

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части применения специальных технических средств, предотвращающих потерю внимания и концентрации при перевозках автомобильным и городским наземным электрическим транспортом)

Статья 1

Внести в статью 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873; 2020, № 50, ст. 8074) следующие изменения:

1. Наименование изложить в следующей редакции:

«Статья 20. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, физическим лицам и водителями при эксплуатации транспортных средств»

2. Абзац шестой пункта 3 признать утратившим силу;

3. 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 перерывов в таком управлении, установленные Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными Правительством Российской Федерации (далее – нормы времени управления). Указанные нормы времени управления должны предусматривать увеличенное время управления транспортным

средством в случае использования аппаратно-программного средства, обеспечивающего контроль и поддержание состояния работоспособности водителей в пути (далее – средства мониторинга работоспособности), подключаемого к тахографу.

Регистрация норм времени управления в отношении водителей, использующих транспортное средство, подлежащее оснащению тахографом, осуществляется тахографом либо тахографом с подключенным к нему средством мониторинга работоспособности.

В случае регистрации норм времени управления тахографом с подключенным к нему средством мониторинга работоспособности водитель обязан сделать перерыв в управлении транспортным средством в случае фиксации таким устройством предельных значений параметров психофизиологического состояния водителя, характеризующих снижение работоспособности водителя, не совместимое с возможностью дальнейшего безопасного управления транспортным средством, установленных федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Водитель вправе продолжить управление транспортным средством в случае, если средство мониторинга работоспособности не фиксирует достижение им предельных значений параметров психофизиологического состояния водителя. Увеличенное время управления транспортным средством не должно превышать значений, установленных Правилами дорожного движения, утвержденными Правительством Российской Федерации.

Требования к средствам мониторинга работоспособности, порядок оснащения ими транспортных средств, порядок передачи информации от средств мониторинга работоспособности к тахографам, а также порядок действий водителя при использовании средств мониторинга работоспособности устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.».

Статья 2

Настоящий Федеральный закон вступает в силу с 1 марта 2023 г.

Президент
Российской Федерации

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
к проекту федерального закона
«О внесении изменений Федеральный закон
«О безопасности дорожного движения» (в части применения специальных
технических средств, предотвращающих потерю внимания
и концентрации при перевозках автомобильным
и городским наземным электрическим транспортом)

Проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части применения специальных технических средств, предотвращающих потерю внимания и концентрации при перевозках автомобильным и городским наземным электрическим транспортом)» разработан в соответствии с пунктом 3 Перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам совещания с членами Правительства Российской Федерации 19.07.2017 № Пр-1517, утвержденного Президентом Российской Федерации 04.08.2017, пунктом 13 Плана мероприятий («дорожной карты») реализации механизма управления системными изменениями нормативно-правового регулирования предпринимательской деятельности «Трансформация делового климата», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.11.2020 № 2871-р.

Стратегией безопасности дорожного движения на 2018–2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р (далее – Стратегия), установлена необходимость повышения безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) к 2030 году. В Стратегии, в частности, отмечено, что наибольшая часть ДТП – порядка 85 % – происходит по вине водителей транспортных средств.

Одним из сопутствующих факторов возникновения ДТП является утомление водителя. Утомление – это закономерный процесс временного снижения работоспособности, возникающий в результате 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.

Более надежным, чем чувство усталости, признаком утомления служит ухудшение функции внимания водителя. Снижаются концентрация внимания, объем внимания и, прежде всего, скорость переключения внешнего внимания.

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 настоящее время созданы различные системы мониторинга состояния работоспособности водителя в пути, которые способны фиксировать изменения психических процессов.

Научно-исследовательским Центром транспортной безопасности университета Лоуборо, Великобритания, Университетом Чалмерс, Швеция по методам проекта SafetyNet, учрежденного Европейской Комиссией сформирован перечень основных опасных состояний человека, которые могут стать причиной совершения ошибки и привести к ДТП (таблица 1).

Таблица 1. Нарушения функционального состояния, которые могут стать причиной совершения ошибки и ДТП

Наименование нарушения функционального состояния	Доля
Невнимательность и усталость	37 %
Потеря внимания	21 %
Последствия алкогольного/наркотического опьянения или приема медикаментов	16 %
Стресс и заболевания	10,5 %
Другие нарушения, приводящие к потере внимания и снижению работоспособности	10,5 %

По данным исследований, проводимых в США, в результате засыпания на дороге в среднем фиксируется до 2,5 % от всех аварий с летальным исходом. Например, в авариях, произошедших в 2015 году (с летальными исходами, травмами или имущественным ущербом) в 1,4 % случаев причиной являлось засыпание (90 тыс. из 6,3 миллиона аварий) («Drowsy Driving 2015»), которому предшествуют снижение скорости переключения внимания, потеря внимания, дремота.

В соответствии с данными Госавтоинспекции МВД России (таблица 2), за период с 2016 по 2020 годы число ДТП, погибших и раненных, снижалось. Так, за указанный период число ДТП снизилось на 16,48 %, число погибших – на 20,46 %, число раненных – на 17,23 %. Однако данные показатели, несмотря на снижение, имеют высокий уровень.

Таблица 2. Статистика ДТП за 2016 - 2020 гг.

ДТП	Погибло	Ранено
ДТП за 2016 г.		
173 694	20 308	221 140
ДТП за 2017 г.		
169 432	19 088	215 374
ДТП за 2018 г.		
168 099	18 214	214 853
ДТП за 2019 г.		
164 358	16 981	210 877
ДТП за 2020 г.		
145 073	16 152	183 040

Источник: <http://stat.gibdd.ru>

Одним из основных принципов реализации Стратегии признано использование интеллектуальных транспортных систем, позволяющих качественно влиять на предупреждение ДТП.

Исходя из данных международной статистики, в 20 – 30 % от всех ДТП их причиной являлась потеря работоспособности водителя, что требует принятия государством мер, направленных на снижение ДТП по данной причине.

По данным ОАО «НИИАТ», потери Российской Федерации в результате ДТП, в среднем составляют 1,78 трлн рублей в год (таблица 3).

Таблица 3. Результаты расчетов социально-экономического ущерба в результате ДТП, млн рублей (по ценам 2018 года)

Величина социально-экономического ущерба	в т.ч.:	Потери в результате гибели населения	Потери в результате ранения и инвалидизации	Материальный ущерб в результате ДТП	В среднем на одно ДТП
1 783 000,21		1 389 153,56	218 660,98	175 185,68	10,61

Источник: данные ОАО «НИИАТ»

Таким образом, основываясь на экспертных данных, внедрение средств мониторинга состояния работоспособности водителей в пути, позволит государству сократить количество жертв на дорогах, и как следствие потери на 350 – 530 млрд рублей.

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, которые не могут учитывать индивидуальные особенности организма водителя, которые могут позволить как увеличить предельное время управления транспортным средством, так и уменьшить его относительно установленных норм, тем самым снизить риск возникновения ДТП.

Средства контроля не позволяют индивидуализировать нормы времени управления и отдыха в зависимости от психофизиологического состояния организма, а также проконтролировать их соблюдение, поскольку предназначены только для контроля психофизиологического состояния.

Наиболее рациональным решением этого вопроса в рамках законопроекта видится комплексное применение тахографов с подключенными к ним средствами контроля работоспособности водителя в пути.

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 персонафицированных карт тахографа.

Согласно информации из открытых источников, ориентировочная стоимость средств контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути составляет от 25 до 80 тыс рублей (включает стоимость устройства, работ на установку и техническое обслуживание на 3 года).

В целях практической отработки применения систем контроля и поддержания работоспособности водителей транспортных средств Минтрансом России с 05.02.2020 по 30.03.2020 реализован пилотный проект по применению этих систем в Республике Татарстан, Белгородской, Московской, Калужской, Новгородской областях и Москве с участием семи технологических компаний.

По результатам пилотного проекта апробирована возможность установки систем контроля и поддержания работоспособности водителей транспортных средств на различные типы транспортных средств, подтверждено повышение безопасности пассажирских и грузовых перевозок в результате применения систем контроля и поддержания работоспособности водителей транспортных средств, сформированы проекты национальных стандартов, устанавливающих требования к таким системам мониторинга и контроля.

Приказом Росстандарта от 11.03.2021 № 135-ст утвержден национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 59391-2021 «Средства мониторинга поведения и прогнозирования намерений людей. Аппаратно-программные средства с применением технологий искусственного интеллекта для колесных транспортных средств. Классификация, назначение, состав и характеристики средств фото- и видеofиксации».

Приказом Росстандарта от 02.06.2021 № 495-ст утвержден национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 59546-2021 «Бортовые устройства, обеспечивающие поддержание работоспособного состояния водителя, для безопасного вождения на основе анализа электродермальной активности. Технические требования и методы испытаний».

По информации Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы, в «Мосгортрансе» почти на все автобусы, электробусы и трамваи (около 7 тыс. ед.) с 2018 года установлена система, которая выявляет уровень усталости и помогает не допустить возникновения потенциально опасных ситуаций на дорогах путем сканирования лица водителя. На 23 % сократилось количество ДТП с участием городского пассажирского транспорта благодаря этой системе.

Таким образом, в настоящее время сложились необходимые научно-технические предпосылки для законодательного закрепления возможности

введения норм времени управления транспортным средством, которые будут индивидуально определяться для конкретного водителя в зависимости от показателей, характеризующих его состояние работоспособности, которые могут фиксироваться с использованием средств объективного мониторинга соответствующих показателей.

Проектом федерального закона устанавливается обязанность водителей, осуществляющих эксплуатацию грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг, и автобусов, а также водителей легковых такси, соблюдать нормы времени управления транспортным средством и перерывов в таком управлении, установленные Правилами дорожного движения Российской Федерации. При этом указанные нормы времени управления должны предусматривать возможность увеличения или необходимость сокращения предельно допустимого времени управления транспортным средством для водителя, использующего средства контроля работоспособности водителя в зависимости от состояния работоспособности этого водителя. Предельные значения параметров психофизиологического состояния водителя, характеризующих снижение работоспособности водителя, не совместимые с возможностью дальнейшего безопасного управления транспортным средством, будут установлены Минтрансом России по согласованию с Минздравом России и Минтрудом России.

Требования к использованию тахографов предусматривает их оснащение только в специализированных мастерских, сеть которых развернута на всей территории Российской Федерации.

Работа мастерских по оснащению тахографами предусматривает активизацию тахографа в составе конкретного транспортного средства, при этом использование легитимного оборудования обеспечивается автоматизированной информационной системой «Тахографический контроль», созданной Минтрансом России в 2013 году.

Таким образом, подключение средств мониторинга состояния работоспособности водителей в пути к тахографу, целесообразно осуществлять силами указанных мастерских.

Учитывая изложенное законопроектом предусмотрено, что требования к средствам контроля, порядок оснащения транспортных средств такими средствами, порядок передачи информации от средств контроля к тахографам, а также порядок действий водителя при использовании средств контроля будут установлены Минтрансом России.

Учитывая, что статья 20 Федерального закона № 196-ФЗ дополняется положениями по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемыми к водителям транспортных средств, в том числе не являющихся собственниками (владельцами) транспортных средств, наименование данной статьи уточняется такими водителями.

Указанные уточнения влекут за собой необходимость законодательного закрепления обязанности водителей транспортных средств соблюдать Правила дорожного движения Российской Федерации,

В палатах федерального собрания российской федерации проектов федеральных законов с подобным регулированием не имеется.

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

В проекте федерального закона присутствуют 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 не влияют на достижение целей государственных программ Российской Федерации.

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 Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части применения специальных технических средств, предотвращающих потерю внимания и концентрации при перевозках автомобильным и городским наземным электрическим транспортом)

Принятие проекта федерального закона «О внесении изменений Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части применения специальных технических средств, предотвращающих потерю внимания и концентрации при перевозках автомобильным и городским наземным электрическим транспортом)» признания утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию федеральных законов.

П Е Р Е Ч Е Н Ь

**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 Федеральный закон «О безопасности дорожного
движения» (в части применения специальных технических средств,
предотвращающих потерю внимания и концентрации при перевозках
автомобильным и городским наземным электрическим транспортом)**

Принятие проекта федерального закона «О внесении изменений Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части применения специальных технических средств, предотвращающих потерю внимания и концентрации при перевозках автомобильным и городским наземным электрическим транспортом)» 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 23.10.1993 № 1090».

Целью правового регулирования является определение норм времени управлением транспортного средства 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 подготовки: по истечении одного года после официального опубликования Федерального закона.

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 28.10.2020 № 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 мониторинга 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

тахмографического оборудования, а также требований к порядку их использования при подключенных к ним устройств контроля.

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования Федерального закона.

Ответственный исполнитель – Минтранс России.

Соисполнители: МВД России, ФСБ России;

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

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

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования Федерального закона.

Ответственный исполнитель – Минтранс России.

Соисполнители: МВД России, Минздрав России;

в) принятия приказа Минтранса России «Об утверждении требований к средствам мониторинга 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 мониторинга».

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 мониторинга.

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 подготовки: по истечении одного года после официального опубликования Федерального закона.

Ответственный исполнитель – Минтранс России.

Соисполнители: МВД России.

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

к проекту федерального закона «О внесении изменений Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части применения специальных технических средств, предотвращающих потерю внимания и концентрации при перевозках автомобильным и городским наземным электрическим транспортом)»

Реализация проекта федерального закона «О внесении изменений Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части применения специальных технических средств, предотвращающих потерю внимания и концентрации при перевозках автомобильным и городским наземным электрическим транспортом)» не потребует дополнительных расходов за счет средств федерального бюджета.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от « _____ » _____ г. № _____

МОСКВА

1. Внести в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона «О внесении изменений Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части применения специальных технических средств, предотвращающих потерю внимания и концентрации при перевозках автомобильным и городским наземным электрическим транспортом)».

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 Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части применения специальных технических средств, предотвращающих потерю внимания и концентрации при перевозках автомобильным и городским наземным электрическим транспортом)».

Председатель Правительства
Российской Федерации

М.Мишустин