

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации

Статья 1. Предмет регулирования настоящего Федерального закона

Настоящий Федеральный закон регулирует отношения, связанные с деятельностью по формированию, регистрации, хранению, обработке и передаче тахографической информации в государственную автоматизированную информационную систему тахографического контроля (ГАИСТК) и ее предоставлению, а также по разработке, производству, регистрации, монтажу, наладке, использованию, ремонту, техническому обслуживанию и поверке тахографов и защищенных компонентов тахографов при осуществлении деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств на территории Российской Федерации.

Статья 2. Основные понятия, используемые в настоящем Федеральном законе

В настоящем Федеральном законе используются следующие основные понятия:

1) **тахография** – область деятельности по формированию, регистрации, хранению, обработке, передаче тахографической информации в ГАИСТК и ее предоставлению, а также по разработке, производству, регистрации, монтажу, наладке, использованию, ремонту, техническому обслуживанию и поверке тахографов и защищенных компонентов тахографов;

2) **тахографическая информация** – информация ограниченного доступа, содержащая сведения о времени управления транспортными средствами и времени отдыха водителей транспортных средств, текущем местоположении, направлении, скорости и маршруте движения транспортных средств, формируемая тахографами с использованием сигналов глобальной навигационной спутниковой системы Российской Федерации (ГЛОНАСС) или ГЛОНАСС совместно с иными глобальными спутниковыми навигационными системами, о тахографах, защищенных компонентах тахографов и

транспортных средствах, оснащенных тахографом, и о водителях транспортных средств, в том числе подписанная квалифицированной электронной подписью;

3) **тахограф** – техническое средство контроля, указанное в абзаце десятом части 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

4) **мастерская** – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, аккредитованные на право осуществления деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов в соответствии с законодательством Российской Федерации;

5) **защищенный компонент тахографа** – составная часть тахографа, являющаяся программно-аппаратным шифровальным (криптографическим) средством, обеспечивающим взаимную аутентификацию этого компонента тахографа с иными защищенными компонентами тахографа, регистрацию (запись) и хранение тахографической информации, подписанной квалифицированной электронной подписью, а также передачу этой информации, подписанной квалифицированной электронной подписью, иным компонентам тахографа, в том числе в зашифрованном виде, который содержит средства шифрования, средства электронной подписи, обеспечивающие создание электронной подписи владельца этого компонента тахографа, квалифицированный сертификат ключа проверки электронной подписи владельца этого компонента тахографа и криптографические ключи для криптографического преобразования информации;

6) **блок тахографической информации** – защищенный компонент тахографа, обеспечивающий формирование с заданной периодичностью тахографической информации с использованием сигналов глобальной навигационной спутниковой системы Российской Федерации (ГЛОНАСС) или ГЛОНАСС совместно с иными глобальными спутниковыми навигационными системами, содержащий сведения о его владельце, о тахографе и о транспортном средстве;

7) **карта тахографа** – защищенный компонент тахографа, представляющий собой пластиковую смарт-карту (интеллектуальную карту), обеспечивающую идентификацию и аутентификацию ее владельца, содержащую сведения о ее владельце;

8) **карта водителя** – разновидность карты тахографа, обеспечивающей идентификацию и аутентификацию водителя, а также хранение данных о деятельности водителя;

9) **карта контролера** – разновидность карты тахографа, обеспечивающей идентификацию и аутентификацию должностного лица контрольного органа;

10) **карта мастерской** – разновидность карты тахографа, обеспечивающей идентификацию и аутентификацию мастерской;

11) **карта предприятия** – разновидность карты тахографа, обеспечивающей идентификацию и аутентификацию юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на территории

Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств.

Статья 3. Требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим деятельность по разработке, производству, распространению, монтажу и активации защищенных компонентов тахографа, оснащению транспортных средств тахографами, вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов, порядку их аккредитации и контроля при осуществлении ими деятельности

1. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие деятельность по разработке, производству, распространению, монтажу, ремонту и активации (наладке) защищенных компонентов тахографа, оснащению транспортных средств тахографами, вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов должны:

1) иметь лицензию на осуществление деятельности по разработке, производству, распространению шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств, выполнению работ, оказанию услуг в области шифрования информации, техническому обслуживанию шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств (за исключением случая, если техническое обслуживание шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств, осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), с указанием перечня выполняемых работ и оказываемых услуг, составляющих лицензируемую деятельность, в отношении шифровальных (криптографических) средств (далее – лицензия на осуществление деятельности в отношении шифровальных (криптографических) средств);

2) соблюдать действующий в отношении защищенных компонентов тахографа порядок разработки, производства, распространения и эксплуатации шифровальных (криптографических) средств, установленный федеральный органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности;

3) соблюдать действующие в отношении защищенных компонентов тахографа требования к шифровальным (криптографическим) средствам, установленным федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности;

4) производить, распространять, монтировать, выполнять активацию (наладку) и эксплуатировать защищенные компоненты тахографов, соответствие которых требованиям к шифровальным (криптографическим)

средствам, действующим в отношении защищенных компонентов тахографа, подтверждено федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности в установленном порядке

2. Аккредитация юридического лица или индивидуального предпринимателя на право осуществления деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, их вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации (далее – деятельность мастерской) осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, на основании заявления юридического лица или индивидуального предпринимателя (далее – заявитель) при условии выполнения заявителем следующих требований:

1) наличие у заявителя на праве собственности или ином законном основании помещений и земельных участков, необходимых для осуществления деятельности мастерской, соответствующих требованиям, установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;

2) наличие у заявителя лицензии, предоставляющей ему право на осуществление деятельности по монтажу, установке (инсталляции), наладке шифровальных (криптографических) средств, выполнению работ по обслуживанию шифровальных (криптографических) средств, предусмотренных технической и эксплуатационной документацией на защищенные компоненты тахографа, передаче шифровальных (криптографических) средств, выданной федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности;

3) наличие у заявителя на праве собственности или ином законном основании технологического оборудования, необходимого для осуществления деятельности мастерской, перечень которого утверждается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;

4) наличие в штате заявителя не менее одного работника, соответствующего квалификационным требованиям, предъявляемым при оснащении транспортных средств тахографами, вводу их в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу их из эксплуатации, и установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;

5) наличие у заявителя документации, необходимой для осуществления деятельности мастерской, соответствующей требованиям, установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

2. Подтверждение соответствия требованиям, установленным в пункте 1 настоящей статьи, осуществляется путем проведения документарной и выездной оценки соответствия заявителя требованиям, указанным в пункте 1 настоящей статьи.

Предметом документарной оценки являются документы, которые должны быть у заявителя, и сведения, которые должны содержаться в этих документах.

Срок проведения документарной оценки не должен превышать 30 дней.

В случае, если в ходе документарной оценки выявлено несоответствие документов и документации установленным требованиям, заявителю отказывают в аккредитации без проведения выездной оценки.

Выездная оценка проводится во всех помещениях и на земельных участках, необходимых для осуществления деятельности мастерской.

Срок проведения выездной оценки не должен превышать 30 дней.

Для организации документарной оценки и выездной оценки федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, вправе привлекать подведомственные организации в соответствии с законодательством Российской Федерации.

3. При истечении срока действия документов, которые должны быть у мастерской, подтверждающих соответствие мастерской требованиям, установленным пунктом 1 настоящей статьи, мастерская обязана предоставлять действующие документы (копии документов).

4. Основанием для отказа в аккредитации на право осуществления деятельности мастерской является невыполнение заявителем одного или более требований, установленных пунктом 1 настоящей статьи, выявленное в результате документарной или выездной оценки.

5. Аккредитация предоставляется бессрочно.

6. Порядок определения и взимания платы за выполнение работ по аккредитации, утверждается Правительством Российской Федерации.

7. Действие аккредитации на право осуществления деятельности мастерской прекращается по решению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта в следующих случаях:

а) неисполнение мастерской предписания об устранении выявленного нарушения установленных требований в установленный срок, выданного федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере транспорта;

б) прекращение действия лицензии, предоставляющей ему право на осуществление деятельности по монтажу, установке (инсталляции), наладке шифровальных (криптографических) средств, выполнению работ по обслуживанию шифровальных (криптографических) средств, предусмотренных технической и эксплуатационной документацией на защищенные компоненты тахографа;

в) истечение срока действия документов (копий документов), которые должны быть у мастерской, подтверждающих соответствие мастерской требованиям, установленным пунктом 1 настоящей статьи, и не предоставление действующих документов (копий документов);

г) подачи мастерской заявления о прекращении деятельности мастерской.

8. Сведения о мастерских подлежат учету в реестре мастерских.

9. Порядок аккредитации на право осуществления деятельности мастерской, включая порядок проведения документарной и выездной оценок соответствия заявителя установленным настоящим Федеральным законом требованиям, приостановления действия аккредитации на право осуществления деятельности мастерской, прекращение аккредитации на право осуществления деятельности мастерской, требования к форме заявления на аккредитацию юридического лица или индивидуального предпринимателя на право осуществления деятельности мастерской и состав прилагаемых к заявлению документов, а также порядок ведения реестра мастерских утверждается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

10. Федеральный государственный надзор за деятельностью мастерских осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере транспорта.

К отношениям, связанным с осуществлением федерального государственного надзора за деятельностью мастерских, организацией и проведением проверок мастерских, применяются положения Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» с учетом особенностей организации и проведения проверок, установленных статьей 4 настоящего Федерального закона.

Статья 4. Особенности организации и проведения федерального государственного надзора за деятельностью мастерских

1. Плановые проверки при осуществлении федерального государственного надзора за деятельностью мастерских не проводятся.

2. Внеплановые проверки при осуществлении федерального государственного надзора за деятельностью мастерских проводятся по основаниям, предусмотренным Федеральным законом «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», а также при поступлении в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по контролю (надзору) в сфере транспорта информации о фактах нарушения мастерской требований, установленных настоящим Федеральным законом и принятыми в соответствии с ним нормативными правовыми актами.

Статья 5. Порядок учета сведений о тахографах и защищенных компонентах тахографов

1. Сведения о моделях тахографов, моделях блоков тахографической информации и моделях карт тахографов, соответствующих требованиям законодательства Российской Федерации, подлежат учету в реестре моделей тахографов, реестре моделей блоков тахографической информации и моделях карт тахографов соответственно.

Сведения о каждом экземпляре тахографа, блоке тахографической информации, изготовленном, переданном, активизированном, утилизированном, подлежат учету в реестрах изготовленных, переданных, активизированных утилизированных тахографов и блоках тахографической информации соответственно.

Сведения об изготовленных, выданных и утилизированных картах тахографа подлежат учету в реестре изготовленных, выданных и утилизированных карт тахографа.

Сведения о моделях тахографов, моделях блоков тахографической информации, моделях карт тахографов, не соответствующих требованиям, установленным законодательством Российской Федерации, подлежат исключению из соответствующих реестров.

Порядок ведения реестров, указанных в настоящем пункте, устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Для выполнения работ, связанных с ведением реестров, указанных в настоящем пункте, федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, вправе привлекать подведомственные организации в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. Порядок определения и взимания платы за выполнение работ по внесению сведений в реестр мастерских, в реестры, указанные в настоящей статье, а также предоставления сведений из указанных реестров, утверждается Правительством Российской Федерации.

3. Использование на территории Российской Федерации тахографов, блоков тахографической информации, карт тахографа, сведения о которых не учтены в соответствующем реестре, не допускается.

Статья 6. Требования к порядку выдачи (замены) карт тахографа

1. Выдача (замена) карты водителя осуществляется водителю транспортных средств по его заявлению. Водителю выдается только одна карта водителя.

Выдача(замена) карты предприятия осуществляется юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю, осуществляющему на территории

Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств (далее – транспортному предприятию) по его заявлению. Транспортному предприятию выдается затребованное им количество карт предприятия.

Выдача(замена) карты мастерской осуществляется мастерской по ее заявлению. Мастерской выдается затребованное ей количество карт мастерской.

Выдача (замена) карты контролера осуществляется федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по контролю (надзору) в сфере транспорта и федеральному органу исполнительной власти, уполномоченному осуществлять контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения по заявлению уполномоченного лица указанного федерального органа исполнительной власти. Федеральному органу исполнительной власти выдается затребованное им количество карт контролера.

2. Требования к форме заявления о выдаче (замене) карты тахографа и прилагаемым к заявлению документам утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

3. Для выполнения работ, необходимых для выдачи (замены) карт тахографа, федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, вправе привлекать подведомственные ему организации (далее – подведомственные организации) в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Подведомственные организации вправе привлекать к выполнению организационно-технических работ по приему заявлений о выдаче (замене) карт, изготовлению и передаче карт тахографа иные организации (далее – уполномоченные организации) в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Порядок определения и взимания платы федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, подведомственными организациями и уполномоченными организациями, за выполнение работ, необходимых для выдачи карт тахографа, утверждается Правительством Российской Федерации.

4. Срок выдачи (замены) карты тахографа не должен превышать пятнадцати рабочих дней с момента подачи заявления о выдаче (замене) карты тахографа, соответствующего требованиям, установленным пунктом 2 настоящей статьи.

Статья 7. Особенности требований к тахографам и их защищенным компонентам, процессам их разработки, испытаний, производства, распространения, монтажа, активации (наладки) и эксплуатации, а также

изготовлению и выдаче квалифицированного сертификата ключа проверки электронной подписи для защищенных компонентов тахографа

1. Модель тахографа должна пройти исследования со всеми моделями блоков тахографической информации и моделями карт тахографа, включенными в соответствующие реестры, на предмет отсутствия ее влияния на выполнение этими моделями блоков тахографической информации и моделями карт тахографа установленных требований к шифровальным (криптографическим) средствам (далее – оценка влияния модели тахографа на модели блоков тахографической информации и модели карт тахографа).

Модель блока тахографической информации должна быть разработана и произведена в соответствии с требованиями к шифровальным (криптографическим) средствам защиты тахографической информации и пройти исследования со всеми моделями карт тахографа в составе всех моделей тахографов, включенных в соответствующие реестры, на предмет отсутствия ее влияния на выполнение этими моделями карт тахографа установленных требований к шифровальным (криптографическим) средствам (далее – оценка влияния модели блока тахографической информации на модели карт тахографа).

Модель карты тахографа должна быть разработана и произведена в соответствии с требованиями к шифровальным (криптографическим) средствам защиты тахографической информации пройти исследования со всеми моделями блоков тахографической информации в составе всех моделей тахографов, включенных в соответствующие реестры, на предмет отсутствия ее влияния на выполнение этими моделями блоков тахографической информации установленных требований к шифровальным (криптографическим) средствам (далее – оценка влияния модели карты тахографа на модели блоков тахографической информации).

Оценка влияния модели тахографа на модели блоков тахографической информации и модели карт тахографа, оценка влияния модели блоков тахографической информации на модели карт тахографа, оценка влияния модели карты тахографа на модели блоков тахографической информации осуществляется в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности.

Модель тахографа должна пройти функциональные испытания и испытания на эксплуатационную совместимость со всеми моделями блоков тахографической информации и моделями карт тахографа, включенными в соответствующие реестры.

Модель блока тахографической информации должна пройти функциональные испытания и испытания на эксплуатационную совместимость со всеми моделями карт тахографа в составе всех моделей тахографов, включенных в соответствующие реестры.

Модель карты тахографа должна пройти функциональные испытания и испытания на эксплуатационную совместимость со всеми моделями блоков

тахмографической информации в составе всех моделей тахомографов, включенных в соответствующие реестры.

Порядок проведения функциональных испытаний модели тахомографа, модели блока тахомографической информации и модели карты тахомографа, а также требования к методике проведения функциональных испытаний утверждаются 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 государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере технического регулирования, стандартизации и обеспечения единства измерений..

Порядок проведения испытаний модели тахомографа, модели блока тахомографической информации и модели карты тахомографа на эксплуатационную совместимость, а также требования к методике проведения испытаний модели тахомографа, модели блока тахомографической информации и модели карты тахомографа на эксплуатационную совместимость устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Защищенные компоненты тахомографа должны:

быть разработаны, произведены, распространены и смонтированы в соответствии с порядком разработки, производства, распространения и эксплуатации шифровальных (криптографических) средств, действующим в отношении защищенных компонентов тахомографа, установленным федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности;

соответствовать требованиям к шифровальным (криптографическим) средствам, действующим в отношении защищенных компонентов тахомографа, установленным федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности;

иметь документ, подтверждающий соответствие требованиям к шифровальным (криптографическим) средствам, действующим в отношении защищенных компонентов тахомографа, выданный федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности в установленном порядке.

Федеральный орган исполнительной власти в области обеспечения безопасности вправе устанавливать дополнительные требования к защищенным компонентам тахомографа и осуществляет подтверждение соответствия защищенных компонентов тахомографа действующим в отношении них требованиям к шифровальным (криптографическим) средствам.

2. Функциональные испытания и испытания на эксплуатационную совместимость модели тахомографа, модели блока тахомографической информации и модели карты тахомографа проводят подведомственные организации и (или) уполномоченные организации в соответствии с законодательством Российской Федерации.

3. Блок тахографической информации и карта тахографа должны обеспечивать регистрацию, хранение и передачу тахографической информации в некорректируемом виде, который должен обеспечиваться подписанием этой информации соответствующей квалифицированной электронной подписью. Подписание тахографической информации соответствующей квалифицированной электронной подписью должно осуществляться блоком тахографической информации и картой тахографа в автоматическом режиме с использованием их средств электронной подписи.

Изготовление и выдача квалифицированных сертификатов ключа проверки электронной подписи для блока тахографической информации и карт тахографа осуществляется аккредитованным в установленном порядке удостоверяющим центром – оператором ГАИСТК.

4. Порядок определения и взимания платы за выполнение работ по проведению функциональных испытаний и испытаний на эксплуатационную совместимость модели тахографа, модели блока тахографической информации и модели карты тахографа, а также по изготовлению и выдаче квалифицированного сертификата ключа проверки электронной подписи для блоков тахографической информации и карты тахографа, утверждается Правительством Российской Федерации.

Статья 8. Информационное обеспечение учета сведений о тахографии

1. Для информационного обеспечения приема, регистрации, хранения, обработки, передачи и предоставления сведений, подлежащих учету в соответствии с настоящим Федеральным законом, создается ГАИСТК, в состав которой также входит удостоверяющий центр ГАИСТК, аккредитованный в порядке, установленном Федеральным законом «Об электронной подписи» (далее – УЦ ГАИСТК).

Оператором ГАИСТК является подведомственная организация федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. Сведения, содержащиеся в ГАИСТК, являются собственностью Российской Федерации.

2. Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта:

а) утверждает порядок и условия предоставления в обязательном порядке субъектами ГАИСТК сведений для включения в ГАИСТК;

б) утверждает перечень форм предоставления в обязательном порядке субъектами ГАИСТК сведений для включения в ГАИСТК;

в) утверждает порядок доступа к информации, содержащейся в ГАИСТК.

3. Взаимодействие ГАИСТК с иными информационными системами осуществляется посредством инфраструктуры, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем,

используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг и исполнения государственных и муниципальных функций в электронной форме.

4. Взаимодействие ГАИСТК с негосударственными информационными системами осуществляется на платной основе, за исключением случаев, установленных федеральными законами. Размер платы за доступ к информационному ресурсу ГАИСТК устанавливается Правительством Российской Федерации.

Статья 9. Требования к обеспечению единства измерений тахографов

1. Тахограф является средством измерения и подлежит поверке в порядке, установленном законодательством Российской Федерации об обеспечении единства измерений.

2. Использование на территории Российской Федерации тахографов, не прошедших поверку, не допускается.

Статья 10. Заключительные и переходные положения

1. Настоящий Федеральный закон вступает в силу по истечении 180 дней со дня его официального опубликования, за исключением положений, для которых настоящей статьей установлены иные сроки вступления их в силу.

2. Положения Настоящего Федерального закона для вновь вводимых в эксплуатацию тахографов и применяемых с ними блоков тахографической информации и карт тахографов вступают в силу с 1 июля 2018 г.

3. Тахографы, соответствующие требованиям абзаца десятого части 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» в редакции, действовавшей до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, и изданных в соответствии с ней нормативных правовых актов, которыми транспортные средства были оснащены до вступления в силу настоящего Федерального закона, могут использоваться на этих транспортных средствах в течение 7 лет со дня официального опубликования настоящего Федерального закона.

4. Положения настоящего Федерального закона не применяются к контрольным устройствам, устанавливаемым на транспортные средства в соответствии с требованиями пункта 1 раздела VI добавления 1В к приложению Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (далее - ЕСТР), подписанного в г. Женеве 1 июля 1970 г., а также к юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортные средства в соответствии с требованиями пункта 1 раздела VI добавления 1В к приложению ЕСТР, и транспортным средствам, при осуществлении международных автомобильных перевозок.

Статья 11. Внесение изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием настоящего Федерального закона

1. Внести в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873; 1999, № 10, ст. 1158; 2002, № 18, ст. 1721; 2003, № 2, ст. 167; 2006, № 52, ст. 5498; 2007, № 46, ст. 5553; № 49, ст. 6070; 2009, № 1, ст. 21; № 48, ст. 5717; 2010, № 30, ст. 4000; 2011, № 17, ст. 2310; № 27, ст. 3881; № 30, ст. 4596; 2012, № 25, ст. 3268; № 31, ст. 4320; № 17, ст. 2032) следующие изменения:

1) в статье 20:

абзац четвертый пункта 1 изложить в следующей редакции:

«обеспечивать соблюдение водителями установленного законодательством Российской Федерации режима труда и отдыха и не допускать эксплуатацию транспортных средств, не оснащенных тахографом, с неисправным, не прошедшим поверку или не соответствующим установленным требованиям тахографом;»

2) Статью 30 дополнить пунктом 2¹ следующего содержания:

«2¹. В целях осуществления надзора за соблюдением водителями установленного законодательством Российской Федерации режима труда и отдыха водителей транспортного средства должностные лица органов государственного контроля (надзора) имеют право доступа к тахографу, установленному на транспортном средстве, в том числе с применением карты контролера, а также к карте водителя транспортного средства».

2. Внести в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 1; 2003, № 27, ст. 2717; № 46, ст. 4434; № 50, ст. 4847, 4855; 2005, № 1, ст. 37, 40, 45; № 13, ст. 1075; № 19, ст. 1752; № 27, ст. 2719; № 30, ст. 3124; № 50, ст. 5247; № 52, ст. 5574; 2006, № 1, ст. 4; № 18, ст. 1907; № 30, ст. 3287; № 31, ст. 3433, 3438; 2007, № 16, ст. 1825; № 26, ст. 3089; № 30, ст. 3755; № 31, ст. 4007; № 43, ст. 5084; 2008, № 20, ст. 2251; № 52, ст. 6236; 2009, № 23, ст. 2776; № 29, ст. 3597, 3599, 3642; № 48, ст. 5711, 5755; 2010, № 1, ст. 1; № 21, ст. 2530; № 25, ст. 3070; № 31, ст. 4208; № 32, ст. 4298; № 52, ст. 6984; 2011, № 1, ст. 23; № 27, ст. 3881; № 30, ст. 4585, 4598, 4601; № 48, ст. 6728; № 49, ст. 7061; № 50, ст. 7345, 7346, 7351; 2012, № 19, ст. 2281; № 31, ст. 4320; № 47, ст. 6404; № 53, ст. 7602; 2013, № 19, ст. 2325; № 23, ст. 2871; № 26, ст. 3207; № 30, ст. 4027, 4029, 4031, 4033, 4082; № 43, ст. 5444; № 44, ст. 5624; № 48, ст. 6165; № 49, ст. 6327; № 51, ст. 6683, 6685, 6695; № 52, ст. 6981, 6986; 2014, № 19, ст. 2306, 2317, 2324, 2326; № 26, ст. 3366; № 30, ст. 4211, 4218, 4256, 4264; № 42, ст. 5615; № 52, ст. 7541; 2015, № 1, ст. 29, 35, 37, 74, 83, 85; № 13, ст. 1811; № 24, ст. 3367) следующие изменения:

а) главу 11 дополнить статьей 11.23¹ следующего содержания:

«Статья 11.23¹. Осуществление деятельности по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов

без аккредитации на право осуществления деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов.

Осуществление юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем деятельности по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов в случае приостановления аккредитации на право осуществления деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов или ее отсутствия –

влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от двадцати тысяч до тридцати тысяч рублей; на юридических лиц - от двухсот тысяч до трехсот тысяч рублей.

Примечание. За административные правонарушения, предусмотренные настоящей статьей, лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, несут административную ответственность как юридические лица.»;

б) в части 1 статьи 23.36 после цифр «11.23,» дополнить цифрами «11.23¹,».

3. Дополнить часть 4 статьи 1 Федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (Собрание законодательства Российской Федерации) пунктом следующего содержания:

«37) федеральный государственный надзор за деятельностью мастерских».

Президент
Российской Федерации

В. Путин

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту федерального закона «О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Проект федерального закона «О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – законопроект) разработан в целях повышения уровня безопасности дорожного движения, эффективного и устойчивого функционирования автомобильного транспорта, а также урегулирования правоотношений, возникающих при оснащении транспортных средств техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств (далее - тахографы), отношения, связанные с деятельностью по формированию, регистрации, хранению, обработке и передаче тахографической информации в информационную систему и ее предоставлению, а также отношения, связанные с деятельностью по разработке, производству, регистрации и поверке тахографов и защищенных компонентов тахографов.

Необходимость принятия законопроекта обусловлена следующим.

В соответствии с частью 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» установлена обязанность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, оснащать транспортные средства тахографами.

Оснащение транспортных средств тахографами включает в себя комплекс действий по вводу в эксплуатацию, техническое обслуживание, ремонт и вывод из эксплуатации тахографов. В настоящее время данные работы осуществляются мастерскими.

Вместе с тем, требования к данным мастерским, а также контроль за их деятельностью, отсутствуют.

В целях урегулирования правоотношений, возникающих при оснащении транспортных средств, законопроектом вносятся следующие изменения.

Устанавливается порядок аккредитации юридического лица или индивидуального предпринимателя (далее - Заявитель) на право осуществления деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов (далее – деятельность мастерской), а также контроль за деятельностью мастерской. Аккредитация осуществляется федеральным органом исполнительной

власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Кроме того, устанавливаются требования к Заявителю, подавшему заявление на получение аккредитации. Подтверждение соответствия данных требований осуществляет путем проведения документарной оценки и выездной оценки соответствия заявителя указанным требованиям, проводимым в месте (местах) предполагаемого осуществления деятельности мастерских.

Федеральный государственный надзор за деятельностью мастерских осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере транспорта.

В настоящее время в законодательстве Российской Федерации отсутствует определение терминов «мастерская», «тахограф», «карта тахографа», «тахографическая информация», что может негативно сказаться в правоприменительной практике. В этой связи в законопроекте дается определение данным терминам. Кроме того, законопроектом вводятся понятия «защищенный компонент тахографа» и «блок тахографической информации».

Законопроектом устанавливаются требования к порядку выдачи карт тахографа, требования к испытаниям в части безопасности, функциональности, эксплуатационной совместимости тахографа (его компонентов) и карты тахографа, к изготовлению квалифицированного сертификата ключа электронной подписи.

Кроме того, законопроектом устанавливаются требования к порядку учета сведений о моделях тахографов, моделях блоков тахографической информации, сведений о каждом изготовленном, переданном, активизированном, утилизированном экземпляре тахографа, блоке тахографической информации, сведений о моделях карт тахографов, о каждом экземпляре изготовленной, выданной и утилизированной карты тахографа, посредством ведения реестра моделей тахографов, реестра моделей блоков тахографической информации, реестра изготовленных, переданных, активизированных, утилизированных тахографов, реестра изготовленных, переданных, активизированных, утилизированных блоков тахографической информации, реестра моделей карт тахографа, реестра изготовленных, выданных и утилизированных карт тахографа соответственно.

При этом использование на территории Российской Федерации тахографов, блоков тахографической информации, карт тахографа, сведения о которых не учтены в соответствующих реестрах, не допускается. Ведение указанных реестров осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Правительство Российской Федерации утверждает порядок определения и взимания платы за выполнение работ по внесению сведений в реестр мастерских, реестр моделей тахографов, реестр блоков тахографической информации, реестр

тахографов, реестр изготовленных, переданных, активизированных, утилизированных тахографов, реестр изготовленных, переданных, активизированных, утилизированных блоков тахографической информации, реестр моделей карт тахографа, реестр изготовленных, выданных и утилизированных карт тахографа, по выдаче карт тахографа, а также порядок определения и взимания платы за выполнение работ по проведению испытаний тахографа, блока тахографической информации и карты тахографа в части безопасности, функциональности, эксплуатационной совместимости тахографа, блока тахографической информации и карты тахографа, а также по изготовлению квалифицированного сертификата ключа электронной подписи, используемого в тахографе и в карте тахографа.

Также законопроектом предусматривается создание государственной автоматизированной информационной системы тахографического контроля (далее – ГАИСТК), в целях внесения информации в реестр мастерских, реестр моделей тахографов, реестр блоков тахографической информации, реестр тахографов, реестр изготовленных, переданных, активизированных, утилизированных тахографов, реестр изготовленных, переданных, активизированных, утилизированных блоков тахографической информации, реестр моделей карт тахографа, реестр изготовленных, выданных и утилизированных карт тахографа, а также изготовления квалифицированного сертификата ключа электронной подписи, на основании которого создается квалифицированная электронная подпись для тахографической информации. Оператором ГАИСТК является подведомственная федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, организация.

Также законопроектом устанавливаются требования к порядку и условиям предоставления в обязательном порядке субъектами ГАИСТК сведений для включения в ГАИСТК, перечню форм предоставления в обязательном порядке субъектами ГАИСТК сведений для включения в ГАИСТК, порядку доступа к информации, содержащейся в ГАИСТК.

Законопроектом вводится административная ответственность за осуществление деятельности по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов без аккредитации на право осуществления деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов.

**Финансово-экономическое обоснование
к проекту федерального закона «О тахографии в Российской Федерации и
о внесении изменений в отдельные законодательные акты
Российской Федерации»**

Вступление в силу проекта федерального закона «О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» не потребует дополнительных расходов за счет средств федерального бюджета.

Полномочия, которыми будут наделены федеральные органы исполнительной власти в связи с принятием законопроекта, будут реализованы ими в рамках предельной численности работников и бюджетных ассигнований, предусмотренных на руководство и управление в установленной сфере.

**Перечень федеральных законов, подлежащих признанию
утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с
принятием проекта федерального закона «О тахографии в Российской
Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты
Российской Федерации»**

Принятие проекта федерального закона «О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» не повлечет необходимости признания утратившими силу, приостановления, изменения или принятия других федеральных законов.

**Перечень нормативных правовых актов
Президента Российской Федерации, Правительства и федеральных органов
исполнительной власти, подлежащих признанию утратившими силу,
приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием
проекта федерального закона «О тахографии в Российской Федерации и о
внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской
Федерации»**

Принятие проекта федерального закона «О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» потребует принятия следующих нормативных правовых актов федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта:

а) «Об утверждении Требований к зданиям, строениям, сооружениям, находящимся в них помещениям, земельным участкам и иным объектам, необходимым для осуществления деятельности мастерской».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

б) «Об утверждении Перечня технологического оборудования, необходимого для осуществления деятельности мастерской».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

в) «Об утверждении Типовой дополнительной профессиональной программы».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

г) «Об утверждении Порядка аккредитации на осуществление деятельности мастерской, прекращения действия аккредитации на осуществление деятельности мастерской, требований к форме заявления на аккредитацию юридического лица или индивидуального предпринимателя на осуществление деятельности мастерской и составу прилагаемых к заявлению документов».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

д) «Об утверждении Порядка ведения реестра мастерских».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

е) «Об утверждении Порядка ведения реестра моделей тахографов, реестра моделей блоков тахографической информации, реестра изготовленных, переданных, активизированных, утилизированных тахографов, реестра изготовленных, переданных, активизированных, утилизированных блоков тахографической информации, реестра моделей карт тахографа, реестра изготовленных, выданных и утилизированных карт тахографа».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

ж) «Об утверждении Требований к заявлению о выдаче (замене) карты тахографа и прилагаемым к заявлению документам».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

з) «Об утверждении Порядка проведения функциональных испытаний модели тахографа, модели блока тахографической информации и модели карты тахографа».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России, соисполнитель – Минпромторг России.

и) «Об утверждении Требований к методике проведения функциональных испытаний».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России, соисполнитель – Минпромторг России.

к) «Об утверждении Порядка проведения испытания тахографа, блока тахографической информации и карты тахографа в части эксплуатационной совместимости».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

л) «Об утверждении Требований к методике проведения испытания тахографа, блока тахографической информации и карты тахографа в части эксплуатационной совместимости».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

м) «Об утверждении Порядка изготовления квалифицированного сертификата ключа электронной подписи, используемого в тахографе, блоке тахографической информации и в карте тахографа».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

н) «Об утверждении Порядка и условий предоставления в обязательном порядке субъектами государственной автоматизированной информационной системы тахографического контроля сведений для включения в государственную автоматизированную информационную систему тахографического контроля».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

о) «Об утверждении Перечня форм предоставления в обязательном порядке субъектами государственной автоматизированной информационной системы тахографического контроля сведений для включения в государственную автоматизированную информационную систему тахографического контроля».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

п) «Об утверждении Порядка доступа к информации, содержащейся в государственной автоматизированной информационной системе тахографического контроля».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования законопроекта.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

Принятие проекта федерального закона «О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» потребует принятия следующих постановлений Правительства Российской Федерации:

а) «Об утверждении порядка определения и взимания платы за выполнение работ по внесению сведений в реестр мастерских, реестр моделей тахографов, реестр блоков тахографической информации, реестр тахографов, реестр изготовленных, переданных, активизированных, утилизированных тахографов, реестр изготовленных, переданных, активизированных, утилизированных блоков тахографической информации, реестр моделей карт тахографа, реестр изготовленных, выданных и утилизированных карт тахографа, по выдаче карт тахографа».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования Федерального закона «О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

б) «Об утверждении Порядка определения и взимания платы за выполнение работ по проведению испытаний тахографа, блока тахографической информации и карты тахографа в части безопасности, функциональности, эксплуатационной совместимости тахографа, блока тахографической информации и карты тахографа, а также изготовлению квалифицированного сертификата ключа электронной подписи, используемого в тахографе и в карте тахографа».

Срок подготовки: по истечении одного года после официального опубликования Федерального закона «О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от «_____» _____ г. № _____

МОСКВА

1. Внести в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона «О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

2. Назначить статс-секретаря – заместителя Министра транспорта Российской Федерации Аристова Сергея Алексеевича официальным представителем Правительства Российской Федерации при рассмотрении палатами Федерального Собрания Российской Федерации проекта федерального закона «О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Председатель Правительства
Российской Федерации

Д. Медведев

ФОРМА
сводного отчета
о проведении оценки регулирующего воздействия проекта акта
с высокой степенью регулирующего воздействия

№ 02/04/10-15/00040694 (присваивается системой автоматически)	Сроки проведения публичного обсуждения проекта акта:	
	начало:	29.12.2015
	окончание:	11.03.2016

1. Общая информация

1.1.	Федеральный орган исполнительной власти (далее – разработчик): Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России) <i>(указываются полное и краткое наименования)</i>
1.2.	Сведения о федеральных органах исполнительной власти – соисполнителях: отсутствуют <i>(указываются полное и краткое наименования)</i>
1.3.	Вид и наименование проекта акта: Федеральный закон, «О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» <i>(место для текстового описания)</i>
1.4.	Краткое описание проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования: В соответствии с абзацем 10 части 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» установлена обязанность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, оснащать транспортные средства тахографами. Оснащение транспортных средств тахографами включает в себя комплекс действий по вводу в эксплуатацию, техническое обслуживание, ремонт и вывод из эксплуатации тахографов. В настоящее время данные работы осуществляются мастерскими. Вместе с тем, требования к данным мастерским, а также контроль за их деятельностью, отсутствуют. <i>(место для текстового описания)</i>
1.5.	Основание для разработки проекта акта: Поручение Правительства Российской Федерации от 27 июня 2015 г. № АД-П9-4223 <i>(место для текстового описания)</i>
1.6.	Краткое описание целей предлагаемого регулирования: Урегулирование правоотношений, возникающих при оснащении транспортных средств техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств (тахографами) <i>(место для текстового описания)</i>
1.7.	Краткое описание предлагаемого способа регулирования:

	Аккредитации деятельности юридического лица или индивидуального предпринимателя по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов	
	<i>(место для текстового описания)</i>	
1.8.	Контактная информация исполнителя разработчика:	
	Ф.И.О.:	Арапов Алексей Сергеевич
	Должность:	заместитель начальника отдела
	Тел:	(499) 495 00 00 доб. 1205
	Адрес электронной почты:	arapovas@mintrans.ru

2. Степень регулирующего воздействия проекта акта

2.1.	Степень регулирующего воздействия проекта акта:	высокая <i>(высокая / средняя / низкая)</i>
2.2.	Обоснование отнесения проекта акта к определенной степени регулирующего воздействия ¹ : Проект федерального закона содержит положения, устанавливающие ранее не предусмотренные законодательством Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами обязанности по аккредитации деятельности юридического лица или индивидуального предпринимателя по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов	
	<i>(место для текстового описания)</i>	

3. Описание проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования, оценка негативных эффектов, возникающих в связи с наличием рассматриваемой проблемы

3.1.	Описание проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования, условий и факторов ее существования: В соответствии с абзацем 10 части 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» установлена обязанность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, оснащать транспортные средства тахографами. Оснащение транспортных средств тахографами включает в себя комплекс действий по вводу в эксплуатацию, техническое обслуживание, ремонт и вывод из эксплуатации тахографов. В настоящее время данные работы осуществляются мастерскими. Вместе с тем, требования к данным мастерским, а также контроль за их деятельностью, отсутствуют.	
	<i>(место для текстового описания)</i>	
3.2.	Негативные эффекты, возникающие в связи с наличием проблемы:	

¹ В соответствии с пунктом 6 Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Совета Евразийской экономической комиссии, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1318 (далее – Правила).

	Отсутствуют требования к юридическим лицам или индивидуальным предпринимателям, осуществляющим деятельность по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов, а также контроль за их деятельностью. <i>(место для текстового описания)</i>
3.3.	Информация о возникновении, выявлении проблемы, принятых мерах, направленных на ее решение, а также затраченных ресурсах и достигнутых результатах решения проблемы: Отсутствие необходимого регулирования правоотношений, возникающих при оснащении транспортных средств тахографами. <i>(место для текстового описания)</i>
3.4.	Описание условий, при которых проблема может быть решена в целом без вмешательства со стороны государства: Нет оснований считать, что действующая ситуация может быть разрешена без внесения соответствующих изменений в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». <i>(место для текстового описания)</i>
3.5.	Источники данных: Наблюдение Департаментом государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России и ФБУ «Росавтотранс» за деятельностью по оснащению транспортных средств тахографами <i>(место для текстового описания)</i>
3.6.	Иная информация о проблеме: отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>

4. Анализ международного опыта в соответствующих сферах деятельности

4.1.	Международный опыт в соответствующих сферах деятельности: отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>
4.2.	Источники данных: отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>

5. Цели предлагаемого регулирования и их соответствие принципам правового регулирования, программным документам Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации

5.1.	Цели предлагаемого	5.2.	Установленные сроки достижения
------	--------------------	------	--------------------------------

регулируемая деятельность:	цели предлагаемого регулирования:
Установление требований к юридическим лицам или индивидуальным предпринимателям, осуществляющим деятельность по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов, а также контроль за их деятельностью.	Срок не установлен
5.3.	Обоснование соответствия целей предлагаемого регулирования принципам правового регулирования, программным документам Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации: Предлагаемые меры призваны обеспечить повышение уровня безопасности дорожного движения, эффективного и устойчивого функционирования автомобильного транспорта, в соответствии с программными документами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации <i>(место для текстового описания)</i>
5.4.	Иная информация о целях предлагаемого регулирования: Предлагаемые меры не являются избыточными, соответствуют общеправовой практике и целям регулирования. <i>(место для текстового описания)</i>

6. Описание предлагаемого регулирования и иных возможных способов решения проблемы

6.1.	Описание предлагаемого способа решения проблемы и преодоления связанных с ней негативных эффектов: Внести соответствующие изменения в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования деятельности по оснащению транспортных средств тахографами. Нет оснований считать, что указанные изменения будут иметь негативный эффект. <i>(место для текстового описания)</i>
6.2.	Описание иных способов решения проблемы (с указанием того, каким образом каждым из способов могла бы быть решена проблема): Нет оснований считать, что действующая ситуация может быть разрешена иным способом. <i>(место для текстового описания)</i>
6.3.	Обоснование выбора предлагаемого способа решения проблемы: Отсутствие иных способов изменения настоящей ситуации. <i>(место для текстового описания)</i>
6.4.	Иная информация о предлагаемом способе решения проблемы:

	Способ является эффективным. (место для текстового описания)
--	---

7. Основные группы субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, иные заинтересованные лица, включая органы государственной власти, интересы которых будут затронуты предлагаемым правовым регулированием, оценка количества таких субъектов

7.1.	Группа участников отношений:	7.2.	Оценка количества участников отношений:
(Описание группы субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности)			
Юридические лица или индивидуальные предприниматели, осуществляющие деятельность по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов		около 1 000	
(Описание иной группы участников отношений)			
Минтранс России			
ФСБ России			
Минпромторг России			
7.3.	Источники данных: Наблюдение Департаментом государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России и ФБУ «Росавтотранс» за деятельностью по оснащению транспортных средств тахографами (место для текстового описания)		

8. Новые функции, полномочия, обязанности и права федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления или сведения об их изменении, а также порядок их реализации

8.1. Описание новых или изменения существующих функций, полномочий, обязанностей или прав	8.2. Порядок реализации	8.3. Оценка изменения трудозатрат и (или) потребностей в иных ресурсах
Наименование органа:	Минтранс России	

Аккредитация деятельности мастерской, приостановления действия аккредитации деятельности мастерской, прекращение аккредитации деятельности мастерской, требования к форме заявления на аккредитацию деятельности юридического лица или индивидуального и состав прилагаемых к заявлению документов	Потребуется утверждение Порядка аккредитации деятельности мастерской, приостановления действия аккредитации деятельности мастерской, прекращение действия аккредитации к деятельности мастерской, требования к форме заявления на аккредитацию юридического лица или индивидуального предпринимателя к осуществлению деятельности мастерской и состав прилагаемых к заявлению документов	В пределах действующего штатного расписания
Наименование органа:	ФСБ России	
Проведение испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части безопасности	Потребуется утверждение Порядка проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части безопасности	В пределах действующего штатного расписания
Наименование органа:		
Проведение испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части функциональности	Потребуется утверждение Порядка проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части функциональности	В пределах действующего штатного расписания
Наименование органа:		

Наименование органа:		

9. Оценка соответствующих расходов (возможных поступлений) бюджетов бюджетной системы Российской Федерации

9.1. Наименование новой или изменяемой функции, полномочия, обязанности или права ²		9.2. Описание видов расходов (возможных поступлений) бюджетов бюджетной системы Российской Федерации		9.3. Количественная оценка расходов (возможных поступлений)
9.4.	Наименование органа ³ :	Принятие приказа не потребует дополнительных расходов из федерального бюджета.		
9.4.1.	Минтранс России	9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	0 руб.
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	0 руб.
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	0 руб.
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные	

² Указываются данные из раздела 8 сводного отчета.

³ Указываются данные из раздела 8 сводного отчета.

			поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.	Наименование органа:			
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные	

			расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.	Наименование органа:			
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические	

			расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.	Наименование органа:			
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за	

			период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.	Наименование органа:			
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год возникновения:	
		9.4.3.	Периодические расходы за период:	
		9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.4.1.		9.4.2.	Единовременные расходы в год	

		возникновения:	
	9.4.3.	Периодические расходы за период:	
	9.4.4.	Возможные поступления за период:	
9.5.	Итого единовременные расходы:		0 руб.
9.6.	Итого периодические расходы за год:		0 руб.
9.7.	Итого возможные поступления за год:		0 руб.
9.8.	Иные сведения о расходах (возможных поступлениях) бюджетов бюджетной системы Российской Федерации:		
	Отсутствуют		
	<i>(место для текстового описания)</i>		
9.9.	Источники данных:		
	Не требуются		
	<i>(место для текстового описания)</i>		

10. Новые преимущества, а также обязанности или ограничения для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности либо изменение содержания существующих обязанностей и ограничений, а также порядок организации их исполнения

10.1. Группа участников отношений ⁴	10.2. Описание новых преимуществ, обязанностей, ограничений или изменения содержания существующих обязанностей и ограничений	10.3. Порядок организации исполнения обязанностей и ограничений
<i>(Группы участников отношений)</i>		
Юридические лица или индивидуальные предприниматели, осуществляющие деятельность по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов	Получение аккредитации к деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов	Подача юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем заявления
	Внесение сведений в реестр мастерских, реестр моделей тахографов, реестр компонентов тахографа,	Подача юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем

⁴ Указываются данные из раздела 7 сводного отчета.

	реестр тахографов, реестр компонентов тахографа, реестр моделей карт тахографа, реестр выданных карт тахографа, выдаче карт тахографа	сведений
	Проведение испытаний тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части безопасности, функциональности, эксплуатационной совместимости тахографа, его компонентов и карты тахографа, а также изготовлению квалифицированного сертификата ключа электронной подписи, используемого в тахографе и в карте тахографа	Проведение испытаний в соответствии с установленным порядком

11. Оценка расходов и доходов субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, связанных с необходимостью соблюдения установленных обязанностей или ограничений либо изменением содержания таких обязанностей и ограничений

11.1. Группа участников отношений ⁵	11.2. Описание новых или изменения содержания существующих обязанностей и ограничений ⁶	11.3. Описание и оценка видов расходов (доходов)
<i>(Группы участников отношений)</i>		
Юридические лица или индивидуальные предприниматели, осуществляющие деятельность по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов	Внесение сведений в реестр мастерских, реестр моделей тахографов, реестр компонентов тахографа, реестр тахографов, реестр компонентов тахографа, реестр моделей карт тахографа, реестр выданных карт тахографа, выдаче карт тахографа	плата за выполнение работ по внесению сведений в реестр мастерских, реестр моделей тахографов, реестр компонентов тахографа, реестр тахографов, реестр компонентов тахографа, реестр моделей карт тахографа, реестр выданных карт тахографа, выдаче карт тахографа
	Проведение испытаний тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части безопасности, функциональности, эксплуатационной совместимости тахографа, его компонентов и карты тахографа, а также изготовлению квалифицированного сертификата ключа электронной подписи, используемого в тахографе и в карте тахографа	плата за выполнение работ по проведению испытаний тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части безопасности, функциональности, эксплуатационной совместимости тахографа, его компонентов и карты тахографа, а также изготовлению квалифицированного сертификата ключа электронной подписи, используемого в тахографе и в карте тахографа
	Получение аккредитации к деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, по	отсутствуют

⁵ Указываются данные из раздела 7 сводного отчета.

⁶ Указываются данные из раздела 10 сводного отчета.

12. Информация об отмене обязанностей, запретов или ограничений для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности⁷

12.1. Описание отменяемых обязанностей, запретов или ограничений	12.2. Описание и оценка затрат на выполнение отменяемых обязанностей, запретов или ограничений
отсутствуют	отсутствуют
12.3.	Нормативный правовой акт, в котором содержатся отменяемые обязанности, запреты или ограничения:

⁷ В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 января 2015 г. № 83 «О проведении оценки фактического воздействия нормативных правовых актов, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 6, ст. 965) положения раздела 12 вступают в силу с 1 октября 2015 года.

	отсутствует
	(место для текстового описания)

13. Риски решения проблемы предложенным способом регулирования и риски негативных последствий, а также описание методов контроля эффективности избранного способа достижения целей регулирования

13.1. Риски решения проблемы предложенным способом и риски негативных последствий	13.2. Оценки вероятности наступления рисков	13.3. Методы контроля эффективности избранного способа достижения целей регулирования	13.4. Степень контроля рисков
отсутствуют	нулевая	Анализ нормативной правовой базы	Максимально возможная
13.5.	Источники данных: Наблюдение со стороны Минтранса России и ФБУ «Росавтотранс»		
	(место для текстового описания)		

14. Необходимые для достижения заявленных целей регулирования организационно-технические, методологические, информационные и иные мероприятия

14.1. Мероприятия, необходимые для достижения целей регулирования	14.2. Сроки мероприятий	14.3. Описание ожидаемого результата	14.4. Объем финансирования	14.5. Источники финансирования
не требуются	без срока	не требуются	0 руб.	не требуются
14.6.	Общий объем затрат на необходимые для достижения заявленных целей регулирования организационно-технические, методологические, информационные и иные мероприятия (млн. руб.):			0 руб.

**15. Индикативные показатели, программы мониторинга и иные способы
(методы) оценки достижения заявленных целей регулирования**

15.1. Цели предлагаемого регулирования ⁸	15.2. Индикативные показатели	15.3. Единицы измерения индикативных показателей	15.4. Способы расчета индикативных показателей
Установление требований к юридическим лицам или индивидуальным предпринимателям, осуществляющим деятельность по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов, а также контроль за их деятельностью.	не предусмотрены	не установлены	не определены

⁸ Указываются данные из раздела 5 сводного отчета.

15.5.	Информация о программах мониторинга и иных способах (методах) оценки достижения заявленных целей регулирования: отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>		
15.6.	Оценка затрат на осуществление мониторинга (в среднем в год, млн. руб.):	0 руб.	
15.7.	Описание источников информации для расчета показателей (индикаторов): не требуется <i>(место для текстового описания)</i>		

16. Предполагаемая дата вступления в силу проекта акта, необходимость установления переходных положений (переходного периода), а также эксперимента

16.1.	Предполагаемая дата вступления в силу проекта акта:		1 марта 2018 г.
16.2.	Необходимость установления переходных положений (переходного периода): нет <i>(есть / нет)</i>	16.3.	Срок (если есть необходимость): не установлен <i>(дней с момента принятия проекта нормативного правового акта)</i>
16.4.	Обоснование необходимости установления эксперимента: необходимость установления эксперимента отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>		
16.5.	Цель проведения эксперимента: отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>		
16.6.	Срок проведения эксперимента: не установлен <i>(место для текстового описания)</i>		
16.7.	Необходимые для проведения эксперимента материальные и организационно-технические ресурсы: не требуются <i>(место для текстового описания)</i>		
16.8.	Перечень субъектов Российской Федерации, на территориях которых проводится эксперимент: отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>		
16.9.	Индикативные показатели, в соответствии с которыми проводится оценка достижения заявленных целей эксперимента по итогам его проведения: отсутствует		

	(место для текстового описания)
--	---------------------------------

17. Сведения о размещении уведомления, сроках представления предложений в связи с таким размещением, лицах, представивших предложения, и рассмотревших их структурных подразделениях разработчика

17.1.	Полный электронный адрес размещения уведомления в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»:	
	http://regulation.gov.ru/p/40694	
	(место для текстового описания)	
17.2.	Срок, в течение которого разработчиком принимались предложения в связи с размещением уведомления о подготовке проекта акта:	
	Начало:	6.10.2015
	Окончание:	21.10.2015
17.3.	Сведения о лицах, предоставивших предложения: Олейников Изот Борисович (izot83@yandex.ru), Купцов Олег Викторович (kuoleg@mail.ru), Дорофеев Сергей (1443537@mail.ru).	
	(место для текстового описания)	
17.4.	Сведения о структурных подразделениях разработчика, рассмотревших предоставленные предложения: Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России	
	(место для текстового описания)	
17.5.	Иные сведения о размещении уведомления:	
	отсутствуют	
	(место для текстового описания)	

18. Сведения о проведении независимой антикоррупционной экспертизы проекта акта

18.1	Указать (при наличии) количество поступивших заключений от независимых экспертов (шт.):	0
18.2.	Выявленные коррупциогенные факторы и их способы устранения (при наличии):	
	отсутствуют	
	(место для текстового описания)	

19. Иные сведения, которые, по мнению разработчика, позволяют оценить обоснованность предлагаемого регулирования

19.1.	Иные необходимые, по мнению разработчика, сведения:	
	отсутствуют	
	(место для текстового описания)	
19.2.	Источники данных:	
	отсутствуют	
	(место для текстового описания)	

20. Сведения о проведении публичного обсуждения проекта акта, сроках его проведения, федеральных органах исполнительной власти и представителях предпринимательского сообщества, извещенных о проведении публичных консультаций, а также о лицах, представивших предложения, и рассмотревших их структурных подразделениях разработчика⁹

20.1.	Полный электронный адрес размещения проекта акта в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: http://regulation.gov.ru/p/40694 <i>(место для текстового описания)</i>				
20.2.	Срок, в течение которого разработчиком принимались предложения в связи проведением публичного обсуждения проекта акта: <table border="1"> <tr> <td>Начало:</td><td>29.12.2015</td></tr> <tr> <td>Окончание:</td><td>11.03.2016</td></tr> </table>	Начало:	29.12.2015	Окончание:	11.03.2016
Начало:	29.12.2015				
Окончание:	11.03.2016				
20.3.	Сведения о федеральных органах исполнительной власти и представителях предпринимательского сообщества, извещенных о проведении публичных консультаций: Минэкономразвития России, Минпромторг России, Ространснадзор, МВД России, ФСБ России, Минкомсвязь России, Минюст России <i>(место для текстового описания)</i>				
20.4.	Сведения о лицах, представивших предложения: Никифоров Вячеслав Иванович (nicalf@mail.ru), Линник Геннадий Дмитриевич (genadylinnik@yandex.ru), Бельченко Игорь Александрович (info@autocomfort22.ru), Козырин Дмитрий (dn-k@yandex.ru), Козьяков Андрей Владимирович (Kozyakov@tachographplus.ru), Оскинов Вадим (oskinov@rambler.ru), Kornilov Dmitrii (mitiay63@yandex.ru), Морарь Иван Юрьевич (ivan.morari@gmail.com), Кашканев Сергей (skashkanev@mail.ru), Чичиков Николай (chichikovnikolay@gmail.com), Амбарцумян Роман (рухрухрух@gmail.com), Бондарчук Михаил (b6d616@mail.ru), Суханов Алексей Юрьевич (suhanov@oxika.ru), тиунов виктор васильевич (tiunov-vv@udmnet.ru), Васильев Алексей (alex_vs@rambler.ru), Минин Сергей (help@npcstatus.ru), Лысенко Михаил Александрович (lm04@mail.ru), Леонидов Олег Игоревич (leonidov@rctahograp.ru), PEREGUDOVA OXANA (operegudova3@gmail.com), Матвеев Евгений Владимирович (info@tacho.napta.ru), <i>(место для текстового описания)</i>				
20.5.	Сведения о структурных подразделениях разработчика, рассмотревших предоставленные предложения: отсутствуют <i>(место для текстового описания)</i>				
20.6.	Иные сведения о проведении публичного обсуждения проекта акта: отсутствуют <i>(место для текстового описания)</i>				

⁹ Согласно пункту 21 Правил.

Указание (при наличии) на приложения.

Руководитель структурного подразделения
разработчика, ответственного за подготовку
проекта акта

А.С. Бакирей

(инициалы, фамилия)

26 апреля 2017 г.

Дата

Подпись



СВОДКА

предложений по итогам размещения текста проекта о подготовке нормативного правового акта «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования деятельности по оснащению транспортных средств тахографами»

ID проекта: 02/04/10-15/00040694

Ссылка на проект: <http://regulation.gov.ru/p/40694>

Дата проведения публичного обсуждения: 29.12.2015 – 11.03.2016

Количество экспертов, участвовавших в обсуждении: 20

Отчет сгенерирован: 08.12.2016 в 18:07

№	Участник обсуждения	Позиция участника обсуждения	Комментарии разработчика
1	Никифоров Вячеслав Иванович (nicalf@mail.ru)	Нет, не является по следующим причинам: В ч.1 ст.20 196-ФЗ предлагается включить следующее: "1. Соблюдать установленный законодательством Российской Федерации режим труда и отдыха водителей, а также обеспечивать соблюдение водителями установленного законодательством Российской Федерации режима труда и отдыха и не допускать к эксплуатации транспортные средства, не оснащенные тахографов, с неисправным или не соответствующим установленным требованиям тахографом." Считаю, что в данном проектом дополнении, если можно так выразиться, все свалено в кучу. Во-первых, применение в отношении юридического лица пснятия «соблюдать установленный законодательством РФ режим труда и отдыха водителей» не является корректным. Юридическое лицо, как субъект правоотношений не может непосредственно соблюдать нормы труда и отдыха. Во-вторых, обязанность по обеспечению соблюдения водителями норм труда и отдыха, в силу существующего нормативного регулирования,	1. указанная формулировка содержится в абзаце 4 пункта 1 статьи 20 действующей редакции федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» 2. Кроме того, в целях повышения уровня безопасности дорожного движения, эффективного и устойчивого функционирования автомобильного транспорта в проекте федерального закона установлена обязанность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей обеспечивать соблюдение водителями норм труда и отдыха. 3. Юридическое лицо осуществляет свои права и обязанность через органы управления этого юридического лица. 4. Категории и виды транспортных средств, подлежащих оснащению тахографами, а также исключения из категорий и видов, определяются приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36. 5.

		дополнительного отдельного закрепления не требует. В-третьих, требования по допуску транспортных средств к эксплуатации имеют продолжительную неоспоримую регламентацию (Приложение к ПДД). В данном пункте вновь некорректно использовано понятие конкретного действия юридического лица – не допускать, которое им, как субъектом правоотношений не может быть непосредственно выполнено. В данном случае более приемлемым является путь внесения соответствующих изменений в Приложение к ПДД (Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению дорожного движения), что является в силу этого же 196-ФЗ компетенцией Правительства РФ. В-четвертых, иницируемая норма содержит противоречия и неясности в части ее содержания и реализации. В Российском законодательстве нет нормативных правовых актов, устанавливающих, что контроль за соблюдением водителями режимов труда и отдыха обеспечивается исключительно посредством тахографов. Если мы принимаем, что это именно так, то необходимо, что-то решать с путевыми листами, графиками и маршрутами движения и прочими механизмами контроля, обязательными к исполнению в процессе организации деятельности, именно об этом Президент РФ уже неоднократно упоминает в своих обращениях. Складывается впечатление, что инициатива изменений имеет узко нацеленный характер, тогда польза от нее государству и обществу ничтожна! В ч.1 ст.20 196-ФЗ предлагается включить следующее: "2.	Законопроектом не устанавливается обязанность для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей самостоятельно совершать конкретные действия (Оснащать транспортные средства тахографами, обеспечивать ввод в эксплуатацию, техническое обслуживание, ремонт и вывод из эксплуатации тахографов). Законопроектом устанавливается обязанность обращения в мастерскую для выполнения указанных действий непосредственно мастерской. 6. Согласно пункту 14 Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденного решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877, конструкция выпускаемых в обращение транспортных средств категорий М2 и М3, осуществляющих коммерческие перевозки пассажиров, категорий N2 и N3, осуществляющих коммерческие перевозки грузов, должна предусматривать возможность оснащения (штатные места установки, крепления, энергопитания) техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографами). Оснащение указанной аппаратурой транспортных средств осуществляется в порядке, установленном нормативными правовыми актами государств - членов
--	--	---	---

	Оснащать транспортные средства тахографами, обеспечивать ввод в эксплуатацию, техническое обслуживание, ремонт и вывод из эксплуатации тахографов в мастерских, а также использовать карты тахографа при эксплуатации транспортных средств, оснащенных тахографом. Требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, порядок оснащения транспортных средств тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации. " Здесь тоже все в куче. Во-первых, опять присутствует некорректность применения понятий в отношении конкретных действий юридического лица, упоминаемое в предыдущем пункте. Во-вторых, возвращаясь к термину «мастерская», по излагаемому смыслу – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющий деятельность по ремонту и обслуживанию автотранспортных средств (ОКВЭД 50.2.), деятельность которых уже отрегулирована в ст.18 196-ФЗ, при этом регламентировано, на мой взгляд, объективно и правильно. В данном случае обеспечение безопасности эксплуатации транспортного средства достигается через соблюдение Законодательства РФ «О техническом регулировании» и технических требований, предъявляемых к конструктиву конкретного транспортного средства его производителем. Именно он в процессе эксплуатации несет ответственность за техническое соответствие транспортного средства, предъявляемым	Таможенного союза. 7. Обязанность оснащения транспортных средств техническими средствами контроля (тахографами), обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств (далее – тахографы), установлена для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, действующей редакцией федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Порядок оснащения определяется Правительством Российской Федерации, что не противоречит положениям пункта 14 ТР ТС018/2011 – «Оснащение указанной аппаратурой транспортных средств осуществляется в порядке, установленном нормативными правовыми актами государств - членов Таможенного союза».
--	--	---

		требованиям, перед владельцем автомобиля (автобуса) в гарантийный период и солидарную ответственность с собственником транспортного средства перед третьими лицами за исправность узлов и агрегатов, которые установлены на транспортном средстве. Исходя из положений ТР ТС выпускаемое в обращение после вступления в силу ТР ТС транспортное средство должно быть оснащено тахографом. В противном случае оно не подлежит оснащению тахографом. В этом смысле получается, что предприятие-изготовитель должно решить вопрос с получением отдельного допуска к деятельности по установке тахографов. Бред! Подобное касается и сервисных центров производителей автотранспортных средств. Тормозную систему они обслуживать уполномочены, тахограф, без отдельного допуска – ни в коем случае! Присутствие в п.1 ст.20 196-ФЗ положения, не касаемого обязанностей собственников (владельцев) транспортных средств, регулирующего компетенцию Правительства РФ в определении порядка оснащения транспортных средств тахографами, является не уместным. Данная компетенция вытекает непосредственно из ТР ТС. Примером может служить издание постановления Правительства РФ от 16.10.2015 № 1108. Вывод: рассмотренные дополнения в 196-ФЗ не соответствуют нормам национального законодательства и положениям международных норм, обязанность исполнения которых на себя приняла Российская Федерация, а также не отвечают целям и задачам государственной политики в области обеспечения безопасности	
--	--	---	--

		дорожного движения, соблюдению интересов всех заинтересованных лиц.	
2	Никифоров Вячеслав Иванович (nicalf@mail.ru)	Предлагается дополнить ст.2 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее по тексту – 196-ФЗ) следующими понятиями: "1. Тахограф – техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителей транспортного средства, времени непрерывного управления транспортным средством; " Мнение: В соответствии с п. 14 Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», утв. Решением комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (далее по тексту – ТР ТС), понятие тахограф закреплено и имеет отличную от предлагаемой формулировку, как в изложении, так и непосредственно в содержании самого понятия. В этой связи следует обратить внимание на следующее: - в соответствии с положениями Договора о Евразийском экономическом союзе" (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015): техническое регулирование в рамках Союза осуществляется в соответствии с принципом применения и исполнения технических регламентов Союза в государствах-членах без изъятий (ст.51); Технические регламенты Союза имеют прямое действие на территории Союза (ст.52); государства-члены обеспечивают обращение продукции, соответствующей требованиям технического	1. Не поддерживается Согласно пункту 65 «Технические средства контроля соблюдения водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографы)» раздела 2 «Компоненты транспортных средств» приложения № 1 «Перечень объектов технического регулирования, на которые распространяется действие технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» к утвержденному решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 и вступившему в силу с 1 января 2015 г. документу «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств» (далее – ТР ТС), тахограф является компонентом транспортного средства. Согласно пункту 65 приложения № 10 «Перечень требований к типам компонентов транспортных средств» к ТР ТС тахографами всех типов должны обеспечиваться: показания: скорости движения, пройденного пути, текущего времени, сигнала о превышении заданной скорости, сигнала о нарушениях в работе тахографа; регистрация: скорости движения, пройденного пути, времени управления транспортным средством, времени нахождения на рабочем месте и времени

		регламента Союза (технических регламентов Союза), на своей территории без предъявления дополнительных по отношению к содержащимся в техническом регламенте Союза (технических регламентах Союза) требований к такой продукции и без проведения дополнительных процедур оценки соответствия (ст.53); - в соответствии со ст. 32 196-ФЗ установлено, что если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные настоящим Федеральным законом, то применяются правила международного договора Российской Федерации. Вывод: данное дополнение в 196-ФЗ не соответствует нормам национального законодательства и положениям международных договоров, обязанность исполнения которых на себя приняла Российская Федерация. "2. Мастерская – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, получившие допуск к осуществлению деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов в порядке, установленном настоящим Федеральным законом." Мнение: Дополнение ст.2 196-ФЗ подобным термином нецелесообразно, так как по смыслу самого этого закона данный термин (понятие) никак нельзя отнести к категории основных, хотя бы по причине его использования исключительно в специальных статьях, предлагаемых в виде дополнений к основному тексту закона. Кроме этого следует обратить внимание, что 196-ФЗ охватывает правоотношения,	других работ, времени перерывов в работе и отдыха, случаев доступа к данным регистрации, перерывов в электропитании длительностью более 100 миллисекунд, перерывов в подаче импульсов от датчика движения. Таким образом, чтобы сертифицировать компонент транспортного средства – тахограф – на соответствие требованиям ТР ТС, он должен удовлетворять общим требованиям ТР ТС к компонентам транспортного средства и указанным требованиям ТР ТС к тахографу как компоненту транспортного средства. Требования приказа Минтранса России № 36 не противоречат требованиям ТР ТС к тахографу как компоненту транспортного средства. 2. Не поддерживается В соответствии с замечаниями Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации, а также в соответствии с поручением заместителя председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 27 июня 2015 г. № АД-П9-4223 требования к организациям, согласно которым юридические лица и индивидуальные предприниматели будут допускаться к осуществлению деятельности мастерской, целесообразно прописать в тексте законопроекта, а не делать отсылочную норму. Для этого необходимо ввести понятие «мастерской». Кроме того, 196-ФЗ охватывает правоотношения, возникающие
--	--	---	---

		возникающие, как в процессе осуществления международных перевозок, в смысле обеспечения безопасности дорожного движения, так и имеющие место при осуществлении внутрироссийских перевозок. Следовательно, вводя термины (понятия), которые уже имеют регулирование международными нормами (ЕСТР), в силу уже упомянутой ст.32 196-ФЗ, следует учитывать данные обстоятельства, что в данном случае не наблюдается. Прочие обстоятельства незаконности данного дополнения, в смысле целей - ограничений предпринимательской деятельности, изложено в соответствующих прочих замечаниях к проектным изменениям в 196-ФЗ. 3. Карта тахографа – пластиковая карта с электронным носителем информации, содержащим средства электронной подписи и информацию, необходимую для взаимодействия с тахографом. Мнение: Комментарий подобен информации, изложенной в отношении предыдущего пункта. Применительно к п.1 ст.20 196-ФЗ, объективно правильной было внести изменения в существующую редакцию подпункта 9, изложив ее с учетом положений п.14 ТР ТС, например: «в случаях, если законодательством Российской Федерации, в отношении эксплуатируемых транспортных средств предусмотрено их оснащение техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха водителей (тахографами), принять меры к их оснащению тахографами в Порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации (Правительством РФ). В	в процессе осуществления внутрироссийских перевозок. При этом термины и определения 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» различны. 3. Не поддерживается. В соответствии с замечаниями Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации, а также в соответствии с поручением заместителя председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 27 июня 2015 г. № АД-П19-4223 порядок выдачи карт тахографа и порядок контроля режима труда и отдыха водителя транспортного средства целесообразно прописать в тексте законопроекта, а не делать отсылочную норму. Для этого необходимо ввести понятие «карты мастерской». Кроме того, в соответствии с абзацем 10 пункта 1 статьи 20 федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, порядок оснащения транспортных средств тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определяемом
--	--	---	---

		действительности, издание подобного постановления Правительства РФ, учитывающего отсутствие компетенции у РФ в предъявлении требований к тахографу, положения статьи 2 Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), и положения законодательства РФ «О техническом регулировании», в настоящее время явилось бы очень актуальным и способным снять множество излишних требований и спорных вопросов в деятельности всех субъектов правоотношений, связанных с отечественной системой тахографического контроля.	Правительством Российской Федерации.
3	Линник Геннадий Дмитриевич (genadylinnik@yandex.ru)	Регулирование не является оптимальным. На данный момент в проекте имеет место быть излишнее регулирование деталей функционирования мастерских на уровне Федерального закона, а так как система тахографического контроля продолжает совершенствоваться и развиваться в ближайшее время появятся новые нюансы и их корректировать на уровне закона будет проблематично. В частности в статье 20 1 предлагается регламентировать весь порядок допуска мастерских к осуществлению, порядок продления и ведения реестра, вместе с тем появляются новые требования к мастерским в частности по поверке тахографов, а в законе указана только необходимость лицензии ФСБ. В законе должно быть наделение полномочиями органов исполнительной власти, а детали должны быть отрегулированы на уровне Приказа Минтранса	В соответствии с замечаниями Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации, а также в соответствии с поручением заместителя председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 27 июня 2015 г. № АД-П9-4223 требования к организациям, согласно которым юридические лица и индивидуальные предприниматели будут допускаться к осуществлению деятельности мастерской, а также порядок выдачи карт тахографа и порядок контроля режима труда и отдыха водителя транспортного средства целесообразно прописать в тексте законопроекта, а не делать отсылочную норму.

		России.	
4	Линник Геннадий Дмитриевич (genadylinnik@yandex.ru)	В связи с принятием НПА возникают негативные последствия. Установленный срок допуска мастерских в 3 года, создает барьеры для бизнеса так как не может обеспечить возврат инвестиций. Кроме этого, очевидно в статье 20/2 и в статье 20/3 опущена техническая неточность, так как предлагается регламентировать разработку и производство компонентов тахографов, но это сотни деталей: принтеры, дисплеи, кард-ридеры и т.д. Возможно, законодатель хотел указать блок СКЗИ, но в проекте это представлено как более широкое толкование, соответственно производить учет такого количества компонентов не имеет никакого смысла. Статья 20/5 п.3, в частности предлагается процесс испытаний тахографов и компонентов тахографов, карт тахографов поручить федеральному органу исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, что является излишним с точки зрения государственных функций.	1. Не устанавливать законопроектом срок допуска мастерских. 2. В соответствии с замечанием предлагается предложение абзаца десятого пункта 1 статьи 20 изложить в следующей редакции: «Требования к тахографам, компонентам тахографа, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, порядок оснащения транспортных средств тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.». 3. Проектом федерального закона предусмотрено, что для проведения испытаний тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, вправе привлекать подведомственные организации в соответствии с законодательством Российской Федерации.
5	Бельченко Игорь Александрович (info@autocomfort22.ru)	Да является. Но нужно учитывать определенные риски.	
6	Бельченко Игорь Александрович (info@autocomfort22.ru)	В случае принятия резких мер по отношению к мастерским в одном регионе одновременно, есть риск просто остановить работу всех мастерских в одном регионе уже соответствующих этим	Мастерским, сведения о которых учтены в перечне сведений о мастерских, осуществляющих деятельность по установке, проверке, техническому

		требованиям. Предлагаю сначала делать документарную проверку, затем выездную!	обслуживанию и ремонту тахографов, также необходимо будет получить допуск к осуществлению деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов в установленном законопроектном порядке. Кроме того, в целях недопущения перебоев при осуществлении выдачи карт тахографа целесообразно установить переходный период до вступления в силу положений проекта федерального закона, в связи с чем предлагается статью изложить 5 в следующей редакции: «Настоящий Федеральный закон вступает в силу через 180 дней со дня его официального опубликования»
7	Бельченко Игорь Александрович (info@autocomfort22.ru)	1. Повысится мера ответственности всех участников системы тахографии. 2. Будет полноценно функционировать в России две системы тахографического контроля: ЕСТР для международных перевозок и Российской системы, основанной на отечественной системе криптографии. 3. Действие системы расширится на транспорт физических лиц. Требования по обеспечению безопасности перевозок к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям существенно выше, чем к таким же транспортным средствам, оформленным на физических лиц. 4. Будет создана единая автоматизированная система тахографического	

		контроля, многие элементы которой уже функционирует. Так уже сейчас производится учет произведенных тахографов, учитываются активизации тахографов, а в дальнейшем будет вестись учет нарушений и развиваться онлайн сервисы. Одним словом единая база данных.	
8	Бельченко Игорь Александрович (info@autocomfort22.ru)	В части тахографов: обратить внимание на опыт ЕСТР. В части режима труда и отдыха, следует упростить вообще понятие отдых, работа, отдых до текущего и т.д. Водители с трудом могут разобраться, в этой схеме. Не нужно усложнять, учитывая территориальное расположение нашей страны и состояние трасс.	1. При разработке законопроекта учтен опыт ЕСТР, в том числе в части испытаний на функциональность и эксплуатационную совместимость тахографического оборудования, а также установление процедуры допуска к осуществлению деятельности. 2. Не является предметом регулирования.
9	Козырин Дмитрий (dnk@yandex.ru)	Данная редакция обсуждаемого документа требует существенной доработки в части избыточной широты предоставляемых государственным органам (их должностным лицам) дискреционных полномочий, диспозитивного установления возможности совершения государственными органами (их должностными лицами) действий в отношении граждан и организаций, наличия бланкетных и отсылочных норм, отсутствия и неполноты административных процедур, а так же закрепления административного порядка предоставления права. Кроме того, в данной редакции обсуждаемого документа присутствуют явно завышенные требования в отношении граждан и организаций, предъявляемые государственными органами (их должностными лицами), для реализации принадлежащего им права, установлены трудновыполнимые и обременительные требования	Указанные выводы могут быть сделаны лишь в результате проведения Антикоррупционной экспертизы, проведенной уполномоченными органами и их должностными лицами в соответствии с методикой проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утвержденной постановлением Правительства РФ от 26 февраля 2010 г. № 96.

		к гражданам и организациям, присутствуют юридико-лингвистические неопределенности и ошибки. Так же устанавливаются нормы, необоснованно затрудняющие или делающие невозможным ведение предпринимательской деятельности в отношении граждан и организаций.	
10	Козьяков Андрей Владимирович (Kozyakov@tachographplus.ru)	Нет. Предлагаемый законопроект разрушит 2 существующие на данный момент системы, при этом на создание той системы, которую хотят видеть авторы уйдет не менее года и не менее 1 миллиарда бюджетных средств.	Проект федерального закона направлен на комплексное регулирование процессов для всех участников тахографического контроля Российской Федерации, участвующих во внутрироссийских перевозках, с целью создания полноценной системы тахографического контроля РФ, и не относится к регулированию участников процессов, осуществляемых в соответствии с ЕСТР, за исключением выдачи карт тахографа.
11	Козьяков Андрей Владимирович (Kozyakov@tachographplus.ru)	Прошу обратить внимания на сроки антикоррупционной экспертизы - с 19 35 29.12.15 г. по 7.01.16 г. - всего два рабочих дня, непосредственно перед праздниками, когда ни у одного из экспертов нет настроения разбирать заковыристые формулировки, принятые в нашем законодательстве. Требую, чтобы срок антикоррупционной экспертизы был продлен, и обращаюсь к экспертам - раз от вашего внимания данный текст был скрыт, значит в нем есть коррупционная составляющая. Рассмотрите данный текст под микроскопом.	Не относится к предмету регулирования Выводы о наличии коррупционных факторов могут быть сделаны лишь в результате проведения Антикоррупционной экспертизы, проведенной уполномоченными органами и их должностными лицами в соответствии с методикой проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утвержденной постановлением Правительства РФ от 26 февраля 2010 г. № 96.
12	Козьяков Андрей Владимирович	Впервые предусмотрена возможность выезда для контроля как реального существования объектов,	

	(Kozyakov@tachographplus.ru)	декларированных на бумаге, так и контроля в процессе работы.	
13	Козьяков Андрей Владимирович (Kozyakov@tachographplus.ru)	Да. Передать ведение области тахографии в Росстандарт. Т.к. минтранс за 20 лет работы с тахографами так и не сумел построить приемлемой системы работы. Только за последние 4 года 3 раза менялись требования к тахографам, порядок допуска мастерских. При этом система не стала прозрачной и до сих пор не осуществляется контроля за режимом труда и отдыха на дорогах.	Проектом федерального закона предусмотрено, что федеральный государственный надзор за деятельностью мастерских осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере транспорта; государственный надзор за соблюдением водителями установленного в соответствии с законодательством Российской Федерации режима труда и отдыха водителей транспортного средства, времени непрерывного управления транспортным средством осуществляется путем получения информации из тахографов, в том числе с использованием карты контролера, а также получения информации из карты водителя на стационарных и передвижных пунктах транспортного контроля, а также на предприятиях. В целях осуществления надзора за соблюдением водителями установленного законодательством Российской Федерации режима труда и отдыха водителей транспортного средства, времени непрерывного управления транспортным средством должностные лица органов государственного контроля (надзора) имеют право доступа к тахографу, установленному на транспортном средстве, в том числе с применением карты

			контролера, а также к карте водителя транспортного средства.
14	Козьяков Андрей Владимирович (Kozyakov@tachographplus.ru)	Статья 1 Пункт 1) Исключить из определения тахографа фразу «и маршруте движения», так как это автоматически сделает невозможным контролировать тахографы стандарта ЕСТР, а это означает, что иностранные ТС и ТС, совершающие международные перевозки будут вне правового поля и штрафовать их, следить за их режимом работы будет нельзя. Пункт 2) б) Исключить фразу «и вывод из эксплуатации», т.к. это накладывает дополнительное обременение на собственника при утилизации ТС, необходимости осуществлять вывод из эксплуатации тахографа ЕСТР нет, и можно просто хранить положенное время, тахограф с блоком СКЗИ. Пункт 3) статья 20 1 1. «Допуск юридического лица или индивидуального предпринимателя к осуществлению деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов (далее – деятельность мастерской) осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта» Уже из этого текста понятно, что некий орган хочет получить в свое распоряжение деятельность, не свойственную ему по определению. Согласно законодательства РФ, допуск к деятельности может осуществлять либо Росакредитация, либо Росстандарт. Каждый должен	1. Контроль режимов труда и отдыха водителей транспортных средств, оснащенных контрольными устройствами, соответствующими требованиям ЕСТР и допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок в соответствии с карточкой допуска на автотранспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров, регулируется положениями федерального закона 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». 2. Вывод тахографов из эксплуатации и утилизация тахографов не накладывает дополнительных обременений на собственников транспортных средств, но при этом требует особого порядка, поскольку в состав тахографа входит блок СКЗИ тахографа - программно-аппаратное шифровальное (криптографическое) средство, реализующее алгоритмы криптографического преобразования информации и обеспечивающее аутентификацию, регистрацию информации в некорректируемом виде в защищенной памяти, хранение информации

		заниматься своим делом. Если выработка политики – то политика, если допуск юр лиц к деятельности – Росакредитация, если техническое регулирование – Росстандарт (далее по тексту буде ставить *). Пункт 3) статья 20 1 1. 1) Наличие договора на весь срок действия разрешения – не обоснованное требование – наличие такого договора не гарантирует нахождение мастерской по данному адресу (договор может быть расторгнут), при этом на заявителя накладываются дополнительные сложности в виде обязательной регистрации договоров. «соответствующих требованиям, установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта» - помимо * в этой фразе не прописано, какие требования предъявляются, что приведет к неограниченной власти органа (далее по тексту буде ставить **). Пункт 3) статья 20 1 1. 3) «наличие у заявителя на праве собственности или ином законном основании на срок не менее указанного в заявлении срока допуска технологического оборудования, перечень которого утверждается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;» Все технические средства измерения, которые требуются для работы по ЕСТР, имеют межповерочный интервал менее 3х лет. Таким образом это требование выполнить невозможно. Указанный орган *. Перечень не указан **. Пункт 3) статья 20 1 1. 4) Орган *. Образование не указана	ограниченного доступа, используемой для создания электронной подписи и проверки электронной подписи (ключевой информации), и аутентифицирующей информации. Кроме того, вывод тахографа из эксплуатации осуществляется лишь в случае необходимости, при наступлении событий, делающих невозможной дальнейшую эксплуатацию тахографа. 3. В соответствии с замечаниями Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации, а также в соответствии с поручением заместителя председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 27 июня 2015 г. № АД-П9-4223 требования к организациям, согласно которым юридические лица и индивидуальные предприниматели будут допускаться к осуществлению деятельности мастерской, а также порядок выдачи карт тахографа и порядок контроля режима труда и отдыха водителя транспортного средства целесообразно прописать в тексте законопроекта, а не делать отсылочную норму 4,5. Не устанавливать законопроектом срок допуска мастерских. Исключить из проекта федерального закона норму, устанавливающую обременение «на срок не менее указанного в заявлении срока допуска». Дополнить проект закона положениями, в соответствии с которыми при истечении срока действия одного или
--	--	--	--

		программа **, а программами образования занимается Минобрнауки, опять не профильная деятельность. Пункт 3) статья 20 1 2. В качестве плюса – впервые оговорена возможность выездной оценки. Часто документы не соответствуют действительности. Минус тот же - * не профильная деятельность. Пункт 3) статья 20 1 4. Орган - * Пункт 3) статья 20 1 4. а) «неисполнение юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем предписания об устранении выявленного нарушения обязательных требований в установленный срок, ранее выданного федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере транспорта, при осуществлении мероприятий по федеральному государственному надзору за деятельностью мастерских» Что за перечень обязательных требований? ** Новый орган по контролю за мастерскими – Транспортная инспекция... Это ближе чем Минтранс и, наверное, логичнее. В данном случае согласен, мало того, требования по допуску, возможно, переложить на них. Это входит в их специфику. Пункт 3) статья 20 1 5. Орган *. Пункт 3) статья 20 1 6. Орган *. Пункт 3) статья 20 1 7. Опять стоп – почему допуск осуществляет Минтранс, а контроль – транспортная инспекция? Это позволит Минтрансу избежать ЛЮБОЙ ответственности за допуск мастерской не соответствующим требованиям (равно как и не допуск соответствующей). Пункт 3) статья 20 2 3. «Изготовление на территории Российской Федерации тахографов, компонентов тахографа, карт тахографа, сведения о моделях которых не	нескольких документов, указанных в статье 201, в период действия допуска мастерская обязана представить в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, документы (копии документов), подтверждающие соответствие мастерской требованиям, указанным в статье 201. Кроме того, допуск сервисных центров (мастерских) к деятельности по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах в соответствии с требованиями ЕСТР, не относится к предмету регулирования. 6. Изложить пункт в следующей редакции «наличие в штате заявителя не менее одного работника, получившего дополнительное профессиональное образование в соответствии с типовой дополнительной программой, утвержденной федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере образования, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в
--	--	--	--

	учтены в реестре моделей тахографов, в реестре моделей компонентов тахографа или реестре моделей карт тахографа, не допускается». Незаконное ограничение Российским производителям выходить на международный рынок с тахографами ЕСТР. Запрет на производство карт для тахографов ЕСТР повлечет автоматический выход РФ из соглашения по международным перевозкам, что повлечет запрет на выезд российских перевозчиков за территорию РФ и передачу всех международных перевозок в руки иностранных компаний. Согласно недочетов, указанных выше – эти ТС будут вне зоны контроля за режимом труда и отдыха на территории РФ. Незаконное ограничение конкуренции. Пункт 3) статья 20 3 1. Орган*. Порядок ведения реестра**. Пункт 3) статья 20 3 3. В РФ действует единый стандарт сертификации на соответствие тех регламентам или ГОСТам. Какую систему вводит это пункт – не понятно, кто должен проводить испытания – неизвестно, методики – не существует. Будем смотреть статью 20 5 Пункт 3) статья 20 3 4. Требование о передачи сведений о выведенном из эксплуатации тахографе – не по адресу и не выполнимы, к тому же смысла в данном требовании не вижу. Пункт 3) статья 20 3 5. См. комментарии к Пункт 3) статья 20 3 3. Пункт 3) статья 20 3 6. Орган * Пункт 3) статья 20 3 7. Основания для внесения платы за внесение в реестр нет. Есть Росакредитация и Росстандарт, которые собирают госпошлину, но тогда и деятельность передавайте Росакредитации или Росстандарту. Пункт 3) статья 20 3 8, 9. Уже писал, про использование тахографов	сфере транспорта.» 7. Проектом федерального закона установлено, что для организации документарной оценки и выездной оценки федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, вправе привлекать подведомственные организации в соответствии с законодательством Российской Федерации. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта находится в ведении Министерства транспорта Российской Федерации и является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору), в том числе в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства. 8. Транспортной инспекции в настоящее время не существует, она реорганизована в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта. 9. см 3 и 8 10. не относится к предмету регулирования 11. Проектом федерального закона предусмотрено, что Порядок проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части безопасности, а также требования к методике проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в
--	---	--

		ЕСТР. Запретить их использование – значит полностью отказаться от международных автоперевозок. Пункт 3) статья 20 4 1. Орган *. Мало того, это ломает всю существующую систему выдачи карт. Точнее одним росчерком пера осуществляется уничтожение всей существующей сети (заказ карты – обработка данных – производство – выдача – гарантийное обслуживание). Все функции исключительно на Минтранс. На сегодняшний момент существующая сеть состоит из от 5 до 50 точек выдачи карт в каждом регионе, 5 серверов обработки информации. В каждой из этих точек работают люди, при этом в моменты наплыва клиентов (начало рейдов и штрафов за работу тахографов) все – равно не справляются. Данный пункт приведет к сокращению точек выдачи до 1 в регионе, при этом в описании законопроекта указано, что дополнительных средств не понадобится – а как же найм сотрудников для осуществления данной деятельности? Это не 5-6 человек, которые сегодня проверяют документы мастерских и контролируют работу автоматических программ, выдающих номера карт и проверку наличия серийных номеров тахографа в реестре выпущенных. Это огромный штат, которому необходимо организовать рабочие места с доступом к ним посетителей... Далее по количеству карт: - для юр лица «несколько» - для мастерской «несколько» - для ГИБДД и Транспортной Инспекции – «необходимое количество» Если обратиться к опыту европейских стран – там эти карты именные, выдаются только сотрудникам, которые прошли подготовку, инструктаж.	части безопасности утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции формирования и реализации государственной и научно-технической политики в области обеспечения информационной безопасности, в том числе с использованием инженерно-технических и криптографических средств по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. Порядок проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части функциональности, а также требования к методике проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части функциональности утверждаются федеральным органом исполнительной власти в сфере технического регулирования по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. Порядок проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части эксплуатационной совместимости, а также требования к методике проведения испытания тахографа, компонентов
--	--	--	---

		Необходимо точно указать количество карт, кто может быть их держателем. В противном случае, карты пойдут «гулять» по РФ и отследить качество выполненных работ будет невозможно. Установить лицо, допустившее нарушение – так же невозможно. Пункт 3) статья 20 5 1. См комментариев к Пункт 3) статья 20 3 3. Вот где Росстандарт появился. Наконец-то. Только почему-то он тут вскользь, а должен быть основным. Именно он и разрабатывает и утверждает все технические регламенты и ГОСТы. Именно Росстандарт и отвечает за соответствие продукции. Пункт 3) статья 20 5 2, 3, 4. Орган *. Нет у Минтранса таких полномочий! Не его это задача. Пункт 3) статья 20 6 1. См комментариев к Пункт 3) статья 20 4 1. Только тут уже не выдача, а производство карт. А лицензия ФСБ на осуществление этого вида деятельности у минтранса есть? Пункт 3) статья 20 6 2. а) б) Кто такие субъекты информационной системы тахографического контроля? Новое наименование без определения. Пункт 4) Предложение не согласовано с точки зрения правил русского языка. Зачем вносить данное изменение? Соблюдение режима труда и отдыха выходит за рамки обязанностей участников дорожного движения? Время непрерывного управления не входит в режим труда и отдыха? Полная бессмыслица данного изменения. Не требуется. Данный пункт является ярким примером того, что данный проект разработан с целью запутать как объект регулирования, так и органы по проверке законодательства. Пункт 5) Нарушена логическая последовательность текста. Время непрерывного	тахографа и карты тахографа в части эксплуатационной совместимости устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. Для организации проведения испытаний федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, вправе привлекать подведомственные организации в соответствии с законодательством Российской Федерации. 12. Замечание некорректно. 13. Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом в сфере технического регулирования и метрологии, Федеральная служба по аккредитации является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции национального органа Российской Федерации по аккредитации. Ни один из указанных органов не осуществляет функции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. 14. см 1 + не относится к предмету регулирования 15. Для
--	--	--	---

		управления есть часть режима труда и отдыха и не требует отдельного написания. Не прописано, что водитель должен предоставить материал (термобумагу) для распечатки информации из тахографа. Изменение должно звучать так: «В целях осуществления надзора за соблюдением водителями установленного законодательством Российской Федерации режима труда и отдыха водителей транспортного средства должностные лица органов государственного контроля (надзора) имеют право доступа к карте водителя транспортного средства и к тахографу, установленному на транспортном средстве, в том числе с применением карты контролера. Водитель должен обеспечить беспрепятственный доступ и иметь при себе не менее 8 м запасной бумаги, для распечатки данных о режиме труда и отдыха.» Статья 2 Время непрерывного управления есть часть режима труда и отдыха и не требует отдельного написания. Статья 3 Абзац 1. См комментарий к Статье 1 Пункт 3) статья 20 4 1. Так же отмечу, что без моих правок к Статье 1 Пункт 1) и исключения Статьи 1 Пункт 3) статья 20 2 3. данный законопроект запретит эксплуатацию тахографов и карт ЕСТР. Абзац 2. То есть движение с тахографом ЕСТР не регламентируется законом о безопасности дорожного движения? Может еще и ПДД на них не распространяются? Статья 4 а) Вводится новая, не принятая раньше, нумерация статей административного кодекса. Статья 11.25. Утратила силу. - Федеральный закон от 24.07.2007 N 210-ФЗ. Рекомендую использовать освободившийся номер. б) изменение нумерации, согласно правок к п. а)	выполнения организационно-технических работ при осуществлении выдачи карт тахографа федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта и его подведомственные организации вправе привлекать сторонние организации в рамках процедур, предусмотренных Федеральным закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Кроме того, Минтранс России рассмотрит возможность установления нормы по применению штрафных санкций в случае осуществления деятельности мастерской не по адресу мастерской, указанному в заявлении юридического лица или индивидуального предпринимателя на получение допуска к осуществлению деятельности мастерской. 16. Проектом федерального закона установлено, что порядок проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части функциональности, а также требования к методике проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части функциональности утверждаются федеральным органом исполнительной власти в сфере технического регулирования
--	--	--	---

		Статья 5 Изменения, вводимые данным законопроектом столь серьезны, что для перевода схемы работы с существующей, на предлагаемую потребуется не менее года и огромные затраты бюджетных средств. Вступление в силу нецелесообразно.	по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. 17. Во-первых, о производстве речи нет. Во-вторых, для выполнения организационно-технических работ при осуществлении выдачи карт тахографа федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта и его подведомственные организации вправе привлекать сторонние организации в рамках процедур, предусмотренных Федеральным закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». 18. Не является предметом регулирования 19, 20, 21. Формулировка «время непрерывного управления» необходима для контроля физических лиц, эксплуатирующих транспортные средства категорий N2, N3, M2, M3, поскольку отсутствует возможность законодательного установления режимов труда и отдыха для физических лиц, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов в частном порядке, в связи с тем, что они во время управления не осуществляют трудовую деятельность. 22. Не является предметом
--	--	--	--

			регулирования 23. Решено не воспользоваться данной рекомендацией 24. В целях недопущения перебоев при осуществлении выдачи карт тахографа целесообразно установить переходный период до вступления в силу положений проекта федерального закона, в связи с чем предлагается статью изложить 5 в следующей редакции: «Настоящий Федеральный закон вступает в силу через 180 дней со дня его официального опубликования».
15	Оскинов Вадим (oskinov@rambler.ru)	Нет	
16	Оскинов Вадим (oskinov@rambler.ru)	Нарушение существующих законов РФ.	Не относится к предмету регулирования. Выводы о нарушении существующих законов РФ могут быть сделаны лишь в результате соответствующей экспертизы.
17	Оскинов Вадим (oskinov@rambler.ru)	Нет выгоды. По результатам преимущества будут только у иностранных перевозчиков!	Принятие законопроекта позволит урегулировать правоотношения, возникающие при оснащении транспортных средств тахографами.
18	Оскинов Вадим (oskinov@rambler.ru)	ДА.	
19	Оскинов Вадим (oskinov@rambler.ru)	Убрать из отрасли лоббистов СКЗИ! ЗАПРЕТИТЬ Минтрансу заниматься вопросами Технического регулирования! Внести изменение в закон об лицензировании, прописав обязательное лицензирование на деятельность связанную со	Не относится к предмету регулирования

		ВСЕМИ типами и видами и вариациями ТАХОГРАФОВ! Передать регулирование этих вопросов в Минпромторг и Минэкономразвития! Почистить ряды МИНТРАНСА (для контрразведки работа есть).	
20	Kornilov Dmitrii (mitiay63@yandex.ru)	Замечания по планируемым изменениям в ФЗ 196 1. «3) дополнить статьями 201 – 206 следующего содержания:.. Допуск юридического лица или индивидуального предпринимателя к осуществлению деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов (далее – деятельность мастерской) осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, на основании заявления юридического лица или индивидуального предпринимателя (далее – заявитель) на срок 3 года, если более короткий срок не указан в заявлении при условии выполнения заявителем следующих требований:» В ФЗ 196 Главе II. « ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ Статья 5. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения» прописано посредством чего должны обеспечиваться меры по обеспечению безопасности дорожного движения. В том числе «разработки и утверждения в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых	1. Пунктом 6 статьи 1 Проекта федерального закона устанавливается, что порядок допуска к осуществлению деятельности мастерской, приостановления действия допуска к осуществлению деятельности мастерской, прекращение действия допуска к осуществлению деятельности мастерской, требования к форме заявления на допуск юридического лица или индивидуального предпринимателя к осуществлению деятельности мастерской и состав прилагаемых к заявлению документов, а также порядок ведения реестра мастерских утверждается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. 2. Пунктом 6 статьи 1 Проекта федерального закона устанавливается, что порядок допуска к осуществлению деятельности мастерской, приостановления действия допуска к осуществлению деятельности мастерской, прекращение действия допуска к осуществлению деятельности мастерской, требования к форме заявления на допуск юридического лица или индивидуального

		актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов (в ред. Федерального закона от 19.07.2011 N 248-ФЗ)». Требования к организациям (мастерским) нет необходимости описывать в федеральном законе о безопасности дорожного движения. Тогда уж давайте (следуя логике разработчика) регламентировать в предлагаемых изменениях к данному закону и деятельность организаций по обслуживанию и ремонту транспортных средств! В добавление к : «Статья 18. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств 1. Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в целях содержания их в исправном состоянии должны обеспечивать безопасность дорожного движения. 2. Нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта транспортных средств устанавливаются заводами-изготовителями транспортных средств с учетом условий их эксплуатации. 3. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, обязаны обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами.(в ред. Федеральных законов от 10.01.2003 N 15-ФЗ, от 30.12.2008 N 313-ФЗ)». Складывается впечатление, что разработчик преследует цель повысить статус НПА (а именно, Приказ Минтранса № 332), регулирующего допуск сервисных центров	предпринимателя к осуществлению деятельности мастерской и состав прилагаемых к заявлению документов, а также порядок ведения реестра мастерских утверждается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. Не устанавливать законопроектом срок допуска мастерских. Исключить из проекта федерального закона норму, устанавливающую обременение «на срок не менее указанного в заявлении срока допуска». Дополнить проект закона положениями, в соответствии с которыми при истечении срока действия одного или нескольких документов, указанных в статье 201, в период действия допуска мастерская обязана представить в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, документы (копии документов), подтверждающие соответствие мастерской требованиям, указанным в статье 201. 3. Цифровые тахографы, карты цифрового тахографа и датчики движения, соответствующие требованиям ЕСТР, также используют ключи электронной подписи, т.е. являются СКЗИ, следовательно, деятельность сервисных центров
--	--	--	---

	(мастерских) до уровня Федерального закона. 2. «Статья 201. Требования к юридическим лицам или индивидуальным предпринимателям, порядку их допуска к осуществлению деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов, контролю юридических лиц или индивидуальных предпринимателей при осуществлении ими деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов...» Какое отношение процедура допуска сервисных центров имеет к безопасности дорожного движения ФЗ 196??? Есть добровольная сертификация, лицензирование определенных видов деятельности и пр. Вопрос допуска должен решаться иными нормативно-правовыми актами в соответствии с действующим законодательством. Если углубиться в суть излагаемых требований к мастерским, то возникает много вопросов. Почему срок действия, к примеру, договора аренды помещений и открытых площадок в «1) наличие у заявителя на праве собственности или ином законном основании на срок не менее указанного в заявлении срока допуска (а это 3 года) зданий, строений, сооружений, находящихся в них помещений, земельных участков и иных объектов,...» должен быть привязан к сроку действия свидетельства о допуске? В таком случае, субаренда вне закона? Как быть если арендаторы земельных участков на которых расположена их собственность (здания, помещения), которые на	(мастерских), связанная с СКЗИ, подпадает под регулирование в области распространения шифровальных (криптографических) средств, технического обслуживания шифровальных (криптографических) средств и монтажа шифровальных (криптографических) средств. Вместе с тем, положения проекта федерального закона не относятся к регулированию процессов, осуществляемых в соответствии с ЕСТР, за исключением выдачи карт тахографа. 4. Проектом федерального закона установлено, что действие допуска к осуществлению деятельности мастерской прекращается по решению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, до истечения срока его действия либо срок его действия не продлевается в следующих случаях: а) неисполнение юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем предписания об устранении выявленного нарушения обязательных требований в установленный срок, ранее выданного федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере транспорта, при осуществлении мероприятий по федеральному государственному надзору за
--	---	---

		законных основаниях могут передаваться в субаренду, заключают договор с муниципалитетами, министерствами имущественных отношений субъектов РФ и пр. на период один год, иначе наступает необходимость регистрации в рег.палате? Договора аренды в подобных случаях вполне законно могут пролонгироваться, если ни одна из сторон не заявит о желании прекращения действия договора. Это усложняет и без того не простую процедуру подачи документов мастерскими. Не забирают же у Вас водительское удостоверение по истечении срока действия медицинской справки! Почему не предусмотреть возможность уведомительного характера в предоставлении уточняющих документов. Не доверяете?! Разработайте процедуру проверки деятельности мастерских (в том числе и выездных проверок). Только не забудьте учесть ФЗ 294! 3. «2) наличие у заявителя лицензии на осуществление деятельности по распространению шифровальных (криптографических) средств, техническому обслуживанию шифровальных (криптографических) средств и монтажу шифровальных (криптографических) средств, выданной федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции формирования и реализации государственной и научно-технической политики в области обеспечения информационной безопасности, в том числе с использованием инженерно-технических и криптографических средств;...» Возникает вопрос: контрольные устройства (тахографы) отвечающие требованиям ЕСТР каким образом попадают под предлагаемые	деятельностью мастерских; б) прекращение действия лицензии на осуществление деятельности по распространению шифровальных (криптографических) средств и техническому обслуживанию шифровальных (криптографических) средств, выданной федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции формирования и реализации государственной и научно-технической политики в области обеспечения информационной безопасности, в том числе с использованием инженерно-технических и криптографических средств. 5. Требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим деятельность по разработке и изготовлению тахографов, их компонентов исключить. 6. Законопроектом устанавливается, что Правительство Российской Федерации утверждает порядок определения и взимания платы за выполнение работ по внесению сведений в реестр мастерских, реестр моделей тахографов, реестр компонентов тахографа, реестр тахографов, реестр компонентов тахографа, реестр моделей карт тахографа, реестр выданных карт тахографа, выдаче карт тахографа, а также порядок определения и взимания платы за выполнение работ по проведению испытаний тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части функциональности, эксплуатационной
--	--	---	--

		требования к мастерским о наличии лицензии ФСБ? Или эти устройства не будут использоваться на ТС на территории РФ? 4. «6. Порядок допуска к осуществлению деятельности мастерской, приостановления действия допуска к осуществлению деятельности мастерской, прекращение действия допуска к осуществлению деятельности мастерской, требования к форме заявления на допуск юридического лица или индивидуального предпринимателя к осуществлению деятельности мастерской и состав прилагаемых к заявлению документов, а также порядок ведения реестра мастерских утверждается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.» Исходя из следующего пункта «7. Федеральный государственный надзор за деятельностью мастерских осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере транспорта.» На каком основании федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта будет прекращать действие допуска к осуществлению деятельности мастерской!? По сути, останавливать деятельность юридического лица? 5. «Статья 202. Требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим деятельность по разработке и изготовлению тахографов, их компонентов...»	совместимости тахографа, его компонентов и карты тахографа, а также по изготовлению квалифицированного сертификата ключа проверки электронной подписи, используемого в компоненте тахографа и в карте тахографа. Таким образом, данные нормы не противоречат законодательству Российской Федерации. 7. Поскольку в соответствии со положениями федерального закона № 196-ФЗ «Обезопасности дорожного движения» тахограф - техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств, и поскольку в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации 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» требования к тахографам, 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, то проектом приказа
--	--	--	---

		предлагаемые требования, как и все следующие до - 206 не относятся к предмету регулирования данного Федерального закона. 6. «7. Порядок определения и взимания платы за выполнение работ по внесению сведений в реестр мастерских, реестр моделей тахографов, реестр компонентов тахографа, реестр тахографов, реестр компонентов тахографа, реестр моделей карт тахографа, реестр выданных карт тахографа, выдаче карт тахографа утверждается Правительством Российской Федерации...» Статья 6. Полномочия Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения. «2. Полномочия федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами Российской Федерации.» Если разработчик вносит вопрос о взимании платы за отдельные мероприятия в закон, направленный на обеспечение безопасности дорожного движения, то как это соотносится с СТ.6 п.7. данного закона? (Аналогично П4. СТ 205) 7. «Порядок проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части функциональности, а также требования к методике проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части функциональности утверждаются федеральным органом исполнительной власти в сфере технического регулирования по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому	предусмотрено, что: 1. Порядок проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части безопасности, а также требования к методике проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части безопасности утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции формирования и реализации государственной и научно-технической политики в области обеспечения информационной безопасности, в том числе с использованием инженерно-технических и криптографических средств по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта (ФСБ России + Минтранс России). 2. Порядок проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части функциональности, а также требования к методике проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части функциональности утверждаются федеральным органом исполнительной власти в сфере технического регулирования по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной
--	--	--	--

		регулированию в сфере транспорта. Порядок проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части эксплуатационной совместимости, а также требования к методике проведения испытания тахографа, компонентов тахографа и карты тахографа в части эксплуатационной совместимости устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.» Обе процедуры должны быть прерогативой федерального органа исполнительной власти в сфере технического регулирования.	политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта (Росстандарт + Минтранс России).
21	Морарь Иван Юрьевич (ivan.morari@gmail.com)	В части касающейся карт тахографа законопроект предполагает изменение существующей системы выдачи и обслуживания карт тахографа методом революционных преобразований. Это вызовет следующие негативные последствия: 1. Реализация законопроекта потребует дополнительного бюджетного финансирования на организацию и выполнение необходимых для выдачи карт тахографа работ. В законопроекте говорится, что выполнять необходимые для выдачи карт тахографа работы будет Минтранс России или его подведомственные организации. Это потребует единовременных затрат из Государственного Бюджета: - на получение Минтрансом России или его подведомственным организациям соответствующих лицензий ФСБ России; - на организацию территориально-распределенной структуры складов; - на организацию логистики; -	Кроме того, для выполнения организационно-технических работ при осуществлении выдачи карт тахографа (прием и обработка заявлений, передача информации на производство, передача карт заявителю) федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, и его подведомственные организации вправе привлекать сторонние организации в рамках процедур, предусмотренных Федеральным закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». В целях недопущения перебоев при

		на организацию территориально-распределенной сети пунктов выдачи карт тахографа; - на комплектование Минтранса России недостающими специалистами (кладовщики, операторы, руководители и т. д.), в том числе, с целью выполнения требований, предъявляемых к лицензиатам ФСБ России; - на создание технической базы, необходимой для проведения испытаний тахографов, компонентов тахографов и карт тахографа; - на оснащение рабочих мест вычислительной техникой и т. д. А также постоянные затраты: - на содержание складских помещений; - на содержание помещений и рабочих мест пунктов выдачи карт тахографа; - на логистику карт тахографа; - на выплату заработной платы персоналу; - на выполнение требований, предъявляемых к лицензиатам ФСБ России, по ведению поэкземплярного учета СКЗИ и т. д. Указанные затраты лягут дополнительными расходами на Государственный Бюджет. 2. Законопроект приведет к остановке выдачи карт тахографа как минимум на один месяц и полному прекращению обслуживания карт тахографа. На момент ввода законопроекта в силу выдача и обслуживание карт тахографа через существующую сеть дистрибьюции станет незаконной. Переход производителя на получение заявлений от Минтранса России и отгрузку готовой продукции Минтрансу России потребует не меньше месяца, в течение которого карты выдаваться не будут. Законопроект в принципе не предусматривает обслуживание карт тахографа, таким образом, потребители карт тахографа останутся без	осуществлении выдачи карт тахографа целесообразно установить переходный период до вступления в силу положений проекта федерального закона, в связи с чем предлагается статью изложить 5 в следующей редакции: «Настоящий Федеральный закон вступает в силу через 180 дней со дня его официального опубликования».
--	--	---	--

		сервисного обслуживания, включающего в себя выполнение производителем гарантийных обязательств, разблокировку карт тахографа, восстановление утраченных ПИН и ПАК-кодов. Законопроект не предусматривает какого-либо перехода от существующей системы выдачи и обслуживания карт тахографа к новой, предлагаемой в законопроекте. Более того, принятие данного законопроекта вызовет «панику» среди действующих организаций, выдающих карты, что приведет к дестабилизации ситуации на рынке карт тахографа и перебоям в выдаче карт тахографа еще до вступления законопроекта в силу. 3. Законопроект наносит непоправимый удар по малому и среднему бизнесу, ликвидируя рынок карт тахографа. На сегодняшний день в сети выдачи и обслуживания карт тахографа принимает участие более тысячи предприятий малого и среднего бизнеса, расположенных в регионах России. С принятием законопроекта указанные предприятия лишатся возможности получать доход от связанной с картами тахографа деятельности. Это приведет к необходимости сокращения персонала, снизит налоговые отчисления в бюджет и повысит безработицу в регионах. Кроме того предприятия потеряют средства ранее инвестированные в развитие бизнеса связанного с картами тахографа. Таким образом, принятие законопроекта в предложенном виде принесет не только экономические потери малому и среднему бизнесу, но и даст повод для проявления недовольства предлагаемой в законопроекте политики выдавливания малого и среднего бизнеса. 4.	
--	--	--	--

		Законопроект приведет к снижению качества обслуживания потребителей карт тахографа и повышению цены на карты тахографа. Текущая рыночная цена на карту тахографа обусловлена не только ее себестоимостью, но тем, что для предприятий участвующих в выдачи и обслуживании карт тахографа это является не единственным бизнесом, что позволяет иметь невысокую доходность по картам тахографа. Также наблюдаемая сегодня на рынке борьба за потребителей карт приводит к постоянному повышению качества обслуживания и сокращению сроков выдачи карт тахографа. Степень покрытия территории Российской Федерации растет и обуславливается не только развитием самих участников рынка карт тахографа, но и приходом на рынок новых компаний. С передачей указанной деятельности в Минтранс, всего этого не станет, цена на карты тахографа вырастит, а понятие «скидки от объема» будет ликвидировано.	
22	Морарь Иван Юрьевич (ivan.morari@gmail.com)	1. Предложения по организации выдачи и обслуживания карт тахографа. С 2013 года выдача и обслуживание карт тахографа развивалась в рыночных условиях с параллельным формированием рынка карт тахографа. За это время, без потребности в финансировании со стороны государства, была реализована типовая бизнес-схема «Производство – Дистрибуция – Сервис», позволившая добиться сокращения срока выдачи карт тахографа, снижения цены на карту тахографа для потребителей, был внедрен процесс обслуживания карт тахографа, организована сеть	1. Для выполнения организационно-технических работ при осуществлении выдачи карт тахографа (прием и обработка заявлений, передача информации на производство, передача карт заявителю) федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, и его подведомственные организации вправе привлекать сторонние организации в рамках процедур,

		дистрибьюции и обслуживания карт тахографа. В условиях сложившейся непростой экономической ситуации, продолжение развития рынка карт тахографа в уже взятом направлении будет самым эффективным и наименее «травматичным» для тахографической системы, чем предлагаемое законопроектом революционное преобразование рынка карт тахографа. Развитие рынка карт тахографа должно проходить в рамках концепции государственно-частного партнерства (далее ГЧП) с целью привлечения инвестиций малого и среднего бизнеса к обеспечению безопасности дорожного движения, в части касающейся тахографической системы. Организация приема заявлений о выдаче (замене, обновлении) карт тахографа, выдача готовой продукции, гарантийное и не гарантийное обслуживание должны быть в зоне ответственности производителя карт тахографа. Чем ближе производитель к потребителю, тем меньше финансовые и временные издержки на взаимодействие с потребителем, которые, в свою очередь, отражаются на цене на карту тахографа, и тем эффективнее можно управлять качеством обслуживания потребителей. При этом деятельность производителя должна осуществляться в рамках, установленных регламентами выдачи и обслуживания карт тахографа. Внесение карты тахографа в реестр (перечень) выданных карт тахографа, осуществляемое сегодня ФБУ «Росавтотранс», целесообразно сделать государственной услугой, со сроком ее оказания не более одного рабочего дня. 2. Предложения по проведению испытаний тахографов и карт	предусмотренных Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». В целях недопущения перебоев при осуществлении выдачи карт тахографа целесообразно установить переходный период до вступления в силу положений проекта федерального закона, в связи с чем предлагается статью изложить в следующей редакции: «Настоящий Федеральный закон вступает в силу через 180 дней со дня его официального опубликования». 2. Средства разблокировки и выгрузки данных с карты тахографа не являются предметом регулирования в части безопасности дорожного движения. Кроме того, требования к тахографам и картам тахографа, в том числе выгрузке данных и составу выгружаемых данных, регламентированы приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36, а внешние инструменты выгрузки данных и особенности их использования определяются организациями-изготовителями тахографов и карт тахографа. В соответствии с вышесказанным, установление требований к внешним инструментам для разблокировки и выгрузки данных с карты тахографа, являются избыточным в рамках федерального закона № 196-ФЗ «О
--	--	---	--

		тахографа. Карта тахографа используется не только в тахографах, но и в средствах разблокировки и выгрузку данных с карты тахографа. Как показывает практика, указанные средства могут приводить к нарушению функционирования карты тахографа. Таким образом, проводить испытания надо не только по картам тахографа, тахографам, но и средствам, используемым для разблокировки и выгрузки данных с карты тахографа. В проведении таких испытаний в первую очередь заинтересованы производители и разработчики тахографов, карт тахографа и средств разблокировки и выгрузки данных из карт тахографа. В связи с этим площадка должна создаваться в первую очередь производителями. Как один из вариантов реализации технологической площадки создание органа добровольной сертификации на базе одного из производителей (разработчиков). 3. Предложения по регламентации процессов выдачи и обслуживания карт тахографа. В рамках ГЧП роль бизнеса не должна ограничиваться только инвестированием, производством карт тахографа их выдачей и обслуживанием. Бизнес должен принимать участие в разработке регламентов (положений), регулирующих указанную деятельность. Предлагается разработать технический регламент на выдачу и обслуживание карт тахографа. Ввиду того, что карты тахографа затрагивают области, регулируемые тремя ведомствами: Минтранс России в части касающейся тахографической системы, ФСБ России в части касающейся СКЗИ и Минкомсвязь России в части касающейся электронной подписи, разработка	безопасности дорожного движения» 3. Процесс выдачи и сервисного обслуживания карт тахографа не является объектом технического регулирования. Кроме того, в соответствии с замечаниями Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации, а также в соответствии с поручением заместителя председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 27 июня 2015 г. № АД-П9-4223 порядок выдачи карт тахографа целесообразно прописать в тексте законопроекта, а не делать отсылочную норм, в связи с чем указанный порядок прописан в тексте проекта федерального закона.
--	--	---	---

		регламентов выдачи и обслуживания карт тахографа должна производиться с участием указанных ведомств.	
23	Морарь Иван Юрьевич (ivan.morari@gmail.com)	Законопроект слабо проработан и отражает незнание авторами законопроекта области регулирования и действующего законодательства Российской Федерации. Тезис 1: Законопроект дает ошибочное (не полное) представление об объектах регулирования, не соответствующее реалиям. В законопроекте указано, что карта тахографа является средством криптографической защиты информации (далее – СКЗИ). Однако карта тахографа, соответствующая Приказу Минтранса от 13.02.2013 №36 (далее – КТ РФ), является не только СКЗИ, но и защищенной от подделок полиграфической продукцией, содержащей не менее двух защитных элементов (пункт 47 Приказа Минтранса от 13.02.2013 №36). Таким образом, производитель КТ РФ должен иметь кроме лицензии ФСБ России лицензию Минфина России на осуществление деятельности по изготовлению защищенной от подделок полиграфической продукции, в том числе, бланков ценных бумаг, а также торговли указанной продукцией, не указанной в законопроекте. В законопроекте нет разделения между картами тахографа ЕСТР и картами тахографа, соответствующих Приказу Минтранса от 13.02.2013 №36. В законопроекте введено понятие квалифицированного сертификата ключа электронной подписи. Однако корректное название предмета, о котором идет речь, – квалифицированный сертификат ключа проверки	1. Исключить из законопроекта Требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим деятельность по разработке и изготовлению тахографов, их компонентов. 2. Законопроект регулирует правоотношения, возникающие при осуществлении внутрироссийских перевозок. 3. Замечание относительно термина «квалифицированный сертификат ключа проверки электронной подписи» принято. В соответствии с замечаниями Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации, а также в соответствии с поручением заместителя председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 27 июня 2015 г. № АД-П9-4223 порядок выдачи карт тахографа и порядок контроля режима труда и отдыха водителя транспортного средства целесообразно прописать в тексте законопроекта, а не делать отсылочную норму. 4. Вопросы работы с рекламациями, перевыпуска (замены) вышедших из строя карт тахографа и сбора карт тахографа не являются предметом регулирования проекта федерального закона и должны решаться в рамках гарантийных обязательств

		электронной подписи. В законопроекте рассматриваются только вопросы о выдаче карт тахографа. Однако кроме выдачи также осуществляется обслуживание карт тахографа, включающее в себя работу с рекламациями, перевыпуск (замену) вышедших из строя карт тахографа и сбор карт тахографа для их последующей утилизации. При этом законопроект закрепляет функцию выдачи карт тахографа за Минтрансом, а ответственные за выполнение указанных выше работ неопределенны. Так же законопроект никак не определяет, какого рода отношения должны быть между производителем и Минтрансом в рамках выдачи карт тахографа. Законопроект устанавливает срок выдачи карты тахографа не более 15 рабочих дней с момента подачи заявления, но при этом не определяет, что является моментом подачи заявления. Контролировать соблюдение сроков выдачи карты тахографа, при такой формулировке, будет невозможно. Кроме того, в законопроекте выделена отдельная процедура внесения информации в реестр выданных карт тахографа, а также изготовление квалифицированного сертификата ключа проверки электронной подписи, но при этом не установлено требований по временному ограничению, тем самым ставя в неравные условия участников процесса выдачи карт тахографа. В законопроекте говорится об информационной системе тахографического контроля, но при этом не указаны, ни назначение, ни цели, ни задачи этой системы. Законопроект требует наличие соответствующей лицензии ФСБ России на	организаций-изготовителей карт тахографа. 5. Законопроект устанавливает срок не более 15 рабочих дней с момента регистрации заявления федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, либо его подведомственными организациями, привлеченными в соответствии с законодательством Российской Федерации для выполнения работ, необходимых для выдачи карт тахографа, до момента фактической выдачи карты тахографа заявителю. 6. Требования к назначению и функциям информационной системы тахографического контроля указаны в Техническом задании на создание системы и не являются предметом регулирования проекта федерального закона. 7, 10. Поскольку в состав тахографа входит блок СКЗИ тахографа - программно-аппаратное шифровальное (криптографическое) средство, реализующее алгоритмы криптографического преобразования информации и обеспечивающее аутентификацию, регистрацию информации в некорректируемом виде в защищенной памяти, хранение информации ограниченного доступа, используемой для создания электронной подписи и проверки электронной подписи (ключевой информации), и аутентифицирующей
--	--	--	--

		разработку и производство тахографов, тем самым приравнивая тахограф к СКЗИ. Однако тахограф не является СКЗИ и соответственно его разработка и производство не попадает ни под один из лицензируемых видов деятельности. В законопроекте введен термин «компоненты тахографа», который приравнен к СКЗИ, что влечет за собой требование о наличии у разработчиков и производителей компонентов тахографа соответствующей лицензии ФСБ России. На самом деле на сегодняшний день только один компонент тахографа является СКЗИ – навигационный криптографический модуль (далее НКМ). Все остальные компоненты тахографа (материнская плата, программное обеспечение, считыватель карт, принтер, жидкокристаллический экран, корпус, разъемы и т. д.) не являются СКЗИ и соответственно для их разработки и производства наличие лицензии не требуется. Необходимо уточнить, что требование по наличию лицензии касается только компонент тахографа являющихся СКЗИ. Необходимо дать четкое определение, что такое компоненты тахографа. Законопроект предусматривает ведение учета в реестре тахографов сведений о каждом изготовленном, установленном и выведенном из эксплуатации компоненте тахографа. Целесообразность такого детального учета сомнительна. Сегодня ведется учет только одного компонента тахографа, в привязке к тахографу – НКМ-а. Законопроект требует наличие соответствующей лицензии ФСБ России на разработку и производство тахографов, тем самым приравнивая тахограф к СКЗИ. Однако тахограф не	информации, деятельность мастерской попадает в сферу регулирования федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» и постановления Правительства Российской Федерации от 16 апреля 2012 г. № 313 «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности по разработке, производству, распространению шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств, выполнению работ, оказанию услуг в области шифрования информации, техническому обслуживанию шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств (за исключением случая, если техническое обслуживание шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств, осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)».
--	--	---	--

		является СКЗИ и соответственно его разработка и производство не попадает ни под один из лицензируемых видов деятельности. В законопроекте введен термин «компоненты тахографа», который приравнен к СКЗИ, что влечет за собой требование о наличии у разработчиков и производителей компонентов тахографа соответствующей лицензии ФСБ России. На самом деле на сегодняшний день только один компонент тахографа является СКЗИ – навигационный криптографический модуль (далее НКМ). Все остальные компоненты тахографа (материнская плата, программное обеспечение, считыватель карт, принтер, жидкокристаллический экран, корпус, разъемы и т. д.) не являются СКЗИ и соответственно для их разработки и производства наличие лицензии не требуется. Необходимо уточнить, что требование по наличию лицензии касается только компонент тахографа являющихся СКЗИ. А так же дать определение, что такое компоненты тахографа. Необходимо дать четкое определение, что такое компоненты тахографа. Законопроект предусматривает ведение учета в реестре тахографов сведений о каждом изготовленном, установленном и выведенном из эксплуатации компоненте тахографа. Целесообразность такого детального учета сомнительна. Сегодня ведется учет только одного компонента тахографа, в привязке к тахографу – НКМ-а. Тезис 2: Законопроект не учитывает действующее законодательство РФ и наделяет Минтранс России функциями других ведомств. Законопроект закрепляет за Минтрансом России утверждение	Требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим деятельность по разработке и изготовлению тахографов, их компонентов исключить. 8. В соответствии с замечанием предлагается предложение абзаца десятого пункта 1 статьи 20 изложить в следующей редакции: «Требования к тахографам, компонентам тахографа, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, порядок оснащения транспортных средств тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.». 9. См 8 10. см 7 11. см 8 12. см 8 13. Проектом федерального закона предусмотрено, что федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, утверждается состав прилагаемых к заявлению документов, а не требования к самим документам. 14. Законопроектом предусматривается, что изготовление квалифицированного сертификата ключа электронной подписи, используемого в тахографе, компоненте тахографа и в карте тахографа, осуществляется в установленном порядке федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной
--	--	--	---

		требований к заявлению о выдаче (замене) карты тахографа и прилагаемым к заявлению документам. Кроме документов, являющихся источником данных для персонализации карты тахографа, к заявлению прилагаются также документы, необходимые для изготовления квалифицированного сертификата ключа проверки электронной подписи. Состав документов и сведения о документах, которые должны быть предоставлены для изготовления квалифицированного сертификата ключа проверки электронной подписи, определены в Федеральном законе от 06.04.2011 № 63-ФЗ «Об электронной подписи». На сегодняшний день для получения карты тахографа (в зависимости от типа карты) предоставляются: копия водительского удостоверения, паспорта, СНИЛС, выписки из ЕРГЮЛ и т. п., требования к которым регулируются соответствующими ведомствами. Законопроект закрепляет за Минтрансом России установление порядка изготовления квалифицированного сертификата ключа проверки электронной подписи, используемого в карте тахографа. Однако порядок изготовления квалифицированного сертификата ключа проверки электронной подписи уже определен в Федеральном законе от 06.04.2011 № 63-ФЗ «Об электронной подписи», и данный вопрос находится в ведении Минкомсвязи России. Законопроект предусматривает допуск мастерских к осуществлению деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов	политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, т.е. Минтрансом России в порядке, установленном федеральным законом № 63-ФЗ, а не в порядке, установленном Минтрансом России. Но для простоты восприятия формулировку возможно изложить в следующей редакции: «Изготовление квалифицированного сертификата ключа проверки электронной подписи, используемой в тахографе, компоненте тахографа и в картах тахографа, осуществляется удостоверяющим центром в порядке, утвержденном федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в сфере использования электронной подписи.» 15. Деятельность мастерских непосредственно связана с заменой и активизацией тахографа. Поскольку в состав тахографа входит блок СКЗИ тахографа - программно-аппаратное шифровальное (криптографическое) средство, реализующее алгоритмы криптографического преобразования информации и обеспечивающее аутентификацию, регистрацию информации в некорректируемом виде в защищенной памяти, хранение информации ограниченного доступа, используемой для создания электронной подписи и проверки электронной подписи (ключевой информации), и аутентифицирующей информации, деятельность мастерской
--	--	--	--

		(далее – деятельность мастерских). Тем самым законопроект нарушает Федеральный Закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», так как указанный Федеральный Закон, в его действующей редакции, не позволяет подвести деятельность мастерских, не связанную с СКЗИ, под лицензируемый вид деятельности. В законопроекте орган осуществляющий лицензирование в области регулирования деятельности связанной с СКЗИ назван по назначению, как «Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции формирования и реализации государственной и научно-технической политики в области обеспечения информационной безопасности». Однако согласно Федеральному Закону от 03.04.1995 № 40-ФЗ «О федеральной службе безопасности» назначением ФСБ России определено иным образом – «Федеральная служба безопасности - единая централизованная система органов федеральной службы безопасности, осуществляющая решение в пределах своих полномочий задач по обеспечению безопасности Российской Федерации».	попадает в сферу регулирования федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» и постановления Правительства Российской Федерации от 16 апреля 2012 г. № 313 «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности по разработке, производству, распространению шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств, выполнению работ, оказанию услуг в области шифрования информации, техническому обслуживанию шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств (за исключением случая, если техническое обслуживание шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств, осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)». 16. В соответствии со ст 11.2 федерального закона
--	--	---	--

			03.04.1995 № 40-ФЗ «О федеральной службе безопасности» органы федеральной службы безопасности в пределах своих полномочий осуществляют деятельность при формировании и реализации государственной и научно-технической политики в области обеспечения информационной безопасности, в том числе с использованием инженерно-технических и криптографических средств. В законопроекте наименование федерального органа заменить на «федеральный орган исполнительной власти в области обеспечения безопасности».
24	Кашканев Сергей (skashkanev@mail.ru)	Все эти предложения существенно увеличат срок изготовления карт. Считаю что карты для тахографов не стоит смешивать с самими тахографами. Так же личный опыт показывает что очень возрастает зависимость результата от загруженности федеральных служб учета.	В целях недопущения перебоев при осуществлении процесса выдачи карт тахографа целесообразно установить переходный период до вступления в силу положений проекта федерального закона, в связи с чем предлагается статью изложить 5 в следующей редакции: «Настоящий Федеральный закон вступает в силу через 180 дней со дня его официального опубликования».
25	Чичиков Николай (chichikovnikolay@gmail.com)	1) Появилось новое понятие, определения которым не даны: компоненты тахографа. Чем продиктовано введение дополнительных реестров для компонентов тахографа и их моделей, и почему нет определения, что относится к компонентам тахографа? 2) В пояснительной записке нет упоминания, что после принятия закона с указанными изменениями, карты тахографа могут	1. абзац десятый пункта 1 статьи 20 изложить в следующей редакции: «оснащать транспортные средства тахографами, обеспечивать ввод в эксплуатацию, техническое обслуживание, ремонт и вывод из эксплуатации тахографов в мастерских, обеспечивать поверку тахографов в порядке, установленном

		выдаваться исключительно Минтрансом (в лице, очевидно, ФБУ Росавтотранс). Соответственно вы не считаете, что это приведет к необоснованному ущемлению прав всех дилеров и дистрибьюторов карт тахографов, которые в один момент останутся за бортом? По нашему мнению, это крайне негативный момент, который приведет о устранению любой конкуренции и негативным финансовым последствиям для тех, кто вложил деньги в налаживание соответствующих сетей. При том, что ФБУ также напрямую не может выдавать карты, поскольку не является их изготовителем. Не создает ли это угрозу коррупционных злоупотреблений?	законодательством Российской Федерации об обеспечении единства измерений, а также использовать карты тахографа при эксплуатации транспортных средств, оснащенных тахографом. Требования к тахографам и компонентам тахографа, категории и виды оснащаемых тахографами транспортных средств, порядок оснащения транспортных средств тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.» 2. Изложить пункт 3 статьи 203 в следующей редакции: «Для организации выполнения работ, необходимых для выдачи карт тахографа, федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, вправе привлекать подведомственные организации в соответствии с законодательством Российской Федерации. Указанные подведомственные организации вправе привлекать к выполнению организационно-технических работ по приему заявлений о выдаче (замене) карт, изготовлению и передаче карт тахографа иные организации в соответствии с законодательством Российской Федерации.»
26	Амбарцумян Роман (рухрухрух@gmail.com)	Чрезмерный контроль и увеличение административной нагрузки. Из мастерских	В настоящее время у контрольно-надзорных органов Российской Федерации отсутствуют

		останутся только самые отчаянные. Помимо тех надзорных органов, что сейчас осуществляют проверки юр.лица добавится ещё одно ведомственное. При проведении выездных проверок очень высока коррупционная составляющая.	полномочия по осуществлению контроля за юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность мастерской по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов. В этой связи Минтрансом России ведется работа по наделению контрольно-надзорных органов Российской Федерации соответствующими полномочиями, в том числе, полномочиями по осуществлению выездной оценки соответствия как заявителей, так и действующих мастерских требованиям, проводимой в местах предполагаемого осуществления деятельности мастерских, а также по установлению административной ответственности за осуществление деятельности по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов без соответствующего допуска к такой деятельности. В целях выявления в коррупционных факторов в соответствии с Федеральным законом от 17 июля 2009 г. № 172-ФЗ проводится антикоррупционная экспертиза.
27	Амбарцумян Роман (рухрухрух@gmail.com)	Повышение и так не низких цен на услуги мастерских из-за дополнительной административной нагрузки.	Не относится к предмету регулирования

28	Амбарцумян Роман (рухрухрух@gmail.com)	Выгод и преимуществ не наблюдается.	Принятие законопроекта позволит урегулировать правоотношения, возникающие при оснащении транспортных средств тахографами
29	Амбарцумян Роман (рухрухрух@gmail.com)	Проблему надо решать не способом законодательного закручивания гаек, а способом регулирования количества вновь открываемых мастерских. Учесть наличие / отсутствие жалоб на работу мастерской со стороны клиентов. И после этого присвоить рейтинг. Если мастерская хочет получить повышенный рейтинг - пожалуйста заказывайте камеральную проверку. Большинство организаций-не собственников помещений сидят на 11-ти месячных договорах не из-за своей прихоти, а по воле арендодателя. Куда они пойдут с предложением заключить долгосрочную аренду, думаю объяснять не стоит. Или да!!!, Вы предлагаете выбор!!! Срок действия разрешения равен сроку договора аренды. Кроме как для постоянного сбора адского количества документов для получения допуска и направления в Минтранс. Плюс срок рассмотрения Минтрансом заявки более месяца. Один комплект документов подал - бегом продлевать аренду и с новым пакетом документов в Минтранс!!! Здорово, не замерзнешь! Разберитесь с количеством карт мастерской. Сделайте лимит в 5 - 10 карт. Этим вы уберете с рынка всех "частников" работающих под чужим разрешением и вообще не имеющих ни клейма ни лицензии.	Ограничение количества вновь открываемых мастерских противоречит Конституционным основам Российской Федерации. Не устанавливать законопроектом срок допуска мастерских. Ограничения количества карт является ограничением субъектов предпринимательской деятельности. Вместе с тем, Минтранс России рассмотрит возможность установления нормы по применению штрафных санкций в случае осуществления деятельности мастерской не по адресу мастерской, указанному в заявлении юридического лица или индивидуального предпринимателя на получение допуска к осуществлению деятельности мастерской.
30	Бондарчук Михаил (b6d6l6@mail.ru)	Добрый день, Для открытия нашей компании был взят кредит в размере 1 000 000 (миллиона) рублей. Данная сумма была потрачена на перелет (с	1. Не относится к предмету регулирования. При этом согласно федеральному закону № 196-ФЗ «О безопасности дорожного

		Дальнего Востока) - 32 000 рублей, проживание (2 недели) - 22 000 - рублей, обучение сотрудника в НИИАТ - 60 000 рублей, закупка АРМ - 25 000 рублей, закупка поверенных средств измерений - 8 000 рублей, закупка партии тахографов 10 штук с транспортной доставкой - 300 000 рублей, закупка комплектующих (спидометры, датчики, кабеля, предохранители и т.д. и т.п.) - 150 000 рублей, аренда помещения мастерской - 35 000 рублей в месяц, ежемесячный взнос по кредиту - 25 000 рублей в месяц, абонентская плата за услуги связи (интернет) - 2 500 рублей в месяц. За время нашей работы в течении 2 лет, было установлено около 50 тахографов. Последние 6 месяцев вообще никто не пришел устанавливать и обслуживать тахографы до 11.01.2016г. После установили 2 штуки. Наш сотрудник официально трудоустроен у лицензиата. С введением пункта про получение лицензии на осуществление деятельности по распространению шифровальных (криптографических) средств, техническому обслуживанию шифровальных (криптографических) средств и монтажу шифровальных (криптографических) средств, нужно будет еще потратить на эту лицензию порядка 350 000 рублей и принять к себе в штат еще 2 сотрудников. За все время работы нашей мастерской все оборотные средства были израсходованы на функционирование компании (оплаты всех ежемесячных платежей) Введением данного пункта это будет убийственно для нашей компании, думаю и для многих других тоже. Нет никакой поддержки малого бизнеса. С выездной комиссией полностью согласен, хоть убавится тех	движения» одним из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения является приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности. 2. Поддерживается
--	--	---	---

		кто неправильно это делает.	
31	Суханов Алексей Юрьевич (suhanov@oxika.ru)	Доброго дня. Очень важно ограничить количество единовременно выдаваемых карт мастерским. Не более 3-5 штук!!! Этого достаточно, если работать по правилам. Большое количество мастерских, получая неограниченное количество карт, раздают их под видом, так называемой, "партнерской программы". Получают за это ежемесячный платеж. Что происходит с этой картой, кто и как ставит тахограф и активирует его, с помощью этой карты, никому не известно. Следовательно, говорить об какой то ответственности и о качестве монтажа не приходится.	Ограничение количества карт является ограничением субъектов предпринимательской деятельности. Вместе с тем, Минтранс России рассмотрит возможность установления нормы по применению штрафных санкций в случае осуществления деятельности мастерской не по адресу мастерской, указанному в заявлении юридического лица или индивидуального предпринимателя на получение допуска к осуществлению деятельности мастерской.
32	тиунов виктор васьильевич (tiunov-vv@udmnet.ru)	Статью 5 предлагаю в следующей редакции: Настоящий Федеральный закон вступает в силу через 90 дней со дня его официального опубликования.	В целях недопущения перебоев при осуществлении выдачи карт тахографа целесообразно установить переходный период до вступления в силу положений проекта федерального закона, в связи с чем предлагается статью изложить 5 в следующей редакции: «Настоящий Федеральный закон вступает в силу через 180 дней со дня его официального опубликования».
33	Васильев Алексей (alex_vs@rambler.ru)	Для обслуживания тахографа необходима карта мастерской. В статье 20 нет ограничений по количеству карт мастерской, которые могут быть выданы мастерской - отсутствие ограничения по количеству карт равному количеству обученных сотрудников несет в себе следующие риски: 1. Персонал мастерской-лицензиата не будет заниматься обслуживанием тахографов, а будет	Ограничение количества карт мастерской является ограничением субъектов предпринимательской деятельности. Вместе с тем, Минтранс России рассмотрит возможность установления нормы по применению штрафных санкций в случае осуществления деятельности мастерской не по адресу мастерской, указанному в

		только заключать трудовые договора со всеми желающими заработать на тахографах - как правило не проходившими никакой подготовки. Качество монтажа и настроек здесь под вопросом. Цель таких установщиков - продать тахограф, а что с ним будет дальше им не важно. 2. Установку тахографов будет проводить неквалифицированный персонал. Уже сейчас наблюдается тенденция когда предприятие с крупным автопарком оснащает свой транспорт самостоятельно без привлечения мастерских. Это достигается путем заключения трудового договора одного из сотрудников с мастерской. Также эта схема работает без трудового договора путем передачи карты мастерской по устной договоренности при подписании договора на поставку тахографа. Правильность и качество монтажа под вопросом, но юридически все документы и пломбы будут мастерской, предоставившей карту и пломбиратор. 3. Как следствие 1 и 2 пунктов мастерские, вложившие средства в обучение персонала, в приобретение оборудования и помещения будут вынуждены банкротиться и закрываться.	заявлении юридического лица или индивидуального предпринимателя на получение допуска к осуществлению деятельности мастерской.
34	Минин Сергей (help@npcstatus.ru)	Нет, не является.	
35	Минин Сергей (help@npcstatus.ru)	Предлагаемое регулирование имеет четкую коррупционную направленность	Не является предметом регулирования. В целях выявления в коррупциогенных факторов в соответствии с Федеральным законом от 17 июля 2009 г. № 172-ФЗ проводится антикоррупционная экспертиза.

36	Минин Сергей (help@npcstatus.ru)	Никаких выгод предлагаемое регулирование не содержит. Еще больше усугубится в худшую сторону ситуация с тахографами.	Принятие законопроекта позволит урегулировать правоотношения, возникающие при оснащении транспортных средств тахографами.
37	Минин Сергей (help@npcstatus.ru)	Проблема может быть решена через принятие акта Правительством Российской Федерации. Включать подобные вопросы на уровень федерального закона большая глупость и не соблюдение законодательства Российской Федерации и норм международного договора об ЕАЭС	В соответствии с замечаниями Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации, а также в соответствии с поручением заместителя председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 27 июня 2015 г. № АД-П9-4223 требования к организациям, согласно которым юридические лица и индивидуальные предприниматели будут допускаться к осуществлению деятельности мастерской, а также порядок выдачи карт тахографа и порядок контроля режима труда и отдыха водителя транспортного средства целесообразно прописать в тексте законопроекта, а не делать отсылочную норму
38	Минин Сергей (help@npcstatus.ru)	Комментарий к вносимым изменениям в Федеральный закон 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения"	1. Не поддерживается В соответствии со ст. 2 федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» задачами настоящего Федерального закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Единые требования к

			мастерским непосредственно направлены на охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий, за счет обеспечения единого необходимого организационно-технического уровня мастерских, требуемого для обеспечения надлежащего уровня оказания услуг по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов, обеспечения достоверности показаний тахографов при их использовании, что в свою очередь, обеспечивает предупреждение дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий (как минимум, по причине некачественно установленного и откалиброванного тахографа). 2. Не поддерживается В соответствии со ст. 49 ГК РФ в случаях, предусмотренных законом, юридическое лицо может заниматься отдельными видами деятельности только на основании специального разрешения (лицензии), членства в саморегулируемой организации или выданного саморегулируемой организацией свидетельства о допуске к определенному виду работ. Проектом федерального закона
--	--	--	---

			и предусмотрено, что юридическое лицо или индивидуальный предприниматель может осуществлять деятельность по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов (далее – деятельность мастерской) после получения специального разрешения – допуска к осуществлению указанной деятельности. 3. Не поддерживается Поскольку в состав тахографа входит блок СКЗИ тахографа - программно-аппаратное шифровальное (криптографическое) средство, реализующее алгоритмы криптографического преобразования информации и обеспечивающее аутентификацию, регистрацию информации в некорректируемом виде в защищенной памяти, хранение информации ограниченного доступа, используемой для создания электронной подписи и проверки электронной подписи (ключевой информации), и аутентифицирующей информации, деятельность мастерской попадает в сферу регулирования федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» и постановления Правительства Российской Федерации от 16 апреля 2012 г. № 313 «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности по разработке, производству,
--	--	--	--

			распространению шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств, выполнению работ, оказанию услуг в области шифрования информации, техническому обслуживанию шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств (за исключением случая, если техническое обслуживание шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств, осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» вне зависимости от задекларированного кода ОКВЭД, и регламентируется, в том числе, положениями указанных нормативных правовых актов. 4. Не поддерживается 4.1. Не относится к предмету регулирования проекта федерального закона 4.2. Не относится к предмету регулирования проекта федерального закона 4.3. Не относится к предмету регулирования
--	--	--	---

			проекта федерального закона 5. Не поддерживается 5.1. В соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36 в состав тахографа входит блок СКЗИ тахографа - программно-аппаратное шифровальное (криптографическое) средство, реализующее алгоритмы криптографического преобразования информации и обеспечивающее аутентификацию, регистрацию информации в некорректируемом виде в защищенной памяти, хранение информации ограниченного доступа, используемой для создания электронной подписи и проверки электронной подписи (ключевой информации), и аутентифицирующей информации. Следовательно, деятельность мастерской попадает в сферу регулирования федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» и постановления Правительства Российской Федерации от 16 апреля 2012 г. № 313 «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности по разработке, производству, распространению шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств, выполнению работ, оказанию услуг
--	--	--	--

			в области шифрования информации, техническому обслуживанию шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств (за исключением случая, если техническое обслуживание шифровальных (криптографических) средств, информационных систем и телекоммуникационных систем, защищенных с использованием шифровальных (криптографических) средств, осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)». 5.2. Согласно пункту 65 «Технические средства контроля соблюдения водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографы)» раздела 2 «Компоненты транспортных средств» приложения № 1 «Перечень объектов технического регулирования, на которые распространяется действие технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» к утвержденному решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 и вступившему в силу с 1 января 2015 г. документу «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств» (далее –
--	--	--	--

			ТР ТС), тахограф является компонентом транспортного средства. Согласно пункту 65 приложения № 10 «Перечень требований к типам компонентов транспортных средств» к ТР ТС тахографами всех типов должны обеспечиваться: показания: скорости движения, пройденного пути, текущего времени, сигнала о превышении заданной скорости, сигнала о нарушениях в работе тахографа; регистрация: скорости движения, пройденного пути, времени управления транспортным средством, времени нахождения на рабочем месте и времени других работ, времени перерывов в работе и отдыха, случаев доступа к данным регистрации, перерывов в электропитании длительностью более 100 миллисекунд, перерывов в подаче импульсов от датчика движения. Таким образом, чтобы сертифицировать компонент транспортного средства – тахограф – на соответствие требованиям ТР ТС, он должен удовлетворять общим требованиям ТР ТС к компонентам транспортного средства и указанным требованиям ТР ТС к тахографу как компоненту транспортного средства. Требования приказа Минтранса России № 36 не противоречат требованиям ТР ТС к тахографу как компоненту транспортного средства. Приказ 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» издан в рамках полномочий, предоставленных постановлением Правительства Российской Федерации 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» во исполнение требований Федерального закона № 196-ФЗ, в связи с чем не является ведомственным приказом федерального органа исполнительной власти в сфере технического регулирования. 5.3. Не относится к предмету регулирования проекта федерального закона 5.4. Не относится к предмету регулирования проекта федерального закона 5.5. См. 5.1 5.6. Требования к тахографам не являются предметом регулирования проекта федерального закона. 6. Не поддерживается. В соответствии с замечаниями Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации, а также в соответствии с поручением заместителя председателя Правительства Российской Федерации а.В. Дворковича от 27 июня 2015 г. № АД-П9-4223 требования к организациям, согласно
--	--	--	--

			которым юридические лица и индивидуальные предприниматели будут допускаться к осуществлению деятельности мастерской, а также порядок выдачи карт тахографа и порядок контроля режима труда и отдыха водителя транспортного средства целесообразно прописать в тексте законопроекта, а не делать отсылочную норму. 7. Не поддерживается. В настоящее время у контрольно-надзорных органов Российской Федерации отсутствуют полномочия по осуществлению контроля режима труда и отдыха водителей транспортного средства, времени непрерывного управления транспортным средством посредством доступа к тахографу и карте водителя, содержащих соответствующую информацию. Без доступа непосредственно к тахографу и карте тахографа невозможно осуществление оперативного контроля режима труда и отдыха водителя на стационарных постах. При этом для объективного контроля необходимо сравнение информации, записанной в тахограф, с информацией, записанной на карте водителя. В случае предоставления соответствующих полномочий, появится возможность внесения соответствующих изменений в административные регламенты контрольно-надзорных органов.
39	Лысенко Михаил Александрович	По Статье 20 (4). Требования к порядку выдачи карт	Для выполнения организационно-

	(lm04@mail.ru)	тахографа. Считаю, что со стороны государства достаточно будет контролировать организацию и процесс выпуска, выдачи и обслуживания карт Юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями РФ, т.е. коммерческими организациями, допущенными к данным процедурам тем же государством, а не поручать эти процедуры своему федеральному органу исполнительной власти или привлеченным им подведомственным организациям. Так сохраниться здоровая ценовая конкуренция, гибкость цен при крупных партиях, оперативность изначальной обработки данных от заказчика, оперативность поставки, индивидуальный подход, качество обслуживания и принципиальный подход к заказчику, как к клиенту, а не как к рядовому получателю обязательной (!) госуслуги с, подозреваю, соответствующим нашим реалиям отношением к заказчику. Сможет ли данный ФОИВ обеспечить такое количество пунктов выдачи карт на территории РФ, как, например, есть сейчас? Что касается срока выдачи, то не понятно, имеется ли ввиду именно срок в 15 рабочих дней от момента подачи заявления до ее выпуска или срок до получения карты владельцем в пункте выдачи? Доставка карты из места выпуска к пункту выдачи может занимать очень значительное время, не один день точно, и зависеть не только от расстояния между этими местами (например, заказчик находится в другом субъекте РФ), но и от скорости доставки карты в пункт выдачи службой ФГУП "ГЦСС" ("Спецсвязью"), т.к. карты активированы сразу, а значит содержат в себе уже полноценное	технических работ при осуществлении выдачи карт тахографа (прием и обработка заявлений, передача информации на производство, передача карт заявителю) федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, и его подведомственные организации вправе привлекать сторонние организации в рамках процедур, предусмотренных Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». В целях недопущения перебоев при осуществлении выдачи карт тахографа целесообразно установить переходный период до вступления в силу положений проекта федерального закона, в связи с чем предлагается статью изложить 5 в следующей редакции: «Настоящий Федеральный закон вступает в силу через 180 дней со дня его официального опубликования».
--	----------------	---	--

		СКЗИ, и доставлять их по закону можно только Спецсвязью. А что решить с ходатайством (справкой) с места работы? Почему в проекте про это ничего нет? Проблема актуальна. Водителей без карт не берут на работу, а карту можно выпустить только при наличии у водителя ходатайства с действующего места работы. Замкнутый круг и абсурд.	
40	Леонидов Олег Игоревич (leonidov@rctahograf.ru)	В результате данных мер, может случиться задержка по выдаче карт для Тахографа, связанная со сменой центров выдачи, что приведет к транспортному коллапсу и как следствие к повышению рисков перевозок, а значит повышению цен на перевозки и увеличению инфляции в стране	Для выполнения организационно-технических работ при осуществлении выдачи карт тахографа (прием и обработка заявлений, передача информации на производство, передача карт заявителю) федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, и его подведомственные организации вправе привлекать сторонние организации в рамках процедур, предусмотренных Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Кроме того, в целях недопущения перебоев при осуществлении выдачи карт тахографа целесообразно установить переходный период до вступления в силу положений проекта федерального закона, в связи с чем предлагается статью изложить 5 в следующей редакции: «Настоящий

			Федеральный закон вступает в силу через 180 дней со дня его официального опубликования».
41	Леонидов Олег Игоревич (leonidov@rctahograf.ru)	Что касается карт для тахографа, нынешняя система жизнеспособна, но требует контрольной функции в плане ценообразования. В нашей стране есть легитимные способы контроля цен и контролирующий орган ФАС	Не является предметом регулирования.
42	PEREGUDOVA OXANA (operegudova3@gmail.com)	-	
43	PEREGUDOVA OXANA (operegudova3@gmail.com)	-	
44	PEREGUDOVA OXANA (operegudova3@gmail.com)	-	
45	Матвеев Евгений Владимирович (info@tacho.napta.ru)	Предлагаемое регулирование улучшает ситуации в системе тахографии России, но оптимальным не является.	
46	Матвеев Евгений Владимирович (info@tacho.napta.ru)	Предлагаемые изменения не могут привести к улучшению безопасности дорожного движения в связи с отсутствием должного контроля за деятельностью сервисных центров (мастерских)	В настоящее время у контрольно-надзорных органов Российской Федерации отсутствуют полномочия по осуществлению контроля за юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность мастерской по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов. Проектом федерального закона предусмотрено

			наделение контрольно-надзорных органов Российской Федерации соответствующими полномочиями, в том числе, полномочиями по осуществлению выездной оценки соответствия как заявителей, так и действующих мастерских требованиям, проводимой в местах предполагаемого осуществления деятельности мастерских, а также по установлению административной ответственности за осуществление деятельности по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов без соответствующего допуска к такой деятельности.
47	Матвеев Евгений Владимирович (info@tacho.napta.ru)	Существуют. Для их разработки необходимо привлекать рабочие группы с участием работников отрасли: научно-исследовательских институтов, общественных объединений, профессиональных сообществ. А также использования опыта стран ЕСТР.	Разработка проекта федерального закона производилась при участии НИИАТ, ФБУ «Росавтотранс», некоммерческих партнерств, объединений мастерских, Российского автотранспортного союза, ФОИВ, а также с учетом положений ЕСТР, в том числе в части испытаний на функциональность и эксплуатационную совместимость тахографического оборудования, а также срока допуска к осуществлению деятельности.
48	Матвеев Евгений Владимирович (info@tacho.napta.ru)	Предложения в прилагаемом файле.	1. Формулировка «техническое средство контроля» без «ДЛЯ» содержится в действующей редакции закона № 196-ФЗ. 2. Формулировка «техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию

			информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителей транспортного средства» содержится в действующей редакции закона № 196-ФЗ. 3. Контроль режимов труда и отдыха водителей транспортных средств, оснащенных контрольными устройствами, соответствующими требованиям ЕСТР и допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок в соответствии с карточкой допуска на автотранспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров, регулируется положениями федерального закона 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». 4. Требования к тахографам, в том числе, к частоте регистрации параметров движения, определяются приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36. 5. Формулировка «время непрерывного управления» необходима для контроля физических лиц, эксплуатирующих транспортные средства категорий N2, N3, M2, M3, поскольку отсутствует возможность законодательного установления режимов труда и отдыха для физических лиц, осуществляющих
--	--	--	---

			перевозки пассажиров и грузов в частном порядке, в связи с тем, что они во время управления не осуществляют трудовую деятельность. 6. см. 2 и 5 7. Это определение тахографа, а технические требования к тахографам, в том числе способам реализации функций тахографа, определяются приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36. П 1, 2, 3. В соответствии с замечаниями Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации, а также в соответствии с поручением заместителя председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 27 июня 2015 г. № АД-П9-4223 порядок выдачи карт тахографа и порядок контроля режима труда и отдыха водителя транспортного средства
--	--	--	---

Общее количество поступивших предложений	48
Общее количество учтенных предложений	6
Общее количество частично учтенных предложений	15
Общее количество неучтенных предложений	27

А.С. Бакирей

ФИО руководителя

26 апреля 2017 г.

Дата

Подпись

