



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
АГЕНТСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА  
(ФБУ «РОСАВТОТРАНС»)**

Героев Панфиловцев ул., д. 24, Москва, 125480  
Телефон: (495) 496 85 83, (495) 496 85 92  
Телефон / факс: (495) 496 86 51  
E-mail: info@rosavtotransport.ru

20.12.2019

№

09-02/5283

На № Выб-4/1869 от 7 ноября 2019 г.

О рассмотрении резолюции IX Международного форума  
«Безопасность на транспорте»

Члену Комитета Государственной Думы  
Федерального Собрания  
Российской Федерации по безопасности  
и противодействию коррупции

А.Б. Выборному

adm@global-port.ru

Уважаемый Анатолий Борисович!

ФБУ «Росавтотранс» рассмотрело резолюцию IX Международного форума «Безопасность на транспорте», состоявшегося 30–31 мая 2019 года в Санкт-Петербурге (далее – Резолюция), и в части своей компетенции сообщает следующее.

В части пункта 2.2.13 Резолюции о разработке нормативно-правовых актов, позволяющих стимулировать автотранспортные предприятия строго соблюдать правила дорожного движения и режим труда и отдыха водителей (с одной стороны) и позволяющих получать информацию с тахографов за 30–90 дней со всех автомобилей предприятия (в случаях ДТП или жалоб водителей-сотрудников на работодателя, принуждающего к невыполнению режима труда и отдыха) (с другой стороны), пункта 2.2.17.5 Резолюции о внедрении дистанционного и адресного контроля, пункта 2.2.19 Резолюции о разработке опережающими темпами нормативно-правовых актов, регулирующих внедрение, оснащение и применение систем автоматизации на транспорте, позволяющих обеспечить внедрение новых систем автоматизации и структурировать работу уже установленных, что обеспечит качественное увеличение эффективности применяемых методов контроля и профилактики ДТП, сообщаем, что ФБУ «Росавтотранс» не обладает полномочиями по разработке нормативных правовых актов.

Вместе с тем, в соответствии со вступившими в силу с 1 ноября 2019 г. изменениями в КоАП, внесенными федеральным законом от 26 июля 2019 г. № 216-ФЗ, максимальный размер штрафа за управление транспортным средством без тахографа увеличивается до пяти тысяч рублей.

Максимальный размер штрафа за выпуск на линию транспортного средства без тахографа увеличивается до пятидесяти тысяч рублей. Максимальный размер штрафа за несоблюдение установленных нормативными правовыми актами Российской Федерации норм времени управления транспортным средством и отдыха либо нарушение установленного нормативными правовыми актами Российской Федерации режима труда и отдыха водителей в части времени управления транспортным средством и времени отдыха увеличивается до пятидесяти тысяч рублей. При этом юридические лица и должностные лица несут ответственность в случае, если это правонарушение совершено в результате фактического установления ими для водителей времени управления транспортным средством и отдыха с несоблюдением требований нормативных правовых актов Российской Федерации.

Кроме того, в настоящее время разработаны и проходят соответствующие процедуры согласования проекты федеральных законов «О внесении изменения в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части использования данных, полученных с помощью тахографов)» и «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», предусматривающие, в том числе установление для юридических лиц и индивидуальные предприниматели, осуществляющие эксплуатацию транспортных средств, а также физических лиц, осуществляющие эксплуатацию грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, и автобусов, обязанность оснащения транспортных средств тахографами, обеспечивающими передачу в зашифрованном и некорректируемом виде в автоматическом режиме, в том числе информации о времени управления транспортным средством и отдыха водителя транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителя транспортного средства, управление которым входит в его трудовые обязанности, в государственную автоматизированную информационную систему по учету сведений, регистрируемых тахографами.

Также законопроектами предусмотрена обязанность передачи информации, зарегистрированной тахографом, в том числе сведений о нарушениях времени управления транспортным средством и отдыха водителя транспортного средства, режима труда и отдыха водителя транспортного средства, управление которым входит в его трудовые обязанности, в зашифрованном и некорректируемом виде в автоматическом режиме в информационную систему, а также предусмотрена административная ответственность за блокирование передачи такой информации в автоматизированном режиме.

Кроме того, законопроектом «О внесении изменения в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части использования данных, полученных с помощью тахографов)» предусмотрено, что владельцы транспортных средств, оснащенных тахографами, не обеспечивающими автоматическую передачу данных о нарушениях, зарегистрированных тахографами, обязаны передавать информацию,

регистрируемую этими тахографами, в информационную систему в порядке и сроки, установленные Правительством Российской Федерации.

В части пункта 2.2.17.1 Резолюции о наделении надзорных органов достаточным уровнем полномочий сообщаем, что в соответствии с частью 2.1 статьи 30 федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» в целях осуществления контроля за оснащением транспортных средств тахографами и соблюдением водителями норм времени управления транспортным средством и отдыха, а также режима труда и отдыха должностные лица органов государственного надзора имеют право доступа к тахографу, установленному на транспортном средстве.

В части пункта 2.2.17.3 Резолюции о введении дифференциации нарушений по степени риска последствий ДТП сообщаем, что указанным выше законопроектом «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» предусмотрена дифференциация штрафов в зависимости от величины превышения скорости, установленной для транспортного средства.

В части пункта 2.2.17.4 Резолюции об установлении экономически обоснованного размера взыскания сообщаем, что в соответствии со вступившими в силу с 1 ноября 2019 г. изменениями в КоАП, внесенными федеральным законом от 26 июля 2019 г. № 216-ФЗ, максимальный размер штрафа для юридического лица или индивидуального предпринимателя за управление транспортным средством без тахографа может превышать пятьдесят тысяч рублей, что, в свою очередь, превышает стоимость оснащения транспортного средства тахографом и карты тахографа.

В части пункта 2.2.17.6. Резолюции об осуществлении гармонизации российских и международных норм времени управления и отдыха сообщаем, что проектом постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090», подготовленным в связи с принятием Федерального закона от 30 октября № 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» (далее – Федеральный закон № 386-ФЗ), предусмотрено установление норм времени управления транспортным средством и отдыха, аналогичных нормам Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Женева, 1 июля 1970 г.).

В части пункта 2.2.17.7 Резолюции о том, что составляющие системы тахографического контроля должны, в том числе достоверно измерять контрольные показатели и обеспечивать защиту данных, сохраняемых в памяти тахографа, сообщаем, что для всех моделей тахографов, соответствующих требованиям приложения № 1 (далее – Требования) к приказу Минтранса России от 13 февраля 2013 г. «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», сведения о которых учтены ФБУ «Росавтотранс» (далее – приказ № 36) в соответствующих перечнях, Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии утверждены типы средств измерений.

Также в соответствии с пунктом 1 Требований они разработаны с целью обеспечения тахографами непрерывной, некорректируемой регистрации информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о времени управления транспортными средствами и отдыха водителей транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств, управление которыми входит в их трудовые обязанности.

В соответствии с пунктами 2 и 3 Требований тахограф состоит, в том числе из бортового устройства, имеющего защищенный от вскрытия опломбированный корпус и содержащего внутри него программно-аппаратное шифровальное (криптографическое) средство (далее – блок СКЗИ тахографа), реализующее алгоритмы криптографического преобразования информации и обеспечивающее, в том числе аутентификацию; регистрацию информации в некорректируемом виде в защищенной памяти; хранение информации ограниченного доступа, используемой для создания электронной подписи и проверки электронной подписи, и аутентифицирующей информации, преобразование сигналов ГНСС в данные о текущем времени и о координатах местоположения транспортного средства в некорректируемом виде, и датчика движения.

Пунктами 75 и 76 Требований определено, что тахограф обеспечивает регистрацию в некорректируемом виде данных о скорости и маршруте движения транспортного средства, времени управления транспортным средством и времени отдыха водителей транспортных средств, режиме труда и отдыха водителей транспортных средств, управление которыми входит в их трудовые обязанности созданием квалифицированной электронной подписи, присоединяемой к защищаемым данным, и разграничение доступа к защищаемой информации с использованием шифровальных (криптографических) средств, при этом блоком СКЗИ тахографа и картами осуществляется реализация криптографических алгоритмов, необходимых для вычисления квалифицированной электронной подписи, проведения процедур аутентификации и обеспечения защиты информации, обрабатываемой и хранимой в тахографе и подлежащей защите в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В части пункта 2.2.18.1 Резолюции о разработке комплексного подхода к реализации системы тахографии сообщаем, что в соответствии с приложением № 3 к приказу № 36 ФБУ «Росавтотранс» осуществляет:

- 1) учет в соответствующих перечнях сведений:  
о разработанных моделях тахографов, блока СКЗИ тахографа, карт;

о каждом экземпляре тахографа, блока СКЗИ тахографа, карты, переданном, активизированном, утилизированном организациями-изготовителями тахографов, блоков СКЗИ тахографа, карты, а также мастерскими;

о мастерских, осуществляющих деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту тахографов;

2) организация приема, учета и регистрации заявлений о выдаче, замене, обновлении карт, передаче карт (за исключением карт контролеров);

3) организация информационного обмена при выпуске, передаче и активизации блоков СКЗИ тахографа, выпуске и передаче карт.

В случае принятия дополнительных нормативных-правовых актов, определяющих полномочия и обязанности ФБУ «Росавтотранс» при использовании тахографов, ФБУ «Росавтотранс» будет осуществлять деятельность в соответствии с такими актами.

В части пункта 2.2.18.2 Резолюции о регламентировании процедуры настройки тахографа, учитывающей характеристику конкретного автомобиля сообщаем, что в соответствии с Порядком оснащения транспортных средств тахографами, утвержденным приказом Минтранса России от 21 августа 2013 г. № 273, состав работ, выполняемых при установке тахографа должен соответствовать требованиям технической документации организации-изготовителя модели тахографа, устанавливаемого на транспортное средство, состав работ, выполняемых при активизации тахографа и блока СКЗИ тахографа и настройке тахографа, должен соответствовать требованиям технической документации организации-изготовителя модели тахографа, установленного на транспортное средство, и организации-изготовителя блока СКЗИ тахографа.

В части пункта 2.2.18.3 Резолюции о том, что тахограф не защищает данные в источнике их генерации и при передаче по незащищенным каналам связи, что оставляет возможность их модификации со стороны злоумышленника, сообщаем что Пунктами 75 и 76 Требований определено, что тахограф обеспечивает регистрацию в некорректируемом виде данных о скорости и маршруте движения транспортного средства, времени периодов труда и отдыха водителя транспортного средства созданием квалифицированной электронной подписи, присоединяемой к защищаемым данным, и разграничение доступа к защищаемой информации с использованием шифровальных (криптографических) средств, а реализация криптографических алгоритмов, необходимых для вычисления квалифицированной электронной подписи, проведения процедур аутентификации и обеспечения защиты информации, обрабатываемой и хранимой в тахографе и подлежащей защите в соответствии с законодательством Российской Федерации, осуществляется блоком СКЗИ тахографа и картами.

Кроме того, согласно пункту 77 Требований разработка блока СКЗИ тахографа и карт осуществляется в соответствии с Положением о разработке, производстве, реализации и эксплуатации шифровальных (криптографических)

средств защиты информации (Положение ПКЗ-2005), утвержденным приказом ФСБ России от 9 февраля 2005 г. № 66.

Пунктом 9 Требований определено, что тахограф в рабочем режиме, в том числе:

1) при наличии данных, получаемых от ГНСС, определяет скорость движения транспортного средства с погрешностью (по уровню вероятности 0,95) не более 2 километров в час при геометрическом факторе ухудшения точности PDOP  $\leq 3$  (диапазон измерений от 20 до 180 километров в час);

2) осуществляет регистрацию в некорректируемом виде значения скорости движущегося транспортного средства не реже одного раза в секунду;

3) при отсутствии данных, получаемых от ГНСС, определяет значение скорости транспортного средства с инструментальной погрешностью (по уровню вероятности 0,95) не более 2 километров в час на основе импульсов, получаемых от датчика движения (диапазон измерений от 20 до 180 километров в час);

4) при скорости движения транспортного средства более 1,8 километра в час или при получении от датчика движения не менее одного импульса в секунду в течение не менее пяти секунд осуществляет регистрацию факта движения транспортного средства;

5) при наличии данных, получаемых от ГНСС, осуществляет на их основе автоматическое уточнение коэффициентов соответствия между скоростью транспортного средства, пройденным им путем и количеством (частотой) импульсов, подаваемых датчиком движения;

6) осуществляет регистрацию фактов автоматических уточнений коэффициентов соответствия между скоростью транспортного средства, пройденным им путем и количеством (частотой) импульсов, подаваемых датчиком движения, в случае если указанный коэффициент соответствия изменен более чем на 10%.

В соответствии подпунктами 8 и 10 пункта 17 Требований тахограф при регистрации событий и неисправностей регистрирует информацию о нарушениях потока данных о скорости движения или несоответствии значений данных, полученных от датчика движения, и регистрируемой скорости транспортного средства, определенной по данным, полученным от ГНСС, а также информацию о попытках и случаях нарушения системы защиты, в том числе сбой в работе датчика движения. Кроме того, по информации из открытых информационных источников, (например, <https://ria.ru/20190830/1558080368.html>), применение датчика движения, использующего средства криптографической защиты информации, не гарантирует достоверную передачу информации об импульсах о скорости движения транспортного средства.

В этой связи использование датчика движения, использующего средства криптографической защиты информации, по мнению ФБУ «Росавтотранс», является нецелесообразным и может привести к увеличению стоимости тахографа, а также к

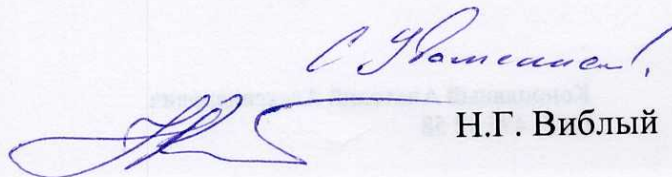
необходимости периодической замены датчика движения в связи с окончанием срока действия квалифицированного сертификата датчика движения.

В части пункта 2.2.18.4 Резолюции о том, что тахограф не является закрытой системой – разрешается ремонт и модернизация тахографа, что также допускает возможность корректировки регистрируемых в памяти тахографа данных, сообщаем, что в соответствии с пунктами 1 и 8 Правил обслуживания тахографов, установленных на транспортные средства (приложение № 4 к приказу № 36), ремонт и/или модернизация тахографа (внесение изменений в конструкцию тахографа с целью приведения его в соответствие с Требованиями к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства (приложение № 1 к приказу № 36), включая замену и изменение компонентов и программного обеспечения тахографа) осуществляются мастерскими согласно требованиям технической документации (руководство по ремонту, руководство по модернизации тахографа) организации-изготовителя тахографа.

После ремонта и/или модернизации тахографа, должны осуществляться процедуры активизации тахографа и блока СКЗИ тахографа в соответствии с требованиями технической документации организаций-изготовителей тахографа и блока СКЗИ тахографа; ввод в тахограф данных, настройка тахографа, проверка правильности его функционирования и точности показаний в соответствии с требованиями технической документации организации-изготовителя тахографа.

Таким образом, Правилами обслуживания тахографов, установленных на транспортные средства, однозначно определено, что ремонт и модернизация тахографа осуществляется в целях приведения его в соответствие с Требованиями к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, а после ремонта и модернизации тахографа проводится проверка правильности его функционирования и точности показаний. При этом пунктами 75 и 76 Требований определено, что тахограф обеспечивает регистрацию в некорректируемом виде данных о скорости и маршруте движения транспортного средства, времени периодов труда и отдыха водителя транспортного средства созданием квалифицированной электронной подписи, присоединяемой к защищаемым данным, и разграничение доступа к защищаемой информации с использованием шифровальных (криптографических) средств, при этом блоком СКЗИ тахографа и картами осуществляется реализация криптографических алгоритмов, необходимых для вычисления квалифицированной электронной подписи, проведения процедур аутентификации и обеспечения защиты информации, обрабатываемой и хранимой в тахографе и подлежащей защите в соответствии с законодательством Российской Федерации, в связи с чем отсутствуют основания полагать, что ремонт и модернизация тахографа приводят к возможности корректировки регистрируемых в памяти тахографа данных.

Заместитель генерального директора

  
Н.Г. Виблый