

В Министерство транспорта Российской Федерации

Министру

Старовойт Роману Владимировичу

От мастерской по обслуживанию тахографов  
ООО «Тахограф+»

## ЗАЯВЛЕНИЕ

В настоящий момент происходит очередное изменение в правилах выдачи карт:

- при обновлении карт, замене по неисправности, меняется срок действия карт. Теперь он не превышает 3х лет с момента производства карт. Ранее он был ровно 3 года, вне зависимости от начала действия карты. Сейчас карта начинается не ранее, чем срок окончания действующей карты, но заканчивается не позже, чем 3 года с момента выпуска карты.

При этом говорить о каких-то нарушениях невозможно, так как отсутствует какой – либо государственный документ, регламентирующий выдачу карт.

Некоторое время назад, ООО «Спецпроект» изменило правила аутентификации карт в блоках НКМ.

Опять же, говорить о нарушении невозможно, в связи с отсутствием государственных требований к блокам СКЗИ, отсутствию государственных правил аутентификации карт.

Если ранее при аутентификации карты в блоке НКМ, смотрелось на срок действия карты, то теперь НКМ смотрит на срок действия электронной подписи, записанной на карте.

В настоящий момент происходит полная неразбериха: срок действия карт, выданных 4 года назад был ровно 3 года (указано на карте), а срок действия электронной подписи по 6 лет. В результате тахографы, в которых НКМ был заменен на блок, в котором запрограммированы новые правила, продолжает принимать эти карты. Вместе с тем, на картах, выданных 2,5 года назад срок действия указан те же 3 года с начала действия карты, однако электронная подпись на них прекращает свое действие спустя 3 года с момента выпуска карты и такая карта новым блоком не принимается.

В связи с отсутствием государственных требований к этим процессам, в какой момент нарушили требования – не известно. Известно, что неразбериха идет полная.

Министерство транспорта РФ, отдало все эти документы на откуп частным фирмам и, на данный момент, не имеет контроля за процессами, происходящими в системе Тахографического контроля. Сотрудники ФСБ, согласующие правила создания ключей и порядок их аутентификации, проверяют только соответствие правил криптозащиты, не соизмеряя их с требованиями обеспечения безопасности на транспорте.

Это уникальная система, при которой основная ключевая информация, используемая в системе обеспечения государственного тахографического контроля (а значит и безопасности на транспорте), находится в частных руках, без контроля и тарификации со стороны назначенного правительством органа – Министерства Транспорта.

Одновременно хочу поднять еще один вопрос – наличие квалифицированной электронной подписи в тахографах.

Согласно 440 Приказа Минтранса РФ от 28.10.2020 «84. Реализация криптографических алгоритмов, необходимых для шифрования и расшифровывания информации, вычисления **квалифицированной электронной подписи**, проведения процедур аутентификации и обеспечения защиты информации, регистрируемой, обрабатываемой и хранимой в тахографе, и подлежащей защите в соответствии с

Федеральным законом от 27 июля 2006 г. N 152-ФЗ "О персональных данных" и пунктом 83 Требований, должна осуществляться блоком СКЗИ тахографа и картами.»

При этом Требование о наличии именно Квалифицированной электронной подписи никак не обосновано, а на вопросы, поступивших ранее, о способах проверки этой подписи Минтранс переслал на частные конторы (все письма есть в открытом доступе, в данном случае на сайте Ассоциации транспортных экспертов и специалистов (АТЭС) <https://zen.ati.su> .

Если исключить вариант проверки подписи, средствами квалифицированной электронной подписи (которое на данный момент не работает), то вполне подходит НЕКВАЛИФИЦИРОВАННАЯ электронная подпись:

Цитата 63 ФЗ от 06.04.2011 г.

«3. Неквалифицированной электронной подписью является электронная подпись, которая:

- 1) получена в результате криптографического преобразования информации с использованием ключа электронной подписи;
- 2) позволяет определить лицо, подписавшее электронный документ;
- 3) позволяет обнаружить факт внесения изменений в электронный документ после момента его подписания;
- 4) создается с использованием средств электронной подписи.»

Применение не квалифицированной подписи позволит сделать все, что делается на данный момент, но позволит избежать проверок СМЭВ, системы, которая в настоящий момент работает со сбоями (мы понимаем, что сбой связан с работой хакеров со стороны недружественных государств, однако это вызывает простои транспорта и ухудшает экономику РФ, нарушает снабжение, в том числе и армии РФ).

Так же, из-за работы системы РЭБ, в НКМ часто пропадают координаты и меняется дата/время. Необходимо прописать такие сложности законодательно и что делать в таких случаях (в настоящий момент двигаться с неисправным тахографом запрещено, вне зависимости от длительности неисправности).

Диагностика карт тахографа и блоков НКМ на предмет гарантия/не гарантия осуществляется исключительно в Москве, все время диагностики машина/водитель выпадают из экономической деятельности, что пагубно влияет как на экономику конкретного предприятия, так и на страну в целом. Вынуждает к этому полный запрет на эксплуатацию ТС с неисправным тахографом, и работу водителя с неисправной картой.

Предложения:

1. Описать требования к СКЗИ, описать параметры их взаимодействия с тахографом (стандарт разъемов, напряжения, потребляемые токи, протокол взаимодействия, правила аутентификации), чтобы унифицировать разные поколения устройств (в настоящий момент в 440 приказе прописано взаимозаменяемость, но, к примеру НКМ2.11 имеют пиковый потребляемый ток. В 1,5 раза выше, чем НКМ 2.1, что вынуждает производить переделки тахографов, для компенсации изменений).
2. Внести изменения в приказ 440, о Неквалифицированной электронной подписи.
3. Создать систему проверки неквалифицированной электронной подписи в системе государственного тахографического контроля, или договориться о передаче имеющейся системы в собственность государства, при этом прописать условия выдачи сертификатов и ключей участникам системы (производителям НКМ, производителям карт, тахографов и т.п.). Сами ключи, сертификаты и система в целом должны принадлежать ГОСУДАРСТВУ.
4. Прописать правила выдачи карт тахографа, сроки действия и сроки продления.
5. Создать регламент взаимодействия и прописать процедуры и сроки ответов участников системы тахографического контроля на вопросы других участников системы.
6. Добавить в приказ 440, что в случае выхода из строя карты/тахографа/НКМ водитель имеет право завершить маршрут, в случае, если это займет не более 14 дней. При этом прописать правила учета

