



Тахограф ЕСТР: менять или не менять?

Tachograph in accordance with AETR: replace or not to replace?

How owners of foreign cars can keep the car and comply with the requirement of the Order of the Russian Ministry of Transport dated on August 21, 2013 No. 273 On Approval of the Procedure for Vehicles Equipping with Tachographs?

КАК ВЛАДЕЛЬЦАМ ИНОМАРОК СОХРАНИТЬ АВТОМОБИЛЬ И ВЫПОЛНИТЬ ТРЕБОВАНИЕ ПРИКАЗА МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ ОТ 21 АВГУСТА 2013 ГОДА № 273 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ОСНАЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ТАХОГРАФАМИ?»

Порядок оснащения транспортных средств тахографами (Приказ Министерства транспорта РФ от 21 августа 2013 года № 273 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами») обязывает владельцев транспортных средств, у которых на борту установлен тахограф ЕСТР, заменить его на тахограф с блоком СКЗИ. Для владельцев иномарок этот вопрос наиболее актуальный и не такой простой, как это кажется на первый взгляд. Что необходимо учесть при замене тахографа ЕСТР на тахограф с блоком СКЗИ, чтобы сохранить работоспособность своего автомобиля? Давайте рассмотрим этот вопрос подробно.

ЧТО ТАКОЕ ТАХОГРАФ?

Для понимания сути проблемы в первую очередь нужно разобраться, что такое тахограф с технической точки зрения.

Тахограф – это, с одной стороны, прибор контроля режимов труда и отдыха водителей, и в этой части к нему предъявляются требования по регистрации информации о режимах рабо-

ты. С другой стороны, о которой, кстати, практически повсеместно забыли мастера-установщики, это неотъемлемая часть системы управления автомобилем (автокомпонент), и с этой стороны к нему предъявляются требования по обеспечению безопасной эксплуатации конструкции и электронных систем. Именно на второй составляющей и необходимо сосредоточить свое внимание владельцам автомобилей при замене тахографа ЕСТР на тахограф с блоком СКЗИ.

ПОДВОДНЫЕ КАМНИ

Почему именно понимание и выполнение требований к безопасности конструкции автомобиля важно учитывать при замене тахографа на иномарках? Попробуем разобраться.

Начнем с того, что нужно сделать в качестве первого шага для выполнения требований к тахографу как к контрольному устройству. Сделать это просто. Почему? Потому, что все необходимые для этого действия заключаются лишь в том, чтобы посмотреть перечень, размещенный на сайте ФБУ «Росавтотранс» по адресу www.rosavtotransport.ru, в

котором перечислены названия всех моделей, соответствующих требованиям к тахографу как к контрольному устройству с позиции обеспечения достоверности данных тахографа для процедур контроля (соответствие по криптозащите данных). Второй шаг заключается в том, чтобы убедиться, что покупаемая модель прошла процедуру поверки и срок ее действия не закончился. Эти два несложных действия позволят перевозчику быть уверенным в отсутствии нарушений Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Со второй составляющей требований к тахографу как к компоненту транспортного средства все несколько сложнее. Владельцы иномарок уже получают «в подарок» тахограф, который в перспективе может вывести из строя их автомобиль, и стоимость ремонта транспортного средства будет несравнимо больше, чем стоимость этого «подарка». Это связано с тем, что все электронные компоненты современного автомобиля, влияющие на электронную систему управления, должны быть в

обязательном порядке одобрены заводом – производителем данного автомобиля и пройти необходимые испытания в составе его конструкции. Именно это и является в настоящее время серьезной проблемой для автовладельцев.

ОПАСНЫЙ НЮАНС

Тахограф – активный прибор, подающий команды в систему управления транспортного средства. Любая некорректная команда, поступающая от него, может стать причиной внештатного поведения автомобиля. Некоторые автовладельцы уже обращали внимание, что при замене штатного тахографа ЕСТР на внештатный тахограф с блоком СКЗИ в системе управления происходят неполадки – появляются ошибки, перестает отображаться ряд параметров, некорректно переключаются передачи, происходит отключение части блоков системы, появляются посторонние звуки, связанные с «непонятными» действиями модулей системы. И это еще не самое опасное: при замене на внештатное оборудование может произойти выход из строя коробки

передач, причина которого – некорректно поданная тахографом команда включения не соответствующей реальной скорости передачи! Именно поэтому Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» требует получать разрешение на внесение изменений в конструкцию автомобиля при замене штатного компонента (тахографа ЕСТР), прошедшего испытания в составе транспортного средства, на внештатный (не прошедший испытания при получении одобрения типа на автомобиль).

Тахограф, испытанный заводом – производителем автомобиля, проверялся на заводе во всех возможных ситуациях, в том числе экстремальных, что было призвано обеспечить работоспособность транспортного средства, в том числе на предмет кор-

ректного поведения системы управления при различных сбоях того или иного модуля системы. Важно понимать, что ни один мастер по установке тахографа выполнить подобного рода проверку не в состоянии, и все заверения о полной работоспособности автомобиля после установки тахографа – это в лучшем случае слова, а в худшем – умышленный обман.

Таже важно выполнить требование Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011, а именно получить разрешение на внесение изменений в конструкцию транспортного средства перед тем, как менять тахограф ЕСТР на тахограф с блоком СКЗИ – за выполнение этого требования несет ответственность владелец автомобиля. Именно поэтому тахографические мастерские, как правило, не предупреждают об этом владель-

Владелец иномарки, вооруженный сведениями из этой статьи, сможет более осмысленно сделать выбор модели тахографа и мастерской, в которую нужно обратиться

ректного поведения системы управления при различных сбоях того или иного модуля системы. Важно понимать, что ни один мастер по установке тахографа выполнить подобного рода проверку не в состоянии, и все заверения о полной работоспособности автомобиля после установки тахографа – это в лучшем случае слова, а в худшем – умышленный обман.

ЕСТЬ ЛИ ВЫХОД?

Что же делать владельцу иномарки для обеспечения работоспособности своего автомобиля после установки тахографа с блоком СКЗИ? Ведь никакого списка соответствия моделей тахографов моделям автомобилей не существует! Выход только один – получить консультацию у производителя автомобиля или довериться тому производителю тахографа, который производил для этого транспортного средства тахограф ЕСТР, так как он точно знает, какие команды и как правильно подавать в систему управления. Доверять тому, что «вроде бы на текущий момент автомобиль после установки тахографа с блоком СКЗИ ведет себя обыч-

ца заранее (так как они не несут ответственности) или в крайнем случае сообщают об этом уже после установки тахографа. Они так делают для того, чтобы получить деньги за работу, а уже после оплаты вспоминают, что можно и сообщить владельцу о необходимости предварительного оформления в ГИБДД внесения изменений в конструкцию транспортного средства, ведь несанкционированное изменение конструкции запрещено ТР ТС 018/2011, а нарушение требований регламента карается запретом эксплуатации автомобиля!

Владелец автомобиля иностранного производства, вооруженный сведениями, полученными из данной статьи, сможет теперь более осмысленно сделать свой выбор как в части модели тахографа, так и в части мастерской, в которую он должен будет обратиться.

С 2015 года наш журнал публикует цикл статей, которые также будут полезны владельцу для ознакомления с проблематикой, связанной с внедрением системы контроля режимов труда и отдыха водителей на территории Российской Федерации.

ТАХОГРАФ БУДЕТ РАБОТАТЬ ТОЛЬКО ПРИ КОМПЛЕКСНОМ ПОДХОДЕ К РЕШЕНИЮ ЗАДАЧИ КОНТРОЛЯ. ИНАЧЕ – НИКАК!

ТАХОГРАФИЯ В РОССИИ – ЭТО ОБЛАСТЬ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ИНТЕРЕСОВ МИНТРАНСА РОССИИ, МИНПРОМТОРГА РОССИИ, МИНТРУДА РОССИИ И МВД РОССИИ. К СОЖАЛЕНИЮ, ФОРМИРОВАНИЯ ОБЩЕЙ КОНЦЕПЦИИ И СОВМЕСТНОЙ РАБОТЫ У ЭТИХ ВЕДОМСТВ ПОКА НЕ ВЫХОДИТ: РОССИЙСКИЙ ТАХОГРАФ – ЯРКАЯ ИЛЛЮСТРАЦИЯ ПОГОВОРКИ: «У СЕМИ НЯНЕК ДИТЯ БЕЗ ГЛАЗА».



Геннадий МИРОШИН,
эксперт Ассоциации «Рустахоконтроль»

Gennady MIROSHIN,
an Expert of the Association Rustahokontrol

The tachograph will be in operation only with integrated approach to solve the control problem. No other way!

Tachograph in Russia is the area of interests intersection of Russian Ministry of Transport and the Russian Ministry of Industry and Trade, Russian Ministry of Labor and the MIA of Russia. Unfortunately, there is still no common concept and joint activity of these ministries.

Актуальная тема, поднятая редакцией в этом номере, является примером разобщенности двух ведомств – Минтранса России и Минпромторга России. Минтранс, создавая правовой базис для внедрения тахографии, полностью игнорировал тот факт, что тахограф – это компонент автомобиля, напрямую влияющий на его безопасную работу. Игнорирование данного обстоятельства привело систему к тому, что в настоящее время повсеместно устанавливаются тахографы с грубейшим нарушением требований к безопасности конструкции транспортного средства, что рано или поздно неизбежно приведет к массовым авариям по причине установки не одобренной заводом-автомобильным производителем запчасти.

Это происходит при полном равнодушии к создавшейся ситуации со стороны Минпромторга России. Да, происходящее не является его прямой виной, но все же входит в зону его полномочий. Минпромторг мог бы противодействовать сложившимся условиям и инициировать изменения законодательства в направлении исключения возможности нарушений подобного рода.

Что же в сложившихся условиях теперь творят мастерские, устанавливающие тахографы? Они, руководствуясь мнимой процедурой допуска к работам по установке – даже не со стороны Минтранса России, а подотчетной ему организации, – решили, что могут безнаказанно и самовольно вносить изменения в конструкцию любого автомобиля, совершенно не задумываясь о том, что над ней работали целые коллективы конструкторов на заводах-автомобильных производителях! И при этом мастера не обладают даже минимальным набором знаний по конкретным моделям автомобилей, которые необходимы для подобного рода действий... Да, может быть, они получили определенные знания в части настройки тахографа, но они совершенно не подготовлены в части особенностей конструкции конкретного автомобиля – для этого они должны были пройти на каждом (!) из заводо-автомобильных производителей переподго-

товку, получить необходимую документацию, сервисное оборудование, сдать квалификационный экзамен и, самое главное, неукоснительно соблюдать требования закона: не подходить ни к одному автомобилю с целью установки тахографа в случае, если данная модель тахографа не является одобренной заводом-производителем запчастью конкретной модели автомобиля, а владелец при этом не прошел процедуру внесения изменений в конструкцию транспортного средства.

Ситуация серьезная, и от ее решения зависит, будут ли по нашим дорогам двигаться безопасные грузовики и автобусы или мы должны будем доверять свою жизнь случаю. Анархия, процветающая сейчас в этой области бизнеса, должна стать объектом пристального внимания со стороны государства. Если, конечно, декларируемые с высоких трибун интересы общества на самом деле приоритетнее интересов бизнеса. **IT**

