

Министерство транспорта
Российской Федерации

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

по результатам независимой антикоррупционной экспертизы
Ассоциации международных автомобильных перевозчиков

(указывается наименование юридического лица или фамилия, имя, отчество (при наличии) физического лица)

аккредитованного(ой) распоряжением Министерства юстиции
Российской Федерации от 27 января 2010 г. № 306-р в качестве
независимого эксперта, уполномоченного на проведение независимой
антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов
и проектов нормативных правовых актов

В соответствии с частью 1 статьи 5 Федерального закона от 17 июля 2009 г. № 172-ФЗ «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов» и пунктом 4 Правил проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 26 февраля 2010 г. № 96 «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов», проведена антикоррупционная экспертиза проекта федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»

(указываются реквизиты нормативного правового акта или проекта нормативного правового акта)

(далее — проект федерального закона)

(сокращение)

В представленном проекте федерального закона

(сокращение)

выявлены коррупциогенные факторы.

Пунктом 1 статьи 1 проекта федерального закона предлагается возложить на юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязанность по оснащению транспортных средств техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию и хранение информации о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств, текущем местоположении, направлении, скорости и маршруте движения транспортных средств, формируемой с использованием сигналов глобальной навигационной спутниковой системы Российской Федерации (ГЛОНАСС) или ГЛОНАСС совместно с иными глобальными спутниковыми навигационными системами.

За последние несколько лет в Российской Федерации сложилась противоречивая мировая практика ситуация, при которой на перевозчиков возложены обязанности по внесению изменений в конструкцию транспортных средств и дооснащению различными приборами и системами транспортных средств, находящихся в эксплуатации. При этом такие требования зачастую противоречат как друг другу, так и законодательству по техническому регулированию. Так, за последние 5-6 лет на перевозчиков возлагались обязанности по оснащению транспортных средств тахографами, соответствующими сначала требованиям постановления Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720, затем появились требования по оснащению транспортных средств тахографами, соответствующими требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», при этом требования к ним по ходу процесса оснащения транспортных средств менялись, как и менялся список, допущенных к оснащению моделей тахографов. Одновременно с этим параллельно вводились требования по установке на эти

же транспортные средства аппаратуры спутниковой навигации. Теперь предлагается возложить на перевозчиков обязанность по оснащению транспортных средств новым типом тахографа, обеспечивающим передачу регистрируемых данных.

Необходимо отметить, что такая калейдоскопическая смена требований приводит к тому, что добросовестные, законопослушные перевозчики должны многократно переоснащать свои транспортные средства новым типом оборудования, тратя при этом свои силы, время и финансовые средства.

Обращаясь к международному опыту внедрения, к примеру, цифрового тахографа, необходимо отметить, что его внедрение осуществлялось на протяжении нескольких лет, для окончательного перехода на цифровой тахограф был введен переходный 4-х летний период, требования к тахографу в течение этого длительного времени оставались постоянными, и, наконец, самое главное обязанность по оснащению новых транспортных средств возлагалась на их производителей. При этом данные требования не распространялись на транспортные средства уже находящиеся в эксплуатации.

Наличие завышенных требований к лицу, предъявляемых для реализации принадлежащего ему права, - установление неопределенных, трудновыполнимых и обременительных требований к гражданам и организациям является коррупциогенным фактором, предусмотренным подпунктом «а» пункта 4 Методики проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 26 февраля 2010 г. № 96 (далее – Методика).

Пунктом 2 статьи 1 проекта федерального закона предлагается возложить на юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, используемых для перевозок пассажиров и имеющих помимо места водителя, более восьми мест для сидения, обязанность по оснащению транспортных средств, аппаратурой спутниковой навигации, позволяющей осуществлять в некорректируемом виде регистрацию, хранение и передачу информации о текущем местоположении, направлении, скорости и маршруте движения указанных транспортных средств, формируемой на основе использования сигналов глобальной навигационной спутниковой системы Российской Федерации (ГЛОНАСС) или ГЛОНАСС совместно с иными глобальными спутниковыми навигационными системами, с использованием системы «ЭРА-ГЛОНАСС», если указанные транспортные средства не подлежат оснащению тахографами.

Данное требование вызывает недоумение, поскольку под него попадают все владельцы всех категорий пассажирских транспортных средств с числом сидений более 9 (за исключением физических лиц), осуществляющие все виды перевозок, в том числе не коммерческие или перевозки для личных нужд. При этом у собственника может отсутствовать потребность в установке аппаратуры спутниковой навигации и контроле передвижения принадлежащих ему на законном основании транспортных средств.

Наличие завышенных требований к лицу, предъявляемых для реализации принадлежащего ему права, - установление неопределенных, трудновыполнимых и обременительных требований к гражданам и организациям является коррупциогенным фактором, предусмотренным подпунктом «а» пункта 4 Методики.

Пунктом 2 статьи 1 проекта федерального закона предлагается возложить на юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязанность по передаче в подведомственные организации федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, сведения о принадлежащих им транспортных средствах, оснащенных и (или) подлежащих оснащению тахографами и (или) аппаратурой спутниковой навигации, сведения о тахографах и (или) аппаратуре спутниковой навигации, которыми оснащены транспортные средства, а также информацию о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств, зарегистрированную в некорректируемом виде тахографами, о текущем местоположении, направлении, скорости и маршруте движения транспортных средств, зарегистрированную в некорректируемом виде тахографами и (или) аппаратурой спутниковой навигации, с использованием системы «ЭРА-ГЛОНАСС».

При этом в соответствии со статьей 2 проекта федерального закона предполагается на основании передаваемых данных применять к перевозчику штрафные санкции, в частности по статье 12.9 КоАП, в автоматическом режиме.

Данное требование о передаче данных представляется противоправным, поскольку во многих случаях информация о текущем местоположении, направлении, и маршруте движения транспортных средств может являться закрытой коммерческой информацией, раскрытие которой будет представлять угрозу транспортной безопасности, сохранности груза, безопасности жизни и здоровья водителей транспортных средств.

В Европейском союзе в настоящее время также проводится работа по внедрению нового типа тахографа второго поколения, так называемого «умного» тахографа, обеспечивающего, в установленных случаях, передачу данных на определенных категориях транспортных средств, осуществляющих коммерческие перевозки.

Таким тахографом фиксируются и передаются следующие данные:

- пройденное расстояние и скорость транспортного средства;
- время измерения;
- режим труда и отдыха водителя

Однако, при этом не предусмотрено применение штрафных санкций к водителю в автоматическом режиме. Более того, в Постановлении Евросоюза № 165/2014 (пункт 7 статьи 8) четко записано «Ни в коем случае не допускается применять штрафные санкции на основании данных, полученных от тахографа в автоматическом режиме». Это может служить лишь основанием для проверки водителя транспортного средства и предприятия.

При этом определено, что передаваемые данные могут быть использованы только компетентными, контролирующими органами при проведении проверок, не предназначены для передачи иным лицам и организациям и подлежат удалению по истечении трех часов после их получения, если только при этом не были зафиксированы нарушения.

Наличие завышенных требований к лицу, предъявляемых для реализации принадлежащего ему права, - установление неопределенных, трудновыполнимых и обременительных требований к гражданам и организациям является коррупциогенным фактором, предусмотренным под-пунктом «а» пункта 4 Методики.

На основании выше изложенного принятие предлагаемых изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях не представляется возможным.

В целях устранения выявленных коррупциогенных факторов предлагается:

- установить необходимый переходный период для внедрения нового типа тахографа – не менее 3-4 лет.

- определить, что:

- тахографы нового типа устанавливаются на транспортные средства заводом-изготовителем при его производстве, а не перевозчиком в процессе эксплуатации;

- транспортные средства, находящиеся в эксплуатации на момент окончания переходного периода, переоборудованию и оснащению тахографом нового типа не подлежат, до окончания их эксплуатации (а не в течение 7 лет, как это предусмотрено проектом федерального закона).

- установить в проекте федерального закона категории транспортных средств, подлежащие оснащению тахографом нового типа, а также виды перевозок, на которых данные категории транспортных средств должны (могут) использоваться, при этом должно быть представлено обоснование необходимости принятия решения о возложении на перевозчиков новой обязанности, безусловно являющейся для них очередным обременением, в том числе в финансовом плане, поскольку такие требования потребуют затрат, в первую очередь на приобретение и установку нового оборудования. Проектом федерального закона вопросы финансирования данных новаций не раскрываются.

- установить, что информация передаваемая с тахографов в автоматическом режиме, может передаваться не в неопределенные конкретно подведомственные Минтранс России организации, а только в Ространснадзор и в его территориальные органы.

- возможность принятия изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, а также необходимость введения административной ответственности на основании передаваемых данных тахографами в автоматическом режиме, рассмотреть только по окончании переходного периода и отработки устойчивого функционирования предлагаемой системы

передачи данных в целом с учетом предполагаемых погрешностей измерения и возможных сбоев функционирования аппаратуры.

25 ноября

20 16 г.


(подпись независимого эксперта)

П.Ф. Павлюк

(инициалы, фамилия независимого эксперта
(руководителя организации для юридических лиц))

