231830 919201
Государственная Дума ФС РФ
Дата 10.11.2022 21:09
№232858-8; 1.1

Государственная Дума
Федерального Собрания
Российской Федерации

ПРАВИТЕЛЬСТВО
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

«10» ноября 2022 г.
№ 13118п-П50

МОСКВА

О внесении проекта федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения"

В соответствии со статьей 104 Конституции Российской Федерации Правительство Российской Федерации вносит на рассмотрение Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения".

Приложение:
1. Текст проекта федерального закона на 4 л.
2. Пояснительная записка к проекту федерального закона на 5 л.
3. Финансово-экономическое обоснование к проекту федерального закона на 1 л.
4. Перечень федеральных законов, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием федерального закона, на 1 л.
5. Перечень нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием федерального закона, на 3 л.

5919050 (2.2)

6. Распоряжение Правительства Российской Федерации о назначении официального представителя Правительства Российской Федерации по данному вопросу на 1 л.

Председатель Правительства
Российской Федерации М.Мишустин

5919050 (2.2)

Вносится Правительством
Российской Федерации

Проект

№ 232858-8

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения"

Статья 1

Внести в Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873; 2013, № 52, ст. 7002; 2016, № 18, ст. 2502; № 27, ст. 4229; 2017, № 52, ст. 7921; 2018, № 1, ст. 27; № 45, ст. 6841; № 53, ст. 8434; 2021, № 22, ст. 3690; № 27, ст. 5159) следующие изменения:

1) часть первую статьи 2 дополнить абзацем следующего содержания:

"средство контроля работоспособности - аппаратно-программное средство, обеспечивающее мониторинг и поддержание состояния работоспособности водителя транспортного средства.";

2) в статье 20:

а) пункт 1 дополнить абзацем следующего содержания:

"получать письменное согласие водителя на обработку его биометрических персональных данных при применении средства контроля работоспособности, подключенного к тахографу (в случае применения средства контроля работоспособности, обрабатывающего биометрические персональные данные).";

б) абзац шестой пункта 3 признать утратившим силу;

в) дополнить пунктом 4 следующего содержания:

"4. Водители грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, и автобусов (за исключением водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки), а также водители легковых такси обязаны соблюдать нормы времени управления транспортным средством и отдыха, установленные Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными Правительством Российской Федерации. Указанные нормы времени управления транспортным средством должны предусматривать увеличенное время управления транспортным средством в случае применения средства контроля работоспособности, подключаемого к тахографу.

Регистрация информации, в том числе о времени управления транспортным средством, в отношении водителей, использующих транспортное средство, подлежащее оснащению тахографом, осуществляется тахографом либо тахографом с подключенным к нему средством контроля работоспособности.

В случае регистрации времени управления транспортным средством тахографом с подключенным к нему средством контроля работоспособности водитель обязан сделать перерыв в управлении транспортным средством в случае фиксации средством контроля работоспособности неработоспособного состояния водителя, критерии которого устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения.

Водитель вправе продолжить управление транспортным средством в случае, если средство контроля работоспособности не фиксирует достижение им предельных значений неработоспособного состояния водителя. Увеличенное время управления транспортным средством

не должно превышать значений, установленных Правилами дорожного движения, утвержденными Правительством Российской Федерации.

Требования к средствам контроля работоспособности, методам поддержания внимания и концентрации водителя во время движения, порядок оснащения транспортных средств средствами контроля работоспособности, порядок передачи информации от средств контроля работоспособности к тахографам, а также порядок действий водителя при применении средства контроля работоспособности устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. Средство контроля работоспособности, подключенное к тахографу, должно обеспечивать безопасность персональных данных при их обработке в соответствии с Федеральным законом от 27 июля 2006 года № 152-ФЗ "О персональных данных".".

Статья 2

Настоящий Федеральный закон вступает в силу с 1 сентября 2024 года.

Президент
Российской Федерации

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения"

Проект федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" подготовлен Минтрансом России в целях внедрения систем контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути.

Проектом федерального закона предусматривается:

возможность применение средств контроля и поддержания состояния работоспособности на транспортных средствах, подлежащих оснащению тахографами, а также регистрации информации о времени управления транспортным средством тахографом (действующая норма) или тахографом с подключенным к нему средством контроля и поддержания состояния работоспособности (проектируемая норма);

обязанность водителя при регистрации показателей, не совместимых с возможностью дальнейшего управления транспортным средством, сделать перерыв в управлении и продолжить движение, только если средство контроля и поддержания состояния работоспособности не регистрирует потерю его работоспособности (потерю внимания водителя).

Время управления транспортным средством при использовании тахографов с подключенным к нему средством контроля и поддержания работоспособности будет осуществляться в пределах продолжительности рабочего времени за учетный период, и не будет превышать нормального числа рабочих часов.

При этом применение в транспортных средствах, осуществляющих перевозку пассажиров, тахографа с подключенным к нему средством контроля и поддержания работоспособности во время следования по маршруту и в случае фиксации им предельных значений параметров психофизиологического состояния, в том числе в случае неисправной работы прибора, будет осуществляться с учетом особенностей подобного рода перевозок, которые будут урегулированы в подзаконном акте.

Учитывая, что производительность труда в этом случае будет напрямую зависеть от физиологического состояния организма водителя, реализация норм проекта федерального закона позволит улучшить условия труда такого водителя, а работодатель будет заинтересован в своевременном и качественном отдыхе водителя, а также в предупреждении профессиональных заболеваний водителя. Таким образом, применение средств контроля и поддержания

состояния работоспособности поможет сбалансировать интересы работодателей и профсоюзных организаций.

Одновременно, в случае фиксации средством контроля и поддержания состояния работоспособности потери концентрации внимания, водитель обязан сделать перерыв в управлении, даже если предельные значения установленных норм времени управления не наступили. Например, если через 2 - 3 часа (при норме времени до специального перерыва 4,5 часа) после начала управления средство контроля и поддержания состояния работоспособности зафиксирует начальную фазу засыпания водителя, он должен применить специальный перерыв и восстановить свою работоспособность. Если не восстановить работоспособность, то потеря концентрации внимания водителя при слежении за дорожной обстановкой может привести к дорожно-транспортному происшествию (ДТП), в том числе с гибелью людей.

Основной причиной потери концентрации внимания является утомление водителя, как закономерный процесс снижения работоспособности, возникающий в результате его деятельности. Физиологическая сущность усталости заключается в сигнализации организмом об утомлении и необходимости прекратить или снизить интенсивность работы. Вместе с тем не всегда чувство усталости соответствует степени фактического утомления. Водитель в состоянии утомления может не чувствовать усталости под влиянием эмоционального возбуждения, опасности, интереса к выполняемой работе, ответственности.

В результате нарушается точность и координация движений, увеличивается время реакции, снижается степень автоматизации навыков, теряется чувство скорости, снижается готовность к действиям при неожиданном изменении дорожной обстановки.

В целях снижения ДТП по причине переутомления водителя 51 государство, в том числе Российская Федерация, подписали Европейское соглашение о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), регламентирующее режимы управления транспортным средством и отдыха водителей.

Аналогичные нормы времени управления транспортным средством и отдыха установлены нормативными правовыми актами, применяемыми в отношении водителей при осуществлении внутрироссийских перевозок.

Контроль за соблюдением указанных норм осуществляется тахографами, которыми должны быть оснащены грузовые автомобили и автобусы, принадлежащие юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам.

Вместе с тем, установленные в нормативных правовых актах максимальные нормы времени управления транспортным средством и минимальные нормы времени отдыха основаны на работе среднестатистического водителя и не могут учитывать индивидуальные особенности организма водителя, которые, в свою очередь, могут позволить как увеличить предельное время управления транспортным средством, так и уменьшить его относительно установленных норм, тем самым снизить риск возникновения ДТП.

В настоящее время на рынке существуют как средства контроля и поддержания состояния работоспособности, которые способны фиксировать изменения психофизиологического состояния водителя, так и средства мониторинга поведения водителей.

В соответствии с пунктом 2.1.21 ГОСТ 12.0.002-2014 "Межгосударственный стандарт. Система стандартов безопасности труда. Термины и определения", утвержденном приказом Росстандарта от 19 октября 2015 г. № 1570-ст под работоспособностью понимается способность человека, определяемая возможностью физиологических и психических функций организма, которая характеризует его возможности по выполнению конкретного количества труда (работы) заданного качества за определенный интервал времени.

Таким образом, средства контроля и поддержания состояния работоспособности должны обеспечивать контроль работоспособного состояния водителя для включения биологической обратной связи, требующей активного ответного действия водителя для подтверждения его работоспособного состояния, тем самым возвращая водителя в контур управления транспортным средством.

Вместе с тем, использование средств контроля и поддержания состояния работоспособности не предусмотрено техническим регламентом Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" и соответственно является опциональным. Использование таких средств являются добровольным и предполагает заинтересованность водителей в этом.

Являясь метрологически поверенным средством измерения, тахограф обеспечивает фиксацию времени управления автомобилем и времени отдыха водителей с высокой точностью, а использование средств криптографической защиты информации обеспечит сохранение индивидуализированных норм в защищенной памяти бортового устройства, а также контроль за их выполнением с привязкой к конкретному водителю на основе использования персонифицированных карт тахографа.

Проработка стоимостных характеристик, предлагаемых проектом федерального закона к внедрению устройств с учетом сложившейся политико-экономических условий, показала устойчивость каналов поставок запасных компонентов и деталей, а также производственной базы их изготовителей.

Анализ социально-экономической эффективности проектируемого проекта федерального закона выражается в снижении количества погибших и раненных, а также снижении материального ущерба от ДТП в случае применения средств контроля работоспособности.

Согласно информации из открытых источников, ориентировочная стоимость средств контроля работоспособности водителей в пути составляет от 25 до 80 тыс. рублей. Таким образом расходы на установку средств контроля для 10% парка эксплуатируемых грузовых автомобилей и автобусов ориентировочно составят около 10 млрд. руб.

Повышение экономической эффективности труда водителя достигается посредством допустимого увеличения времени управления транспортным средством при условии удовлетворительного психофизиологического состояния водителя.

В целях конкретизации технических решений, подготовки нормативных правовых актов, направленных на реализацию проекта федерального закона, а также оптимизации производственных мощностей организаций-изготовителей средств контроля и поддержания состояния работоспособности и тахографов, проект федерального закона вступает в силу с 1 сентября 2024 г.

Предлагаемые законопроектом решения не повлияют на достижение целей государственных программ Российской Федерации.

Законопроект соответствует положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.

В законопроекте содержатся обязательные требования, которые связаны с осуществлением предпринимательской и иной экономической деятельности и оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора), муниципального контроля, привлечения к административной ответственности, предоставления лицензий и иных разрешений, аккредитации, оценки соответствия продукции, иных форм оценки и экспертизы, о соответствующем виде государственного контроля (надзора), виде разрешительной деятельности и предполагаемой ответственности за нарушение обязательных требований или последствиях их несоблюдения.

Предлагаемые решения соответствуют положениям федерального проекта "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" паспорта национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", утвержденного президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам.

Принятие проекта федерального закона не влечет за собой:

изменения объема полномочий и компетенции органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;

выделения средств из резервного фонда Правительства Российской Федерации;

сокращения доходной части соответствующих бюджетов.

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

к проекту федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения"

Принятие проекта федерального закона "О внесении изменений статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" не потребует дополнительных расходов за счет средств федерального бюджета.

П Е Р Е Ч Е Н Ь

федеральных законов, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием проекта федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения"

Принятие проекта федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" не потребует признания утратившими силу, приостановления, изменения или принятия федеральных законов.

ПЕРЕЧЕНЬ

нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства, федеральных органов исполнительной власти, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием проекта федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения"

Принятие проекта федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" потребует:

а) принятия постановления Правительства Российской Федерации "О внесении изменений в раздел 26 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090".

Целью правового регулирования является определение норм времени управления транспортным средством и перерывов в таком управлении.

Предметом правового регулирования являются отношения, связанные с применением норм времени управления транспортным средством и перерывов в таком управлении.

Нормы времени управления транспортным средством должны включать увеличенное время управления транспортным средством в случае использования средств контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути.

Срок принятия акта: до 30 мая 2024 г.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

Соисполнители - МВД России;

б) принятия приказа Минтранса России "О внесении изменений в приложения № 1 и № 3 к приказу Минтранса России от 28 октября 2020 г. № 440 "Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства" в части обеспечения возможности применения средств контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути.

Целью правового регулирования является определение технических требований к тахографам, в части обеспечения опциональной возможности

подключения к нему средств контроля и сохранения в защищенном архиве данных, фиксируемых такими устройствами.

Предметом правового регулирования являются отношения, связанные с применением новых технических требований организациями-изготовителями тахографического оборудования, а также требований к порядку их использования при подключенных к ним устройств контроля.

Срок принятия акта: до 30 мая 2024 г.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

Соисполнители - МВД России, ФСБ России;

в) принятия приказа Минтранса России "Об утверждении параметров неработоспособного состояния водителя, характеризующих снижение работоспособности водителя, не совместимое с возможностью дальнейшего безопасного управления транспортным средством".

Целью правового регулирования является определение параметров неработоспособного состояния водителя, характеризующих снижение работоспособности водителя, не совместимое с возможностью дальнейшего безопасного управления транспортным средством.

Предметом правового регулирования являются отношения, связанные с применением утвержденных параметров неработоспособного состояния водителя, характеризующих снижение работоспособности водителя, не совместимое с возможностью дальнейшего безопасного управления транспортным средством.

Срок принятия акта: до 30 мая 2024 г.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

Соисполнители - МВД России, Минздрав России;

в) принятия приказа Минтранса России "Об утверждении требований к средствам контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути, порядка оснащения транспортных средств такими средствами, порядка передачи информации от средств контроля к тахографам, а также порядка действий водителя при использовании средств контроля".

Целью правового регулирования является определение требований к средствам контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути, порядка оснащения транспортных средств такими средствами, порядка передачи информации от средств мониторинга к тахографам, а также порядка действий водителя при использовании средств контроля.

Предметом правового регулирования являются отношения, связанные с применением утвержденных требований к средствам контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути, порядка

оснащения транспортных средств такими средствами, порядка передачи информации от средств контроля к тахографам, а также порядка действий водителя при использовании средств контроля.

Срок принятия акта: до 30 мая 2024 г.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

Соисполнители - МВД России;

г) принятия приказа Минтранса России "О внесении изменений в Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей".

Целью правового регулирования является приведение его положений в соответствии с новой редакцией раздела 26 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.

Предметом правового регулирования являются отношения, связанные с применением норм времени управления транспортным средством и перерывов в таком управлении.

Срок принятия акта: 30 мая 2024 г.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

Соисполнители - МВД России, Минтруд России, Российский автотранспортный союз, Профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 10 ноября 2022 г. № 3405-р

МОСКВА

1. Внести в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения".

2. Назначить статс-секретаря - заместителя Министра транспорта Российской Федерации Зверева Дмитрия Станиславовича официальным представителем Правительства Российской Федерации при рассмотрении палатами Федерального Собрания Российской Федерации проекта федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения".

Председатель Правительства
Российской Федерации

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ
СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП
Номер: 4DC895D05B2AAD8E3067B228F
Поставщик: Федеральное казначейство
Правительство Российской Федерации

М.Мишустин

5908536 (1.1)