

Тахографы, режим труда и отдыха водителей и правовой нигилизм

Фаттахова Динара Рамилевна

Студент (специалист)

Оренбургский государственный университет, Оренбург, Россия

E-mail: vitinary@yandex.ru

Согласно официальной статистике, размещенной на сайте ГИБДД [1], только за январь 2015 года случилось более 11 тысяч дорожно-транспортных происшествий (11584, если точнее). Как утверждает Е.А. Войтенков [2], одной из причин подобных происшествий, которая зачастую остается "за кадром" официальной статистики, является утомленное состояние водителя.

Тем не менее, законодатель предпринял определенные шаги если не у искоренению причины проблемы, то хотя бы к уменьшению её масштабов. Так, Приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15 утверждено Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей [3], устанавливающее, например, нормальную продолжительность рабочего времени водителей не более 8 часов в сутки (для пятидневной рабочей недели, и 7 часов - для шестидневной), а предельную - не более 12 часов (для междугородной перевозке при необходимости доехать до населенного пункта). Нормы Положения, что достаточно интересно для российского трудового права, соответствуют не только Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) [4], которое было ратифицировано ещё СССР [5], но и Конвенции № 153 Международной организации труда "О продолжительности рабочего времени и периодах отдыха на дорожном транспорте", в нашей стране не ратифицированной [6]. А для того, чтобы данные нормы не нарушались, ввел в апреле 2013 года ещё и ст. 11.23 КоАП, часть 2 которой предусматривает ответственность за нарушение лицом, управляющим транспортным средством для перевозки грузов и (или) пассажиров, установленного режима труда и отдыха [7].

Кажется, проблема решена? Пусть не в полном объеме, но установленные нормы должны снизить возможность "засыпания" водителей за рулем. Увы, нет. В дело вступает знаменитый правовой нигилизм, на сей раз подкрепленный материальной заинтересованностью - ни водителю, ни его работодателю невыгодно соблюдать установленные Приказом № 15 для внутренних и ЕСТР для международных перевозок нормы по продолжительности управления транспортным средством [8].

Но в том же ЕСТР (напомню, ратифицированном около сорока лет назад [9]) находится и возможное решение проблемы - тахограф, то есть контрольное устройство, ведущее непрерывную запись информации, подлежащей регистрации. Российское законодательство дает следующее определение тахографа - техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств [13]. Данное "решение проблемы" при попытке практического применения породило новые трудности.

Во-первых, ст. 11.23 КоАП, часть первая которой и устанавливает ответственность за управление транспортным средством без тахографа либо с неисправным/нерабочим, вступила в силу для внутренних перевозок 1 апреля 2013 года [10], а порядок оснащения транспортных средств тахографами был определен только в августе 2013 [11] и в действие вступил в марте 2014 года. Это создало настолько большие проблемы с правоприменением, что МВД РФ, со ссылкой на Генеральную прокуратуру ("По мнению Генеральной прокуратуры Российской Федерации, при таких обстоятельствах у органов Госавтоинспекции

отсутствуют достаточные основания для привлечения водителей за управление транспортными средствами, подлежащими оснащению тахографами, без таких технических средств контроля" [12]) направило Письмо МВД России от 22.05.2013 N 13/5-134 О применении части первой статьи 11.23 КоАП РФ, в котором попросило приостановить действие ст. 11.23 КоАП.

Во-вторых, когда ситуация неопределенности, указанная выше, была разрешена, остался ряд проблем.

В формулировке Приказа Минтранса № 273 имеется некоторая неточность в определении лиц, которые обязаны оснащать свои транспортные средства тахографами: индивидуальные предприниматели и юридические лица, осуществляющие деятельность, связанную с эксплуатацией автотранспорта. На практике нередки случаи, когда сотрудники МВД требуют установления тахографа и у физических лиц, не зарегистрированных в качестве индивидуальных предпринимателей и не осуществляющих предпринимательскую деятельность. В целом же вся довольно бланкетная ст. 11.23 допускает различные толкования по вопросу определения субъекта административного правонарушения. Субъектом даже первого ее состава, исходя из ее формулировок, может быть даже водитель-работник предприятия, которые осуществляет поездку на автомобиле, принадлежащем предприятию, но не оснащенном тахографом, при том, что обязанность такого оснащения в данной ситуации на нем лежать не может в принципе.

Уже упоминавшийся правовой нигилизм водителей и их работодателей, к сожалению, с появлением нового средства контроля никуда не делся и лишь приобрел новую форму - пенализованного неоснащения автотранспорта тахографами. К тому же, начались столь же запрещенные и наказуемые попытки манипуляций показаниями тахографов, как указанными в статье С. Афинеевского ещё в 2012 году [14] способами, так и совершенно новыми.

Вдобавок к, если позволена такая формулировка, низовому правовому нигилизму появилась определенная правовая неосведомленность сотрудников МВД и, к сожалению, даже судей. Уже упоминался один из примеров такой неосведомленности, для иллюстрации другого можно использовать, например, Постановление Верховного Суда РФ от 25.12.2013 года, из которого следует, что два суда подряд не смогли отличить городскую перевозку от пригородной [15]. К сожалению, это далеко не единственный случай, когда суду не хватает определенных технических знаний для правильного решения.

В-третьих же - проблема материально-технического плана. Зачастую протяженность поездки настолько велика, а дорожная инфраструктура развита настолько слабо, что у водителей не остается никакой иной возможности, кроме как в нарушение норм трудового права продолжать движение. Кроме того, небольшие предприятия и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки в пределах города и тоже обязанные устанавливать тахографы, далеко не всегда могут себе это позволить (цена которого доходит до 70 тысяч рублей).

Решить проблему правового нигилизма - сложно. Однако возможно решить проблемы противоречия отдельных актов друг другу и неосведомленности, приняв, например, сейчас, когда ещё только устанавливается судебная практика, Постановление Пленума Верховного Суда, которое бы разъяснило ситуацию.

Источники и литература

1 Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения //

<http://www.gibdd.ru/stat/>

- 2 Войтенков Е.А. Режим труда и отдыха водителей автомобилей как фактор безопасности дорожного движения: правовые и практические аспекты применения тахографов // Юридический мир. 2010. N 1. С. 21 - 23.
- 3 Приказ Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15 "Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей@"
- 4 Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР/АЕТР) // СПС "Консультант@"
- 5 Статус Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Женева, 1 июля 1970 года) // СПС "Консультант@"
- 6 Конвенция N 153 Международной организации труда "О продолжительности рабочего времени и периодах отдыха на дорожном транспорте" // Конвенции и рекомендации, принятые Международной конференцией труда. 1957 - 1990. Т. II.- Женева: Международное бюро труда, 1991. С. 1911 - 1916.
- 7 "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ // СЗ РФ, 07.01.2002, N 1 (ч. 1), ст. 1.
- 8 См., например, "Берегись грузовика" // Российская газета, "Российская газета Федеральный выпуск №6252 (276), <http://www.rg.ru/2013/12/06/gruzoviki.html>
- 9 ФЗ "О безопасности дорожного движения" от 10.12.1995 N 196 // СПС "Консультант@"
- 10 Федеральный закон от 14.06.2012 N 78-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном" // СПС "Консультант@"
- 11 Приказ Минтранса России от 21.08.2013 N 273 "Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами" (Зарегистрировано в Минюсте России 24.02.2014 N 31407) // СПС "Консультант@"
- 12 Письмо МВД России от 22.05.2013 N 13/5-134 О применении части первой статьи 11.23 КоАП РФ // СПС "Консультант@"
- 13 СССР присоединился к Соглашению 31 июля 1978 г. с оговоркой и заявлением. Соглашение вступило в силу для СССР 27 января 1979 г.
- 14 Афинеевский С. Тахографы // Охрана труда и техника безопасности на автотранспортных предприятиях и в транспортных цехах. 2012. N 3. С. 51 - 56.
- 15 Постановление Верховного Суда РФ от 25.12.2013 года № 67-А13-11 // СПС "Консультант@"