№ 31700-СШ/Д26и от 19.09.2019

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия на проект федерального закона

«О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации

в части совершенствования деятельности по оснащению транспортных средств тахографами»

Минэкономразвития России в соответствии с пунктом 26 Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов и проектов решений Евразийской экономической комиссии, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации
от 17 декабря 2012 г. № 1318 (далее – правила проведения оценки регулирующего воздействия), рассмотрело проект федерального закона «О внесении изменений
в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования деятельности по оснащению транспортных средств тахографами» (далее – проект акта), подготовленный и направленный для подготовки настоящего заключения Минтрансом России (далее – разработчик), и сообщает следующее.

Проект акта направлен разработчиком для подготовки настоящего заключения впервые.

Вместе с тем ранее Минэкономразвития России было подготовлено заключение
об оценке регулирующего воздействия на проект федерального закона «О тахографии
в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – законопроект о тахографии), имеющий схожий предмет регулирования (письмо от 30 мая 2017 г. № 14704-СШ/Д26и).

Редакция проекта акта учитывает замечания, представленные к законопроекту
о тахографии.

Разработчиком проведены публичные обсуждения текста проекта акта и сводного отчета о проведении оценки регулирующего воздействия (далее – сводный отчет) в период с 24 мая по 14 июня 2019 года.

Информация об оценке регулирующего воздействия проекта приказа размещена разработчиком на официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: regulation.gov.ru/projects#npa=91387.

Минэкономразвития России в соответствии с пунктом 28 правил проведения
оценки регулирующего воздействия провело публичные консультации с субъектами предпринимательской деятельности в срок с 2 сентября по 9 сентября 2019 года. В ходе публичных консультаций были получены отзывы от АСМАП, Деловой России,
АНО «Центр по пропаганде безопасности движения на транспорте «Движение без опасности», Московского областного транспортного союза, Московской торгово-промышленной палаты, НО «Российский автотранспортный союз», ИП Берг, отраженные
в прилагаемой таблице результатов публичных консультаций.

Проект акта не устанавливает новых полномочий органов власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления и не содержит риска возложения дополнительных расходов на соответствующие бюджеты бюджетной системы Российской Федерации.

Как указано разработчиком в сводном отчете, проект акта разработан в целях урегулирования правоотношений, возникающих при оснащении транспортных средств тахографами, осуществлении деятельности по формированию, регистрации, хранению, обработке и передаче информации о нарушениях норм времени управления транспортным средством и отдыха водителя транспортного средства, режима труда и отдыха водителя транспортного средства, управление которым входит в его трудовые обязанности, скорости движения транспортного средства в информационную систему, а также деятельности по разработке, производству, регистрации тахографов и средств криптографической защиты информации, применяемых в тахографе.

По результатам рассмотрения проекта акта к нему могут быть представлены следующие замечания.

1. Пунктом 3 проектируемой статьи 20.1 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон
№ 196-ФЗ) устанавливается, что «деятельность по оснащению транспортных средств тахографами, вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу
из эксплуатации тахографов осуществляется мастерской, соответствующей требованиям, установленным настоящим Федеральным законом и принимаемыми в соответствии с ним нормативными правовыми актами».

Вместе с тем ни проектом акта, ни действующей редакцией Федерального закона
№ 196-ФЗ требования к мастерским не установлены.

При этом разработчиком в сводном отчете не представлено сведений о том, какие требования предполагается установить к мастерским, в связи с чем не представляется возможным оценить, будут ли указанные требования выполнимы, оценить затраты мастерских на выполнение таких требований, а также будут ли требования способствовать целям разрабатываемого регулирования.

Учитывая изложенное, считаем необходимым установить требования к мастерским
в проекте акта либо предусмотреть их утверждение иным нормативным правовым актом.

1. Пунктом 4 проектируемой статьи 20.1 Федерального закона № 196-ФЗ предусматривается, что деятельность по выдаче персонифицированных карт тахографа осуществляется организацией-изготовителем карт тахографа.

При этом в разделе 7 сводного отчета указано, что в настоящее время действует
5 организаций-изготовителей карт тахографов.

Таким образом, разработчиком предлагается предусмотреть возможность выдачи персонифицированных карт тахографов на всей территории Российской Федерации только пятью организациями.

Вместе с тем, как указано разработчиком в пояснительной записке к проекту акта,
на текущий момент деятельность по выдаче персонифицированных карт тахографа осуществляется юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, присоединившимися к дистрибьютерской программе выдачи и обслуживания, создаваемой организациями-изготовителями персонифицированных карт тахографа.

В этой связи необходимо отметить, что ранее Минэкономразвития России указывало, что отсутствие достаточного количества изготовителей карт тахографов может привести
к установлению значительного срока изготовления указанных карт (до 60 дней). В свою очередь, сроки изготовления персонифицированных карт напрямую влияют на издержки субъектов предпринимательской деятельности, владеющих транспортными средствами,
в связи с большими сроками непроизводственного простоя[[1]](#footnote-1).

Таким образом, ограничение числа организаций, осуществляющих выдачу карт тахографов, может привести к увеличению срока выдачи указанных карт, а также
к возникновению трудностей в доступе отдельных перевозчиков к услугам по выдаче указанных карт в отдельных субъектах Российской Федерации.

В этой связи считаем необходимым исключить указанную норму из проекта акта
или представить дополнительное обоснование необходимости ограничения количества организаций, имеющих возможность выдавать карты тахографов.

3. Подпунктом 1 пункта 6 проектируемой статьи 20.1 Федерального закона
№ 196-ФЗ предусматривается, что автоматизированная информационная система тахографического контроля включает в себя в том числе сведения о результатах проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств.

В этой связи отмечаем, что ранее Минэкономразвития России подготовило заключение об оценке регулирующего воздействия на проект федерального закона
«О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»
(в части обеспечения фиксации в автоматизированном режиме результатов проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств), содержащее вывод о наличии в указанном проекте федерального закона положений, вводящих избыточные обязанности, запреты и ограничения для физических
и юридических лиц в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности
или способствующих их введению, а также положений, приводящих к возникновению необоснованных расходов физических и юридических лиц в сфере предпринимательской
и иной экономической деятельности, а также бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации (письмо от 5 июля 2019 г. № 21971-АТ/Д26и). В указанном заключении было отмечено, что передача результатов проведения предрейсового
или предсменного контроля технического состояния транспортных средств
с использованием тахографов увеличивает административную нагрузку на субъекты предпринимательской деятельности и не позволяет достигнуть поставленных разработчиком целей регулирования.

Разногласия по проекту федерального закона урегулированы не были (письмо
от 3 августа 2019 г. № 25429-ВЖ/Д26и).

Учитывая изложенное, включение сведений о результатах проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных
средств в информационную систему тахографического контроля представляется избыточным и преждевременным до принятия окончательного решения о необходимости передачи указанных сведений посредством тахографов.

На основе проведенной оценки регулирующего воздействия проекта акта Минэкономразвития России может быть сделан вывод о достаточном обосновании решения проблемы предложенным способом регулирования.

По итогам оценки регулирующего воздействия может быть сделан вывод о наличии в проекте акта положений, вводящих избыточные обязанности, запреты и ограничения для физических и юридических лиц в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности или способствующих их введению, а также положений, приводящих
к возникновению необоснованных расходов физических и юридических лиц в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, а также бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации.

Приложение: на 9 л. в 1 экз.

Приложение к заключению об оценке регулирующего воздействия на проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования деятельности по оснащению транспортных средств тахографами»

 **Справка о результатах проведения публичных консультаций**

В ходе подготовки заключения об оценке регулирующего воздействия проекта акта Минэкономразвития России в соответствии с пунктом 28 Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов решений Евразийской экономической комиссии, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации
от 17 декабря 2012 года № 1318, провело публичные консультации с представителями субъектов предпринимательской деятельности в срок в срок с 2 сентября по 9 сентября 2019 года.

В ходе публичных консультаций были получены отзывы от АСМАП, Деловой России, АНО «Центр по пропаганде безопасности движения на транспорте «Движение без опасности», Московского областного транспортного союза, Московской торгово-промышленной палаты, НО «Российский автотранспортный союз», ИП Берг.

Результаты проведения публичных консультаций обобщены в сводной таблице результатов проведения публичных консультаций по проекту акта.

**Сводная таблица результатов проведения публичных консультаций по проекту федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования деятельности по оснащению транспортных средств тахографами»**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Структурная единица проекта акта/отчета** | **Замечания и (или) предложения** |
| **1** | **2** | **3** |
|  | По пункту 3 статьи 1 | В названии проектирумой статьи 20.1 использовано понятие «средства криптографической защиты информации, применяемые в тахографе», в то время как в пункте 2 статьи 20.1 используется понятие «средства криптографической защиты информации тахографов». |
|  | По пункту 3 статьи 1 | Название проектируемой статьи 20.1 изложить в следующей редакции: «Статья 20.1. Требования к тахографам, средствам криптографической защиты информации тахографов, порядку оснащения ими транспортных средств, порядку их использования, обслуживания и контроля их работы, требования к мастерским и информационному обеспечению тахографической деятельности». |
|  | По пункту 3 статьи 1 | Проектируемая статья 20.1 проекта федерального закона (пункты 2, 4, абзац второй пункта 7, пункты 8, 9) содержит значительное количество бланкетных норм, предусматривающих принятие подзаконных нормативных правовых актов, не устанавливая при этом каких-либо рамочных регуляторов. Получается, что нормы, содержащиеся в законопроекте, не являются достаточными для регулирования правоотношений, составляющих предмет его правового регулирования.В этой связи необходимо учитывать, что, как неоднократно отмечал Конституционный Суд Российской Федерации в своих решениях, положениями Конституции Российской Федерации обусловливается необходимость формальной определенности, точности, ясности, недвусмысленности правовых норм и их согласованности в системе действующего правового регулирования; законоположения, не отвечающие указанным критериям, порождают противоречивую правоприменительную практику, создают возможность их неоднозначного истолкования и произвольного применения (постановления от 20 апреля 2009 г. № 7-П, от 6 декабря 2011 г. № 27-П, от 29 июня 2012 г. № 16-П и др.). |
|  | По пункту 3 статьи 1 | Пунктом 5 проектируемой статьи 20.1 предусматривается создание, в том числе для осуществления контроля за применением тахографов, автоматизированной информационной системы тахографического контроля, оператором которой является организация, подведомственная федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, аккредитованная в установленном порядке в качестве удостоверяющего центра (далее – информационная система). Вместе с тем поскольку информационная система включает в себя, в том числе информационный ресурс, содержащий сведения о нарушениях времени управления транспортным средством и отдыха водителя транспортного средства, режима труда и отдыха водителя транспортного средства, управление которым входит в его трудовые обязанности; сведения о нарушениях скорости движения транспортного средства; сведения о результатах проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств, и является информацией ограниченного доступа, закрытой коммерческой информацией, ее раскрытие может представлять угрозу транспортной безопасности, безопасности сохранности груза, жизни и здоровья водителей транспортных средств. На основании изложенного, а также в связи с тем, что согласно абзацу первому пункта 7 проектируемой статьи 20.1 сведения, содержащиеся в информационной системе, являются собственностью Российской Федерации, полагаем, что указанная информационная система должна быть государственной и вестись не некой подведомственной Минтрансу России организацией, а соответствующими федеральными органами исполнительной власти. Также остается неясным, что за установленный порядок предусмотрен для аккредитации организации – оператора информационной системы в качестве удостоверяющего центра.Согласно абзацу второму пункта 7 проектируемой статьи 20.1 информация, содержащаяся в информационной системе, является информацией ограниченного доступа, за исключением информации, недопустимость ограничения доступа к которой установлена федеральными законами, а также информации, отнесенной в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации, к общедоступной.Полагаем необходимым на законодательном уровне определить, какая именно информация, указанная в подпункте 1 пункта 6 проектируемой статьи 20.1, является общедоступной, а какая является информацией ограниченного доступа. |
|  | По пункту 3 статьи 1 | В пункте 2 проектируемой статьи 20.1 при формулировании компетенции на утверждение ряда актов в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации, не указана компетенция Правительства Российской Федерации на утверждение категорий оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также видов сообщений, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий (последнее предложение абзаца десятого пункта 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»). |
|  | По проекту акта в целом | В тексте проекта акта отсутствуют какие-либо требования, связанные с выполнением мастерскими возложенных на них обязанностей, например перечень обязательных процедур и порядок их выполнения, которые обеспечат работоспособность тахографа и достоверность регистрируемой им информации. Регулирование этого вопроса отсутствует и в нормативных актах, действующих на текущий момент. Весь процесс регулирования сводится к простому учету сведений о мастерских, который реализован и на настоящее время, и при этом не оказывает положительного влияния на качество работ, выполняемых мастерскими.Например, отсутствует регламентация настройки тахографа на конкретные характеристики транспортного средства и ответственность за результат этой настройки. Также отсутствуют требования к отчетным документам, подтверждающим выполнение мастерской процедуры настройки, по которым можно было бы оценить корректность выполнения этой процедуры. |
|  | По проекту акта в целом | Предлагаемая в проекте акта информационная система ведет учет сведений, связанных не только с оснащением (цель регулирования данного законопроекта), но и с эксплуатацией транспортных средств – это сведения о нарушениях скорости движения, о нарушениях времени управления и отдыха, о режимах труда и отдыха водителей, а также требования к самой информационной системе и порядку передачи данных в эту систему, что не связано с основной целью регулирования, заявленной для рассматриваемого проекта акта. Также обращаем внимание, что обязанность у владельцев транспортных средств по передаче сведений, которые подлежат учету в системе отсутствует в текущей нормативной базе и не вводится в рассматриваемом проекте акта.  |
|  | По пункту 3 статьи 1 | Информационная система должна содержать сведения о каждом программно-аппаратном (шифровальном) криптографическом блоке, который не применяется владельцами транспортных средств в качестве самостоятельного устройства для регистрации информации, а входит в состав тахографа и при этом является его неотъемлемой частью. В связи с этим представляется целесообразным вести учет этого блока в составе тахографа, с привязкой к сведениям о каждом экземпляре тахографа. Таким образом можно будет учесть своевременную замену блоков в составе тахографа. |
|  | По пункту 3 статьи 1 | Информационная система должна содержать сведения о транспортных средствах, оснащенных и (или) подлежащих оснащению тахографами, при этом в учет не попадают транспортные средства, по каким-либо причинам не оснащенные тахографами. С учетом того, что принятие решения об оснащении возложено на владельца транспортного средства, то такая формулировка не исключает уклонение от учета тех транспортных средств, которые ошибочно выведены владельцем из перечня подлежащих оснащению. Предлагается передавать сведения обо всех транспортных средствах и принимать решение об оснащении не на стороне владельца, а на стороне информационной системы. Таким образом будет исключена возможность ошибочного уклонения от оснащения. |
|  | По пункту 3 статьи 1 | Информационная система должна содержать сведения «о нарушениях скорости движения транспортного средства». Данная формулировка требует уточнения о каком ограничении скорости движения идет речь: о максимально допустимой скорости движения данного типа транспортного средства либо об ограничении скорости движения на конкретном участке дороги. |
|  | По пункту 3 статьи 1 | Проектом акта предусмотрены исключительно включение и исключение из перечня сведений, перечисленных в подпункте 1 пункта 6 статьи 20.1 проекта акта. Обращаем внимание, что часть сведений в этой информационной системе имеют сроки действия, и если такого рода сведения будут просто исключаться из системы, то это может привести к одномоментному аннулированию всех действующих на определённом периоде времени объектов, связанных с удаленными сведениями. Например, действие настройки тахографа, выполненной мастерской действует в течение 3 лет, при исключении сведений об этой мастерской из перечня информационной системы, все выполненные ранее ею настройки станут недействительными. Поэтому предлагается кроме включения и исключения из перечня предусмотреть также процедуры актуализации сведений и указание сроков действия сведений. |
|  | По проекту акта в целом | В информационной системе не предусмотрены сведения, которые напрямую связаны с целью регулирования предлагаемого закона – это сведения о выполненной мастерской настройке тахографа. По этим сведениям можно было бы принимать решение о достоверности данных тахографа по регистрации значений скорости движения и о своевременности выполнения процедур замены блоков криптозащиты информации и выполнении настройки. Предлагается дополнить перечень сведений, регистрируемых информационной системой, сведениями о выполненной в мастерской настройке тахографа, с указанием параметров настройки тахографа. |
|  | По проекту акта в целом | Для учета сведений в информационной системе необходимо в порядок информационного взаимодействия с информационной системой добавить мастерские, поскольку от них будут поступать сведения, которые связаны с техническим состоянием тахографа. |
|  | По проекту акта в целом | В тексте законопроекта не определено - какой субъект права за передачу каких сведений отвечает (обязанности по передаче сведений). Порядок информационного взаимодействия не сможет распределить обязанности между субъектами при отсутствии обязанностей, введенных на уровне закона. |
|  | По проекту акта в целом | Не ясен порядок внесения ряда параметров в единую информационную систему в связи с наличием в эксплуатации тахографов, не имеющих технической возможности по передаче данных по сетям GPRS, соответствующих установленным в настоящее время требованиям. Не ясно, что подразумевается под деятельностью удостоверяющего центра, а также что должно обеспечиваться программно-аппаратными средствами информационной системы.  |
|  | По пунктам 1.4 и 3.1 сводного отчета | В пунктах 1.4. и 3.1 сводного отчета указаны следующие проблемы:1) Мастерские осуществляют измерения «органолептическими методами», вносят в тахограф «приблизительные параметры», взятые из сети «Интернет». Мастерские осуществляют «недостоверные измерения». Отсутствие требований к мастерским, что приводит к противоправным действиям, по манипуляциям с тахографами («отключки»).Проблема по мастерским сведена к некачественной работе мастерских и отсутствию требований к мастерским. С точки зрения действующего законодательства:- вопросы ответственности исполнителя за некачественно выполненную работу (оказанную услуг) регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации, предлагаемый законопроект проект не содержит никаких механизмов улучшения качества работ (услуг);- вопросы, связанные с допуском к деятельности с измерениями, регулируются Федеральным законом от 26.06.2008 № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений». Поскольку тахограф является средством измерения, то требования к деятельности мастерских и их допуску, находятся в ведении 102-ФЗ и не могут быть предметом рассматриваемого законопроекта. - вопросы, связанные с допуском к деятельности по техническому обслуживанию и ремонту тахографа, как автокомпонента, урегулированы Федеральным законом от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля». Мастерские находятся в сфере надзора со стороны МВД России в рамках реализации постановлений Правительства Российской Федерации от 16 октября 2015 г. № 1108 «Об уполномоченных органах Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» и постановлением Правительства Российской Федерации от 19 августа 2013 г. № 716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения». Применительно к мастерским уже сегодня действуют требования о наличии: - лицензии ФСБ России, т.к. тахограф содержит средство криптографической защиты информации, - аккредитации как метрологической службы (если делают поверку) или как организации, занимающейся калибровкой, - уведомления о начале деятельности в части предоставление услуг по монтажу, ремонту и техническому обслуживанию приборов и инструментов для измерения, контроля, испытания, навигации, локации и прочих в порядке, установленном Федеральным законом от 26 декабря 2008 года № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».Таким образом, мастерская, которая занимается тахографами, не осуществляет никакой деятельности, которая на данный момент не урегулирована законодательством Российской Федерации. |
|  | По пункту 3 статьи 1 | 2) Проблема учета моделей тахографов, персонифицированных карт тахографов, программно-аппаратных (шифровальных) криптографических блоков.На данный момент:а) все модели тахографов учтены:в Федеральном информационном фонде по обеспечению единства измерений в разделе «Утверждённые типы средств измерений». Данный автоматизированный ресурс создан во исполнение ст. 20 Федерального закона № 102-Ф3 от 26 июня 2008 года «Об обеспечении единства измерений». Каждой модели тахографа присвоен свой уникальный реестровый номер. Тахографов, не включенных в данный реестр не существует;в реестре обязательных сертификатов Таможенного союза Никакой проблемы не существует.Помимо этого, на протяжении более шести лет учет ведется ФБУ «Росавтотранс» в рамках реализации приказа Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36.б) все карты тахографов учтены. - учет каждого экземпляра карты на протяжении более шести лет учет ведется ФБУ «Росавтотранс» в рамках реализации Приказа Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36. - учет моделей карт ведется центром лицензирования и сертификации ФСБ России в рамках процедур сертификации. Реестр размещен на сайте ФСБ Росси. Никакой проблемы не существует.- учет моделей программно-аппаратных (шифровальных) криптографических блоков ведется центром лицензирования и сертификации ФСБ России в рамках процедур сертификации. Реестр размещен на сайте ФСБ Росси. Никакой проблемы не существует.Помимо этого, на протяжении более шести лет учет ведется ФБУ «Росавтотранс» в рамках реализации приказа Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36. Данная деятельность ФБУ «Росавтотранс» не имеет никакой законодательной основы.- учет каждого экземпляра программно-аппаратных (шифровальных) криптографических блоков ведется лицензиатами ФСБ России согласно требованиям, предъявляемым в рамках реализации положений постановление Правительства Российской Федерации от 16.04.2012 № 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». Никакой проблемы не существует.Помимо этого, в нарушение законодательства о лицензировании на протяжении более шести лет учет ведется ФБУ «Росавтотранс» в рамках реализации Приказа Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 363) Проблема отсутствия единой методики проведения испытаний, экспертиз и иных процедур, подтверждающих соответствие оборудования, предъявляемым к ним требованиям. Отсутствие процедуры исключения из соответствующего перечня моделей тахографов, персонифицированных карт тахографов, программно-аппаратных (шифровальных) криптографических блоков в случае выявления их несоответствия требованиям после включения в перечень.Приведенное в сводном отчете описание не является описанием какой-либо проблемы. Тахографы являются средствами измерения и вносятся в реестр средств измерения на основании соответствующих требований. При этом используются соответствующие методы и методики испытаний. Если средство измерения, находящееся в обращении, не соответствует установленным требованиям, оно не пройдет периодическую поверку и не сможет законно использоваться. Это выявляется метрологическим надзором.К тахографам, как объектам технического регулирования, предъявляются соответствующие требования, на основании которых на них выдаются сертификаты соответствия. При этом используются соответствующие методы и методики испытаний. Если продукция, находящаяся в обращении, не соответствует установленным требованиям, законодательством о техническом регулировании предусмотренным инспекционный контроль, надзор и отзыв продукции из обращения. Если требуется установить новые требования и методы испытаний, никаких препятствий для этого нет. Можно вносить изменения в Технический регламент, разрабатывать стандарты, иные документы по стандартизации. Предлагаемый законопроект никак не способствует установлению законных требований к тахографам, процедурам их обращения на рынке и использованию.4) Проблема отсутствия порядка выдачи карт, регламентирующего минимальные сроки их выдачи.Порядок выдачи карт отсутствует для перевозок в пределах Российской Федерации. Для международных перевозок, такой документ существует. Целесообразно их просто объединить. Приказ Минтранса России от 21.05.2012 № 145 «Об утверждении Порядка выдачи карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах». Имеет место не «симметричное» регулирование на внутренних и международных перевозках. |
|  | По проекту акта в целом | Требования к средствам криптографической защиты информации являются предметом регулирования Федерального закона «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»; Федерального закона «О защите персональных данных»; Федерального закона «Об электронной подписи» и соответствующих подзаконных актов. Не входят в сферу регулирования Федерального закона «О безопасности дорожного движения». Пункт 1 предлагаемой статьи 20.1 противоречит Федеральному закону «Об обеспечении единства измерений» в части обеспечения некорректируемости показаний средств измерения. Эти требования уже урегулированы статьей 9 Федерального закона «Об обеспечении единства измерений»: «2. Конструкция средств измерений должна обеспечивать ограничение доступа к определенным частям средств измерений (включая программное обеспечение) в целях предотвращения несанкционированных настройки и вмешательства, которые могут привести к искажениям результатов измерений». Применение средств криптографической защиты является одним из возможных способов защиты |
|  | По пункту 3 статьи 1 | Пункты 5-9 предлагаемой статьи 20.1 устанавливают необходимость применения некоей «информационной системы». Особо следует отметить, создания информационной системы не актуально, так как согласно сведениям о проведенных конкурсах с сайта Государственных закупок, работы по созданию систем с указным в пунктах функционалом ведутся с 2014 года:Минтранс России с 2014 года ведет работы по созданию автоматизированной информационной системы «Тахографический контроль» (далее - АИС ТК). Создание АИС ТК осуществляется в рамках мероприятия «Создание аппаратно-программного комплекса автоматизированного учета и предоставления тахографической информации для осуществления контрольно-надзорной деятельности в области организации движения транспортных средств, соблюдения маршрута движения, режима труда и отдыха водителей» Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 (далее ФЦП). На реализацию данного мероприятия было выделено из Государственного бюджета 560 914 000,00 рублей. Так же в рамках указанного мероприятия ежегодно выделяются денежные средства на сопровождение и техническую поддержку АИС ТК.В настоящее время эксплуатацию АИС ТК осуществляет ФБУ «Росавтотранс».Подпункт 5 и 6 пункта 3 статьи 1 проекта акта, касающиеся создания информационной системы, потребуют переходного периода и дополнительного финансирования на вывод из эксплуатации и переноса накопленных данных в создаваемую автоматизируемую систему из уже эксплуатируемых систем: АИС ТК - эксплуатирует ФБУ «Росавтотранс» и КИАКС-ТС РВ - эксплуатирует Ространснадзор. Кроме того потребуется время и финансирование на повторное выполнение работ по организации информационного взаимодействия создаваемой информационной системы с КИАСК-ТС-РВ с целью предоставления инспекторам сведений, необходимых при осуществлении контрольно-надзорной деятельности. |
|  | По проекту акта в целом | Предлагаемые изменения десятого абзаца пункта 1 статьи 20 необходимо изложить в следующей редакции:«оснащать транспортные средства тахографами в мастерских или у заводов-производителей, а также у аккредитованных дилеров, для ранее не находившихся в эксплуатации транспортных средств».Предлагаемые изменения в абзац пятый пункта 3 статьи 20 необходимо изложить в следующей редакции:«в мастерских или у заводов-производителей, а также у аккредитованных дилеров, для ранее не находившихся в эксплуатации транспортных средств».Пункт 3 предлагаемых изменений в статье 20.1 главы IV необходимо начать следующими словами:«Деятельность по оснащению тахографами, ранее не находившихся в эксплуатации транспортных средств, может осуществляться заводами-производителями, а также у аккредитованных дилеров, а также…»Указанные дополнения по мнению Российского автотранспортного союза необходимо предусмотреть возможность заводам-производителям транспортных средств устанавливать тахографы при производстве. Это позволит компаниям сэкономить время и финансовые средства при заказе и покупке транспортных средств.Абзац восьмой подпункта 1 пункта 6 предлагаемых изменений в статье 20.1 главы IV изложить в следующей редакции:«сведения о нарушениях водителя времени управления и перерывов в управлении транспортным средством». |

1. Письмо Минэкономразвития России от 26 марта 2015 г. № 7081-ОФ/Д26и. [↑](#footnote-ref-1)