ключей, находящихся в совместном управлении Российской Федерации и дружественных стран.

**В тахографах ЕСТР**, а также в альтернативных тахографах ЕАЭС, по предложению Ассоциации транспортных экспертов и специалистов (АТЭС) используется электронная подпись производителя оборудования: в тахографах – электронные **подписи производителей** бортовых устройств тахографов; **в картах** тахографов – электронные **подписи организаций**, ответственных за выпуск карт тахографов.

### Альтернативная на базе СКЗИ vs Альтернативная на базе ЕСТР

Разные электронные подписи формируют разную ответственность. В тахографах ЕСТР и альтернативных тахографах ЕАЭС ответственность за точность и достоверность данных лежит на производителях оборудования. В российских тахографах СКЗИ вся ответственность лежит на водителях, на должностных лицах, выпускающих транспорт на линию, или на лицах, вообще не связанных с транспортом.

**Производители** бортовых устройств, блоков СКЗИ тахографов, карт тахографов **не несут** никакой **ответственности** за точность и достоверность данных, зарегистрированных тахографами СКЗИ.

Требования к тахографам СКЗИ с передачей данных, прямым текстом требуют передачу данных в российскую информационную систему.

Для контроля за водителями по данным, выгруженным из тахографов СКЗИ, потребуется разработка нового программного и аппаратного обеспечения – устройств, способных преобразовать формат данных блоков СКЗИ тахографов в формат, применимый для целей контроля деятельности водителей.

Но, в силу акцента на квалифицированную электронную подпись, принятие решений возможно только на основании электронных документов. Распечатки тахографов, сделанные на бумажном носителе, практически потеряли своё первоначальное предназначение документа для контроля деятельности водителей.

Программное обеспечение, используемое в настоящее время в свободном доступе для перевозчиков и контролёров, не способно визуализировать данные, выгруженные из блоков СКЗИ российских тахографов.

В плане конструкции бортовых устройств тахографов в ЕСТР и альтернативной системе тахографии ЕСТР защищается весь периметр бортового устройства, что исключает риски манипуляций данными, хранящимися в бортовом устройстве. В российских тахографах СКЗИ, бортовые устройства не защищены. Более того, они легко вскрываются: ремонтируется электроника и имеется



ЕСТР

Бортовое устройство целиком является информационно безопасным. Управление корневыми ключами ЕС.



Зашифрованная передача данных между ДД и БУ

Одинаковый подход к сертификации  
Одинаковый подход к метрологическим параметрам  
Полная совместимость процедур контроля водителей

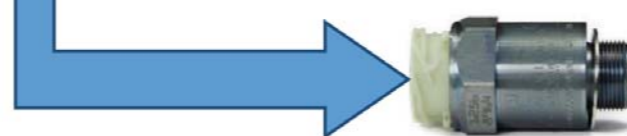
Альтернативный тахограф

Бортовое устройство целиком является информационно безопасным. Управление корневыми ключами РФ, РБ



Зашифрованная передача данных между ДД и БУ

Техническая  
Совместимость



возможность внести изменения в память бортового устройства. На тахографических форумах регулярно подсказывают, что пришла пора менять флеш (память, в которой хранится информация о деятельности водителей).

Рекламируется возможность и реально осуществляется бесконтрольный ремонт бортовых устройств тахографов СКЗИ, что подрывает доверие к ним, как к средствам измерения утверждённого типа, имеющего свидетельство о поверке.

В отличие от ЕСТР и системы альтернативной тахографии ЕАЭС, в которых устройства **обязаны получить сертификаты соответствия**, для тахографов СКЗИ **сертификация осуществляется на добровольных началах**, т.е. тахографы СКЗИ можно вообще не сертифицировать. Тахографы СКЗИ не проходят сертификации (исследования) на информационную безопасность и выполнение функциональных требований по регистрации деятельности водителей.

### Реализация. Система доверия к криптографическим ключам аналогична ЕСТР.

Для альтернативной системы тахографии ЕАЭС необходимо выбрать/создать в одном из институтов Рос-

сии или Республики Беларусь лабораторию, которая по аналогии с лабораторией цифровых тахографов в JRC, будет создавать и управлять корневыми криптографическими ключами альтернативной системы тахографии ЕАЭС. Также эта лаборатория будет выпускать сертификаты ключей уровня страны, как это делается в JRC в Искре.

### Снятие санкций ЕС

После того, как ЕС вновь начнёт сертификацию открытых ключей для Российской Федерации и Республики Беларусь, у российских, белорусских и любых других производителей компонентов альтернативных тахографов ЕАЭС появится возможность загрузить сертифицированные ключи ЕСТР в альтернативные тахографы и карты альтернативных тахографов, но только после прохождения всех этапов сертификации оборудования, предусмотренных ЕСТР. У производителей появится возможность реализовывать свою продукцию также и в странах ЕСТР.

**Виктор Иванченко,**  
генеральный директор ООО «Лэда-СЛ»

# Способны ли системы РЭБ и устройства подавления сигнала вывести из рабочего состояния тахографы, оборудованные блоком СКЗИ?

Уже на протяжении долгого времени перевозчики, использующие тахографы с блоком СКЗИ, и мастерские, занимающиеся их обслуживанием, обращают внимание на то, что участились случаи выхода из строя этих самых блоков СКЗИ тахографов.



В информационном пространстве и специализированных чатах то и дело всплывали истории о внезапной «кончине» блоков СКЗИ, не «доживших» до конца гарантийного срока или заявленного производителем периода эксплуатации.

Больше всего жалоб связывают, с вероятным негативным влиянием РЭБ (Радио Электронная Борьба), используемой в ряде мест и даже целых регионов страны в целях защиты критически важных объектов, гражданского населения и других не менее важных случаях. А также есть жалобы о вероятном влиянии, так называемых, «глушилок», которыми недобросовестные водители пытаются подавить сигналы ГНСС, чтобы скрыть своё местоположение или маршрут движения.

Если до 2023 года поломки блоков СКЗИ и происходили, то они были достаточно редкой неприятностью для перевозчиков. Однако в последнее время случаи выхода блоков СКЗИ из строя приобрели характер «эпидемии».

Преждевременные «поломки» блоков СКЗИ тахографов не только неожиданным бременем ложатся на финансовое благополучие коммерческих предприятий, но и приводят к неоправданному расходованию бюджетных средств, выделяемых на обслуживание тахографического оборудования, например таких субъектов как муниципальные администрации или школы, использующие школьные автобусы.

Грядущий переход на онлайн-тахографы, которые с 1 марта 2023 года стали реальностью приказа № 440, но ещё в полной мере не введены в промышленную эксплуатацию, грозит коммерческим перевозчикам и бюджетным организациям многократным увеличением расходов, не только на приобретение и обслуживание тахографов, но и на оплату невесть откуда прилетевших штрафов за нарушения норм времени вождения или отдыха.

Причина проста и неумолима. Сейчас, когда блок СКЗИ выходит из строя, у перевозчика есть соблазн рискнуть

на авось. Ему проще заплатить минимальный штраф или «откупиться», и это при условии что «повезёт» попасться на проверку, чем терять драгоценный заработок и доверие клиентов.

Но с введением онлайн-тахографов, оснащенных системой передачи данных о деятельности водителей и маршрутах движения в централизованную информационную систему, любая попытка выехать на линию с неисправным (КоАП РФ) Статья 11.23.) тахографом будет мгновенно зафиксирована, а вынужденные простои в ожидании замены блока СКЗИ обернутся тяжким бременем для перевозчиков, заказчиков и бюджетных организаций.

Слова «выход из строя», «кончина», «поломки» не зря взяты в скобки. Скорее всего, производители тахографов (бортовых устройств), производители блоков СКЗИ тахографов, найдут множество контраргументов, обосновывающих виновность самих водителей, которые то карты водителей не извлекают из тахографов, то данные из карт не выгружают, а то ещё какие ни будь формальные причины. При этом, целое десятилетие водители «оставляли карты ночевать» в тахографах, и при этом ни тахографы, ни блоки СКЗИ, ни карты водителей не выходили из строя.

**Эксперты ассоциации АТЭС** откликнулись на обращение перевозчиков и мастерских и **провели серию тестов**, чтобы проверить действительно ли РЭБ или «глушилки» выводят из строя тахографы с блоком СКЗИ.

**В период с 1 по 13 августа** на тестовом автомобиле были установлены два тахографа с блоком СКЗИ. И автомобиль каждый день передвигался в районе, находившемся в зоне действия РЭБ. В первые три дня вышли из строя два блока СКЗИ. Утверждать, что это воздействие именно РЭБ повлияло на выход из строя блока СКЗИ, наши специалисты не могут, но выход блоков СКЗИ тахографа на одном участке дороги, когда заведомо известно, что работали системы РЭБ оставляет много вопросов, что же стало причиной именно в этом месте – качество самого блока СКЗИ тахографа, бортового устройства тахографа в которое установлен блок СКЗИ, работа РЭБ, чёрная магия или «проклятое» место?

В последующие десять дней, в течение которых АТЭС продолжала тестирование, подобных инцидентов выхода блоков СКЗИ из строя, на данном участке не наблюдалось.

Однако в подтверждение корректности проведённых АТЭС тестов, от одной мастерской в Ассоциацию поступило сообщение, что в период с 09.07.25 по 29.07.25 к ней

обращались перевозчики с проблемами выхода из строя блоков СКЗИ тахографов, срок эксплуатации которых составил всего от 1 года 2 месяцев до 1 года 10 месяцев, то есть все эти **блоки не отработали** заявленный производителем период. За указанный период набралось 7 таких блоков СКЗИ тахографов. По заверениям перевозчиков, блоки СКЗИ тахографов «отваливались» когда они проезжали недалеко от аэродромов.



Также были **проведены тесты по влиянию «глушилок»** на работу тахографов с блоком СКЗИ тахографа. По итогам тестов доказано, что «глушилки» действительно блокируют прием сигналов ГНСС блоком СКЗИ тахографов в результате чего координаты местоположения и скорость транспортного средства на дисплее тахографа не отображаются, на распечатки не выводятся.

Согласно требований приказа № 440, при отсутствии данных ГНСС скорость и пробег транспортного средства регистрируются в памяти бортового устройства по сигналу от датчика движения, установленного в трансмиссии, но в памяти блока СКЗИ эти данные не регистрируются.

Конечно, без проведения полноценных лабораторных испытаний, со стопроцентной уверенностью утверждать, что причина поломок блоков СКЗИ кроется исключительно в воздействии РЭБ или «глушилок», преждевременно. Необходимы дополнительные, углубленные исследования, которые должны проводиться специализированными институтами с привлечением специалистов компетентных в спутниковых системах навигации, глубоким знанием электроники, оснащённых специальным оборудованием и т.п. Для которых перевозчики и организации обслуживающие тахографы должны описать обычные и необычные сценарии выхода блоков СКЗИ тахографов из строя.

**Однако уже сейчас можно с уверенностью сказать**, что РЭБ и «глушилки» **могут исказить данные** о перемещении транспортного средства, его скорости и координатах, при этом нарушается регистрация значений времени, а это уже прямо влияет на штрафы.

Надо напомнить, что по требования приказа № 440, тахографы – это средства измерения утверждённого типа. Но ключевой особенностью утверждения тахографов как средств измерения является наличие в нём установленного и правильно функционирующего блока СКЗИ тахографа, который сам по себе является утверждённым средством измерения, и является источником информации о текущем времени, которое необходимо для регистрации видов деятельности водителей для контроля соблюдения водителями норм времени вождения и времени отдыха. Из чего не сложно сделать, что если вышел из строя блок СКЗИ, т.е. он престал быть средством изме-

рения поставляющим точное время, то и весь тахограф целиком перестал быть средством измерения. Следовательно, теряется доверие к достоверности зарегистрированных данных о деятельности водителей.

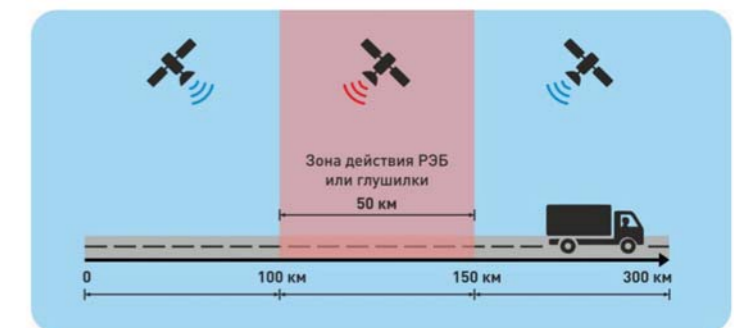
Недопустимо принимать решение о наказании водителя или перевозчика на основании данных, точность и достоверность которых вызывает сомнения.

При подавлении GNSS-сигнала, блок СКЗИ тахографа теряет возможность определять координаты. Это может привести к следующим последствиям:

**к некорректным записям данных о местоположении** – при отсутствии GNSS-сигнала, блок СКЗИ тахографа не может определять действительное местоположение, что может привести к искажению данных о маршруте и времени нахождения транспортного средства в определенных географических точках;

**к сбоям в работе системы контроля деятельности водителей** – системы контроля, как офлайн так и онлайн, анализирующие данные тахографа, могут выдавать ложные предупреждения или налагать штрафы, если данные о времени от блока СКЗИ не точны или вовсе отсутствуют;

**к переходу в аварийный режим** – возможно, некоторые модели тахографов при потере GNSS-сигнала, могут переходить в аварийный режим, либо работая по внутренним часам, либо требующий перезагрузки или специального вмешательства и т.п. для восстановления работоспособности, но кто гарантирует, что такие действия не будут влиять на достоверность, корректность, правильность зарегистрированных данных.



**Возможно, кто-то из производителей бортовых устройств тахографов или блоков СКЗИ тахографов придумает некие «алгоритмические фильтры», как бы исправляющие ситуацию.** Но остаётся вопрос к оборудованию как к утверждённому средству измерения, обеспечивающему заданную метрологическую точность в условиях при которых предоставлялось утверждение СИ. И если блок СКЗИ или тахограф «отвалились» как средство измерения, где гарантия, что они продолжают корректно работать как достоверные устройства регистрации деятельности водителей.

**Важный аспект** – это повышение устойчивости самих приемников ГЛОНАСС/GPS к воздействию помех моментально создаст брешь в системах защиты, которые обеспечивает РЭБ. Банально, этого нельзя делать. Да и если бы противная сторона могла преодолевать РЭБ об этом уже давно-бы трубили многие вражеские СМИ.

**Что имеет смысл предпринять.** Следует рассмотреть возможность использования альтернативных систем определения местоположения ТС, хотя бы отдельных фиксированных контрольных точек на дорогах. А также по другому принципу утверждать тахографы как средства измерения, что бы точность измерения времени бортового устройства тахографа не зависела от работоспособности блока СКЗИ тахографа.

**Не менее значимым шагом** является разработка методов, надежных механизмов верификации данных о деятельности водителей поступающих в информационные системы. Необходимо обеспечить возможность водителям предоставлять иные подтверждающие документы, кроме как электронные документы, формируемые тахографами или блоками СКЗИ тахографов. А для контролёров важно быть уверенным, что они полагаются на достоверные данные о деятельности водителей.

**Независимое подтверждение** выполнения разработчиками/производителями оборудования требований к тахографам и блокам СКЗИ тахографов. Вершиной станет наличие исчерпывающих технических требований к бортовым устройствам тахографов, блокам СКЗИ тахографов, датчикам движения и/или другим компонентам тахографов. А также создание независимой, **прозрачной и обязательной сертификации тахографов (бортовых устройств тахографов) с блоком СКЗИ**, самих блоков СКЗИ тахографов, что бы обеспечивать достоверную и беспристрастную регистрацию деятельности водителей.

**В конечном итоге** задача состоит в том, чтобы создать систему контроля соблюдения водителями норм времени вождения и времени отдыха, которая способна надежно фиксировать нарушения, не допуская при этом необоснованных обвинений водителей, ставших жертвами внешних, не зависящих от них воздействий на функции регистрации используемого оборудования, а также исключения простоев транспорта по вине некачественного или неработоспособного оборудования.

Всё выше сказанное требует комплексного и глубокого подхода, объединяющего усилия законодателей и других регуляторов в качестве «постановщиков задач», контролирующих органов как основных пользователей всей системы контроля деятельности водителей, в том числе системы тахографии, производителей оборудования для которых должны быть чёткие, ясные, однозначные, исчерпывающие, понятные требования к оборудованию и процессам подтверждения, и даже обслуживающего звена – тех самых тахографических мастерских, что бы они банально могли выполнить всё что «напридумывают» регуляторы и «натворят» производители.

Только кропотливая и равноправная совместная работа позволит создать справедливую и эффективную систему контроля за деятельностью водителей, обеспечит справедливую конкуренцию перевозчиков, позволит внедрить приемлемые условия труда водителей и как результат можно ожидать повышение уровня безопасности дорожного движения.

**Сергей Карпов**, член Президиума АТЭС, эксперт



## Проблемы существующего законодательства в сфере тахографического контроля



Ни для кого не является секретом, что при появлении российского законодательства в сфере тахографического контроля был использован опыт Европейских стран, где тахография существовала уже около 20 лет.

При этом, на мой взгляд, напрасно был сделан упор на государственно- частное партнерство. Например, цифровые ключи, которые записываются в тахограф, карты водителей и карты контролеров, принадлежат АО «АТЛАС-КАРТ».

Другим недостатком законодательства является отсутствие регламентирования конкретных операций. Так, например, принципы аутентификации (определение типа и сроков действия карт) не прописаны в законодательстве, а только во внутренних, не доступных для общественности (коммерческая тайна), документах того же АО «АТЛАС-КАРТ».

ООО «Спецпроект» изменило правила аутентификации карт в блоках НКМ (Навигационно-Криптографический Модуль). Если ранее, при аутентификации карты в блоке, НКМ смотрел на срок действия карты, то теперь НКМ смотрит на срок действия электронной подписи, записанной на карте.

В результате в период с сентября 2024 по март 2025 происходила полная неразбериха: срок действия карт, выданных 4 года назад, был ровно 3 года (указано на карте), а срок действия электронной подписи по 6 лет. В результате тахографы, в которых НКМ был заменен на блок, в котором запрограммированы новые правила, продолжали принимать эти карты. Вместе с тем, на картах, выданных 2,5 года назад, срок действия указан тот же - 3 года с начала действия карты, однако, электронная подпись на них прекращает свое действие спустя 3 года с момента выпуска карты, и такая карта новым блоком не принимается.

Так же в декабре 2024 произошло очередное изменение в правилах выдачи карт:

при обновлении карт и замене их по неисправности, меняется срок действия карт. Теперь он не превышает 3-х лет с момента производства карт. Ранее он был ровно 3 года, вне зависимости от начала действия карты. Сейчас карта начинается не ранее, чем срок окончания действующей карты, но заканчивается не позже 3-х лет с момента выпуска карты.

При этом говорить о каких-то нарушениях невозможно, так как отсутствует какой-либо государственный документ, регламентирующий выдачу карт.

Министерство транспорта РФ отдало все эти процессы на откуп частным фирмам и на данный момент не имеет контроля за процессами, происходящими в системе Тахографического контроля. Сотрудники ФСБ, согласующие правила создания ключей и порядок их аутентификации, проверяют только соответствие правил криптозащиты, не соизмеряя их с требованиями обеспечения безопасности на транспорте.

Это уникальная система, при которой основная ключевая информация, используемая в системе обеспечения государственного тахографического контроля (а значит и безопасности на транспорте), находится в частных руках без контроля и регулирования со стороны назначенного правительством органа – Министерства транспорта. Отсутствует даже сама система контроля за ценообразованием, что в условиях естественной монополии порождает злоупотребления положением (без согласия держателя ключей невозможно выйти на рынок изготовления НКМ и карт водителя).

Так же, из-за работы систем РЭБ (радио-электронной борьбы) в НКМ часто пропадают координаты и меняется дата/время. Необходимо прописать такие сложности законодательно и что делать в таких случаях (в настоящий момент двигаться с неисправным тахографом запрещено, вне зависимости от длительности неисправности).

Диагностика карт тахографа и блоков НКМ на предмет «гарантия/не гарантия» осуществляется исключительно в Москве. И вот на этот период машина/водитель выпадают из экономической деятельности, что пагубно влияет как на экономику конкретного предприятия, так и на страну в целом. Вынуждает к этому и полный запрет на эксплуатацию ТС с неисправным тахографом и работу водителя с неисправной картой.

К сожалению, изложенные недостатки не являются единственными, а только самыми наболевшими.

Все обращения в Министерство транспорта РФ при прежнем Министре транспорта остались без внимания и сопровождались «отписками», содержащими явно ложные утверждения (вся переписка выложена в интернете и может быть предоставлена по первому требованию). При указании на ложные данные, я смог получить ответ - «нам нечего более добавить».

Остается надеяться, что новые сотрудники (авторы вышеуказанных ответов более не работают на своих должностях) под новым руководством будут достаточно компетентны, амбициозны и энергичны, чтобы устранить все пробелы законодательства, тем более, что в распоряжении есть работающая в Европе система, достаточно хорошо описанная и проработанная.

**Андрей Козьяков**,  
к.т.н., генеральный директор ООО «Тахограф+»

## В работе нашей мастерской бывают разные случаи



Наша компания ООО «АвтоКонтрольСервис», расположенная в Республике Башкортостан, г. Октябрьский, внесена в перечень и реестр ФБУ Росавтотранс под номерами клейм РФ1099 и RUS1064. Мы осуществляем полный цикл обслуживания тахографов с блоком СКЗИ и тахографов для международных перевозок ЕСТР, включая установку, калибровку, замену блока СКЗИ тахографа и продажу карт водителя.

Но не только тахографические работы приносят нам деньги. Мы оказываем услуги ГЛОНАСС-мониторинга транспорта, спецтехники, оборудования и даже персонала; помогаем контролировать работу; контроль расходования топлива; качество вождения; повышаем для своих клиентов безопасность использования транспорта. Устанавливаем автономные отопители салона, подогреватели двигателя, кондиционеры и другое дополнительное оборудование. В масштабах России наша мастерская относительно небольшая, однако, к нам порой поступают вопросы и претензии со стороны перевозчиков по тахографам с блоком СКЗИ, на которые мы не всегда можем найти ответ.

**В работе нашей мастерской бывают разные случаи, например, такой.**

Обратился клиент «К» – «тахограф пишет «НKM не функционален». На вопросы менеджера мастерской:

- 1) Извлекал ли водитель карту в конце смены?
- 2) Были ли поездки в регионы, где работает РЭБ?

Клиент по телефону отвечает: «Да, бываем в таких местах, где не работает связь и навигация сбоят. Да, конечно, мы соблюдаем требования законодательства. Наш водитель всегда извлекает карту – он же профессионал и умеет

пользоваться тахографом. К тому же тахограф новый. Вы же нам его устанавливали в прошлом году, и теперь нам обязаны... Ваш же тахограф!!!»

Приглашаем транспортное средство и механика организации с картой водителя, управлявшего этой машиной, к нам в мастерскую на диагностику.

Первое, что делаем – считываем данные с карты водителя, а результат выгружаем в таблицу, показавшую, что водитель систематически не извлекал карту из тахографа по окончании рабочего дня.

Диагностика тахографа определяет, что НКМ (СКЗИ) неисправен – требуется замена на новый, а по информации от поставщиков и аналогичных случаях у коллег в других мастерских, производитель НКМ не признает это гарантийным случаем.

Менеджер объясняет, что производитель НКМ с вероятностью в 100% ответит, что именно это нарушение правил эксплуатации привело к выходу из строя произведенного им блока.

Предлагаем замену блока за счет клиента.

Удивленный механик на громкой связи звонит водителю, который на коварный вопрос «Как часто вынимаете карту из тахографа?» подтверждает, что «НИКОГДА», потому что никто с него это не требовал.

Далее состоялся разговор с директором компании Клиента, громким голосом, эмоционально выразившим возмущение и недовольство – «Что и кому мы должны?».

После чего клиент отказался от дальнейшего обслуживания в нашей мастерской, так как, по его мнению, мы «не являемся компетентными в данном вопросе и не выполняем свои гарантийные обязанности».

А ему проще обслуживаться в другой мастерской, которая не требует от него соблюдения требований законодательства, предоставления документов и оформления МЧД для активизации тахографов. Причем, они после оплаты за меньшую цену привозят на установку тахограф уже активированный, откалиброванный и подключают за 5 мин.».

Мне, как руководителю, хочется понять – что мы сделали неправильно, где и кто ошибся и виноват?

У меня часто, и, наверное, у многих руководителей мастерских возникает много вопросов: **надо ли нам работать с нарушениями закона и быть лояльным к перевозчикам или надо делать все, как требуют законы, приказы, ГОСТы, но выглядеть при этом виноватым перед перевозчиком?**

**Альберт Макиенок,**

директор ООО «АвтоКонтрольСервис»

Республика Башкортостан,

г. Октябрьский, ул. Северная 38,

тел. +7(34767) 6-70-70, моб. +79279388887

okt@aks02.ru

www.aks02.ru

## Недобросовестная конкуренция или путешествие УОС в г. Казань

Успех в современном бизнесе, где конкуренция чрезвычайно высока, зависит от двух ключевых факторов: способности компании создавать новые продукты и эффективно внедрять их на рынок. Представьте ситуацию: Ваша компания потратила годы, миллионы рублей, интеллектуальный капитал на создание уникального товара. Вы выводите его на рынок, он пользуется спросом, а через полгода на полках конкурента появляется аналогичный товар, только под другим брендом и стоит он дешевле, вопрос совпадение? Нет. В 99% случаев – это воровство.

Сегодня, я, как адвокат, имея возможность опубликовать данную статью, хочу рассказать Вам не скучную теорию, а поделиться реальной историей из практики.

Несколько лет назад ко мне обратился основатель и руководитель Российской компании, деятельность которой связана с разработкой устройств для автотранспортных средств. Это компания разработала, сертифицировала и выпустила на рынок устройство ограничения скорости (УОС) для автомобилей собственной торговой марки UOS LS версии 1.01 типа Universal 1. Устройство является компонентом транспортного средства, основная функция которого обеспечить не превышение предельного значения (запрограммированной) скорости движения автомобиля. Использование данного устройства - это не опция, а законодательный императив. Требования к устройству регламентированы Техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств». Соблюдения законодательства в сфере автотранспорта напрямую влияет на безопасность перевозок и, как следствие, безопасность дорожного движения.

Весной 2021 г. доверитель выявляет на рынке коммерческую компанию, зарегистрированную на территории г. Казани Республики Татарстан, назовем её ООО «С...», которая предлагает к продаже идентичные устройства ограничения скорости только под собственной торговой маркой «Сателит 116». Самое интересное, что продажа этих устройств сопровождалась добровольным сертификатом, в котором в качестве производителя устройства указана компания доверителя.

Представляете себе, в какой ситуации оказалась добросовестная компания? Когда сторонняя организация продает контрафактные изделия под видом легальной продукции компании доверителя. Возникли закономерные вопросы: Как? Кто? И главное – что делать?

**Расследование и предательство внутри компании**

Первой мыслью была – утечка информации. Было проведено внутренне расследование в компании, по



Адвокат Центральной коллегии адвокатов г. Владимира А.С. Митрофанова

результатам которого оказалось, что один из сотрудников, владеющий полной информацией о подробностях конструкции и производства устройства, раскрыл информацию конкурентам за денежное вознаграждение. Как потом выяснилось, размер вознаграждения составил около одного миллиона рублей. Схема сотрудничества работника, назовем его гр – н (И...) и компании-конкурента заключалась в следующем. Гражданин (И...) наладил кустарное производство устройств ограничения скорости. Закупал компоненты у тех же поставщиков, что и добросовестная компания, собирал устройство и готовые партии устройств отправлял компании – конкуренту в г. Казань, через логистическую компанию. А компания конкурент уже занималась реализацией устройств среди перевозчиков на территории РФ. Все доказательства были зафиксированы комиссионно, после чего этот сотрудник был уволен за совершение дисциплинарного проступка (разглашения информации составляющей коммерческую тайну), но это был первый шаг.

### Обращение в полицию и в Управление Федеральной антимонопольной службы

Почему мы обратились в полицию и УФАС? Мотивация банальная, но главная проблема даже не в упущенной выгоде, а в том, что устройство, собранное в кустарных условиях, не имеет обязательного сертификата соответствия, не прошло должных испытаний, что ставит под сомнение безопасность его использования при эксплуатации транспортного средства. А как выше указано, производителем в добровольном сертификате указана компания доверителя, в связи с чем нужно было снимать с себя все негативные последствия, связанные с использованием перевозчиками контрафактных устройств марки «Сателит 116».

Разбирательство в УФАС длилось больше года, комиссией было проанализировано большое количество доказательств и, как итог, мы смогли доказать, что компания – недобросовестный конкурент ООО «С...» своими действиями нарушает законодательство Российской Федерации, а также ее незаконные действия способны причинить убытки добросовестной компании и подрывают сложившуюся у нее положительную деловую репутацию.

В процессе разбирательства по делу было установлено, что подтверждается решением комиссии: что компания ООО «С...» использует фирменное наименование добросовестной компании без ее согласия, указывая его в качестве изготовителя устройства ограничения скорости торговой марки «Сателит 116» в добровольном сертификате № CSTS.O.002.PP019, выданного ООО «Ц...». Устройства ограничения скорости подлежат обязательной сертификации. Но законодательством не предусмотрено обязательное оформление сертификата добровольной сертификации. Цель оформления добровольного сертификата компанией ООО «С...» заключалась именно в том, чтобы легализовать на рынке контрафактные устройства ограничения скорости «Сателит 116», а также ввести в заблуждение потребителей и органы государственной власти, отвечающие за безопасность дорожного движения.

ООО «С...» производит устройства ограничения скорости «Сателит 116». Однако реализовывать без разрешительной документации данные изделия невозможно, в связи с чем и был изготовлен добровольный сертификат. Лицо, не обладающее специальными познаниями в области сертификации, не сможет понять, что его ввели в заблуждения (решение УФАС по Республике Татарстан по делу № 016/01/14.6-1092/2022 от 26.04.2023г.)

Однако, как часто и бывает, к моменту начала разбирательства компания ООО «С...» быстро сменила учредителя, руководителя и деятельность фактически не осуществляет. Остается вопрос: к кому пойдут обманутые перевозчики возвращать контрафактные устройства?

По результатам рассмотрения заявления в полицию, было возбуждено уголовное дело в отношении уже бывшего работника (И...). Приговором суда он признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 183 УК РФ – незаконное разглашение сведений, составляющих коммерческую тайну, из корыстной заинтересованности.

**Итог:** мы смогли привлечь к ответственности бывшего работника (И...), а также доказать недобросовестность компании конкурента ООО (С...), однако признаться, работа эта была сложная. Победа достигнута благодаря профессионализму и слаженной работе всей команды.

Описанная история – это лишь частный случай, который показывает, с какими сложностями может столкнуться бизнес. Подобные ситуации, это реальность для многих компаний, которые сталкиваются, как с недобросовестными работниками, так и с агрессивными методами конкурентной борьбы. Построить бизнес на доверии

в современных реалиях невозможно, необходимо выстраивать эффективную систему юридической защиты, что позволит защитить свои интересы. Основные шаги включают: разработка внутренних документов компании, заключение четких договоров, введение в организации режима коммерческой тайны, создание условий для ее соблюдения, регистрация исключительных прав, систематический юридический аудит бизнес-процессов на предмет уязвимости.

О каждом из этих инструментов, а также о том, как правильно действовать, если компания уже столкнулась с недобросовестностью, я подробно расскажу в следующих номерах журнала. Оставайтесь с нами, чтобы узнать больше.

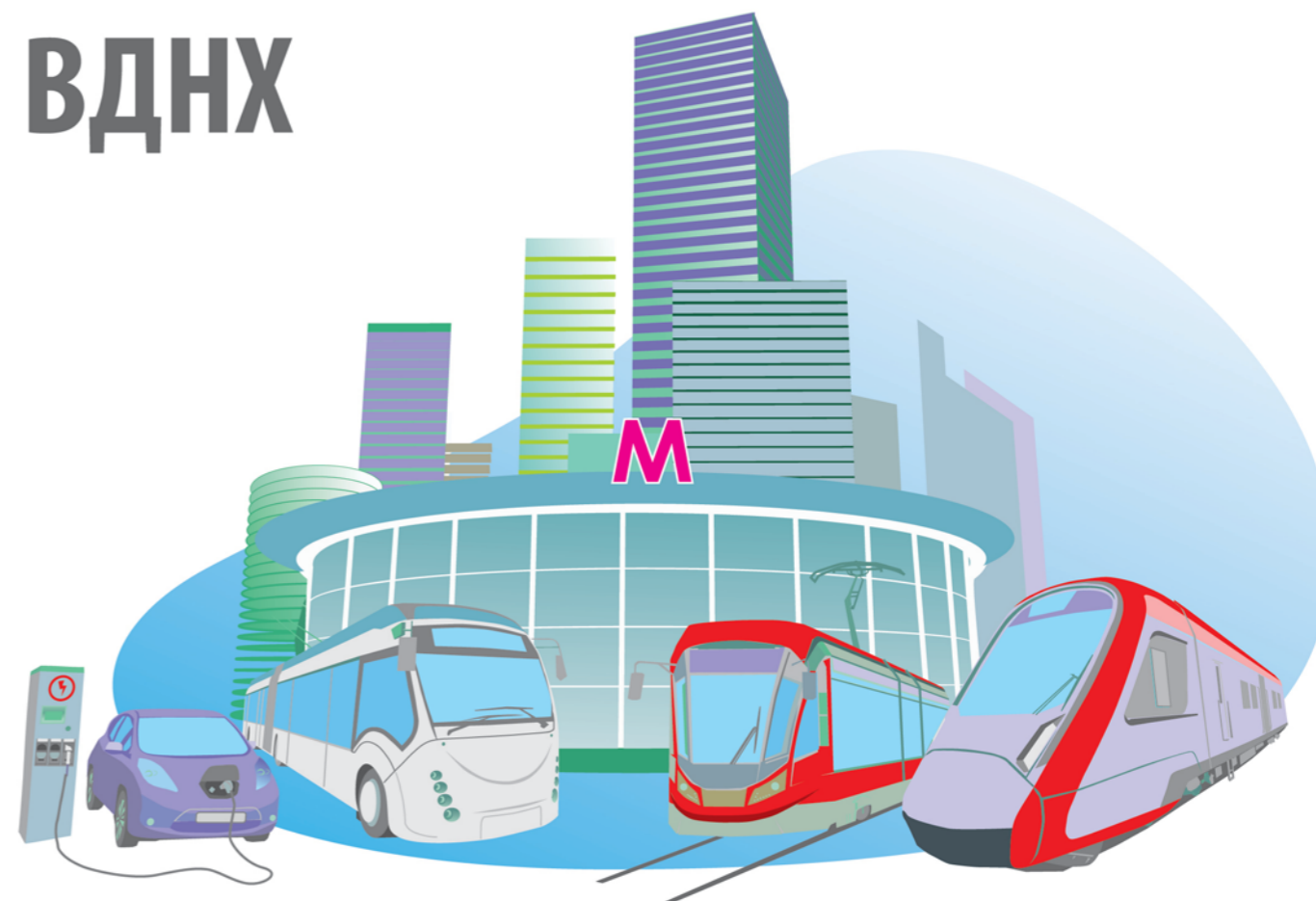
Ассоциация транспортных экспертов и специалистов оказывает комплексную юридическую поддержку членам ассоциации помогая выстроить надежную правовую защиту.

**Анна Митрофанова,**  
Адвокат Центральной коллегии адвокатов  
г. Владимира



Э Л Е К Т Р О  
Т Р А Н С

9-11 ИЮНЯ 2026  
МОСКВА  
ВДНХ



[www.electrotrans-expo.ru](http://www.electrotrans-expo.ru)

15-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ  
ПРОДУКЦИЯ И ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ  
ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА  
И МЕТРОПОЛИТЕНОВ

Проводится в рамках Российской недели  
общественного транспорта и городской мобильности

[www.publictransportweek.ru](http://www.publictransportweek.ru)



atesorg.ru

## КОНТАКТЫ

---



Адрес:  
105064, г. Москва,  
вн. тер. г. муниципальный округ Басманный,  
пер. Нижний Сусальный,  
д. 5, стр. 23, этаж 1, пом. II, ком. 5



Телефон:  
+7 (985) 812-33-99



Email:  
[info@atesorg.ru](mailto:info@atesorg.ru)



Telegram:  
<https://t.me/atesrus>