

## **ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН**

### **О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (в части внедрения систем контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути)»**

#### Статья 1

Внести в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (в части внедрения систем контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути)» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873; 2021, № 27, ст. 5159) следующие изменения:

1) часть первую статьи 2 дополнить абзацем следующего содержания:

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

2) в статье 20:

а) пункт 1 дополнить абзацем следующего содержания:

«применять средство контроля работоспособности, подключенное к тахографу, при наличии письменного согласия водителя на обработку его биометрических персональных данных (в случае применения средств контроля работоспособности, обрабатывающих биометрические персональные данные).»;

б) абзац шестой пункта 3 признать утратившим силу;

в) дополнить пунктом 4 следующего содержания:

«4. Водители грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, и автобусов (за исключением водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки), а также водители легковых такси обязаны соблюдать нормы времени управления транспортным средством и перерывов в таком управлении, установленные Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными Правительством Российской Федерации.

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

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

Водитель вправе продолжить управление транспортным средством в случае, если средство контроля работоспособности не фиксирует достижение им предельных значений параметров психофизиологического состояния водителя в пределах, установленных законодательством Российской Федерации.

Требования к средствам контроля работоспособности, методам поддержания внимания и концентрации водителя во время движения, порядок оснащения ими транспортных средств, порядок передачи информации от средств контроля работоспособности к тахографам, а также порядок действий водителя при использовании средств контроля работоспособности устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию

в сфере транспорта. Средство контроля работоспособности, подключенное к тахографу, должно обеспечивать безопасность персональных данных при их обработке в соответствии с Федеральным законом от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных»».

## Статья 2

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

Президент  
Российской Федерации

## **ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

### **к проекту федерального закона «О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (в части внедрения систем контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути)»**

Проект федерального закона «О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (в части внедрения систем контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути)» подготовлен Минтрансом России:

в соответствии с пунктом 3 перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам совещания с членами Правительства Российской Федерации 19 июля 2017 г. № Пр-1517, утвержденного Президентом Российской Федерации 4 августа 2017 г.;

в соответствии с пунктом 13 Плана мероприятий («дорожной карты») реализации механизма управления системными изменениями нормативно-правового регулирования предпринимательской деятельности «Трансформация делового климата «Новые виды предпринимательской деятельности, основанные на внедрении передовых технологий», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2020 г. № 2871-р.

Проектом федерального закона предусматривается:

1) возможность регистрации информации о времени управления транспортным средством тахографом (действующая норма) или тахографом с подключенным к нему средством контроля и поддержания состояния работоспособности (проектируемая норма);

2) добровольное применение средств контроля и поддержания состояния работоспособности на транспортных средствах, подлежащих оснащению тахографами;

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

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

При этом применение в транспортных средствах, осуществляющих перевозку пассажиров, тахографа с подключенным к нему средством контроля и поддержания работоспособности во время следования по маршруту и в

случае фиксации им предельных значений параметров психофизиологического состояния, в том числе в случае неисправной работы прибора, будет осуществляться с учетом особенностей подобного рода перевозок, которые будут урегулированы в подзаконном акте.

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

Одновременно, в случае фиксации средством контроля и поддержания состояния работоспособности потери концентрации внимания, водитель обязан сделать перерыв в управлении, даже если предельные значения установленных норм времени управления не наступили. Например, если через 2-3 часа (при норме времени до специального перерыва 4,5 часа) после начала управления средство контроля и поддержания состояния работоспособности зафиксирует начальную фазу засыпания водителя, он должен применить специальный перерыв

и восстановить свою работоспособность. Если не восстановить работоспособность, то потеря концентрации внимания водителя при слежении за дорожной обстановкой может привести к дорожно-транспортному происшествию (ДТП), в том числе с гибелью людей.

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

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

Так, согласно докладу Европейской федерации транспортных рабочих (ETF) от июня 2021 года «Страх водителей в Европе. Дорожный транспорт» 60 % водителей испытывают усталость во время вождения. Результаты опроса показали, что около двух третей профессиональных водителей регулярно чувствуют усталость за рулем за рулем (66 % водителей автобусов и 60 % водителей грузовиков). От четверти и почти треть опрошенных водителей

признались, что хотя бы раз в жизни засыпали за рулем в предыдущие двенадцать месяцев (24 % водителей междугородних и международных автобусов; 30 % водителей грузовиков).

Целевые опросы также показали, что водители, как правило, боятся сообщать о подобных инцидентах, поскольку они опасаются, что это может повлиять на их дальнейшую работу. При этом реальный масштаб проблемы может быть потенциально гораздо больше.

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).

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.

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 %

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.

В настоящее время на рынке существуют как средства контроля и поддержания состояния работоспособности, которые способны фиксировать изменения психофизиологического состояния водителя, так и средства мониторинга поведения водителей. Также приняты государственные стандарты в отношении средств контроля работоспособности:

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 видеофиксации», утвержден приказом Росстандарта от 11 марта 2021 г. № 135-ст;

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», утвержден приказом Росстандарта от 2 июня 2021 г. № 495-ст.

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

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

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

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

В целях практической отработки применения средств контроля и

поддержания состояния работоспособности водителей транспортных средств Минтранс России с 5 февраля 2020 г. по 30 марта 2020 г. реализован пилотный проект по применению этих систем в Республике Татарстан, Белгородской, Московской, Калужской, Новгородской областях и г. Москве с участием семи технологических компаний.

Применение систем контроля и поддержания состояния работоспособности водителя позволило сократить в 3 раза количество времени, проведенное водителями в состоянии пониженной работоспособности (монотонии, дорожного гипноза, задумчивости) и увеличить время нахождения в оптимальном работоспособном состоянии, а также повысить общую дисциплину и сократить риск ошибок, совершаемых водителями на 25-30 %, и исключить случаи засыпания.

По уровню исполнения, функциональности и доказанной эффективности существующие российские системы контроля работоспособности водителя намного опережают зарубежные разработки в области мониторинга состояния человека (видеокамеры, стиль вождения, и др.) и позволяют перевести ситуацию с безопасностью движения на качественно новый уровень, акцентируя внимание на раннем выявлении и предупреждении рисков, связанных с человеческим фактором.

В частности, тиражирование положительного опыта применения систем поддержания работоспособности, применяемого в ОАО «РЖД», на наземный транспорт будет способствовать существенному снижению уровня аварийности и показателя социального риска смертности в ДТП.

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

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 осуществляет мониторинг поведения водителей и 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.

Кроме того, в соответствии с пунктом 9 раздела 4.2 федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утвержденного президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря



2018 г. № 15), предусмотрено обновление подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в 20 крупнейших городских агломерациях (за исключением Московской и Санкт-Петербургской).

В соответствии с протоколом заочного голосования членов проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 24 апреля 2020 г. № 3 утверждены изменения в Порядок определения субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утвержденным протоколом заседания проектного комитета от 19 ноября 2019 г. № 8 (пункт 2 раздела IV), в части наличия на обновляемом подвижном составе наземного общественного пассажирского транспорта тахографов, в состав которых входят связные модули и антенны для приема и передачи сигналов GSM/GPRS, и средств контроля работоспособности.

Для апробации технических возможностей передачи данных о нарушениях установленных режимов труда и отдыха водителей, скоростного режима, фиксируемых тахографами, о состоянии водителя, фиксируемого средствами контроля работоспособности, в соответствии с поручением Минтранса России от 19 мая 2020 г. № АС-49-пр, Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России проводит мероприятия по реализации пилотного проекта, предусматривающего практические испытания данной технологии в условиях эксплуатации обновляемого в рамках указанного национального проекта подвижного состава.

Сбор, обработка и хранение данных, получаемых из тахографов и средств контроля и поддержания состояния работоспособности осуществляется на базе автоматизированной информационной системы «Тахографический контроль» (далее – АИС «ТК»), оператором которой является подведомственное Минтрансу России федеральное бюджетное учреждение «Агентство автомобильного транспорта».

Указанные практические испытания доказали возможность использования тахографа с подключенным к нему средством контроля и поддержания состояния работоспособности в целях регистрации и передачи регистрируемой ими информации в АИС «ТК» и (или) на сервера организаций-изготовителей средств контроля работоспособности.

При этом в дальнейшем могут быть созданы условия для передачи обезличенных данных о психофизиологическом состоянии водителя с целью сбора и систематизации таких состояний (BIG DATA), которые позволят выработать рекомендации по снижению ДТП для автотранспортных предприятий Российской Федерации, а также внести существенный вклад в

мировой опыт по снижению производственного травматизма на автомобильном транспорте.

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

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

Ориентировочный расчет показывает, что социально-экономический эффект от внедрения средств контроля работоспособности составит около 32 млрд. руб. в год, исходя из:

количества ДТП, погибших и раненных с участием грузовых автомобилей и автобусов (по данным ГИБДД за 2020 год) 26998, 4697 и 35508 соответственно;

снижения количества ДТП, погибших и раненных на 20 % по причине усталости водителя»;

10 %-ой экспертной оценке количества грузовых автомобилей и автобусов, которые будут оснащены устройствами контроля;

10 %-ой экспертной оценкой влияния вины водителя грузового автомобиля или автобуса в ДТП.

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

Ориентировочный расчет показывает, что такой эффект составит около 46 млрд. руб. в год, исходя из:

средней зарплаты (данным портала ГородРабот.ру средняя зарплата водителя-дальнобойщика в России за ноябрь 2021 года составила 105 911 руб.);

стоимости одного часа работы водителя (около 600 руб.);

количества рабочих дней в 2021 году (247 дней);

максимального количества времени, требуемого для завершения поездки силами одного водителя (около 2-х дополнительных часов);

максимального количества сверхурочной работы (120 часов в год);

10 %-ой экспертной оценке количества грузовых автомобилей и автобусов, которые будут оснащены устройствами контроля (около 400 тыс. ед.);

20 %-ой экспертной оценке количества водителей, являющихся индивидуальными предпринимателями, и осуществляющими управления автомобилем самостоятельно (80 тыс. чел.). В целях конкретизации технических решений, подготовки нормативных правовых актов, направленных

на реализацию проекта федерального закона, а также оптимизации производственных мощностей организаций-изготовителей средств контроля и поддержания состояния работоспособности и тахографов, проект федерального закона вступает в силу с 1 марта 2024 г.

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