**ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

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

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

Проектом федерального закона предусматривается:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Принятие проекта федерального закона не влечет за собой:

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

выделения средств из резервного фонда Правительства Российской Федерации;

сокращения доходной части соответствующих бюджетов.