

## **О внесении изменений в приказы Министерства транспорта Российской Федерации**

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 23 ноября 2012 г. № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правил их использования, обслуживания и контроля их работы» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, № 48, ст. 6714) приказываю:

1. В Порядке оснащения транспортных средств тахографами, утвержденном приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 августа 2013 г. № 273 (зарегистрирован Минюстом России 24 февраля 2014 г., регистрационный № 31407), с учетом изменений, внесенных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 октября 2015 г. № 314 (зарегистрирован Минюстом России 11 ноября 2015 г., регистрационный № 39665), и приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 2 декабря 2015 г. № 348 (зарегистрирован Минюстом России 16 декабря 2015 г., регистрационный № 40118):

а) абзац второй пункта 3 изложить в следующей редакции:

«автобусов категорий М2 и М3, используемых для перевозки пассажиров, (за исключением транспортных средств категории М2, М3, осуществляющих городские и пригородные регулярные перевозки в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112<sup>1</sup>) - до 1 июля 2014 г.»;

б) пункт 3 дополнить абзацами десятым и одиннадцатым в следующей редакции:

<sup>1</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 9, ст. 1102; 2011, № 37, ст. 5268; 2013, № 20, ст. 2504; 2013, № 48, ст. 6276; 2014, № 24, ст. 3101; 2015, № 19, ст. 2822.

«транспортных средств категории М2, М3, осуществляющих пригородные регулярные перевозки в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112, - до 1 января 2017 г.;

транспортных средств категории М2, М3, осуществляющих городские регулярные перевозки в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112, - до 1 января 2018 г.».

2. Абзац седьмой приложения № 2 к приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 13 февраля 2013 г. № 36 «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» (зарегистрирован Минюстом России 7 марта 2013 г., регистрационный № 27574), с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 декабря 2013 г. № 470 (зарегистрирован Минюстом России 24 февраля 2014 г., регистрационный № 31406), исключить.

Министр

М.Ю. Соколов

**ФОРМА**  
**сводного отчета**  
**о проведении оценки регулирующего воздействия проекта акта**  
**со средней степенью регулирующего воздействия**

|  |  |                    |
|--|--|--------------------|
| <b>№ 02/08/11-15/00042416</b><br><i>(присваивается системой автоматически)</i> | Сроки проведения публичного обсуждения проекта акта: |                    |
|  | начало:  | 3 декабря 2015 г.  |
|  | окончание:   | 30 декабря 2015 г. |

**1. Общая информация**

|      |   |  |
|------|---|--|
| 1.1. | Федеральный орган исполнительной власти (далее – разработчик):<br>Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России)<br><i>(указываются полное и краткое наименования)</i>  |  |
| 1.2. | Сведения о федеральных органах исполнительной власти – соисполнителях:<br>Отсутствуют<br><i>(указываются полное и краткое наименования)</i>   |  |
| 1.3. | Вид и наименование проекта акта:<br>Ведомственный приказ, "О внесении изменений в приказы Министерства транспорта Российской Федерации"<br><i>(место для текстового описания)</i>   |  |
| 1.4. | Краткое описание проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования:<br>Значительное количество нарушений режима труда и отдыха, в том числе, которые привели к дорожно-транспортным происшествиям, при осуществлении городских и пригородных регулярных перевозок.<br><i>(место для текстового описания)</i>                                   |  |
| 1.5. | Основание для разработки проекта акта:<br>Постановление Правительства Российской Федерации от 23 ноября 2012 г. № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правил их использования, обслуживания и контроля их работы»<br><i>(место для текстового описания)</i> |  |
| 1.6. | Краткое описание целей предлагаемого регулирования:<br>Оснащение тахографами транспортных средств категории М2, М3, осуществляющих городские и пригородные регулярные перевозки, в целях снижения количества нарушений режима труда и отдыха, а также снижения количества дорожно-транспортных происшествий.<br><i>(место для текстового описания)</i>                |  |
| 1.7. | Краткое описание предлагаемого способа регулирования:<br>Оснащение тахографами транспортных средств категории М2, М3, осуществляющих городские и пригородные регулярные перевозки<br><i>(место для текстового описания)</i>   |  |
| 1.8. | Контактная информация исполнителя разработчика:<br>Ф.И.О.: Арапов Алексей Сергеевич<br>Должность: заместитель начальника отдела   |  |

|                          |                           |
|--------------------------|---------------------------|
| Тел:                     | (499) 495 00 00 доб. 1205 |
| Адрес электронной почты: | arapovas@mintrans.ru      |

## 2. Степень регулирующего воздействия проекта акта

|      |   |   |
|------|---|---|
| 2.1. | Степень регулирующего воздействия проекта акта:   | средняя<br>(высокая / средняя / низкая) |
| 2.2. | Обоснование отнесения проекта акта к определенной степени регулирующего воздействия <sup>1</sup> :<br><br>Проект приказа содержит положения, изменяющие ранее предусмотренные приказом Минтранса России от 21 августа 2013 г. № 273 и приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36 положения, вводится обязательность оснащения тахографами транспортных средств категории М2, М3, осуществляющих городские и пригородные регулярные перевозки. | <i>(место для текстового описания)</i>  |

## 3. Описание проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования, оценка негативных эффектов, возникающих в связи с наличием рассматриваемой проблемы

|      |  |
|------|--|
| 3.1. | Описание проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования, условий и факторов ее существования:<br><br>В соответствии с приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36 транспортные средства категории М2, М3, осуществляющие городские и пригородные регулярные перевозки, не подлежат оснащению тахографами.<br><br><i>(место для текстового описания)</i>   |
| 3.2. | Негативные эффекты, возникающие в связи с наличием проблемы:<br><br>Значительное количество нарушений режима труда и отдыха, а также рост нарушений режима труда и отдыха, которые привели к дорожно-транспортным происшествиям, при осуществлении городских и пригородных регулярных перевозок.<br><br><i>(место для текстового описания)</i>   |
| 3.3. | Информация о возникновении, выявлении проблемы, принятых мерах, направленных на ее решение, а также затраченных ресурсах и достигнутых результатах решения проблемы:<br><br>По имеющейся информации при проведении проверок контрольно (надзорным) органом значительное количество нарушений режима труда и отдыха выявляется в сфере городских и пригородных регулярных перевозок. Кроме того, происходит рост нарушений режима труда и отдыха, которые привели к дорожно-транспортным происшествиям, при осуществлении городских и пригородных регулярных перевозок.<br><br><i>(место для текстового описания)</i> |
| 3.4. | Описание условий, при которых проблема может быть решена в целом без   |

<sup>1</sup> В соответствии с пунктом 6 Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Совета Евразийской экономической комиссии, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1318 (далее – Правила).

|      |  |
|------|--|
|      | <p>вмешательства со стороны государства:</p> <p>Нет оснований считать, что действующая ситуация может быть разрешена без внесения соответствующих изменений в приказ Минтранса России от 21 августа 2013 г. № 273 и приказ Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36.</p> <p><i>(место для текстового описания)</i></p>                            |
| 3.5. | <p>Источники данных:</p> <p>Наблюдение за применением приказа Минтранса России от 21 августа 2013 г. № 273 и приказа Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36 со стороны Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России.</p> <p><i>(место для текстового описания)</i></p> |
| 3.6. | <p>Иная информация о проблеме:</p> <p>Письмо депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации</p> <p><i>(место для текстового описания)</i></p>  |

#### 4. Анализ международного опыта в соответствующих сферах деятельности

|      |   |
|------|---|
| 4.1. | <p>Международный опыт в соответствующих сферах деятельности:</p> <p>Отсутствует</p> <p><i>(место для текстового описания)</i></p> |
| 4.2. | <p>Источники данных:</p> <p>Отсутствуют</p> <p><i>(место для текстового описания)</i></p>   |

#### 5. Цели предлагаемого регулирования и их соответствие принципам правового регулирования, программным документам Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации

|      |   |  |
|------|---|--|
| 5.1. | Цели предлагаемого регулирования:   | 5.2. Установленные сроки достижения целей предлагаемого регулирования: |
|      | Необходимость оснащения тахографами транспортных средств категории М2, М3, осуществляющих городские и пригородные регулярные перевозки, в целях снижения количества нарушений режима труда и отдыха, а также снижения количества дорожно-транспортных происшествий. | Срок не установлен   |
|      |   |  |
|      |   |  |
|      |   |  |
| 5.3. | Обоснование соответствия целей предлагаемого регулирования принципам правового регулирования, программным документам Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации:  | Предлагаемые меры призваны обеспечить в полной мере исполнение         |

|      |  |
|------|--|
|      | программных документов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации.<br><i>(место для текстового описания)</i>   |
| 5.4. | Иная информация о целях предлагаемого регулирования:<br>Предлагаемые меры не являются избыточными, соответствуют общеюридической практике и целям регулирования.<br><i>(место для текстового описания)</i> |

## 6. Описание предлагаемого регулирования и иных возможных способов решения проблемы

|      |  |
|------|--|
| 6.1. | Описание предлагаемого способа решения проблемы и преодоления связанных с ней негативных эффектов:<br>Внести соответствующие изменения в приказ Минтранса России от 21 августа 2013 г. № 273 и приказ Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36. Нет оснований считать, что указанные изменения будут иметь негативный эффект.<br><i>(место для текстового описания)</i> |
| 6.2. | Описание иных способов решения проблемы (с указанием того, каким образом каждым из способов могла бы быть решена проблема):<br>Нет оснований считать, что действующая ситуация может быть разрешена иным способом.<br><i>(место для текстового описания)</i>   |
| 6.3. | Обоснование выбора предлагаемого способа решения проблемы:<br>Отсутствие иных способов изменения настоящей ситуации.<br><i>(место для текстового описания)</i>   |
| 6.4. | Иная информация о предлагаемом способе решения проблемы:<br>Способ является эффективным.<br><i>(место для текстового описания)</i>   |

## 7. Основные группы субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, иные заинтересованные лица, включая органы государственной власти, интересы которых будут затронуты предлагаемым правовым регулированием, оценка количества таких субъектов

| 7.1.   | Группа участников отношений:   | 7.2. | Оценка количества участников отношений: |
|--|--|------|---|
| <i>(Описание группы субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности)</i> |  |      |   |
|  | Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации городские и пригородные регулярные перевозки. |      | более 20 000                            |
|  |  |      |   |
|  |  |      |   |
|  |  |      |   |
|  |  |      |   |

*(Описание иной группы участников отношений)*

|      |   |
|------|---|
| 7.3. | <p><b>Источники данных:</b></p> <p>Наблюдение за применением приказа Минтранса России от 21 августа 2013 г. № 273 и приказа Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36 со стороны Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России.</p> <p style="text-align: center;"><i>(место для текстового описания)</i></p> |
|------|---|

**8. Новые функции, полномочия, обязанности и права федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления или сведения об их изменении, а также порядок их реализации**

| 8.1.<br>Описание новых или изменения существующих функций, полномочий, обязанностей или прав | 8.2.<br>Порядок реализации | 8.3.<br>Оценка изменения трудозатрат и (или) потребностей в иных ресурсах |
|--|----------------------------|---|
| Наименование органа:<br>нет  | нет                        | нет   |
|  |                            |   |
|  |                            |   |
|  |                            |   |
|  |                            |   |
| Наименование органа:   |                            |   |
|  |                            |   |
|  |                            |   |
|  |                            |   |
|  |                            |   |
| Наименование органа:   |                            |   |
|  |                            |   |
|  |                            |   |
|  |                            |   |
|  |                            |   |
| Наименование органа:   |                            |   |
|  |                            |   |
|  |                            |   |
|  |                            |   |
|  |                            |   |

|                      |  |  |
|----------------------|--|--|
|                      |  |  |
| Наименование органа: |  |  |
|                      |  |  |
|                      |  |  |
|                      |  |  |
|                      |  |  |

**9. Оценка соответствующих расходов (возможных поступлений) бюджетов бюджетной системы Российской Федерации**

| 9.1.<br>Наименование новой или изменяемой функции, полномочия, обязанности или права <sup>2</sup> |  | 9.2.<br>Описание видов расходов (возможных поступлений) бюджетов бюджетной системы Российской Федерации |        | 9.3.<br>Количественная оценка расходов (возможных поступлений) |
|---|--|---|--------|--|
| 9.4. Наименование органа <sup>3</sup> :   |  | Принятие приказа не потребует дополнительных расходов из федерального бюджета.                          |        |  |
| 9.4.1. Минтранс России  |  | 9.4.2. Единовременные расходы в год возникновения:  | 0 руб. |  |
|   |  | 9.4.3. Периодические расходы за период:   | 0 руб. |  |
|   |  | 9.4.4. Возможные поступления за период:   | 0 руб. |  |
| 9.4.1.  |  | 9.4.2. Единовременные расходы в год возникновения:  |        |  |
|   |  | 9.4.3. Периодические расходы за период:   |        |  |
|   |  | 9.4.4. Возможные поступления за период:   |        |  |
| 9.4.1.  |  | 9.4.2. Единовременные расходы в год возникновения:  |        |  |
|   |  | 9.4.3. Периодические расходы за период:   |        |  |
|   |  | 9.4.4. Возможные поступления за период:   |        |  |
| 9.4.1.  |  | 9.4.2. Единовременные расходы в год возникновения:  |        |  |
|   |  | 9.4.3. Периодические расходы за период:   |        |  |
|   |  | 9.4.4. Возможные поступления за период:   |        |  |
| 9.4.1.  |  | 9.4.2. Единовременные   |        |  |

<sup>2</sup> Указываются данные из раздела 8 сводного отчета.

<sup>3</sup> Указываются данные из раздела 8 сводного отчета.

|        |                      |        |   |  |
|--------|----------------------|--------|---|--|
|        |                      |        | расходы в год возникновения:                |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.   | Наименование органа: |        |   |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |

|        |                      |        |   |  |
|--------|----------------------|--------|---|--|
|        |                      |        | расходы за период:                          |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.   | Наименование органа: |        |   |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |

|        |                      |        |   |  |
|--------|----------------------|--------|---|--|
|        |                      |        | период:                                     |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.   | Наименование органа: |        |   |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                      | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                      | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                      | 9.4.2. | Единовременные расходы в год                |  |

|        |                                  |        |   |  |
|--------|----------------------------------|--------|---|--|
|        |                                  |        | возникновения:                              |  |
| 9.4.3. | Периодические расходы за период: |        |   |  |
| 9.4.4. | Возможные поступления за период: |        |   |  |
| 9.4.   | Наименование органа:             |        |   |  |
| 9.4.1. |                                  | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                                  | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                                  | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                                  | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                                  | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                                  | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                                  | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                                  | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                                  | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                                  | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                                  | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |
|        |                                  | 9.4.4. | Возможные поступления за период:            |  |
| 9.4.1. |                                  | 9.4.2. | Единовременные расходы в год возникновения: |  |
|        |                                  | 9.4.3. | Периодические расходы за период:            |  |

|      |  |        |   |  |
|------|--|--------|---|--|
|      |  | 9.4.4. | Возможные поступления за период:                        |  |
| 9.5. | Итого единовременные расходы:  |        | 0 руб.  |  |
| 9.6. | Итого периодические расходы за год:  |        | 0 руб.  |  |
| 9.7. | Итого возможные поступления за год:  |        | 0 руб.  |  |
| 9.8. | Иные сведения о расходах (возможных поступлениях) бюджетов бюджетной системы Российской Федерации: |        | Отсутствуют.<br><i>(место для текстового описания)</i>  |  |
| 9.9. | Источники данных:  |        | Не требуются.<br><i>(место для текстового описания)</i> |  |

**10. Новые преимущества, а также обязанности или ограничения для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности либо изменение содержания существующих обязанностей и ограничений, а также порядок организации их исполнения**

| 10.1.<br>Группа участников отношений <sup>4</sup>  | 10.2.<br>Описание новых преимуществ, обязанностей, ограничений или изменения содержания существующих обязанностей и ограничений | 10.3.<br>Порядок организации исполнения обязанностей и ограничений |
|--|---|--|
| Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации городские и пригородные регулярные перевозки. | Оснащение тахографами транспортных средств категории М2, М3, осуществляющих городские и пригородные регулярные перевозки.       | Аналогично действующему принципу.                                  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |

<sup>4</sup> Указываются данные из раздела 7 сводного отчета.

## **11. Оценка расходов и доходов субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, связанных с необходимостью соблюдения установленных обязанностей или ограничений либо изменением содержания таких обязанностей и ограничений**

<sup>5</sup> Указываются данные из раздела 7 сводного отчета.

<sup>6</sup> Указываются данные из раздела 10 сводного отчета.

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

## **12. Риски решения проблемы предложенным способом регулирования и риски негативных последствий, а также описание методов контроля эффективности избранного способа достижения целей регулирования**

**13. Необходимые для достижения заявленных целей регулирования организационно-технические, методологические, информационные и иные мероприятия**

| 13.1.<br>Мероприятия,<br>необходимые<br>для<br>достижения<br>целей<br>регулирования | 13.2.<br>Сроки<br>мероприятий  | 13.3.<br>Описание<br>ожидаемого<br>результата | 13.4.<br>Объем<br>финансирования | 13.5.<br>Источники<br>финансирования |
|---|--|---|----------------------------------|--------------------------------------|
| Не требуются  | Без срока  | Не требуется                                  | 0 руб.                           | Не требуются                         |
|   |  |   |                                  |                                      |
|   |  |   |                                  |                                      |
|   |  |   |                                  |                                      |
|   |  |   |                                  |                                      |
| 13.6.   | Общий объем затрат на необходимые для достижения заявленных целей регулирования организационно-технические, методологические, информационные и иные мероприятия (млн. руб.): |   | 0 руб.                           |                                      |

**14. Индикативные показатели, программы мониторинга и иные способы (методы) оценки достижения заявленных целей регулирования**

| 14.1.<br>Цели<br>предлагаемого<br>регулирования <sup>7</sup>   | 14.2.<br>Индикативные<br>показатели | 14.3.<br>Единицы измерения<br>индикативных<br>показателей | 14.4.<br>Способы расчета<br>индикативных<br>показателей |
|--|-------------------------------------|---|---|
| Снижение<br>количества<br>нарушений режима<br>труда и отдыха, а<br>также снижение<br>количества<br>дорожно-<br>транспортных<br>происшествий. | Не предусмотрены                    | Не установлены  | Не определены   |
|  |                                     |   |   |
|  |                                     |   |   |
|  |                                     |   |   |
|  |                                     |   |   |
|  |                                     |   |   |
|  |                                     |   |   |
|  |                                     |   |   |
|  |                                     |   |   |
|  |                                     |   |   |
|  |                                     |   |   |

<sup>7</sup> Указываются данные из раздела 5 сводного отчета.

|       |   |        |  |
|-------|---|--------|--|
|       |   |        |  |
|       |   |        |  |
|       |   |        |  |
|       |   |        |  |
|       |   |        |  |
|       |   |        |  |
|       |   |        |  |
|       |   |        |  |
| 14.5. | Информация о программах мониторинга и иных способах (методах) оценки достижения заявленных целей регулирования:<br><br>отсутствует<br><br>(место для текстового описания) |        |  |
| 14.6. | Оценка затрат на осуществление мониторинга<br>(в среднем в год, млн. руб.):   | 0 руб. |  |
| 14.7. | Описание источников информации для расчета показателей (индикаторов):<br><br>не требуется<br><br>(место для текстового описания)  |        |  |

**15. Предполагаемая дата вступления в силу проекта акта, необходимость установления переходных положений (переходного периода), а также эксперимента**

|       |  |   |
|-------|--|---|
| 15.1. | Предполагаемая дата вступления в силу проекта акта:  | 1 марта 2016 г.   |
| 15.2. | Необходимость установления переходных положений (переходного периода):<br><br>есть<br><br>(есть / нет)   | 15.3. Срок (если есть необходимость):<br><br>250<br><br>(дней с момента принятия проекта нормативного правового акта) |
| 15.4. | Обоснование необходимости установления эксперимента:<br><br>необходимость установления эксперимента отсутствует<br><br>(место для текстового описания) |   |
| 15.5. | Цель проведения эксперимента:<br><br>отсутствует<br><br>(место для текстового описания)  |   |
| 15.6. | Срок проведения эксперимента:<br><br>не установлен<br><br>(место для текстового описания)  |   |
| 15.7. | Необходимые для проведения эксперимента материальные и организационно-технические ресурсы:<br><br>не требуются   |   |

|       |  |
|-------|--|
|       | <i>(место для текстового описания)</i>   |
| 15.8. | Перечень субъектов Российской Федерации, на территориях которых проводится эксперимент:<br><br>отсутствует   |
| 15.9. | Индикативные показатели, в соответствии с которыми проводится оценка достижения заявленных целей эксперимента по итогам его проведения:<br><br>отсутствуют |

**16. Сведения о размещении уведомления, сроках представления предложений в связи с таким размещением, лицах, представивших предложения, и рассмотревших их структурных подразделениях разработчика**

|       |  |
|-------|--|
| 16.1. | Полный электронный адрес размещения уведомления в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»:<br><br><a href="https://regulation.gov.ru/Dashboard">https://regulation.gov.ru/Dashboard</a> |
| 16.2. | Срок, в течение которого разработчиком принимались предложения в связи с размещением уведомления о подготовке проекта акта:<br><br>Начало: 18.11.2015<br>Окончание: 03.12.2015                     |
| 16.3. | Сведения о лицах, предоставивших предложения:<br><br>предложения отсутствуют.<br><br><i>(место для текстового описания)</i>  |
| 16.4. | Сведения о структурных подразделениях разработчика, рассмотревших предоставленные предложения:<br><br>не требуются.<br><br><i>(место для текстового описания)</i>                                  |
| 16.5. | Иные сведения о размещении уведомления:<br><br>отсутствуют<br><br><i>(место для текстового описания)</i>   |

**17. Сведения о проведении независимой антикоррупционной экспертизы проекта акта**

|       |  |  |
|-------|--|--|
| 17.1  | Указать (при наличии) количество поступивших заключений от независимых экспертов (шт.):      | 0  |
| 17.2. | Выявленные коррупциогенные факторы и их способы устранения (при наличии):<br><br>отсутствуют | <br><br><i>(место для текстового описания)</i> |

**18. Иные сведения, которые, по мнению разработчика, позволяют оценить обоснованность предлагаемого регулирования**

|       |  |
|-------|--|
| 18.1. | Иные необходимые, по мнению разработчика, сведения:<br><br>отсутствуют |
|-------|--|

|       |   |
|-------|---|
|       | <i>(место для текстового описания)</i>                                      |
| 18.2. | Источники данных:<br>не требуется<br><i>(место для текстового описания)</i> |

**19. Сведения о проведении публичного обсуждения проекта акта, сроках его проведения, федеральных органах исполнительной власти и представителях предпринимательского сообщества, извещенных о проведении публичных консультаций, а также о лицах, представивших предложения, и рассмотревших их структурных подразделениях разработчика<sup>8</sup>**

|       |  |
|-------|--|
| 19.1. | Полный электронный адрес размещения проекта акта в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»:<br><a href="https://regulation.gov.ru/projects#nra=42416">https://regulation.gov.ru/projects#nra=42416</a><br><i>(место для текстового описания)</i>      |
| 19.2. | Срок, в течение которого разработчиком принимались предложения в связи проведением публичного обсуждения проекта акта:<br>Начало: 03.12.2015<br>Окончание: 30.12.2015  |
| 19.3. | Сведения о федеральных органах исполнительной власти и представителях предпринимательского сообщества, извещенных о проведении публичных консультаций:<br>Минэкономразвития России, МВД России, ФСБ России<br><i>(место для текстового описания)</i>             |
| 19.4. | Сведения о лицах, представивших предложения:<br>Исаев Владимир Владимирович (isaevtver@mail.ru), Андреев Андрей Серафимович (andreev.andrey.s@gmail.com)<br><i>(место для текстового описания)</i>   |
| 19.5. | Сведения о структурных подразделениях разработчика, рассмотревших предоставленные предложения:<br>Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России<br><i>(место для текстового описания)</i> |
| 19.6. | Иные сведения о проведении публичного обсуждения проекта акта:<br>отсутствуют<br><i>(место для текстового описания)</i>  |

Указание (при наличии) на приложения.

Руководитель структурного подразделения  
разработчика, ответственного за подготовку  
проекта акта  
А.С. Бакирей

*(инициалы, фамилия)*

11.01.2016

Дата

Подпись

<sup>8</sup> Согласно пункту 21 Правил.

## СВОДКА

### предложений по итогам размещения текста проекта о подготовке нормативного правового акта «О внесении изменений в приказы Министерства транспорта Российской Федерации»

ID проекта: 02/08/11-15/00042416

Ссылка на проект: <http://regulation.gov.ru/p/42416>

Дата проведения публичного обсуждения: 03.12.2015 – 30.12.2015

Количество экспертов, участвовавших в обсуждении: 2

Отчет сгенерирован: 14.01.2016 в 10:06

| № | Участник обсуждения                                | Позиция участника обсуждения   | Комментарии разработчика  |
|---|--|--|---|
| 1 | Исаев Владимир Владимирович<br>(isaevvver@mail.ru) | <p>Нет. На сегодняшний день во всех крупных городах РФ транспортные средства, обслуживающие маршруты регулярных перевозок, оборудованы оконечным оборудованием, привязанным к системе Глонасс. Система предоставляет информацию о местонахождении ТС, запуске и остановке двигателя, скорости движения ТС, остановке, времени стоянки и ряд других технических параметров. Это позволяет операторам и диспетчерской службе контролировать работу водителя и ТС в режиме он-лайн не только визуальным способом, но и посредством прямой громкой связи с каждым ТС. Вся текущая информация о каждом ТС архивируется и хранится в общей базе данных не менее 2х месяцев.</p> <p>Погрешность исчисления времени события в системе Глонасс составляет, в зависимости от места, до 4 секунд. Такая погрешность для соблюдения режима труда и отдыха не является решающей, что же касается сокращения ДТП, то в случае превышения скорости движения ТС оператор связи на Глонасс, может откорректировать действия</p> | <p>В соответствии с абзацем 10 части 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» тахограф представляет собой техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств. Аппаратура спутниковой навигации ГЛОНАСС не является техническим средством контроля за соблюдением водителями режимов труда и отдыха, поскольку, в виду того, что аппаратура идентифицирует конкретного водителя, а позволяет лишь определить местоположение транспортного средства и его скорость, то, впервые, с использованием данной аппаратуры невозможно определить, какой именно водитель находился за рулём во</p> |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   |  | <p>водителя сразу не ложилась последствий опасного маневрирования. Предлагаемое регулирование через установку дополнительного оборудования в виде тахографа на транспортные средства классов М2 и М3, на городских и пригородных регулярных маршрутах, осуществляющих перевозку по расписанию, является не обоснованной нагрузкой на бизнес, которая не предоставит никакой дополнительной информации ни по режиму труда и отдыха водителя, ни по техническим характеристикам ТС в движении.</p> |
| 2 | Исаев Владимир Владимирович<br>(isaevvver@mail.ru) | <p>Обязательное требование об установке тахографа на городских и пригородных маршрутах, а значит и</p> <p>В соответствии с абзацем 10 части 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995</p>   |

контроль наличия и работоспособности тахографа, в первую очередь, приведет к необоснованному росту количества проверок различными органами государственного контроля, в т.ч. ГИБДД и УГАДН, невзирая на то, что останавливать маршрутные ТС, движущиеся по расписанию, запрещено нормативными правовыми актами соответствующих ведомств. Однако, на практике, как показывает опыт международных и заказных перевозок, указанные нормы не действуют, тахографы проверяют "все, кому не лень", а на требование поставить печать на "шайбе", в случае аналогового прибора,, в лучшем случае, поставят неразборчивую подпись. В результате, - страдает бизнес: установка тахографа обойдется в 50 тыс руб на каждую единицу, каждый водитель должен получить карточку, на это уходит до 2х недель и 3 тыс руб на изготовление 1й карточки. Если водитель увольняется, сразу появляется брешь, потому что карточки имеют единицы, возникает проблема с простоем и не выходом ТС на маршрут - без карточки водитель даже при наличии тахографа не выйдет. С учетом того, что карточки изготавливаются в Москве, в регионах ситуация будет еще хуже, возникнут многомесячные очереди как за карточками, так и за тахографами (подобное случилось с приборами для системы Платон, а автобусов в разы больше!!!), из-за дефекта приборов, вырастут цены на них. Потери бизнеса от этих новшеств составят до 100 000 руб на единицу транспорта. Для малого и среднего бизнеса данная мера может оказаться последней каплей. - граждане (пассажиры); из-за проверок, будут происходить срывы расписания,

г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ) тахограф представляет собой техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств, в целях повышения уровня безопасности дорожного движения.

Использование тахографа позволяет наиболее эффективно осуществлять контрольно-надзорные мероприятия за соблюдением водителями режима труда и отдыха водителей транспортного средства, времени непрерывного управления транспортным средством, путем получения информации из тахографов, в том числе с использованием карты контролера, а также получения информации из карты водителя на стационарных и передвижных пунктах транспортного контроля, а также на предприятиях. В соответствии с приказом Минтранса России от 2 декабря 2015 г. № 348 «О внесении изменений в Порядок оснащения транспортных средств тахографами, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 августа 2013 г. № 273» оснащение тахографами транспортных средств, категорий N2, N3, M2, M3, оснащенных аналоговыми контрольными

|   |  |  |
|---|--|--|
|   |  | <p>даже если инспектор не найдет замечаний по тахографу, он начнет "копать" дальше, пока не найдет оправдания своей незаконной остановке ТС. После оборудования и понесенных затрат, перевозчики включат затраты в статью расходов и повысят проезд для скорейшего возврата финансовых средств. Это вызовет негодование среди населения. Сегодня, когда накал эмоций в обществе запредельный, подобные действия могут иметь плачевые последствия. - водители: не страдая невниманием со стороны ДПС, водители столкнутся еще с одним предметом проверки. Эмоциональное состояние после подобных встреч с полицией, требует для водителя реабилитационных мер для психологического состояния.</p>   |
| 3 | Исаев Владимир Владимирович<br>(isaevtver@mail.ru) | <p>Ни каких. Как отмечено выше, основное назначение тахографа - контроль режима труда и отдыха водителя, а также отдельные динамические</p>  |
|   |  | <p>устройствами, кроме транспортных средств, перечисленных в приложении №2 к приказу Минтранса России № 36 после слов «за исключением», производится до 1 июля 2016 г. В соответствии с пунктом 91 Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденного приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 185, проверка технического состояния автобусов, следующих по установленному маршруту, осуществляется на конечных станциях маршрутов, автовокзалах и пассажирских автостоянках, за исключением случаев визуального установления признаков административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 12.5 КоАП РФ. Кроме того, в соответствии со статьей 3 Федерального закона № 196-ФЗ основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности.</p> <p>В соответствии с абзацем 10 части 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного</p> |

параметры ТС в течении рабочего времени. Что касается второй части, то установленная система Глонасс дает значительно больше указанной информации, и самое главное, в режиме реального времени, что позволяет корректировать и принимать современные меры реагирования к водителю, в то время как информация тахографа используется, как постфактум при разборе. У системы Глонасс также есть такая функция, причем в период более длительный по времени. Что касается режима труда и отдыха водителей, то организация пассажирских перевозок требует столько документарных контролируемых соответствующими органами фиксаций, что выявить переработку со стороны водителя не представляет никаких трудностей за любой отчетный период. Система Глонасс фиксирует по секундно время работы водителя в течении дня, время отдыха, время отстоя и т.д. Установление тахографов на ТС лист преимущественно только контролирующими органам: чтобы не ехать на транспортные предприятия для полноценной проверки, можно выехать из офиса на ближайшую остановку, остановить и проверить несколько автобусов, выписать пару протоколов и снова в офис для решения государственных проблем. Очень удобно

«движения» тахограф представляет собой техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств. Аппаратура спутниковой навигации ГЛОНАСС не является техническим средством контроля за соблюдением водителями режимов труда и отдыха, поскольку, в виду того, что аппаратура спутниковой навигации никак не идентифицирует конкретного водителя, а позволяет лишь определить местоположение транспортного средства и его скорость, то, во-первых, с использованием данной аппаратуры невозможно определить, какой именно водитель находился за рулем во время движения. Во-вторых, при движении по лесистой, горной местности, а также в туннелях сигнал со спутника может приниматься антенной нестабильно либо не приниматься. Использование тахографа позволяет осуществлять контрольно-надзорные мероприятия за соблюдением водителей режима труда и отдыха водителей транспортного средства, времени непрерывного управления транспортным средством, путем получения информации из тахографов, в том числе с использованием карты контролера, а также получения информации из карты водителя на

стационарных и передвижных пунктах транспортного контроля, а также на предприятиях. Аппарата спутниковой навигации ГЛОНАСС не позволяет инспектору оперативно осуществлять контрольно-надзорные мероприятия за соблюдением водителями режима труда и отдыха водителей транспортного средства. Таким образом, система ГЛОНАСС не позволяет обеспечить в полном объеме выполнение требований законодательства Российской Федерации в части соблюдения водителями транспортных средств установленных режимов труда и отдыха и не может рассматриваться как альтернатива либо замена тахографу. В соответствии с пунктом 91 Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденного приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 185, проверка технического состояния автобусов, следующих по установленному маршруту, осуществляется на конечных станциях маршрутов, автовокзалах и пассажирских автостоянках, за исключением случаев визуального установления признаков административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 12.5 КоАП РФ.

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| 4 | Исаев Владимир Владимирович<br>(isaevtver@mail.ru) | <p>Существует. Отечественная система Глонасс. Во-первых, она менее затратная и уже установлена на большинстве автобусов, работающих на регулярных маршрутах, во-вторых, система имеет оперативный характер с 2х сторонним обменом информации в режиме онлайн, в-третьих, позволяет осуществлять контроль не только хозяйствующим субъектам за собственными ТС , что осуществляется уже большинством крупных транспортных предприятий, в т.ч. малого и среднего бизнеса, но при организации единого информационного центра , как уже сделано в большинстве крупных городов, позволяет осуществлять контроль за транспортом общего пользования всем контролирующими органам, не сбивая с рабочего процесса вмешательством в "ручном" режиме. Система Глонасс позволяет своевременно реагировать на развитие негативной ситуации при должном контроле со стороны заинтересованных участников перевозки, не допускать фактов нарушения законодательства, в т.ч. режима труда и отдыха, принимать меры предупреждения, не доводя ситуацию до критической. Ничего этого с помощью тахографа осуществить нельзя. Тахограф и Глонасс, это как велосипед и автомобиль. По выдаче и информативности параметров контроля - тахограф это устаревшая система.</p> | <p>В соответствии с абзакцем 10 части 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» тахограф представляет собой техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств. Аппаратура спутниковой навигации ГЛОНАСС не является техническим средством контроля за соблюдением водителями режимов труда и отдыха, поскольку, в виду того, что аппаратура спутниковой навигации никак не идентифицирует конкретного водителя, а позволяет лишь определить местоположение транспортного средства и его скорость, то, во-первых, с использованием данной аппаратуры невозможно определить, какой именно водитель находился за рулём во время движения. Во-вторых, при движении по лесистой, горной местности, а также в туннелях сигнал со спутника может приниматься антенной нестабильно либо не приниматься. Использование тахографа позволяет осуществлять контрольно-надзорные мероприятия за соблюдением водителями режима труда и отдыха водителей транспортного средства, времени непрерывного управления транспортным средством, путем получения информации из</p> |
|---|--|--|---|

|   |  |  |
|---|--|--|
|   |  |  |
| 5 | Исаев Владимир Владимирович<br>(isaevvter@mail.ru) | <p>Требование об обязательной установке тахографов на ТС классов М2 и М3, обслуживающих городские и пригородные маршруты, не имеет под собой сколько-нибудь объективной составляющей.</p> <p>Маршрут движения ТС на регулярных рейсах имеет множество остановочных пунктов, короткие участки пробега от нескольких сот метров до нескольких километров, постоянно сменяющейся поток пассажиров и стоянки после каждого рейса от 30 мин и больше. С таким ритмом работы наличие тахографа является бесполезной дорогостоящей игрушкой для предприятий транспорта, которая способна сорвать расписание движения транспорта</p> <p>тахографов, в том числе с использованием карты контролера, а также получения информации из карты водителя на стационарных и передвижных пунктах транспортного контроля, а также на предприятиях. Аппаратура спутниковой навигации ГЛОНАСС не позволяет инспектору оперативно осуществлять контролем-надзорные мероприятия за соблюдением водителями режима труда и отдыха водителей транспортного средства. Таким образом, система ГЛОНАСС не позволяет обеспечить в полном объеме выполнение требований законодательства Российской Федерации в части соблюдения водителями транспортных средств установленных режимов труда и отдыха и не может рассматриваться как альтернатива либо замена тахографу.</p> <p>В соответствии с абзацем 10 части 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» тахограф представляет собой техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств. Аппаратура спутниковой навигации ГЛОНАСС не является техническим средством контроля за соблюдением</p> |

общего пользования из-за неудобства обслуживания в части изготовления карточки водителя. При объективном отсутствии обстоятельств к обязательному использованию тахографов на городских и пригородных регулярных маршрутах, складывается ощущение, что цель установки тахографов является не забота об охране труда и отдыха водителей, а забота о реализации никому не нужных, устаревших современным требованиям времени технических средств. Предлагаемые изменения в Приказ Минтранса №273 - прямое лобирование хозяйственных интересов завода-изготовителя.

водителями режимов труда и отдыха, поскольку, в виду того, что аппаратура спутниковой навигации никак не идентифицирует конкретного водителя, а позволяет лишь определить местоположение транспортного средства и его скорость, то, во-первых, с использованием данной аппаратуры невозможно определить, какой именно водитель находился за рулем во время движения. Во-вторых, при движении по лесистой, горной местности, а также в туннелях сигнал со спутника может приниматься антенной нестабильно либо не приниматься. Использование тахографа позволяет осуществлять контрольно-надзорные мероприятия за соблюдением водителями режима труда и отдыха водителей транспортного средства, времени непрерывного управления транспортным средством, путем получения информации из тахографов, в том числе с использованием карты контролера, а также получения информации из карты водителя на стационарных и передвижных пунктах транспортного контроля, а также на предприятиях. Аппаратура спутниковой навигации ГЛОНАСС не позволяет инспектору оперативно осуществлять контрольно-надзорные мероприятия за соблюдением водителями режима труда и отдыха водителей транспортного средства. Таким образом, система ГЛОНАСС не позволяет обеспечить в полном объеме

|   |  |   |
|---|--|---|
|   |  | выполнение требований законодательства Российской Федерации в части соблюдения водителями транспортных средств установленных режимов труда и отдыха и не может рассматриваться как альтернатива либо замена тахографу. Кроме того, в соответствии со статьей 3 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» одним из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения является приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности. |
| 6 | Андреев Андрей Серафимович<br>(andreev.andrey.s@gmail.com) | Использование тахометров заставит работодателей использовать законные методы найма на работу, сокращать КЗОТ РФ и все нормативные акты.   |
| 7 | Андреев Андрей Серафимович<br>(andreev.andrey.s@gmail.com) | Сначала могут быть некоторые недовольства глав фирм и автопарков, но со временем все привыкается.   |
| 8 | Андреев Андрей Серафимович<br>(andreev.andrey.s@gmail.com) | Работники получат все необходимые условия труда, белые зарплаты. Кардинально вырастет уровень работы общественного транспорта, повысится уровень обслуживания и увеличится безопасность на дорогах.   |
| 9 | Андреев Андрей Сергеевич<br>(andreev.andrey.s@gmail.com)   | Подключение ГЛОНАСС, но думаю это как дополнительная мера.  |

техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств. Аппаратура спутниковой навигации ГЛОНАСС не является техническим средством контроля за соблюдением водителями режимов труда и отдыха, поскольку, в виду того, что аппаратура спутниковой навигации никак не идентифицирует конкретного водителя, а позволяет лишь определить местоположение транспортного средства и его скорость, то, во-первых, с использованием данной аппаратуры невозможно определить, какой именно водитель находился за рулем во время движения. Во-вторых, при движении по лесистой, горной местности, а также в туннелях сигнал со спутника может приниматься антенной нестабильно либо не приниматься. Использование тахографа позволяет осуществлять контрольно-надзорные мероприятия за соблюдением водителями режима труда и отдыха водителей транспортного средства, времени непрерывного управления транспортным средством, путем получения информации из тахографов, в том числе с использованием карты контролера, а также получения информации из карты водителя на стационарных и передвижных пунктах

|    |  |   |
|----|--|---|
|    |  | транспортного контроля, а также на предприятиях. Аппарата спутниковой навигации ГЛОНАСС не позволяет инспектору оперативно осуществлять контролльно-надзорные мероприятия за соблюдением водителями режима труда и отдыха водителей транспортного средства. Таким образом, система ГЛОНАСС не позволяет обеспечить в полном объеме выполнение требований законодательства Российской Федерации в части соблюдения водителями транспортных средств установленных режимов труда и отдыха и не может рассматриваться как альтернатива либо замена тахографу. |
| 10 | Андреев Андрей Серафимович<br>(andreev.andrey.s@gmail.com) | Наконец-то занялись наведением разумного порядка в этой черной и мутной системе перевозок пассажиров.   |

Бакирей А.С.  
ФИО руководителя

« 11 » января 2016 г.

Дата

Подпись