**СПРАВКА-ОБОСНОВАНИЕ**

**к проекту постановления Кабинета министров Кыргызской Республики «О мерах по оснащению автотранспортных средств средствами контроля режима труда и отдыха водителей»**

**1. Цель и задачи.**

Целью проекта является реализация требования статьи 7 Закона Кыргызской Республики «Об автомобильном транспорте», а также исполнение обязательств в рамках ЕАЭС, а именно Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» о необходимости оснащения техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографами) транспортных средств категорий М2 и М3, осуществляющих коммерческие перевозки пассажиров, категорий N2 и N3, осуществляющих коммерческие перевозки грузов, а также реализация аналогичного требования, предусмотренного.

Регламентация процесса оснащения и использования транспортных средств тахографами приведет к повышению безопасности перевозок пассажиров, грузов, в том числе опасных, автомобильным транспортом за счет обеспечения соблюдения водителями установленных режимов труда и отдыха и скоростного режима посредством объективного контроля, а также повышение общей эффективности и устойчивости функционирования автомобильного транспорта. По статистике внедрение тахографов сокращает количество ДТП с участием большегрузной техники на 20%.

**2. Описательная часть.**

Необходимость оснащения транспортных средств тахографами обусловлена следующим. Как известно, автомобильный транспорт является источником повышенной опасности. В связи с ежегодным увеличением количества автомобильных транспортных средств и ростом грузовых и пассажирских перевозок, возрастает и количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

По данным Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Кыргызской Республики в 2019 году произошло 5995 случаев ДТП, что на 11,1 % больше по сравнению с 2018 годом. В результате ДТП за 2019 год погибло – 759 человек, (2018 г. - 716 чел.) что на 6,0 % больше в сравнении с 2018 годом. Получили ранение – 10315 человек, (2018 г. – 9160 чел.) или больше на 12,6 % в сравнении с 2018 годом. Необходимо отметить, что показатели смертности и травматизма (на 100 тысяч населения) на автомобильных дорогах в Кыргызской Республике являются одними из самых высоких среди стран ОЭСР.

Более 70% всех ДТП происходит по вине водителей транспортных средств. Из общего числа ДТП, произошедших в 2019 году, 205 аварий

произошли по вине водителей пассажирского транспорта, что в сравнении с 2018 годом больше на 9,7 % (в 2018 г – 200 аварий).

Общеизвестно, что ДТП с участием транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов, сопровождаются наиболее тяжелыми последствиями, что обусловлено:

- свойствами опасных грузов (физическими, химическими, биологическими);

- масштабами последствий аварии, затрагивающих не только непосредственных участников происшествий, но и людей, транспортных средств и объекты, находящиеся вблизи места аварии;

- продолжительностью развития катастрофы во времени и охватом протяжённого участка местности (например, при утечке опасной жидкости, газа или рассыпании опасного твёрдого вещества).

Согласно мировой статистике ДТП более половины всех дорожных происшествий так или иначе связаны с переутомлением водителей. Как показывают исследования, утомление у водителя обнаруживается уже на четвертом-пятом часу вождения и явно ощущается на 6-8 часу. Если водитель находится за рулем от 7 до 12 часов, то степень возможного попадания в ДТП в 2 раза выше, чем при продолжительности рабочего дня менее 7 часов.

В связи с необходимостью высокой концентрации внимания во время управления транспортным средством, различные жизненно важные системы водителя (от нервной системы до органов зрения) испытывают большую нагрузку. Продолжительные путешествия, однотипность ландшафта и окружающей обстановки, езда в темное время суток, достаточно пассивный образ действий, способствуют быстрому накоплению усталости в ходе продвижения по маршруту, вызывая тем самым не только ослабление бдительности и ухудшение способности к нормальному управлению транспортом, но и постепенно оказывая усыпляющее действие на водителя. Все это в несколько раз повышает риск возникновения ДТП.

Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств», утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011г. №877 (ТР ТС018/2011) и вступил в силу с 1 января 2015 года.

Согласно пункту 14 данного регламента конструкция выпускаемых в обращение транспортных средств категорий М2 и М3, осуществляющих коммерческие перевозки пассажиров, категорий N2 и N3, осуществляющих коммерческие перевозки грузов, должна предусматривать возможность оснащения (штатные места установки, крепления, энергопитания) техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографами). При этом оснащение указанной аппаратурой транспортных средств осуществляется в порядке, установленном нормативными правовыми актами государств - членов Таможенного союза. Данное требование предусмотрено статьей 7 Закона Кыргызской Республики «Об автомобильном транспорте».

Техническим регламентом установлены следующие категории транспортных средств.

К категории М2 относятся автобусы, троллейбусы, специализированные пассажирские транспортные средства и их шасси, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых не превышает 5 т.

К категории М3 относятся автобусы, троллейбусы, специализированные пассажирские транспортные средства и их шасси, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5т.

Категория N2: транспортные средства, используемые для перевозки грузов и имеющие максимальную массу свыше 3,5 т, но не более 12 т.

Категория N3: транспортные средства, используемые для перевозки грузов и имеющие максимальную массу более 12 т.

Изучение международного опыта в сфере контроля режима труда и отдыха водителей показало следующее.

Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), подписано в Женеве 1 июля 1970 года и направлено на развитие и улучшение международных автомобильных перевозок, повышение безопасности дорожного движения, регламентацию условий труда водителей и экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки.

Данное Соглашение регулирует соблюдение условий труда и отдыха водителей при осуществлении международных автомобильных перевозок и направлено на повышение безопасности дорожного движения в целом. Участниками Соглашения является 51 страна, в том числе, государства – члены Евразийского экономического союза: Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Российская Федерация.

22 мая 2021 года Президентом Кыргызской Республики подписан Закон Кыргызской Республики «О присоединении Кыргызской Республики к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года, город Женева», с переходным периодом в два года.

В соответствии с вышеуказанным Законом Кыргызской Республики за этот переходный период Кыргызской Республике необходимо разработать и принять соответствующие нормативные правовые акты, и создать необходимые инфраструктуры и условия для реализации Соглашения ЕСТР.

В Российской Федерации в соответствии с Техническим регламентом о безопасности транспортных средств с апреля 2012 года все транспортные средства, перевозящие пассажиры и грузы, относящиеся к опасным, должны быть оборудованы тахографами. Внедрение национальной системы тахографического контроля в Российской Федерации началось с 1 апреля 2013 г. в соответствии со вступившими в силу изменениями в федеральном законодательстве.

Требование об обязанности оснащать транспортные средства тахографами установлено Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» и далее решениями Правительства и Министерства транспорта РФ, согласно которым к 2018 году необходимо устанавливать цифровые тахографы с блоком СКЗИ на автобусы при наличии 8 и более

пассажирских мест; грузовые автомобили, массой не менее 3.5 т. Владельцы городского транспорта для пассажирских перевозок должны будут произвести замену тахометра до 1 июля 2019 года. Что же касается пригородных рейсовых автобусов, заменить устройства придется до 1 июля 2018 года. В порядке исключения регистраторы ЕСТР могут быть установлены на автомобилях организаций, регулярно совершающих международные перевозки.

В других странах ЕАЭС (ввиду их присоединения к ЕСТР) также нормативно закреплены система внедрения цифровых тахографов, организация работы сети сервисных мастерских, система эмиссии карточек водителей, сведения национальной базы данных, а также обучение всех участников перевозочного процесса. При этом применяются как аналоговые (внутренние перевозки), так и цифровые тахографы (международные перевозки).

В упомянутом выше ЕСТР есть требование об использовании цифровых тахографов на впервые зарегистрированных транспортных средствах, в государстве - участнике ЕСТР с 16 июня 2010 года должна функционировать система контроля режима труда и отдыха водителей транспортных средств на основе применения цифрового тахографа, показания которого невозможно подделать.

Вопрос выбора применения аналогового либо цифрового тахографа на практике решен в пользу цифрового ввиду как его конструктивных характеристик, а именно объема памяти который он может содержать, надёжности, дальнейшей эксплуатации, так и обработки данных с тахографа, с целью получения информации о водителях, загрузке и простоях.

В России разрешено использование только тех тахографов, которые оснащены блоком СКЗИ, который является шифрующим элементом. Расчет скорости движения выполняется с помощью встроенной спутниковой системы ГЛОНАСС. Блок криптозащиты исключает возможность взлома системы с целью искажения данных, может содержать данные за 365 суток, передавать информацию на компьютер и распечатывать ее с помощью встроенного принтера и выводить на дисплей. Кроме того, он характеризуется высокой степенью надежности и защиты, что исключает риск неправомерного манипулирования его работой, а также подделки данных содержащихся в нем.

До настоящего времени правила по установке и применению тахографов, а также требования к организации труда и отдыха водителей, требования к техническим характеристикам тахографов нормативно не были закреплены. Ввиду указанного пробела в законодательстве, применение тахографов в нашей стране носит бессистемный характер, а организация эффективного государственного контроля перевозок пассажиров и опасных грузовых не представляется возможной.

На данный момент на территории КР около 5000 автотранспортных средств осуществляют международные грузовые перевозки, около 1700

автобусов большого и малого класса осуществляют международные и межобластные пассажирские перевозки.

По имеющейся в МТиК информации, из них около 1751 грузовых автотранспортных средств имеют аналоговые тахографы, 156- цифровые. Из транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки на 200 автобусах большого класса установлены аналоговые тахографы, которые полноценно не используются. Остальные 1500 автобусов малого класса (микроавтобусы), необходимо оснастить тахографом.

В целом, регламентация порядка оснащения транспортных средств тахографами позволит сократить количество ДТП со смертельным исходом с участием транспортных средств по перевозке пассажиров и опасных грузов.

**3. Прогнозы возможных социальных, экономических, правовых, правозащитных, гендерных, экологических, коррупционных последствий.**

Принятие данного проекта негативных, социальных, экономических, правовых, правозащитных, гендерных, экологических, коррупционных последствий за собой не повлечет.

**4. Информация о результатах общественного обсуждения.**

Предлагаемый проект был выставлен на общественное обсуждение на официальном веб-сайте Правительства Кыргызской Республики 23 ноября 2018г. и 6 ноября 2018г. на сайте Министерства транспорта и дорог КР, в ходе которого предложений и замечаний не поступило.

**5. Анализ соответствия проекта законодательству.**

В соответствии со статьей 7 Закона Кыргызской Республики «Об автомобильном транспорте» при осуществлении водителями международных автомобильных перевозок, межобластных (регулярных и нерегулярных) пассажирских перевозок и перевозок опасных грузов автотранспортные средства подлежат оборудованию контрольными устройствами регистрации режима труда и отдыха водителей (тахографами). При отсутствии их на автотранспортных средствах необходимо заполнение водителями ежедневных листков учета режима труда и отдыха установленного образца.

При этом требования по оснащению автотранспортных средств необходимыми средствами контроля режима труда и отдыха водителей устанавливаются Правительством Кыргызской Республики.

Необходимо отметить, что согласно конституционному Закону «О Правительстве Кыргызской Республики», оно осуществляет иные полномочия, отнесенные к его ведению Конституцией, настоящим конституционным Законом и законами. Статьей 12 Закона «Об автомобильном транспорте» предусмотрено, что Правительство утверждает и другие нормативные правовые акты, регулирующие деятельность автомобильного транспорта.

В этой связи, проектом предлагается охватить все сопутствующие оснащению вопросы, а также последующие вопросы инспекционного контроля.

По результатам проведенного анализа действующих норм национального и международного законодательства установлено, что нормы представленного проекта не противоречат действующим нормативным правовым актам.

**6. Информация о необходимости финансирования**

Проект постановления не предусматривает дополнительного финансирования из республиканского бюджета.

**7. Информация об анализе регулятивного воздействия (АРВ)**

К проекту прилагается анализ регулятивного воздействия.

**Министр Г. Абдралиева**