**Заключение**

**Общественной палаты Кабардино-Балкарской Республики**

**по проекту федерального закона № 232858-8** «**О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона**

"**О безопасности дорожного движения»**

29 марта 2023 г. г. о. Нальчик

Законопроектом предлагается внедрить систему контроля и поддержания состояния работоспособности водителей посредством применения средств контроля и поддержания состояния работоспособности водителей. Для этого законопроектом предлагается в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон) новый термин «средство контроля работоспособности» и его определение как аппаратно-программного средства, обеспечивающее мониторинг и поддержание состояния работоспособности водителя транспортного средства. Полагаем более правильным данный термин установить как ««средство контроля работоспособности водителя».

Безусловно, здоровье водителя имеет важное значение, а при пассажирских перевозках не только для самого водителя, но и для здоровья и жизни пассажиров. Однако законопроект вызывает вопросы как к его редакции, так и к его применения в случае принятия.

Из законопроекта следует и пояснительная записка подтверждает, что предусматривается лишь возможность применение средств контроля и поддержания состояния работоспособности водителя на транспортных средствах, подлежащих оснащению тахографами. В каких случаях, на каких категориях и видах транспорта должны применяются средства контроля работоспособности водителя или порядок определения таких случаев законопроект не предусматривает. Также не устанавливаются и не предусматривается порядок установления правил [использования](https://internet.garant.ru/#/document/74965526/entry/3000), [обслуживания](https://internet.garant.ru/#/document/74965526/entry/4000) и [контроля](https://internet.garant.ru/#/document/74965526/entry/5000) работы средств контроля работоспособности водителя.

В соответствии с пунктом 2 статьи 1 законопроекта в случае применения средств контроля работоспособности нормы времени управления транспортным средством и отдыха, установленные Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденные Правительством Российской Федерации (далее – Правила), должны предусматривать увеличенное время управления транспортным средством. Нормы времени управления транспортным средством и отдыха, установленные Правилами, применяются только в отношении физических лиц, осуществляющих эксплуатацию грузовых автомобилей массой более 3500 килограммов, и автобусов (примечание к разделу 26 Правил). Особенности режима рабочего времени и отдыха водителей автомобилей, управление которыми входит в их трудовые обязанности, и водителей автомобилей, являющихся индивидуальными предпринимателями, регулируются приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 06.10.2020 № 424 «Об утверждении особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей». Данное обстоятельство законопроектом не учитывается.

Какие именно параметры самочувствия будет контролировать средство контроля работоспособности водителя неизвестно. Не установлены и критерии, несовместимые с возможностью дальнейшего управления транспортным средством с учетом того, что работа водителя всегда практически проходит в напряженном психоэмоциональном состоянии, что может фиксироваться средством контроля и влечь обязанность водителя остановить движение.

Для того, чтобы применять средства контроля, необходимо получить предварительное письменное согласие водителя на обработку его биометрических данных. В соответствии с действующим законодательством предоставление биометрических данных водителем не является обязательным. Случаи обработки таких данных без согласия субъекта персональных данных установлены ч. 2 ст. 11 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных». Применение средств контроля работоспособности водителя не относится к таким случаям. Изменения в указанный Федеральный закон законопроектом не предусматриваются.

Согласно предлагаемому новому п. 4 ст. 20 Федерального закона водитель обязан сделать перерыв в управлении транспортным средством в случае фиксации средством контроля работоспособности его неработоспособного состояния, критерии которого 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. Непонятно, где должен находиться водитель во время такого перерыва, что он должен предпринять для восстанавливать своей работоспособности. Длительность такого перерыва непредсказуема, следовательно, перевозчику придется в каких-то случаях заменить водителя, для этого он должен иметь резерв водителей. Непонятно, как в дальнейшем поступить с водителем, состояние которого нормализовалось – возвращать к работе, отстранив другого водителя, предоставить другое транспортное средство и т.д.

Неясно, как квалифицировать прекращение работы водителем во время перерыва, связанного с его нетрудоспособностью: включается это время в рабочее время или это простой, если простой, то какой – по вине работника или по независящим причинам. От решения этих вопросов зависит оплата труда водителя за время такого перерыва в работе. Также неясно, как оплачивать время водителей, находящихся в резерве.

На основании изложенного Общественная палата Кабардино-Балкарской Республики считать преждевременным принятие предлагаемых изменений. Необходимо более тщательно продумать последствия принятия предлагаемых законопроектом изменений и одновременно предложить изменения в другие федеральные законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации.