

СИСТЕМА ЦИФРОВОЇ ТАХОГРАФІЇ В УКРАЇНІ

Дорожньо-транспортні пригоди є небезпечною загрозою життю та здоров'ю людей у всьому світі. Однією з основних причин аварійності на комерційному автомобільному транспорті є втомлюваність водіїв через недотримання режимів праці та відпочинку при керуванні транспортними засобами.

Для боротьби зі втомою, а саме для забезпечення дотримання режимів праці та відпочинку водіями, у країнах ЄС було запроваджено застосування на транспортних засобах спеціальних контрольних пристроїв – тахографів, конструкція яких на сьогодні перебуває на третьому етапі своєї еволюції – цифровому.

Структура та основні засади системи цифрової тахографії

7 вересня 2005 року Верховною Радою України був прийнятий Закон України «Про приєднання України до Європейської Угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)». Згідно з поправкою № 5 до ЄУТР країнам – учасникам ЄУТР, що не є членами ЄС (зокрема, Україні), було надано чотирирічний перехідний період, після закінчення якого – з 16 червня 2010 року – усі транспортні засоби, що беруть участь у міжнародних перевезеннях, підпадають під дію ЄУТР та які уперше вводяться в експлуатацію, повинні бути обладнані виключно цифровими тахографами, що, у свою чергу, передбачає обов'язкове застосування електронних карток до них.

Для створення в Україні правової бази системи цифрової тахографії Мінінфраструктури України за участі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» розроблено відповідну концепцію створення системи та низку підзаконних нормативно-правових актів:

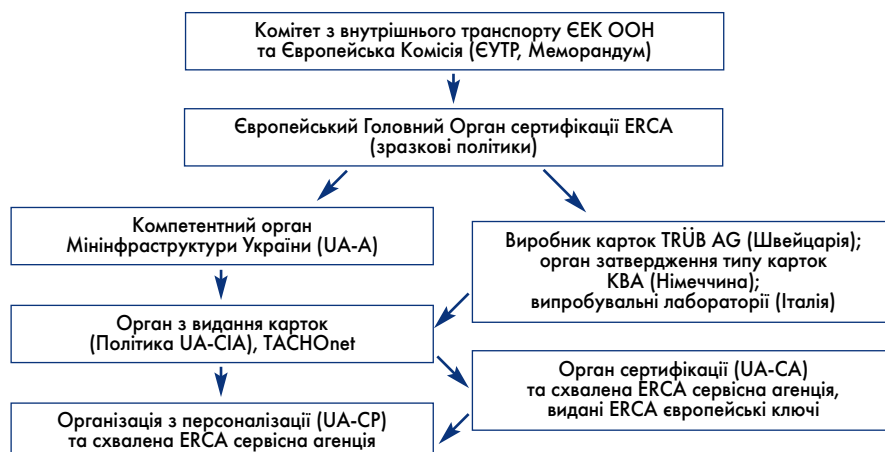
- постанову Кабінету Міністрів України від 11.07.2007 № 914 «Про виконання Європейської Угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)»;

- постанову Кабінету Міністрів України від 25.01.2012 № 51 «Про виконання Конвенції Міжнародної організації праці 1979 року № 153 про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті»;

- наказ Мінтрансзв'язку України від 17 серпня 2010 року № 600 «Про затвердження зразків карток, що використовуються в цифрових контрольних пристроях (тахографах)»;

- накази Мінтрансзв'язку України від 03.10.2007 № 890 «Про виконання Євро-

Рисунок 1. Структура системи безпеки цифрових тахографів



пейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)» і від 30.01.2010 № 48 «Про внесення змін до наказу Мінтрансзв'язку України від 03.10.2007 № 890»;

- наказ Державтотрансадміністрації від 09.09.2009 № 123 «Про створення системи цифрових тахографів на виконання угоди ЄУТР»;

- наказ Мінтрансзв'язку України від 07.06.2010 № 340 «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів»;

- наказ Мінтрансзв'язку України від 24.06.2010 № 385 «Про затвердження Інструкції з використання контрольних пристроїв (тахографів) на автомобільному транспорті»;

- наказ Мінінфраструктури України від 30.05.2013 № 329 «Про затвердження Порядку обігу карток, що використовуються в цифрових контрольних пристроях (тахографах)» (далі – Порядок обігу карток);

- наказ Мінінфраструктури України від 17.04.2013 № 226 «Про затвердження Порядку ведення переліку суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) в автомобільних транспортних засобах».

Систему цифрової тахографії в Україні було побудовано з урахуванням загальноєвропейських принципів та вимог ЄУТР (зокрема, додатку 1В), відповідних Регламентів ЄС № 561/2006 та № 3820/85, Меморандуму про порозуміння між службами Європейської Комісії та ЄЕК ООН від 23.01.2009, зразкових політик Європейського Головного Органу сертифікації (European Root Certification Authority, далі – ERCA), міжнародних та європейських стандартів (ISO та EN). Структуру системи представлено на рисунку 1.

В Україні компетентним органом з виконання норм щодо режимів праці та відпочинку водіїв, вимог ЄУТР та Конвенції Міжнародної організації праці 1979 року № 153 згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт», постановами Кабінету Міністрів України № 914 та № 51 визначено Мінінфраструктури України, що відповідає за організацію функціонування системи, зокрема, відповідно до зразкової політики ERCA, призначає єдиний для країни орган з видання карток.

ERCA схвалює основний документ системи кожної країни – політику безпеки органу із сертифікації, що регламентує функціонування системи (далі – Політика безпеки). Таким чином, ERCA підтверджує, що органи і організації, які беруть участь у процесі видання та забезпечення обігу карток для цифрових тахографів, відповідають критеріям незалежності від користувачів карток, мають досвід та добру репутацію, відповідний персонал, устаткування, задокументовані процедури, а орган з видання карток, що, власне, і несе повну відповідальність за безпеку системи та за видані картки, перебуває під безпосереднім контролем компетентного органу держави – члена ЄУТР.

Органами з видання карток, зокрема, в таких країнах – членах ЄУТР призначено:

- у Бельгії – Інститут автомобільного транспорту та логістики Бельгії (L'Institut Transport routier & Logistique Belgique);

- у Франції – Національну друкарську фабрику та її філіал ChronoServices (L'Imprimerie Nationale fabrique, ChronoServices, filiale du groupe Imprimerie Nationale);

- у Польщі – Польську друкарню цінних паперів (Polska Wytownia Papierow Wartosciowych S.A.);

- у Туреччині – Союз торгових палат і товарних бірж Туреччини (The Union of

Chambers and Commodity Exchanges of Turkey);

– у Греції – Директорат з організації та інформатики Міністерства транспорту і комунікацій (Directorate of Organisation and Informatics, Ministry of Transport & Communications);

– у Швеції – Федеральну дорожню службу (Federal Roads Authority),

– у Литві – орган контролю на автомобільному транспорті.

Це підтверджує, що за європейською практикою органами з видання карток призначають інститути, державні підприємства, державні органи контролю або спеціальні організації.

Ураховуючи, що картка контролера призначена для забезпечення відслідковування правомірності дій і самого інспектора, що також належить до одного з типів користувачів картки, а наглядом за дотриманням вимог до робочого часу та часу відпочинку займається, зазвичай, декілька органів контролю (наприклад, дорожня поліція, митні органи, органи охорони праці тощо), доцільно функції забезпечення обігу карток доручити незалежним від користувачів карток структурам, як це є у Франції, Польщі, Туреччині і в Україні (відповідно до пункту 1.2. Порядку обігу карток).

Наказом Мінтрансв'язку України від 03.10.2007 № 890 (зі змінами) організацію робіт з виконання ЄУТР в частині впровадження в Україні системи обігу карток для цифрових тахографів було покладено на ДП «ДержавтотрансНДІпроект», який виконує в Україні функції органу з видання карток (UA-CIA), органу із сертифікації (UA-CA), організації з персоналізації карток (UA-CP) та з 16.06.2010 проводить видання і виконання робіт із забезпечення обігу карток цифрових тахографів протягом їх дії.

Відповідно до досвіду інших держав ЄС, з огляду на дуже обмежені терміни до вступу у дію вимог 5-ї поправки до ЄУТР, відсутність державних коштів на закупівлю дуже коштовного обладнання та проведення сертифікації системи, на початку 2010 року Мінтрансв'язку України було проведено відкритий конкурс на надання послуг сервісної агенції з виконання певних технічних функцій UA-CA і UA-CP. У конкурсі, що відбувався при спостереженні громадських організацій, представників дипломатичних установ держав – сторін претендентів, взяли участь: компанія S.C. CertSign S.A. (Румунія), Польська друкарня цінних паперів (Польща), компанія ChronoServices (Франція), консорціум «ЄДАПС» (Україна).

Переможцем конкурсу було визначено компанію S.C. CertSign S.A., яка запропонувала у співпраці з TRUB AG (Швейцарія)



найнижчу вартість карток та програму її зниження залежно від кількості виданих карток (незважаючи на дуже обмежені строки та малу прогнозовану кількість карток (незважаючи на дуже обмежені строки та малу прогнозовану кількість карток (незважаючи на дуже обмежені строки та малу прогнозовану кількість карток)). Завдяки тому, що у Мінтрансв'язку України за участю ДП «ДержавтотрансНДІпроект» вже був досвід нотифікації за декількома міжнародними договорами у сфері автомобільного транспорту, а тандем переможців конкурсу отримав великий досвід з побудови подібних систем у багатьох інших країнах ЄС та ЄУТР, Політику безпеки України було схвалено ERCA 30.03.2010 без зауважень з першого подання – вдруге у практиці ERCA. Процес налагодження TRUB AG виробництва карток, сертифікаційні випробування (в лабораторіях ERCA, Італія) та затвердження типу українських карток (КВА, Міністерство транспорту, Німеччина, номер затвердження української картки «e1-209» має бути нанесено на кожну картку), проведення «церемонії отримання ключів» в ERCA також було проведено у рекордно короткий строк, і на 16 червня 2010 року, випередивши конкурентів з Білорусі та Росії, Україна виконала вимоги 5-ї поправки до ЄУТР та була інтегрована до європейської системи цифрової тахографії.

Обіг карток для цифрових тахографів в Україні проводиться відповідно до вимог ЄУТР, Політики безпеки та Порядку обігу карток, згідно з якими в цифрових тахографах використовуються чотири типи карток: картка водія зі строком дії до 5 років; картка майстерні зі строком дії до 1 року; картка контролера зі строком дії до 2 років; картка підприємства зі строком дії до 5 років.

Кожна картка реєструється у національній базі даних, інтегрованій до європейської системи обміну даними TACHOnet, і отримує унікальний в європейській системі ідентифікаційний номер, за яким можна визначити, зокрема, кількість виданих карток за всі роки існування системи. Систему TACHOnet було створено для оперативного обміну даними між національними органами з видання карток (CIA) та для забезпечення можливості перевірки унікальності та чинності картки,

що є однією з основних вимог ЄУТР.

Слід зазначити, що громадянин України може отримати закордонну картку водія в іншій країні, якщо він проживає у цій країні понад 186 днів. Але, якщо громадянин України вже має чинну закордонну картку водія, він втрачає можливість отримати картку водія в Україні до завершення дії чинної картки.

Так само іноземний громадянин може отримати картку водія в Україні, якщо він проживає в нашій країні понад 186 днів.

Відповіді на найпоширеніші запитання, що виникають у замовників карток для цифрових тахографів

Процес оформлення та видання картки

У загальному випадку процес видання картки для цифрового тахографа складається з таких етапів:

- подання заяви особисто від заявника або поштою разом із завіреними заявником копіями документів, перелік яких наведено на зворотному боці бланку заяви (форми бланків заявок для кожного типу картки можна роздрукувати з сайту інституту – insat.org.ua);

- розгляд та перевірка заяви протягом трьох робочих днів, її прийняття або надання письмової обґрунтованої відмови у прийнятті заяви;

- якщо заяву прийнято – замовнику надається чи надсилається поштою або електронною поштою чи факсом платіжний документ із номером замовлення, який треба зазначити у документі банку про оплату. Оплату рахунку необхідно зробити протягом 8 банківських днів з моменту його отримання;

- підтвердження надходження коштів, замовлення картки в електронній системі обігу карток та перевірка замовлення вимогам ЄУТР за реквізитами заявника у системі TACHOnet;

- виготовлення та реєстрація картки в європейській системі органів з видання карток протягом 20 робочих днів;

- отримання, перевірка картки та видача або надсилання поштою замовнику, передання справи картки до системи моніторингу статусу картки.

Основні чинники, що затримують або унеможливають видання картки:

- незазначення основних реквізитів у платіжному документі (відсутній номер реєстрації заяви та/або прізвище й ім'я замовника);

- помилки у заповненні даних (реквізитів) замовників (джерела для водія – посвідчення водія, паспорт, ідентифікаційний код);

- зразок підпису на заяві виходить за встановлені межі білого поля;

- фотографія не відповідає наведеному у заяві вимогам;
- заява заповнена і подана без відома особи, що буде користувачем картки;
- оплату за картку водія здійснено підприємством або іншою особою (картка водія є виключно його особистим інструментом для забезпечення можливості працювати без прив'язки до роботодавця чи транспортного засобу);
- відсутній зв'язок із заявником за номером телефона, електронною поштою, вказаними у заяві;
- невірна адреса для листування;
- наявність іншої діючої картки водія (усупереч вимогам ЄУТР).

Вартість картки

Середня вартість картки в країнах — членах ЄУТР, де кількість виданих карток не перевищує 30 тисяч — 81,6 євро, а в країнах, де перевищує 30 тисяч, — 65,4 євро. Одними з найдешевших в Європі є картки водіїв в Угорщині, Чехії, Італії та Німеччині — 30–45 євро, однак у цих країнах видано більше карток, ніж в Україні у 5, 15, 35 та 100 разів відповідно. При цьому слід врахувати термін дії картки (наприклад, в Росії картка видається тільки на три роки), а також наявність чи відсутність державних інвестицій у створення системи цифрової тахографії, придбання обладнання та підтримку експлуатації системи (в Україні державні кошти не залучаються).

Загальна ціна картки (незалежно від її типу) в Україні з урахуванням вартості затрат іноземних постачальників та укладеного на конкурсних засадах договору послідовно зменшується залежно від загальної кількості виданих карток — з 80 євро у 2010 році до 65,1 євро у середині листопада 2014 року, а очікувана на початок квітня 2015 року вартість становитиме 55–57 євро. Коли кількість карток, виданих в Україні, досягне 100 тис. штук, прогнозована вартість однієї картки становитиме близько 45 євро. Таким чином, з огляду на кількість виданих карток та відсутність державного фінансування системи, вартість картки в Україні є однією з найменших в Європі. Для порівняння — у країнах Прибалтики вартість картки водія становить: в Естонії близько 54 євро, у Литві — 65 євро, у Латвії — 85,5 євро.

Строки опрацювання заяв та отримання карток

Загальна тривалість видання картки в Україні регламентована пунктом 3.11 Порядку обігу карток, відповідно до якого «картка видається користувачу картки протягом 20 робочих днів з дати реєстрації заяви на видачу або оновлення картки, якщо не оформлено рішення про відмову у видачі картки», і цей термін видання карток в Україні витримується.

Для порівняння — згідно з інформацією, розміщеною на офіційному сайті органу з видання карток Польщі http://tachograf.rpww.pl/procedura_skladania_kk.html, видання карток проводиться протягом 26 робочих днів з дати прийняття заяви (яка подається разом з документом, що підтверджує проведення оплати за роботу) — тобто довше, ніж в Україні.

Поняття тривалості всього технологічного процесу (з урахуванням часу на пересилання поштових відправлень, розгляд і перевірку документів, виконання платежів, створення шаблону картки, персоналізацію і сертифікацію бланка картки, розмитнення і отримання картки) не пов'язане з поняттям тривалості безпосередньої персоналізації і сертифікації бланка картки за її готовим шаблоном (тобто виготовлення картки).

Тривалість безпосередньо персоналізації і сертифікації бланка картки за її готовим шаблоном (тобто виготовлення картки) в сервісній агенції та її постачання в Україну згідно з умовами чинного договору не повинно перевищувати 10 календарних днів (7–8 робочих днів), а фактично становить 5–6 робочих днів, приблизно, як і в органах з видання карток інших країн — членів ЄУТР. При чому в Україні, на відміну від країн з більшим досвідом цифрової тахографії, майже всі картки видають уперше, тобто база тільки формується (всі дані вводять вперше), а у більшості країн ЄС такі бази сформовано 5–10 років тому.

Із заявами щодо видання карток, зокрема у 2014 році, щоденно зверталось близько 50 замовників (особисто і поштою). І кожного дня опрацьовувалися та опрацьовуються усі заяви, отримані особисто від замовників, та до трьох днів — заяви, отримані поштою. При цьому інститут спроможний опрацьовувати щодня і опрацьовує в окремі дні понад 150 заяв замовників. Термін видання карток, встановлений законодавством, витримується.

На сьогодні замовлення значної частини карток пов'язано з працевлаштуванням їх власників водіями за кордоном, що ніяк не впливає на прості транспортні засоби в Україні.

Ризики невиконання вимог та майбутній розвиток системи

Максимальні розміри штрафів за порушення вимог до робочого часу та часу відпочинку, застосування тахографів, карток або тахокарт до них в країнах — членах ЄС (за даними 2010 року) коливаються в широких межах від фіксованих 58 євро на Мальті і 2 777 євро в Угорщині до 5 000 євро і більше в Австрії, Німеччині, Ірландії та на Кіпрі. Наприклад, маніпуляції з показаннями тахографів в Іспанії

карають штрафом в 4 601 євро, в Італії — до 6 232 євро, а у Франції — до 30 000 євро з можливістю позбавлення волі на строк до 1 року.

У семи країнах — членах ЄС передбачена можливість позбавлення волі в разі грубого порушення, проте в деяких країнах це покарання застосовується тільки у випадку, якщо не сплачено штраф (Австрія, Кіпр, Данія, Франція, Ірландія, Люксембург, Великобританія). Деякі держави застосовують більш суворі і великі штрафи, якщо порушення повторюється (Австрія, Болгарія, Франція, Італія, Словаччина, Великобританія). Штрафні санкції застосовуються в разі порушення режиму праці та відпочинку, використання чужої картки та використання картки, яка не відповідає вимогам ЄУТР.

З набуттям у 2014 році чинності в Україні Угоди про асоціацію Україна — ЄС перед автотранспортниками постають нові завдання. Зокрема, однією з основних вимог цієї Угоди є впровадження до законодавства України вимог регламентів та директив ЄС, що передбачають застосування міжнародних вимог до режимів праці та відпочинку, тахографів та карток до них на внутрішньому транспорті, а також значне посилення відповідальності за невиконання цих вимог. Відповідно до Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року «Про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень» порушення вимог до часу роботи та відпочинку водіїв, відсутність картки, застосування не своєї картки або нечинної чи незатвердженої картки, відсутність чи несправність тахографа, його невідповідність транспортному засобу кваліфікуються як грубі порушення, за які операторів автомобільних перевезень (автомобільних перевізників) позбавляють ліцензії.

На сьогодні в Україні створено і забезпечено стале функціонування системи обігу карток для цифрових тахографів згідно з вимогами ЄУТР, Європейського Союзу та чинного законодавства України, що підтверджено аудитами системи, інформацію про позитивні результати яких розміщено на офіційному сайті Європейського Головного Органу сертифікації (European Root Certification Authority) http://dtc.jrc.ec.europa.eu/dtc_audit_report_status.php.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

Редзюк А.М.,

Агеев В.Б.,

Устименко В.С.,

Симоненко Р.В.,

Назаренко М.Б.