


У карты «Диамант» не осталось козырей

С 1 июня 2018 года в России сменился производитель карт тахографов с системой криптозащиты информации (СКЗИ). Единственный производитель карт — ПАО «Микрон» — уступил место на рынке компании АО «НТЦ «Спецпроект». Переход к новым картам СКЗИ «Диамант 2» перевозчики ощутили на себе незамедлительно: новая модель подорожала в разы, хотя характеристики карт существенно не изменились. Разобраться в ситуации попытались специалисты Гильдии логистических операторов Московской торгово-промышленной палаты.

 Материал предоставлен сектором применения тахографов Гильдии логистических операторов МТПП

The “Diamant” card has no trumps left / Material provided by the tachograph application sector of the Guild of logistics operators of MCCI

From June 1, 2018 in Russia, the manufacturer of tachograph cards with the cryptographic information protection facility (CIPF) was replaced. The only card manufacturer — PJSC “Mikron” — has given way to the market the company JSC «СТС» SPETSPROEKT «. Carriers have immediately felt the transition to the new CIPF “Diamant 2” cards: the new model costs have increased significantly, although the characteristics of the cards have not changed much. Transition to new CIPF cards for tachographs was discussed at the Moscow Chamber of Commerce and Industry.



Отправной точкой дискуссии стала практика правоприменения требований Приказа Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36 «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» (далее — Приказ №36).

Характеристика текущей ситуации, послужившей основанием для проведения «круглого стола»

Проведение «круглого стола» инициировано ситуацией по картам тахографов, отвечающих требованиям Приказа № 36, которая на начало июня 2018 года характеризовалась:

- **резким увеличением для перевозчиков цены на карты в среднем на 1000 рублей за одну карту.** На конец мая 2018 года цена карты составляла в среднем 2500 рублей, на начало июня уже 3500 рублей. То есть цена была увеличена примерно на 40% и более (по регионам). Цена поставки карт изготовителем была увеличена с 1052 рублей за карту до 2537 рублей, т.е. более чем на 100%;
- **неработоспособностью новых карт с некоторыми тахографами, находящимися в эксплуатации.** Новые карты «Диамант 2» не работают как минимум с 20-30% тахографов различных моделей. Факт неработоспособности карт подтвержден письмами от перевозчиков, но замалчивается на стороне производителей и регуляторов. Некоммерческим партнерством «Содействие развитию тахографических систем» (далее — НП СРТС) сделаны запросы по данному факту;
- производителям карт «Диамант-2», ответ не получен;

Отказ от выпуска карт «Диамант» повлиял и на организации в сфере сбора и обработки данных для выдачи карт



- ФБУ «Росавтотранс». Факт неработоспособности карт отрицается;
- Минтранс России. Факт неработоспособности карт отрицается. Ответы по существу поставленных вопросов не получены. Направлено информационное письмо в МВД России.

14 августа 2018 года ассоциацией предприятий розничной торговли АКОРТ направлено письмо в правительство РФ, которое послужило основанием для подготовки правительством запросов в различные ведомства.

Последствия сложившейся ситуации

Ситуация привела к резкому увеличению издержек транспортных предприятий на реализацию требований Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» в части оснащения транспортных средств тахографами СКЗИ.

Дополнительные издержки транспортных предприятий только в 2018 год могут составить:

- **на выпуск новых и замену по сроку карт тахографа: 200 млн рублей** (из расчета выпуска и замены 200 тыс. карт в период с июня по декабрь 2018 г.);
- **на «адаптацию» тахографов к новым картам** с учетом работы мастерских, простоев, порожних пробегов, зарплаты водителям в период простоев: **450 млн рублей** (из расчета на 30% от выпускаемых карт; 500 руб. — перепрошивка, 5000 руб. — простой, порожний пробег, 2000 руб. — непроизводственная зарплата водителя).

Понятие «адаптация» приводится условно и подразумевает, что тахографы, находящиеся в эксплуатации, подвергаются замене версии программного обеспечения (перепрошивке), которая обеспечивает

работу тахографов, уже находящихся в эксплуатации, с картой «Диамант 2», вновь вводимой в обращение.

Перепрошивка тахографа в эксплуатации (тем более в части аутентификации блока НКМ с картой тахографа) показывает отсутствие в системе (тахограф, карта, блок СКЗИ) декларированных свойств некорректируемости. Ни один из компонентов системы после такой модификации не должен работать. Для примера, любая модификация ПО тахографа или карты в ЕСТР невозможна.

При замене программного обеспечения встает вопрос о необходимости повторной калибровки тахографа, а возможно, и поверки — это дополнительные затраты от 3000 рублей на каждое транспортное средство. Причем по истечении срока использования ранее выпущенных мастерской карт перепрошивка тахографов станет невозможной.

В итоге водители зачастую получают неработоспособные карты и не знают, что делать, т.к. карты заменить нечем. Помимо угрозы штрафов со стороны надзорных органов водители оказались в зоне риска увольнения (неприема на работу), поскольку широко применима практика приема на работу только при наличии у водителя карты тахографа.

Отказ от выпуска карт «Диамант» повлиял и на организации в сфере сбора и обработки данных для выдачи карт: с появлением карт «Диамант 2» произошла внеочередная, экстренная смена участ-

ников рынка. Организации, ранее занимавшиеся данным видом деятельности, понесли значительные убытки в связи с невозможностью исполнения обязательств по договорам. Поставка карт производится также и в рамках государственных и муниципальных закупок по 44-ФЗ и 223-ФЗ — многие организации не смогли реализовать свои обязательства по заключенным государственным и муниципальным контрактам и были вынуждены покрывать издержки за свой счет.

Помимо проблем с картами «Диамант 2», сегодня требуют оперативного обсуждения также вопросы, касающиеся блока СКЗИ тахографа, в частности его активации. Периодически имеет место временное прекращение процедуры активации.

На данный момент отсутствуют нормативные правовые акты, регламентирующие сбор тахографических данных и контроль выполнения (соблюдения) водителями и транспортными предприятиями нормы режима труда и отдыха водителей

Наконец, на данный момент отсутствуют нормативные правовые акты, регламентирующие сбор тахографических данных и контроль выполнения (соблюдения) водителями и транспортными предприятиями нормы режима труда и отдыха водителей. Тахографические данные регистрируются, но в массовом порядке не осуществляются их сбор и контроль соблюдения режима труда и отдыха водителями.

Кроме того, существующие требования к режиму труда и отдыха водителя (приказ Минтранса от 20.08.2004 г. № 15) морально устарели и не могут быть применены в тахографии без интерпретации, а также местами требуют применения необоснованно сложных алгоритмов для данной сферы деятельности. Например, в приказе указано 10 видов деятельности водителя, а тахограф регистрирует только 4 вида, и отсутствует сопоставление видов деятельности, перечисленных в приказе с видами деятельности, регистрируемыми тахографом.

Нормативные основы применения карт

Приказ Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36 был принят в развитие ст. 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и в развитие постановления правительства от 23 ноября 2012 г. № 1213. Документ вступил в силу 1 апреля 2013 года.

Данным приказом установлены требования:

- к тахографам, предусматривающим использование контактной смарт-карты;
- к ведению ФБУ «Росавтотранс» перечней:
 - разработанных моделей тахографов, блока СКЗИ тахографа, карт;
 - экземпляров тахографов, блока СКЗИ тахографа, карты, переданных, активированных, утилизированных организациями — изготовителями тахографов, блоков СКЗИ тахографа, карты, а также мастерскими;
 - мастерских, осуществляющих деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту тахографов.

Используемые модели карт

С 2013 года по май 2018 года — карта «Диамант»

Рег. номер сертификата соответствия	СФ/124-2136
Срок действия	29.03.2013 – 29.03.2016
Условное наименование (индекс)	«Карта тахографа «Диамант»
Выполняемая функция	Соответствует требованиям ГОСТ 2814789, ГОСТ Р 34.11-94, ГОСТ Р 34.10-2001, требованиям ФСБ России к шифровальным (криптографическим) средствам класса КСЗ, Требованиям к средствам электронной подписи, утвержденным приказом ФСБ России от 27 декабря 2011 г. № 796, установленным для класса КСЗ, и может использоваться для криптографической защиты информации, не содержащей сведений, составляющих государственную тайну
Изготовитель	ЗАО «Атлас-карт» 129085, г. Москва, Проспект Мира, д. 105, стр. 1

Рег. номер сертификата соответствия	СФ/124-2820
Срок действия	29.03.2016 – 30.03.2018
Условное наименование (индекс)	«Карта тахографа «Диамант»
Выполняемая функция	Соответствует требованиям ГОСТ 2814789, ГОСТ Р 34.11-94, ГОСТ Р 34.10-2001, требованиям ФСБ России к шифровальным (криптографическим) средствам класса КСЗ, Требованиям к средствам электронной подписи, утвержденным приказом ФСБ России от 27 декабря 2011 г. № 796, установленным для класса КСЗ, и может использоваться для криптографической защиты информации, не содержащей сведений, составляющих государственную тайну
Изготовитель	ЗАО «Атлас-карт» 129085, г. Москва, Проспект Мира, д. 105, стр. 1; ФГУП «Научно-технический центр «Атлас» 127018, Москва, ул. Образцова, д. 38

Используемые модели карт

С июня 2018 года — карта «Диамант 2»

Рег. номер сертификата соответствия	СФ/124-3338
Срок действия	28.02.2018 – 28.02.2021
Условное наименование (индекс)	«Карта тахографа «Диамант-2»
Выполняемая функция	Соответствует требованиям ГОСТ 28147-89, ГОСТ Р 34.10-2012, ГОСТ Р 34.11-2012, ГОСТ Р 34.12-2015, ГОСТ Р 34.13-2015, Требованиям к средствам криптографической защиты информации, предназначенным для защиты информации, не содержащей сведений, составляющих государственную тайну, класса КСЗ, Требованиям к средствам электронной подписи, утвержденным приказом ФСБ России от 27 декабря 2011 г. № 796, установленным для класса КСЗ, и может использоваться для криптографической защиты информации, не содержащей сведений, составляющих государственную тайну
Изготовитель	АО «Атлас-карт» 129085, г. Москва, Проспект Мира, д. 105, стр. 1

! Имеет место неопределенность относительно изготовителя карты «Диамант 2»:

- сертификат выдан ФСБ России изготовителю АО «Атлас карт» 129085, г. Москва, Проспект Мира, д. 105, стр. 1
- на картах указано, что они изготовлены ООО «ЗНАК М»;
- на сайте ФБУ «Росавтотранс» указано, что изготовителем карт «Диамант 2» является АО «НТЦ СПЕЦПРОЕКТ», расположенный по адресу: 129085, г. Москва, Пр-т Мира, д. 105, стр.1, эт. 6, пом. 648, 653. При этом АО «НТЦ СПЕЦПРОЕКТ» заявлено, что данная организация не осуществляет поставку карт «Диамант 2».

Система распространения карт

Учитывая, что карта является персонализированной продукцией и требует для производства сбор и обработку персональных данных, распространение карт ведется через сеть организаций, осуществляющих данные работы с использованием единого программного обеспечения (далее — ПО), принадлежащего ООО «СовТехСнаб». Собранный информация загружается через ПО в единую базу данных, используемую изготовителем. Через данную систему информация поступает в ФБУ «Росавтотранс» для учета карт и в Удостоверяющий центр для формирования и загрузки в карты квалифицированного сертификата ключа проверки электронной подписи.

Удостоверяющим центром является АО «Атлас-карт».

Программное обеспечение, используемое ФБУ «Росавтотранс», разработано за счет бюджетных средств. В частности, на разработку аппаратно-программного комплекса «АИС тахографический контроль», по данным сайта госзакупки, на май 2018 года было выделено из бюджета более 312 млн рублей, освоено более 285 млн рублей.



Изменение цены на карту тахографа

- с 2013 года по апрель 2017 года (карта «Диамант», производитель ФГУП НТЦ «Атлас») — поставка дистрибьюторам: 826 рублей; конечная цена с учетом сбора и обработки данных: от 1300 до 2100 рублей. Перечень дистрибьюторов открыт. ФГУП НТЦ «Атлас» прекратил работать внезапно в апреле 2017 года;
- с мая 2017 года по май 2018 года (карта «Диамант», производитель ПАО «Микрон» (ООО «Первый печатный двор» в части защищенной полиграфии) — поставка дистрибьюторам: 1052 и 1770 рублей (в зависимости от месячного объема закупки); конечная цена: от 1500 до 2500 рублей. Прекратил работать внезапно в мае 2018 года;
- с июня 2018 года (карта «Диамант 2», производитель АО «НТЦ СПЕЦПРОЕКТ» (ООО «Знак М» в части защищенной полиграфии) — поставка дистрибьюторам: 2537 рублей. Конечная цена: от 3500 рублей.

Общие издержки предприятий на оснащение транспортных средств тахографами

За период с 2013 года по настоящее время затраты транспортных предприятий на реализацию требований ст. 20 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» в части оснащения тахографами оценочно составили более 57 млрд рублей (около \$826 млн США).

Процедура смены производителей карт

Смена производителей карт происходила два раза. В обоих случаях это была внештатная ситуация. Производитель перестает работать внезапно, никакие требования Гражданского кодекса РФ в части исполнения договорных обязательств предъявить невозможно и не понятно, кому. Фактически наименование производителя просто исчезает из ПО и отправка на производство становится невозможна. Убытки, понесенные в связи со сменой изготовителей, предъявить некому.

Производитель карт «Диамант» ФГУПНТЦ «Атлас» ушел с рынка фактически без какого-либо предупреждения по причинам, информация о которых отсутствует.

Производитель карт «Диамант» ПАО «Микрон» ушел с рынка без какого-либо предупреждения по причине прекращения поставок чипов со стороны АО «НТЦ СПЕЦПРОЕКТ» (информация предоставлена ПАО «Микрон»).

Учитывая наличие процедуры внесения в перечень карт, которая не может происходить мгновенно (ФБУ «Росавтотранс» должно быть в курсе процесса замены производителя), возможно, имеют место некие действия, направленные на смену участников рынка со стороны организации(ий), фактически управляющих данным процессом.

Производитель карт «Диамант» и «Диамант 2», указанный ФСБ России в сертификате — АО «Атлас-карт», не мог не знать обо всех существующих проблемах, поскольку он является разработчиком и владельцем программного обеспечения чипа карты и без его ведома использование данного программного обеспечения невозможно.

Непонятна роль в процессе смены изготовителя АО «НТЦ СПЕЦПРОЕКТ», являющегося, согласно информации ФБУ «Росавтотранс», — изготовителем карты. Изготовителем карты в целом, согласно данным ФСБ, является АО «Атлас-карт», изготовителем защищенной полиграфической продукции является ООО «Знак М» (что именно имеется в виду — заготовка или заготовка и персонализация?). При этом АО «НТЦ СПЕЦПРОЕКТ» заявило, что оно не поставляет карты «Диамант 2».

Для обращения претензий по качеству карт «Диамант 2» должен быть установлен их изготовитель, несущий гарантийные обязательства по данным картам и ответственность за их работоспособность.



Несоответствие карт требованиям приказа Минтранса России № 36. Возможные причины неработоспособности карт

Неработоспособность карт с тахографами, находящимися в эксплуатации, делает такие карты не соответствующими требованиям приказа Минтранса России № 36 (п. 80 Приложения 1 к Приказу № 36). Карта перед ее выпуском в обращение должна была быть проверена на работу со всеми моделями тахографов и блоков СКЗИ, учтенных в перечне сведений о моделях карт тахографов. На практике карты не работают. Это возможно по следующим причинам:

- либо модель карты тахографа не была проверена должным образом. Оценить качество и достаточность процедуры проверки невозможно, т. к. она ничем не регламентирована и проводится заинтересованными лицами: изготовителями карт, тахографов и блока СКЗИ при участии ФБУ «Росавтотранс», не являющимся ни испытательной лабораторией, ни органом по сертификации. Результат изначально не соответствует принципам «третьей стороны» (независимость испытаний и сертификации от производителя), предусмотренным законодательством РФ в области технического регулирования, и не может являться основанием для выпуска продукции в обращение;
- либо имеет место нарушение технологии при производстве карт.

Процедуры установления соответствия карт требованиям Приказа Минтранса России № 36

Кем и каким образом проводится тестирование, кем предоставляется ключевая информация для тестирования карт тахографа, нормативно не регламентировано.

Для продукции, подлежащей обязательной оценке соответствия, предусматривается процедура инспекционного контроля, когда продукция изымается из обращения и подвергается проверке. Карты тахографа проходят сертификацию в рамках требований ФСБ России как СКЗИ. При этом они являются внешним компонентом тахографа, и их оценка соответствия за рамками СКЗИ ничем не установлена, они



допускаются на рынок путем включения ФБУ «Росавтотранс» в некий перечень. Правительство РФ не наделило Минтранс России полномочиями по проведению оценки соответствия ни смарт-карт, ни тахографов, ни блоков СКЗИ ни в какой форме, в т. ч. правительство РФ не наделило Минтранс России полномочиями по ведению неких «перечней». Вероятно, отсутствие процедуры оценки соответствия карт является одной из основных причин произошедшего с картой «Диамант 2». Данный вопрос должен быть решен при участии Минпромторга России.

Справочно: «По результатам проверки, проведенной Генеральной прокуратурой Российской Федерации (в начале 2014 г.), установлено, что Министерство транспорта Российской Федерации своим приказом возложило на подведомственное ему федеральное бюджетное учреждение «Агентство автомобильного транспорта» полномочия по ведению учета в соответствующих перечнях сведений о тахографах, а также о мастерских, осуществляющих деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту тахографов. При этом Минтрансом России не были регламентированы порядок ведения названных перечней, состав и порядок рассмотрения предоставленных заявителями документов и принятия по ним решений о включении либо об отказе во включении в данные перечни. С целью устранения нарушений закона Генеральной прокуратурой РФ министру транспорта РФ внесено представление».

В принципе не существует процедуры оценки соответствия требованиям Приказа № 36, являющегося ведомственным документом. Внесение в перечень такой процедурой не является. Причина состоит в неверной реализации требований постановления правительства РФ от 23 ноября 2012 г. № 1213. С точки зрения требований к продукции приказ Минтранса России носит рекомендательный характер. Обязательные требования должны быть изложены в техническом регламенте.

Правительство РФ не наделило Минтранс России, ФБУ «Росавтотранс» полномочиями по установлению соответствия тахографов, карт и блоков СКЗИ каким-либо обязательным требованиям. Правительством РФ было принято Постановление от 23 ноября 2012 г. № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств та-

хографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы», в котором было указано: «Установить, что требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, правила их использования, обслуживания и контроля их работы утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Федеральной службой безопасности Российской Федерации и Министерством внутренних дел Российской Федерации; порядок оснащения транспортных средств тахографами устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации».

Минтранс России по собственному усмотрению установил порядок внесения тахографов, карт тахографов, блоков СКЗИ в некие перечни, сделав их обязательными. Очевидно, что все испытания, иные процедуры оценки соответствия должны проводиться аккредитованными в установленном порядке лабораториями и органами по сертификации.

Минтранс России по собственному усмотрению установил порядок внесения тахографов, карт тахографов, блоков СКЗИ в некие перечни, сделав их обязательными

МВД России и Ространснадзор руководствуются перечнями для определения соответствия тахографа и карты требованиям законодательства РФ и применения административной ответственности.

Демонополизация рынка

По мнению специалистов, сегодня демонополизация рынка невозможна. Причины носят технический характер. Система реализована таким образом, что в распоряжении АО «Атлас-карт» находятся корневые ключи (должны быть в Главном удостоверяющем центре), протоколы обмена данными (должны быть открытыми).

Технические требования не стандартизованы (технические комитеты ТК 26 «Криптографическая защита информации» и ТК 56 «Дорожный транспорт»).

Удостоверяющий центр

Следует отметить, что составной частью процесса выпуска карт является работа Удостоверяющего центра, которым является АО «Атлас-карт». Вероятна ошибка на этапе работы Удостоверяющего центра.

У находящихся в обращении карт тахографа существует неопределенность, какой именно сертификат ключа проверки электронной подписи внесен в карты: квалифицированный или нет? Находящиеся в обращении блоки СКЗИ и карты тахографов, согласно Приказу № 36, должны содержать квалифицированные сертификаты ключа проверки электронной подписи, выданные в соответствии с Федеральным законом от 06.04.2011 № 63-ФЗ «Об электронной подписи».

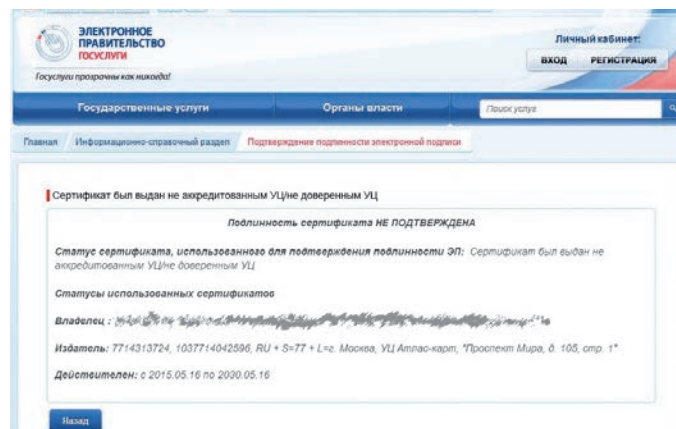
На практике:

- процедура выдачи квалифицированных сертификатов ключа проверки электронной подписи не соответствует 63-ФЗ. Водители, как и предприятия, часто не знают, что им выдается некий квалифицированный сертификат ключа проверки электронной подписи;
- состав информации, содержащейся в «квалифицированном сертификате ключа проверки электронной подписи» физического лица не соответствует п. 2 ст. 17 Федерального закона от 06.04.2011 г. № 63-ФЗ и содержит адрес предприятия вместо адреса физического лица.

Выдаваемые сертификаты, возможно, не являются квалифицированными, что следует из результатов проверки открытой части квалифицированного сертификата электронной подписи карт тахографа через сайт госуслуг. Этот вопрос требует специального рассмотрения с участием специалистов, поскольку наличие или отсутствие квалифицированного сертификата определяет, соответствуют карты или нет требованиям не только Приказа № 36, но и требованиям 63-ФЗ и 196-ФЗ.

Кроме того, выпущенные в обращение в июне 2018 года карты «Диамант 2», помимо изложенных выше несоответствий, имеют признаки несоответствия сертификату, выданному ФСБ России, а именно — в сертификате указано, что карта использует для формирования квалифицированной электронной подписи ГОСТ Р 34.10-2012, а фактически — это ГОСТ Р 34.10-2001, который, согласно документу ФСБ России, не может использоваться после 31.12.2018 года. Этот вопрос требует проверки.

Рис 1. Результат проверки открытой части квалифицированного сертификата электронной подписи карт тахографа через сайт «Госуслуги»



Анализ соответствия нормативных актов законодательству РФ

Приказ Росстандарта от 22.03.2018 № 144-ст ГОСТ 34005-2016 «Межгосударственный стандарт. Автомобильные транспортные средства. Тахографы цифровые. Технические требования и методы испытаний» принят в качестве национального стандарта, ГОСТ 34005-2016 — Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол от 22 ноября 2016 г. № 93-П).

Стандарт затрагивает вопросы криптографии, не содержит опережающих требований, а только фиксирует на уровне отраслевого требования технологию 2013 года, реализованную в рамках Приказа № 36. Стандарт не может являться межгосударственным, поскольку содержит локальные нормы, применяемые в РФ рамках Приказа № 36.

Предложения

С учетом изложенного, для решения обозначенных проблем предлагается направить в правительство РФ обращение с детальным анализом сложившейся ситуации и предложениями по урегулированию возникшей ситуации, отразив в нем:

1 Необходимость проведения анализа, разработанных и утвержденных Минтрансом России нормативно-правовых актов в развитие Постановления Правительства РФ 1213 от 23 ноября 2012 г. № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы», а также в развитие Распоряжений Правительства РФ от 23 января 2008 г. № 46-р и от 08.06.2001 № 788-р; Постановления Правительства РФ от 12.09.2011 № 769, иных нормативных правовых актов, устанавливающих передачу Минтрансом России ФБУ «Росавтотранс» прямых полномочий по осуществлению функций Минтранса России



в области автомобильного транспорта, включая реализацию функций компетентного органа в области автомобильного транспорта на предмет наличия:

- коррупционной составляющей,
- положений, ограничивающих развитие и свободное перемещение транспортных услуг российских перевозчиков в сравнении с перевозчиками других стран ЕАЭС, а также приводящих к необоснованным издержкам перевозчиков;
- положений, лоббирующих деятельность определенных организаций, в том числе путем включения в нормативные правовые акты положений, являющихся характеристикой товаров, производимых определенными организациями;
- положений, содержащих избыточные необоснованные требования.

В состав анализируемых актов предлагается включить ГОСТ 34005-2016. «Межгосударственный стандарт. Автомобильные транспортные средства. Тахографы цифровые. Технические требования и методы испытаний». Введение данного стандарта должно быть приостановлено до проверки соответствия требованиям национальной и межгосударственной стандартизации.

2 Необходимость переработки существующей нормативной базы на основе проведенного анализа, с учетом гармонизации российского и международного законодательства, в том числе ЕАЭС. В частности, предлагается:

а) установить единый порядок:

- ведения реестра карт тахографов, гармонизировав его на уровне ЕАЭС, возложив данную функцию на органы, осуществляющие надзор в области транспорта либо в области безопасности дорожного движения. Данный порядок должен предусматривать возможность выдачи одному водителю двух и более карт, зарегистрированных в разных системах учета. Такая ситуация по факту уже реализована в РФ.

Однако сегодня официального порядка ведения реестра карт по Приказу № 36 не существует, реестр ведет ФБУ «Росавтотранс» в рамках собственных регламентов. В рамках ЕСТР порядок ведения реестра установлен, реестр фактически ведет ФБУ «Росавтотранс», используя свои

полномочия для управления участниками рынка. Данный приказ содержит необоснованные избыточные требования;

- порядок выдачи карт тахографов. На сегодняшний день порядок выдачи карт в рамках Приказа № 36 не установлен, полномочий на установление такого порядка у Минтранса России нет;
- б)** разработать стандарты на тахографы, карты тахографов, протоколы обмена данным для устройств, отличающихся от международных для локального применения.

3 Необходимость оперативного вмешательства антимонопольных органов и органов по защите прав предпринимателей в ситуацию, имеющую признаки монополистических действий со стороны коммерческих и некоммерческих организаций, выражающихся в необоснованном повышении цен, а также в устранении с рынка, недопуске на рынок производителей карт, чьи действия приводят к необоснованным дополнительным издержкам транспортных предприятий. Мера необходима в целях:

- прекращения монополистических действий;
- расширения участников рынка;
- создания условий для демополизации рынка, в том числе в части исключения технических барьеров (недоступность протоколов обмена данными карты и блока СКЗИ тахографа; использование неквалифицированных сертификатов, выпущенных не аккредитованным в установленном порядке УЦ, невозможность появления альтернативного производителя карт и блока СКЗИ тахографа).

4 Необходимость инициирования оперативных мер по временному возвращению на рынок карты «Диамант» для демополизации рынка. В этих целях провести консультации с изготовителями данной карты (ФГУП НТЦ «Атлас», ПАО «Микрон», ООО «Первый печатный двор», АО «Атлас-карт»).

От редакции:

На момент подготовки материала к печати Гильдия логистических операторов провела консультации в рамках п. 4 собственных предложений. Итог отрицательный, возвращение на рынок карты «Диамант» прежнего образца признано невозможным в силу ряда административных и экономико-производственных причин.

