



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/2006/9  
10 August 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Сотая сессия

Женева, 17-19 октября 2006 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЕСТР

Записка секретариата

Нижеследующим членам Рабочей группы представляется план проекта для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, касающийся мер, которые необходимо принять для внедрения системы цифрового тахографа на соответствующем национальном уровне.

Он представлен Проектом по наблюдениям за внедрением цифрового тахографа (НВЦТ), который финансируется Европейской комиссией и Дорожной администрацией Швеции, а также Конфедерацией организаций по соблюдению законодательства в области автомобильного транспорта (КОРТЕ).

Внимание, в частности, обращается на предложения, содержащиеся в пунктах 30 b) и d), 40 e) и f) и 131 u), которые могут иметь последствия для ресурсов секретариата ЕЭК.

<b>План проекта для Договаривающихся сторон ЕСТР</b>
--

С 16 июня 2010 года цифровой тахограф станет обязательным элементом для новых транспортных средств Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, которые выходят в рейсы в первый раз. Внедрение этих приборов требует значительных усилий от Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС.

План этого проекта был разработан для Договаривающихся сторон, не являющихся членами ЕС, с тем чтобы они получили представление о том, какие меры необходимо принять для внедрения системы цифрового тахографа на их соответствующем национальном уровне.

В документе представляется оценка сроков внедрения, хотя эти сроки зависят во многом от административной организации в каждом государстве. В качестве примера, из опыта ЕС в Литве такая организация является компетентной для выпуска карточек (и, следовательно, для формирования и поддержки политики безопасности), для подсоединения к ТАХОнет, для сертификации мастерских и для обеспечения соблюдения правил "Водительских часов", а также должного использования тахографов, в то время как в Германии каждый элемент компетенции (приводится в нижеследующей таблице) соотносится с различными организациями. В результате такого положения в Литве отмечались более быстрые темпы внедрения системы цифрового тахографа, чем в Германии. Однако, приняв более оперативные меры, Германия наверстала упущенное и уже на год опережает Литву.

В любом случае необходимо подчеркнуть, что:

- несмотря на то, что система цифрового тахографа является обязательной для внутренних и международных автомобильных перевозок на уровне ЕС,
- несмотря на то, что все подробные детали этой системы хорошо известны с 2002 года,
- и несмотря на весьма интенсивную поддержку, предоставляемую национальным администрациям Европейской комиссией,

отмечались и все еще отмечаются трудности для нескольких государств - членов ЕС завершить процесс внедрения цифровых тахографов в пределах требуемых сроков. Поэтому вполне реалистичным является предположение о том, что без какой-либо

поддержки Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, не будут полностью готовы к окончанию процесса внедрения 16 июня 2010 года.

Внимание также обращается на то, что проект НВЦТ ([www.eu-digitaltachograph.org](http://www.eu-digitaltachograph.org)) завершается самое позднее в марте 2008 года и что секретариату ЕСТР-ООН необходимо приложить все усилия для обеспечения поддержки Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, начиная с самых ранних этапов.

Группа сотрудников НВЦТ приложит все усилия для обеспечения направления деятельности этих Сторон и в оказании им помощи в поиске в странах ЕС партнеров, с которыми они могли бы сотрудничать, с тем чтобы не начинать процесс внедрения с неудач.

В плане этого проекта приводятся основные шаги процесса внедрения цифрового тахографа. Каждый шаг в плане проекта кратко представляется, и их сводное изложение содержится в таблице, находящейся в конце настоящего документа.

## СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

<b>1. Утверждение типа</b>	<b>5</b>
1.1 Выпуск сертификатов утверждения типа	5
1.2 Отзыв сертификатов утверждения типа	9
1.3 Проблемы, которые необходимо решить	11
1.3.1 Испытания на эксплуатационную совместимость	11
1.3.2 Оспаривание сертификатов на утверждение типа	12
1.3.3 Предложения	12
<b>2. Безопасность</b>	<b>13</b>
2.1 Политика ЕГСО	13
2.2 Проблемы, которые необходимо решить	14
2.3 Предложения	15
<b>3. Процедура утверждения мастерских</b>	<b>15</b>
3.1 Утверждение мастерских	15
3.2 Аудит мастерских	18
3.3 Проблемы, которые необходимо решить	19
3.4 Предложения	19
<b>4. Выпуск карточек</b>	<b>19</b>
4.1. Карточки водителя	20
4.2 ТАХОнет	23
4.3 Проблемы, которые необходимо решить	24
4.4 Предложения	24
<b>5. Вопросы соблюдения</b>	<b>25</b>
5.1 Цифровые тахографы и вопросы соблюдения	26
5.2 Профессиональная подготовка и оборудование	28
5.3 Проблемы, которые необходимо решить	29
5.4 Предложения	29
<b>6. Защита данных</b>	<b>29</b>
6.1 Проблемы, которые необходимо решить	30
6.2 Предложения	30
<b>7. Управление рисками</b>	<b>31</b>
7.1 Управление рисками на национальном уровне	32
7.2 Управление рисками на уровне ЕСТР	39
7.3 Проблемы, которые необходимо решить	41
7.4 Предложения	42

## **1. Утверждение типа**

### **1.1 Выпуск сертификатов утверждений типа**

1. Процедура утверждения типа определена в приложении к ЕСТР с последними поправками и в его дополнении 1В.

2. В первом абзаце статьи 2 приложения среди прочего говорится:

*Договаривающаяся сторона предоставляет официальное утверждение любого типа контрольного устройства, любого образца регистрационного листа или карточки с памятью, которые соответствуют требованиям добавлений 1 или 1В к настоящему приложению, при условии, что данная Договаривающаяся сторона может проверить соответствие серийных образцов официально утвержденному прототипу.*

3. Поэтому в конечном итоге на Договаривающихся сторонах лежит ответственность проводить утверждение типа цифровых тахографов и карточек тахографов.

4. Однако, прежде чем выпустить сертификат утверждения типа, необходимо соблюсти и требования 271 и 288 добавления 1В:

*(271) Организации Договаривающихся сторон, производящие утверждение типа, не выдают сертификат об утверждении типа в соответствии с положениями статьи 2 этого приложения до тех пор, пока они не располагают:*

- сертификатом безопасности,
- сертификатом функциональности,
- и сертификатом эксплуатационной совместимости,

*для записывающего прибора или карточки тахографа, что является предметом запроса об утверждении типа.*

*(288) Организация Договаривающейся стороны, производящая утверждение типа, может выдать сертификат об утверждении типа, как только она получила в свое распоряжение три требуемых сертификата.*

5. В этом отношении во втором абзаце статьи 2 приложения говорится, что:

*Официальное утверждение типа контрольного устройства не должно предоставляться до того момента, пока не будет продемонстрирована способность всей системы (самого контрольного устройства, карточки водителя и электрических соединений с коробкой переключения скоростей) противостоять попыткам мошенничества или изменения данных о продолжительности управления. Испытания, необходимые для выявления этой способности, проводятся экспертами, которые знакомы с самыми современными методами подделки данных.*

6. Положения этой статьи воплотились в содержании требования 274 добавления 1В и его раздела 10, которое касается ссылки на Критерии оценки информационной технологической безопасности (ИТСЕК)<sup>1</sup>.

7. Безопасность функционирования блоков транспортного средства, датчиков движения и карточек тахографов, а также функции, обеспечивающие безопасность, определяются на основании критериев ИТСЕК, и поэтому сертификаты безопасности могут выпускаться лишь организациями ИТСЕК.

8. В требовании 277 добавления 1В говорится:

*Орган по утверждению типа выдает сертификат о функциональности. В этом сертификате помимо названия его пользователя и идентификации модели указывается подробный перечень проведенных испытаний и полученных результатов.*

9. Минимальный перечень испытаний приводится в разделе 9 добавления 1В.

10. В требовании 278 добавления 1В говорится:

*Испытания на эксплуатационную совместимость проводятся одной определенной лабораторией.*

11. Выполнение этой работы на уровне ЕС было поручено Европейской комиссии (ГД-СИЦ), и в частности лаборатории ИЗБГ, базирующейся в городе Испра (Италия).

---

<sup>1</sup> См. [http://www.ssi.gouv.fr/site\\_documents/ITSEC-uk.pdf](http://www.ssi.gouv.fr/site_documents/ITSEC-uk.pdf).

12. В соответствии с требованиями 281 и 294 добавления 1В:

*(281) Лаборатории, которым не выданы сертификат безопасности и сертификат функциональности, не проводят испытания на эксплуатационную совместимость для записывающего оборудования или карточки тахографа.*

*(284) Лаборатория выдает сертификат на эксплуатационную совместимость изготовителю лишь после того, как были успешно завершены все требуемые испытания<sup>2</sup>.*

13. Поэтому, хотя в конечном итоге ответственность за утверждение типа цифровых тахографов и карточек тахографов лежит на организациях по утверждению типа Договаривающихся сторон, эта ответственность разделяется с теми организациями, которые выпускают три требуемых сертификата, перечисленных в требовании 271 добавления 1В.

14. В третьем абзаце статьи 2 приложения к ЕСТР говорится:

*Любые изменения официально утвержденного образца или добавления к нему должны быть предметом дополнительного официального утверждения, представляемого той Договаривающейся стороной, которая представила первоначальное официальное утверждение.*

15. Это положение дополняется требованиями 272 и 273 добавления 1В, в которых говорится:

*(272) Любое изменение в программном или аппаратном обеспечении прибора или в характере материалов, используемых для его производства, сообщается до его проведения организации, которая выдала документ об утверждении типа этого прибора. Эта организация подтверждает изготовителю факт продления действия утверждения типа прибора или может потребовать обновления или подтверждения соответствующих сертификатов функциональности, безопасности и/или эксплуатационной совместимости.*

*(273) Процедуры модернизации in situ программного обеспечения записывающего прибора утверждаются организацией, которая предоставила утверждение типа для записывающего прибора. При модернизации программного обеспечения не должны изменяться или стираться любые данные о работе водителя, которые*

---

<sup>2</sup> См. <http://dtc.jrc.it/InteropDocs/SPI03116.pdf>.

*хранятся в памяти записывающего прибора. Модернизация программного обеспечения может проводиться только под ответственность изготовителя прибора.*

16. Поэтому организации, обеспечивающие утверждение типа, помимо выпуска трех вышеупомянутых сертификатов также несут ответственность за соответствие правилам, изложенным в добавлении 1В, любой модернизации приборов утвержденного типа.

17. После того как по цифровым тахографам или карточкам тахографов были предоставлены:

- сертификат безопасности, выданный организацией ИТСЕК;
- сертификат функциональности, выданный организацией, производящей утверждение типа; и
- сертификат эксплуатационной совместимости, выданный организацией, отвечающей за функциональную совместимость,

по ним могут быть затем выпущены (или нет) сертификаты об утверждении типа и информация об этом может быть направлена другим органам Договаривающихся сторон.

18. В статье 4 приложения к ЕСТР говорится, в частности, что:

*Компетентные органы Договаривающейся стороны, которой была подана заявка на официальное утверждение, должны в отношении каждого типа контрольного устройства, образца регистрационного листа или карточки с памятью, которые они официально утверждают или отказываются утвердить, либо направить в течение одного месяца органам других Договаривающихся сторон копию свидетельства официального утверждения с приложенными к нему копиями соответствующих спецификаций, либо в соответствующем случае уведомить эти органы об отказе в официальном утверждении; в случае отказа они должны сообщить причины своего решения.*

19. Это положение дополняется требованием 290 добавления 1В, в котором говорится, что:

*Лаборатория, в компетенцию которой входят испытания на эксплуатационную совместимость, ведут публичный вебсайт<sup>3</sup>, на котором производится обновление перечня моделей записывающих приборов или карточек тахографов:*

- по которым был зарегистрирован запрос в отношении испытаний на эксплуатационную совместимость,*
- которые получили сертификат эксплуатационной совместимости (даже в предварительном виде), и*
- получили сертификат утверждения типа.*

20. Выпуск сертификата об утверждении типа означает, что организация Договаривающейся стороны (после получения необходимой информации от организации ИТСЕК и от организации, ответственной за эксплуатационную совместимость) считает, что записывающий прибор или карточки тахографа соответствуют положениям о безопасности добавления 1В и эксплуатационно совместимы со всеми другими продуктами, в отношении которых уже существует утверждение типа.

## **1.2 Отзыв сертификатов утверждения типа**

21. В приложении также содержатся некоторые положения, касающиеся случаев, когда утверждение типа может быть по необходимости отозвано.

22. Эти положения приводятся ниже:

### Статья 5

- 1. Если Договаривающаяся сторона, которая предоставила официальное утверждение типа в соответствии со статьей 2, установит, что определенное контрольное устройство, регистрационный лист или карточка с памятью с нанесенным на них знаком официального утверждения, который она выдала, не соответствует тому прототипу, в отношении которого она предоставила официальное утверждение, то она должна принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы серийные образцы соответствовали официально утвержденному прототипу. Принимаемые меры могут при необходимости включать даже отмену официального утверждения.*

---

<sup>3</sup> См. <http://dtc.jrc.it/pages/Interoperability%20Status.htm>.

2. *Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение типа, отменяет такое официальное утверждение, если контрольное устройство, регистрационный лист или карточка с памятью, которые были официально утверждены, не соответствуют положениям настоящего приложения, включая добавления к нему, или если в ходе эксплуатации обнаруживается, что они имеют какой-либо общий дефект, который делает их непригодными для той цели, для которой они предназначены.*
3. *Если Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение типа, уведомляется другой Договаривающейся стороной о каком-либо из случаев, упомянутых в пунктах 1 и 2, то она должна после консультаций с этой последней Договаривающейся стороной также принять меры, изложенные в этих пунктах, при условии соблюдения положений пункта 5.*
4. *Договаривающаяся сторона, констатировавшая наличие одного из случаев, упомянутых в пункте 2, может запретить до последующего уведомления продажу либо введение в эксплуатацию контрольного устройства, регистрационных листов или карточки с памятью. Это положение распространяется и на случаи, упомянутые в пункте 1, в отношении контрольных устройств, регистрационных листов или карточек с памятью, которые были освобождены от первоначальной проверки, если завод-изготовитель после соответствующего предупреждения не приводит устройство в соответствие с официально утвержденным образцом или с требованиями настоящего приложения.*

*В любом случае компетентные органы Договаривающихся сторон уведомляют друг друга в течение одного месяца о любой отмене официального утверждения типа или о любых других мерах, принятых в соответствии с пунктами 1, 2 и 3, указывая причины таких действий.*

5. *Если Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение типа, оспаривает наличие любого из случаев, которые указаны в пунктах 1 и 2 и о которых она была уведомлена, то заинтересованные Договаривающиеся стороны принимают меры для урегулирования разногласий.*

*[...]*

## Статья 8

*Любое принятое в соответствии с положениями настоящего приложения решение об отказе в официальном утверждении типа контрольного устройства, образца регистрационного листа или карточки с памятью либо об отмене такого официального утверждения должно быть подробно обосновано. Оно должно быть доведено до сведения заинтересованной стороны, которая одновременно должна быть проинформирована об имеющихся у нее средствах правовой защиты, предусмотренной законодательством данной Договаривающейся стороны, а также о предельных сроках, в которые она может воспользоваться такими средствами правовой защиты.*

### **1.3 Проблемы, которые необходимо решить**

#### **1.3.1 Испытания на эксплуатационную совместимость**

23. Говоря теоретически, изготовители тахографов и/или карточек могут запросить утверждение типа своей продукции в любой Договаривающейся стороне.

24. Тем не менее две трети испытаний, которые необходимо провести, не могут быть сделаны в Договаривающихся сторонах ЕСТР, не являющихся членами ЕС:

- испытания на безопасность (ИТСЕК), поскольку официальные лаборатории ИТСЕК расположены во Франции, Германии, Соединенном Королевстве и Нидерландах;
- испытания на эксплуатационную совместимость, которые должны проводиться одной определенной лабораторией.

25. Несколько лет назад высказывались настоятельные просьбы об изменении требования 278 добавления 1 В приводить ссылку лишь на одну определенную лабораторию, поскольку в эквивалентном требовании, содержащемся в Правиле (ЕК) № 1360/2002, говорится, что:

*Испытания на эксплуатационную совместимость проводятся одной определенной лабораторией под руководством и при ответственности Европейской комиссии.*

26. Поэтому есть два-три вопроса, которые остаются без ответа:

- Существуют ли до сих пор какие-либо возражения против того, чтобы Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, имели дело с Европейской комиссией? Если да, какие существуют альтернативные соображения по вопросу о том, что для избежания проблем функциональной совместимости необходимо работать с одной определенной лабораторией?
- Если нет, каким образом прояснить эту ситуацию?

### **1.3.2 Оспаривание сертификатов об утверждении типа**

27. В статье 5 приложения к ЕСТР изложение этого вопроса отличается от изложения этих же вопросов в Правиле (ЕЭС) № 3821/85.

28. В пункте 5 статьи 8 Правил (ЕЭС) № 3821/85 говорится:

*Если государство-член, предоставившее утверждение ЕЭС типа, оспаривает существование каких-либо случаев, определенных в пунктах 1 и 2, уведомления о которых ему поступили, заинтересованные государства-члены пытаются урегулировать этот спор и Комиссия должна быть об этом информирована. Если переговоры между государствами-членами не привели к согласию в течение четырех месяцев с даты уведомления, о котором говорится выше в пункте 3, Комиссия после консультации с экспертами от всех государств-членов и после рассмотрения всех соответствующих факторов, например экономических и технических факторов, в течение шести месяцев принимает решение, которое сообщается заинтересованным государствам-членам и в то же время другим государствам-членам. Комиссия в каждом отдельном случае определяет предельные сроки выполнения ее решения.*

29. Секретариат ЕСТР ООН не играет такую же роль на уровне ЕСТР, как ЕК на уровне ЕС. Поэтому в случае споров между Договаривающимися сторонами могут возникнуть проблемы, и результатом такого спора может быть неуместное запрещение на маршрутах записывающего оборудования и/или карточек тахографа.

### **1.3.3 Предложения**

30. С учетом сроков, отводящихся Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, по внедрению системы цифровых тахографов предлагается:

- a) проводить работу с ЕК - ГД СИЦ в качестве одной определенной лаборатории (испытание на эксплуатационную совместимость),
- b) секретариату ЕСТР ООН проинформировать в письменном виде каждую Договаривающую сторону о толковании требования 278 добавления 1В и о деталях, относящихся к "одной определенной лаборатории",
- c) предусмотреть в среднесрочном плане в случае возникновения проблем на уровне политики возможность предоставления этой услуги подрядными организациями частного сектора через систему международных торгов,
- d) секретариату ЕСТР ООН запрашивать у каждой Договаривающейся стороны в письменном виде информацию в свете положений статьи 4 приложения либо направить ему в течение одного месяца экземпляр сертификата об утверждении, который они решили предоставить и который сопровождался бы копиями соответствующих спецификаций, или, если такой случай имеет место, уведомить его об отказе в утверждении; в случаях отказа они сообщают причины своего решения. Это позволит секретариату ЕСТР ООН если и не контролировать полностью процесс утверждения типа на уровне ЕСТР, то по крайней мере отслеживать его развитие.

## **2. Безопасность**

### **2.1 Политика ЕГСО**

- 31. Европейская комиссия несет ответственность за работу Европейского главного сертификационного органа (ЕГСО) в области создания инфраструктуры управления криптографическим ключом, которая необходима для внедрения системы цифрового тахографа.
- 32. Политика ЕГСО была утверждена 9 июля 2004 года Европейской комиссией/ГДТЭ, выступающей в качестве Европейской руководящей организации. Политика ЕГСО касается лишь криптографических ключей и сертификатов ключей, используемых в механизмах взаимной аутентификации, обеспечения безопасности сообщений и цифровой подписи системы цифрового тахографа.
- 33. Поэтому она не охватывает все вопросы безопасности системы цифрового тахографа.

34. В соответствии с пунктами 4.3.1 и 5.2.1 политики ЕГСО, органы государств-членов (ОГЧ) в обязательном порядке представляют стратегии безопасности на утверждение, поскольку "цель процесса утверждения заключается в обеспечении сопоставимых уровней безопасности в каждом Государстве-члене".

35. В пунктах 5.1.1 и 5.1.2 политики ЕГСО говорится:

*(5.1.1) ОГЧ формируют и поддерживают политику ОГЧ, охватывающую, если это имеет место, следующие процессы:*

- a) выпуск карточек тахографов, включая ключи и сертификаты;*
- b) выпуск ключей единицы транспортного средства и сертификатов;*
- c) выпуск ключей датчиков движения;*
- d) регулирование применения ключей Государств-членов.*

*(5.1.2) Эксплуатационная и управленческая практика, относящаяся к вышеуказанным процессам, документируется в сводах правил, утверждаемых ОГЧ.*

36. Иными словами, на уровне ЕС криптографические ключи выпускаются ЕГСО, что на практике поручается ГД СИЦ - ЕК. Без ключей цифровые тахографы не могут поставляться на рынок и государства не смогут выпускать карточки тахографов.

37. Для выпуска ключей Государства - члены ЕС должны:

- быть идентифицированы (Орган государства - члена-ОГЧ) Европейским руководящим органом (ЕРО, на практике ГДТЭ - ЕК),
- выпустить документ о политике безопасности с доказательствами надежного регулирования применения криптографических ключей, который должен утверждаться ЕГСО.

## **2.2 Проблемы, которые необходимо решить**

38. Соглашение, достигнутое на уровне ЕС, между Европейской комиссией и Государствами - членами ЕС, которое касается утверждения стратегии безопасности и выпуска криптографических ключей, не охватывает с юридической точки зрения страны, не являющиеся членами ЕС.

39. Решения подобного рода должны быть реализованы в весьма срочном порядке также и на уровне ЕСТР. В противном случае Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, не смогут выпускать карточки.

### **2.3 Предложения**

40. С учетом сроков, в которые Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, должны внедрить систему цифрового тахографа, предлагается:

е) секретариату ЕСТР ООН проинформировать в письменном виде каждую Договаривающуюся сторону о толковании раздела 11 добавления 1В и о необходимости - с учетом того, что система цифрового тахографа должна быть внедрена на практике, - создания главного сертифицирующего органа ЕСТР (ЕСТР-ГСО), которым на период 2007-2010 годов может стать ЕГСО-ЕС (ЕК - ГД - СИЦ),

ф) проводить, по возможности, работу с секретариатом ЕСТР ООН в качестве Органа ЕСТР (эквивалент Европейской комиссии, выступающей в качестве Европейского органа, т.е. органа, отвечающего за идентификацию органов Договаривающихся сторон ЕСТР),

г) предусмотреть в среднесрочном плане в случае возникновения проблем на уровне политики возможность предоставления этой услуги подрядными организациями частного сектора через систему международных торгов.

## **3. Процедура утверждения мастерских**

### **3.1 Утверждение мастерских**

41. В статье 9.1 приложения к ЕСТР говорится:

*Контрольное устройство может быть установлено или подвергнуто ремонту только теми механиками или мастерскими, которые для этой цели утверждаются компетентными органами Договаривающихся сторон после того, как последние, если они того пожелают, ознакомятся с мнением заинтересованных заводо-изготовителей.*

42. В первом абзаце главы VI.1 приложения 1В говорится:

*Договаривающиеся стороны утверждают, регулярно контролируют и сертифицируют органы, проводящие:*

- установку,
- проверку,
- инспекцию,
- ремонт.

43. После этого в соответствии с положениями статьи 9.3 приложения:

*Компетентные органы Договаривающихся сторон направляют друг другу свои перечни утвержденных механиков и мастерских и выданных им карточек, а также направляют друг другу копии знаков и необходимую информацию об использованных электронных данных для обеспечения безопасности.*

44. Приложение к ЕСТР предоставляет правовые рамки для обеспечения того, чтобы необходимое оборудование имелось в наличии и поддерживалось в надлежащем состоянии, с тем чтобы обеспечить соблюдение соответствующих правил ЕСТР, касающихся продолжительности работы и отдыха водителей. Все цифровые тахографы в необходимом порядке и на определенном этапе проходят активацию, калибровку, инспектирование и в конечном итоге выводятся из эксплуатации, и мастерские должны обеспечивать в этом отношении высококвалифицированную поддержку и компетентные услуги.

45. Поэтому национальным компетентным органам следует назначить свои собственные критерии утверждения, которые подходили бы для каждой Договаривающейся стороны. Они не должны предпринимать попыток вмешательства в коммерческую деятельность мастерских, а обеспечивать выполнение юридических требований.

46. Какими бы уместными ни считались Договаривающимися сторонами коммерческие ограничения, весьма важно обеспечить, чтобы утвержденные мастерские могли, по крайней мере, проводить инспекцию и калибровку в соответствии с требованиями ЕСТР всех типов цифровых тахографов, которые направляются в мастерские.

47. Все мастерские должны утверждаться согласно двум наборам критериев:

- Техническая компетенция и располагаемые средства
- Соответствие требованиям заявителя.

48. Оценка высокой технической компетентности наилучшим образом достигается путем обеспечения того, что мастерские располагают соответствующим и/или утвержденным оборудованием, что позволяет им проводить требуемые работы с тахографами и путем обеспечения того, что весь технический состав, проводящий эти работы, успешно завершил соответствующую профессиональную подготовку.

49. Национальный компетентный орган может быть также заинтересован в окружающей обстановке, в которой проводится эта работа, к примеру, с тем, чтобы убедиться, что техническое оснащение является адекватным для принятия транспортных средств и что в тех случаях, когда имеются другие критерии, они также будут удовлетворены (например, охрана здоровья и техника безопасности).

50. В то время как национальные компетентные органы должны мало интересоваться коммерческими договоренностями, которые достигаются между мастерской и изготовителем (при условии, что они приемлемы с правовой точки зрения), они вместе с тем несут на себе обязательство обеспечить, чтобы промышленные транспортные предприятия в целом имели доступ к мастерским и чтобы их записывающее оборудование могло быть установлено, активировано, откалибровано, проинспектировано, отремонтировано и выведено из эксплуатации должным образом. Поэтому в критериях, используемых для утверждения, должны четко излагаться условия, которые должна соблюдать мастерская при своем функционировании. Такие условия должны по крайней мере включать обязательство принимать "любого пришедшего". Это означает, что все мастерские, имеющие дело с тахографами, могут обеспечивать весь набор услуг транспортным средствам, снабженным различными марками цифровых тахографов для обеспечения удовлетворения требований ЕСТР. Работы, которые, как ожидается, могут проводиться мастерскими для всех "клиентов", определяются как:

Установка (требование 239 добавления 1В),

- Активация (требование 243 добавления 1В),
- Калибровка (требование 248 добавления 1В),
- Периодические инспекции (требование 256 добавления 1В),
- Загрузка памяти (требование 260 добавления 1В),

- Выведение из эксплуатации/сертификаты о разгрузке памяти (требование 261 добавления 1B)

### **3.2 Аудит мастерских**

51. Для того чтобы система мастерских функционировала эффективно и сохраняла свой целостный структурный характер и репутацию, весьма важно обеспечение должного соблюдения правовой базы. Для достижения этого национальным компетентным органам в необходимом порядке следует разработать надежную правовую базу, на основе которой будет происходить функционирование системы и которая в то же время давала бы возможности наложения санкций там, где это требуется.

52. Контроль компетентности и функционирования мастерских самим компетентным органом или под его руководством во всех случаях должен рассматриваться как непрерывный процесс.

53. Для поддержания определенного уровня безопасности всей системы цифровых тахографов следует поддерживать применение должных технологий аудита всех элементов деятельности, относящихся к цифровым тахографам, и каждая мастерская должна в полной мере вести регистрацию всех элементов деятельности, связанных с тахографами.

54. Хотя на практике вполне возможно сохранять регистрационные записи в бумажной форме, при существующей сейчас необходимости передачи электронных данных с карточек мастерских и необходимости проведения аудита использования этих карточек весьма рекомендуемым и предпочтительным методом является использование электронных систем сохранения регистрационных записей и проведения аудита.

55. Во всех случаях именно компетентные органы каждой Договаривающейся стороны принимают решение о соответствующем уровне дисциплинарных санкций против мастерских в тех случаях, когда они не соблюдают требования, содержащиеся в утверждении.

56. Характер принимаемых дисциплинарных санкций может зависеть от таких факторов, как гражданский кодекс Договаривающейся стороны и правовая способность заинтересованного компетентного органа. Вместе с тем принцип, которому нужно следовать, заключается в том, что высокое качество работы, проводимой мастерскими (и поэтому целостность систем контроля за обеспечением соблюдения правил

продолжительности работы и отдыха водителей), всегда обеспечивается эффективным контролем.

57. В принципе, национальные компетентные органы должны располагать дисциплинарными процедурами, которые, в конечном итоге, дают возможность рассмотреть такие меры, как приостановление действия или отзыв утверждения, с тем чтобы не допустить дальнейшего функционирования мастерской, и/или предъявление мастерской иска.

### **3.3 Проблемы, которые необходимо решить**

58. Договаривающимся сторонам необходимо регулировать применение процедуры утверждения мастерских, работающих с цифровыми тахографами.

### **3.4 Предложения**

59. С учетом сроков внедрения Договаривающимися сторонами ЕСТР, не являющимися членами ЕС, системы цифровых тахографов предлагается:

h) использовать "Руководящие принципы утверждения мастерских", выпущенные в рамках проекта IDT-MIDT, которые могут быть перенесены и включены в текст национального законодательства;

i) обеспечить содействие Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, в рамках проекта НВЦТ ([www.eu-digitaltachograph.org](http://www.eu-digitaltachograph.org)).

## **4. Выпуск карточек**

60. Договаривающиеся стороны должны соблюдать требования, изложенные в приложении с последними внесенными исправлениями, однако их необходимо дополнить:

- требованиями, изложенными на уровне ЕС в политике ЕГСО,
- ТАХОнет.

61. В этом документе основное внимание будет уделено только карточкам водителя, поскольку они используются для определения модели деловой практики на национальном уровне при определении стратегии выпуска карточек.

#### **4.1 Карточки водителя**

62. Договаривающиеся стороны в обязательном порядке выпускают карточки водителя для водителей, которые:

- имеют место обычного проживания на своей территории,

*Карточка водителя, определенная в добавлении 1В, выдается по просьбе водителя компетентным органом государства, являющегося Договаривающейся стороной, в котором находится место обычного проживания водителя (статья 11.3, первый пункт приложения),*

- удовлетворяют положениям ЕСТР,

*Карточки водителя выпускаются только для заявителей, на которых распространяются положения настоящего Соглашения (статья 11.4 b) приложения),*

- находятся на той или иной стадии процесса подачи заявления, четко определенного Органом по выпуску карточек (ОВК),

*Компетентный орган Договаривающейся стороны заполняет карточку водителя в соответствии с положениями добавления 1В (статья 11.4 a), первый абзац приложения 1).*

63. На уровне ЕС эти положения подкрепляются следующим:

*ОГЧ обеспечивает, чтобы пользователи карточек идентифицировались на определенном этапе процесса выпуска карточек (Политика ЕГСО, "Регистрация пользователей", пункт 5.3.35).*

*Для избежания того, чтобы водитель имел карточки других государств-членов [...], проверка должна проводиться не только органом самого государства-члена, но также и компетентными органами других государств-членов. Для того чтобы обеспечить надежную систему контроля выпуска единственных карточек водителя, действующую между государствами-членами, было сочтено необходимым создать соответствующую телематическую сеть [TACHONET] (TACHOnet XML Messaging Reference Guide, version 1.41, page 8).*

64. В соответствии со статьей 11.4 f) приложения к ЕСТР:

*Договаривающиеся стороны принимают все необходимые меры для предотвращения любой возможности подделки карточек водителя.*

65. Это положение осуществляется через требования 180 и 181 добавления 1В, в которых говорится:

*(180) На карточки тахографов наносятся по крайней мере следующие элементы защиты карточки от подделки и фальсификации:*

- *защитный фоновый рисунок тонкой сетки блокперфект и печатная расцветка цветами радуги,*
- *на месте фотографии - фоновый защитный рисунок, который перекрывает фотография,*
- *по крайней мере одна двухцветная линия - микропринт.*

*(181) После консультаций с секретариатом ЕЭК ООН Договаривающиеся стороны могут дополнительно наносить цвета или знаки, например национальные символы и защитные элементы, не нанося при этом ущерба другим положениям настоящего добавления.*

66. Договаривающиеся стороны должны, по крайней мере для карточек водителя, вести регистрацию выпуска карточек:

*Компетентный орган, выдающий карточку, регистрирует выданные, украденные, потерянные или дефектные карточки водителя, по крайней мере в течение периода времени, равного сроку их действия (статья 11.4 а), четвертый абзац приложения).*

67. После выпуска карточек они признаются на основе взаимности; это означает, что они могут быть заменены водителями, если они переносят место проживания с территории одной Договаривающейся стороны на территорию другой Договаривающейся стороны:

Карточки водителя, выдаваемые Договаривающимися сторонами, признаются на основе взаимности.

*Если держатель действующей карточки водителя, выданной Договаривающейся стороной, переносит место своего обычного проживания в другую Договаривающуюся сторону, то он может обратиться с просьбой о замене его карточки на эквивалентную карточку водителя; Договаривающаяся сторона, которая производит такую замену, обязана в случае необходимости проверить, является ли предъявленная карточка по-прежнему действительной (статья 11.4 d) приложения).*

68. Карточки также могут в обязательном порядке быть заменены (в случае утери, кражи или повреждения) или может быть выдана новая карточка (в случае истечения административного срока действия),

*Если карточка водителя повреждена или неправильно функционирует, утеряна или украдена, то компетентный орган выдает другую карточку в течение пяти рабочих дней с момента поступления соответствующей подробно изложенной просьбы (статья 11.4 a), пятый абзац приложения).*

*При поступлении заявления об обновлении карточки, срок действия которой истекает, компетентный орган выдает новую карточку до истечения срока действия, если соответствующая просьба была направлена ему в течение предельных сроков, указанных во втором подпункте пункта 1 статьи 12 (статья 11.4 a), шестой абзац приложения).*

*Если водитель желает возобновить действие своей карточки водителя, то он должен обратиться к компетентным органам Договаривающейся стороны, в которой он обычно проживает, не позднее чем за 15 рабочих дней до даты истечения действия карточки (статья 12.1, четвертый абзац приложения).*

69. Карточки в конечном итоге при некоторых особых обстоятельствах могут быть изъяты или конфискованы:

*Карточка водителя выдается конкретному лицу. В течение официального срока ее действия она может быть изъята или ее действие может быть приостановлено по любым причинам только в том случае, если компетентный орган Договаривающейся стороны обнаружит, что карточка была подделана, либо водитель использует карточку, владельцем которой он не является, или что карточка была получена на основе ложных заявлений и/или фальшивых документов. Если такие меры по приостановлению действия или изъятию принимаются Договаривающейся стороной, которая не является Договаривающейся стороной,*

*выдавшей карточку, то эта Договаривающаяся сторона возвращает карточку компетентным органам той Договаривающейся стороны, которая ее выдала, и указывает причины возвращения карточки (статья 11.4 с) приложения).*

70. Договаривающиеся стороны должны в обязательном порядке в некоторых случаях взаимодействовать и по крайней мере:

*Договаривающиеся стороны, производящие обмен, возвращают прежнюю карточку водителя компетентным органам Договаривающейся стороны, которая ее выдала, и указывают причины этого (статья 11.4 d), третий абзац приложения).*

*Если компетентные органы Договаривающейся стороны, являющейся государством, в котором водитель обычно проживает, отличаются от компетентных органов, которые выдали ему карточку и в которых он обязан обновлять, заменять или обменивать карточку водителя, то эти компетентные органы информируют компетентные органы, которые выдали прежнюю карточку, о точных причинах ее обновления, замены или обмена (статья 13.3, четвертый абзац приложения).*

## **4.2 ТАХОнет**

71. Для обеспечения уникального характера карточек водителя Государства-члены и Комиссия создали на уровне ЕС сеть, которая предназначена для облегчения обмена информацией между ОВК:

*Конечной целью проекта ТАХОнет является создание телематической сети, предназначенной для облегчения обмена данными между национальными органами, занимающимися выпуском карточек тахографов, как это закреплено в правиле Совета (ЕЭС) № 3821/85 с поправками, содержащимися в правиле Совета (ЕК) № 2135/98.*

*Сеть ТАХОнет:*

- *обеспечивает надежный и защищенный обмен необходимыми и достаточными данными между Государствами-членами, которые выпускают карточки тахографов, с тем чтобы содействовать им в выполнении требований правила Совета (ЕК) № 2135/98;*

- *обеспечивает то, что обмен данными производится в предусмотренных правовых рамках и что эта система не допускает иного использования одних и тех же данных;*
- *налагает лишь узкий круг ограничений на локальные системы, обеспечивающие управление карточками водителя в Государствах-членах.*

[...] (TACHOnet XML Messaging Reference Guide, version 1.41, page 8).

72. При отсутствии такой сети водители могли бы с легкостью подавать заявку на карточку водителя в стране А и в стране В и получили бы эти карточки в каждой стране. Несомненно, это оказало бы существенное негативное влияние на безопасность системы цифровых тахографов.

#### **4.3 - Проблемы, которые необходимо решить**

73. Договаривающимся сторонам необходимо:

- определить свои компетентные органы, которые обеспечивались бы ключами,
- принять ЕСТР-ГСО,
- сформировать политику безопасности,
- быть обеспеченными криптографическими ключами,
- обеспечить практическую реализацию процедур выпуска карточек,
- обеспечить уникальный характер выпускаемых карточек.

#### **4.4 – Предложения**

74. С учетом сроков, установленных для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, внедрения системы цифровых тахографов предлагается:

g) реализовать предложения e), f) и g), упомянутые выше (см. пункт 2.3, стр. 15),

к) использовать "Руководящие принципы выпуска карточек", которые выпущены в рамках проекта РГВК для Договаривающихся сторон в целях практической реализации соответствующих процедур,

л) обеспечить необходимое содействие Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, в рамках проекта НВТЦ ([www.eu-digitaltachograph.org](http://www.eu-digitaltachograph.org)),

m) провести оценку того, каким образом Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, смогли бы обеспечить уникальный характер карточек, которые будут выпускаться их ОВК,

n) обеспечить в среднесрочном плане привлечение к поддержанию этой системы подрядные организации третьих сторон через систему международных торгов.

## **5. Вопросы соблюдения**

75. ЕСТР была составлена и разработана, с тем чтобы гарантировать применение минимальных стандартов в сфере автомобильного транспорта для обеспечения:

- добросовестной конкуренции,
- нормальных условий работы,
- безопасности дорожного движения.

76. Философия, лежащая в основе содержания существующих правовых документов должна оставаться по крайней мере без изменений. Положения, которые необходимы или желательны для аналогового тахографа, также применимы и к цифровому тахографу.

77. Гармонизация социальных правовых документов ведет к созданию унифицированных (или по крайней мере эквивалентных) процедур для всех Договаривающихся сторон. Условия пересечения границ для транспортных средств в целом должны быть по крайней мере сопоставимыми на территории действия ЕСТР.

78. Эффективное соблюдение Соглашения требуется для обеспечения того, чтобы в целом транспортные компании и водители выполняли правила работы и отдыха водителей.

79. С внедрением цифровых тахографов весьма важно достигнуть по крайней мере такого же уровня соблюдения Соглашения, какой был при применении аналоговых тахографов. Вместе с тем цифровые тахографы должны также привести к большей эффективности процесса соблюдения.

## **5.1 Цифровые тахографы и вопросы соблюдения**

80. При применении цифровых тахографов и карточек тахографов соблюдение будет основываться на цифровых данных, находящихся в массовой памяти цифрового тахографа и в массовой памяти карточек водителя.

81. Поэтому некоторые законы/постановления необходимо адаптировать на национальном уровне каждой страны для обеспечения представления данных инспекторам.

82. Основными принципами, которыми должно руководствоваться управление данными цифровых тахографов и карточек водителей, являются:

- транспортные предприятия несут ответственность за свои собственные данные;
- они в обязательном порядке будут считаться ответственными за любую утрату данных и
- поэтому они должны быть готовы передавать все данные, запрашиваемые правоприменительными органами, в пределах предписанных сроков.

83. Выводы, составленные экспертами, которые проводили работу по этой теме, заключаются в следующем:

- для цифровых тахографов: существует очевидная необходимость загрузки данных в целях обеспечения соблюдения;
- загрузка данных является более предпочтительной, чем производство распечаток, поскольку распечатки не гарантируют надежность и точность данных;
- загрузка должна производиться через определенные интервалы и в определенные фиксированные моменты времени;
- с тем чтобы была возможность контролировать соблюдение правил ЕСТР, необходимо располагать непрерывным рядом записи, который должен быть достигнут лишь путем загрузки данных всех цифровых тахографов, а также всех карточек водителя тех водителей, которые работают по инструкциям транспортной компании;

- загрузка карточек водителя и цифровых тахографов должна быть обязательной;
- достаточная правовая база в этом отношении отсутствует, равно как и четкое требование в ЕСТР в отношении обязательной загрузки цифрового тахографа;
- правовая база полностью отсутствует в ЕСТР в отношении обязательной загрузки карточек водителя.

84. Поэтому рекомендуется следующее:

- компаниям следует использовать устройство внутреннего блокирования, как только они начинают использовать транспортное средство и устройство блокирования доступа извне непосредственно перед постоянной или временной передачей управления транспортным средством другой компании. Для своевременной передачи данных в целях обеспечения соблюдения их загрузка должна производиться:
  - для блока транспортного средства:
    - *непосредственно до того, как транспортное средство постоянно или временно передается в управление другому лицу<sup>4</sup> или компании*
    - *если он прекратил функционировать согласно правилам, но все еще может быть загружен*
    - *в любом случае по крайней мере каждые три месяца*
  - для карточки водителя:
    - *до перезаписи данных. Период в 28 дней, о котором говорится в добавлении IV, зависит от структуры вождения водителя, а также от объема памяти отдельной карточки. На практике, если все карточки водителя имеют память по крайней мере 32 килобайта, рекомендуется загружать карточку водителя по крайней мере один раз*

---

<sup>4</sup> Под этим подразумевается передача транспортного средства лицу, выступающему в качестве другого транспортного оператора или действующему от его имени, а не передача транспортного средства водителю, нанятому этим же лицом или компанией.

*в течение 31 дня. В других случаях рекомендуется, чтобы все карточки водителя загружались по крайней мере раз в 21 день*

- *до того как водитель покидает свою компанию (т.е. когда водитель прекращает свои отношения найма с какой-либо компанией или - когда компании используют работающих не по найму водителей или водителей, нанятых из какого-либо агентства, - в конце периода, в течение которого используется этот водитель)*
- в обоих случаях:
  - *данные будут загружаться в обязательном порядке в течение 24 часов с момента запроса инспектора по соблюдению, который участвует в расследовании серьезного инцидента*
  - *в других случаях в течение 7 дней*
  - *в любом случае загруженные данные предоставляются инспектору по соблюдению в течение семи дней после запроса.*
- Компаниям необходимо располагать резервной системой для загруженных данных. Любые загруженные данные должны быть защищены от аварийной (или другой) утраты путем установки необходимой резервной системы.

Инспекторы по соблюдению должны также потребовать представления копии оригинальных файлов, которые были загружены, в их оригинальном формате и с находящейся в целостности цифровой подписью:

- по РНТС или по водителю
- в хронологическом порядке, в котором они были загружены
- названия файлов должны четко определяться.

## **5.2 Профессиональная подготовка и оборудование**

85. Технология проверки деятельности водителя с помощью цифровых тахографов существенно изменится по сравнению с технологией контроля с использованием аналоговых тахографов или бумажных дисков.

86. Инспекторам необходимо пройти соответствующую профессиональную подготовку и обеспечить их средствами контроля соблюдения (аппаратура загрузки, компьютеры, программное обеспечение, считыватели карт...), с тем чтобы проводить эффективный контроль как на дорогах, так и в транспортных компаниях.

87. Профессиональная подготовка и обеспечение оборудованием имеют финансовые последствия, которые необходимо планировать при внедрении системы цифровых тахографов.

### **5.3 Проблемы, которые необходимо решить**

88. Договаривающимся сторонам необходимо:

- принять необходимый пакет законов, который касается вопросов обращения с данными,
- проводить профессиональную подготовку и обеспечить оборудованием инспекторов.

### **5.4 Предложения**

89. Учитывая сроки внедрения Договаривающимися сторонами ЕСТР, не являющимися членами ЕС, системы цифровых тахографов предлагается:

о) использовать "Доклад по вопросам обращения с данными", выпущенный в рамках проекта ВЦТ-НВЦТ,

р) оказывать содействие Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, в рамках проекта НВЦТ ([www.eu-digitaltachograph.org](http://www.eu-digitaltachograph.org)).

## **6. Защита данных**

90. Цифровой тахограф согласно положениям добавления 1В производит запись и обеспечивает хранение цифровых данных, касающихся отдельных лиц (водители и контролеры), а также юридических лиц (транспортные компании и утвержденные мастерские). См. требования 73-105 в добавления 1В.

91. Доступ к этим данным может быть обеспечен различными способами в зависимости от того, используются ли карточки тахографа для обеспечения доступа к ним; в том

случае, если карточки тахографов используются, доступ к данным зависит от типа карточки, которая используется (карточка водителя, компании, контроля или мастерской) и способа эксплуатации тахографа. См. требования 007-11 добавления 1В.

92. Эти данные также загружаются и могут передаваться в целях управления грузами и автопарком, но также и в целях обеспечения соблюдения. См. требования 149-151 добавления 1В.

93. И наконец, цифровые тахографы обеспечивают запись и хранение данных на карточках тахографов, которые выпускаются для различных лиц, удовлетворяющих положениям ЕСТР. См. требования 108-112 добавления 1В.

94. Таким образом, каждая карточка тахографа содержит данные, к которым обеспечен доступ различными способами.

См. требования 194-212 в добавления 1В в отношении карточки водителя.

См. требования 213-230 добавления 1В в отношении карточки мастерской.

См. требования 231-234 добавления 1В в отношении карточки контроля.

См. требования 235-238 добавления 1В в отношении карточки компании.

95. Эти данные, их запись, хранение, доступность, передача и использование подпадают на уровне ЕС под действие положений Директивы № 95/46/ЕК о защите частных лиц в отношении обработки личных данных и о свободе перемещения таких данных.

96. Поэтому Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, которые внедряют систему цифровых тахографов, должны быть уверены в том, что их схема внедрения не противоречит национальным правилам защиты данных, если таковые имеются.

### **6.1 Проблемы, которые необходимо решить**

97. Договаривающимся сторонам необходимо проверить совместимость их схемы внедрения цифровых тахографов с национальными правилами защиты данных.

### **6.2 Предложения**

98. С учетом сроков внедрения Договаривающимися сторонами ЕСТР, не являющимися членами ЕС, системы цифровых тахографов предлагается:

q) использовать "Доклад о защите данных", выпущенный в рамках проекта ВЦТ-НВЦТ (выпущен секретариатом ЕСТР ООН),

r) предложить содействие Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, в рамках проекта НВЦТ ([www.eu-digitaltachograph.org](http://www.eu-digitaltachograph.org)).

## **7. Управление рисками**

99. Рациональное использование цифровых тахографов на протяжении всего цикла их эксплуатации является одним из важных видов национальной деятельности, с тем чтобы свести к минимуму риск и/или предотвратить появление неблагоприятных последствий.

100. Задачей управления рисками является принятие решения относительно того, является степень риска приемлемой и, если нет, преобразовать имеющуюся информацию в стратегии и действия, направленные, к примеру, на снижение риска путем применения национального законодательства или же сократить риск, используя большое разнообразие других путей.

101. Риск может возникнуть на любом этапе или на всех этапах цикла эксплуатации цифровых тахографов и может заключаться, например, в:

- проблемах эксплуатационной совместимости цифровых тахографов и карточек тахографов;
- неправильной калибровке цифровых тахографов;
- выдаче карточек лицам, не имеющим на то разрешения;
- манипуляции цифровыми тахографами и/или карточками тахографов; и
- изменении записанных данных.

102. Это является причиной того, что каждое государство-член на уровне ЕС направляет запросы о процедуре управления рисками, и причиной того, что процедура управления рисками для всех стран ЕС была установлена в рамках компетенции Европейской комиссии.

103. То же самое следует сделать и на уровне ЕСТР для обеспечения функционирования системы цифровых тахографов, после того как они будут внедрены в Договаривающихся

сторонах ЕСТР, не являющихся членами ЕС. Это означает, что Договаривающимся сторонам ЕСТР следует:

- создать и внедрить на практике процедуру управления рисками на национальном уровне;
- назначить на своем соответствующем национальном уровне орган по управлению рисками, который находился бы в постоянном контакте с другими органами по управлению рисками на уровне ЕСТР;
- присоединиться тем или иным образом к процедуре управления рисками ЕС и войти в Группу по управлению рисками ЕС (ГУРЕС), учрежденную на уровне ЕС;
- рассмотреть соответственно с секретариатом ЕСТР ООН, каким образом распространить процедуру управления рисками ЕС на уровень ЕСТР и трансформировать ГУРЕС в ГУРЕС-ЕСТР.

### **7.1 Управление рисками на национальном уровне**

#### **Обоснование**

104. Цель политики управления рисками заключается в укреплении механизма доверия при управлении рисками и в обеспечении процедуры и вспомогательных структур по управлению и рисками, которые несовместимы с целями внедрения системы цифровых тахографов, и по координации усилий в целях их снижения. Эта политика дает информацию и обеспечивает руководство в отношении возможностей создания группы управления рисками на уровне каждой страны в целях:

- определения степени непосредственности, масштабов и вероятности опасности,
- сведения к минимуму опасности и ее последствий,
- разработки защитной практики,
- введения в действие предупредительных, а не пассивных защитных планов управления рисками в интересах различных участников,

- обеспечения основ для совместного использования конфиденциальной информации национальными группами управления риском.

### **Сфера действия**

105. Эта политика применяется ко всем отдельным проблемам, отмеченным в пунктах 1-6 настоящего документа, и к любым другим областям, которые группа по управлению рисками может решить рассмотреть.

### **Политика: Кто должен быть вовлечен в процесс принятия решений по управлению рисками на национальном уровне?**

#### **Роль и ответственность**

106. От Договаривающихся сторон ЕСТР требуется учредить на своем соответствующем национальном уровне группу и процедуру управления рисками. Стороны должны сами определять эту часть работы, поскольку структура группы зависит от политической и административной организации в каждой Договаривающейся стороне ЕСТР.

Предполагается, что ее создание будет основано на Руководстве, выпущенном под справочным номером EU-MIDT-RMG-002-2006 rev.1.

107. При определении сторон, которые будут вовлечены в процесс принятия решений по управлению рисками, важно, чтобы Договаривающиеся стороны ЕСТР прежде всего установили, какая структура/структуры будет/будут ответственна/ы за организацию этой работы или имеет на это полномочия; установили сферу ее деятельности и определили возможные границы процесса управления. Важно определить, кто будет собирать необходимую информацию, документировать ее и разрабатывать рекомендуемую стратегию снижения риска.

108. Кроме того, на ранних этапах полезно определить, какой государственный орган и/или неправительственные организации (НПО) могут отвечать за принятие и осуществление стратегии риска и за принятие на себя соответствующей правовой ответственности. Даже если некоторые стороны, вероятно, будут играть основную роль лишь на поздних этапах процесса, например в ходе осуществления, необходимо предпринять усилия для привлечения их на ранних этапах этого процесса. И наконец, следует определить заинтересованные или затрагиваемые стороны (участников), с которыми необходимо консультироваться на протяжении всего процесса управления рисками, с тем чтобы они приняли концепцию совместной ответственности.

109. Поскольку многие различные министерства играют свою роль в процессе управления системой цифровых тахографов на национальном уровне, каждое министерство может быть приемлемым руководящим учреждением или надзорным органом по какой-либо отдельной проблеме. Название "Управляющий/ие рисками" в некоторых случаях применяется к отдельным лицам или департаментам, а также к учреждениям, которые оказывают содействие в надзоре за ходом осуществления этого процесса или управляют им. Соответствующими участвующими органами могут быть:

- *Органы по соблюдению: занимаются вопросами соблюдения положений о дорожном транспорте;*
- *Органы по утверждению мастерских;*
- *Органы по выпуску карточек: занимаются выпуском карточек тахографов;*
- *Органы по сертификации/безопасности: заняты вопросами общей безопасности системы на национальном уровне;*
- *Органы по утверждению типа: занимаются утверждением типа цифровых тахографов и карточек тахографов.*

110. Представители многих этих органов вместе с национальными и/или международными регулирующими органами или должностными лицами должны быть привлечены к участию в процессе принятия решений по управлению рисками. Технические эксперты, а также лица, ответственные за принятие решений, могут также быть вовлечены в этот процесс в зависимости от характера обсуждаемой проблемы и этапа процесса принятия решений. Ответственность в области управления рисками может разделяться между различными министерствами в зависимости от сложности ситуации, связанной с рисками. Весьма необычным является участие лишь одного министерства в разрешении таких ситуаций.

111. Помимо участников от правительств, процесс принятия решений в области управления рисками должен проводиться в постоянных консультациях с заинтересованными или затрагиваемыми сторонами или "участниками". К участникам, вполне вероятно, могут относиться все те, кто затрагивается данной проблемой, или кто может быть затронут какой-либо предлагаемой мерой по снижению риска. К ним могут относиться, к примеру, ассоциации транспортных компаний, союзы, национальные ассоциации мастерских и изготовителей. Обсуждения, в которых участвуют такие различные группы с широким профилем компетентности и возможностей, следует

проводить таким образом, чтобы они были понятны участникам, не располагающим специальными знаниями.

### **Организация процесса принятия решений на национальном уровне**

112. В идеальном случае процесс принятия решений по управлению рисками должен быть организован какой-либо центральной рабочей группой, которая состоит из профессионалов и содействует установлению взаимных связей между различными заинтересованными министерствами, а также другими группами участников. Такая группа (или комитет), как правило, включает как минимум представителей:

- органов утверждения типа,
- органов по соблюдению,
- органов по выпуску карточек,
- органов по утверждению и аудиту мастерских,
- органов, занимающихся определением, осуществлением и аудитом политики безопасности на национальном и международном уровнях.

113. Каждой стране необходимо будет отыскать соответствующие организационные механизмы, которые наилучшим образом удовлетворяют потребностям и с большой степенью вероятности ведут к эффективному сотрудничеству между заинтересованными сторонами. Пути, по которым осуществляется процесс принятия решений в области управления рисками, а также степень вовлечения заинтересованных сторон являются ключевыми элементами успеха и должны с самого начала процесса внимательно рассматриваться и четко сообщаться участникам. В то время как каждая проблема может потребовать различных подходов с точки зрения привлечения участников, формулирование процесса принятия решений может содействовать повышению прозрачности и обеспечить понимание различными заинтересованными сторонами того, что ожидать от этого процесса, а также их понимание того, каким образом они могут эффективно внести свой вклад в этот процесс. Вполне понятно, что такой процесс должен обеспечить доверие регулирующих органов и правительства.

## Проведение ситуативного анализа/оценка потребностей

114. Анализ ситуации является первым шагом и фактически представляет собой изучение национальных/международных обстоятельств или условий, в которых возникает проблема. Он должен пролить свет на те области, где лежат проблемы и где существуют соответствующие возможности их решения. В широком смысле возникают вопросы: "чем мы располагаем?", "чего нам не достает?" и "какие действия являются неадекватными?". Некоторые основные вопросы могут заключаться в следующем:

- Какое министерство/департамент (департаменты) является/являются вовлеченными в процесс управления системой цифровых тахографов?
- Какое соответствующее законодательство/регулирование существует в данной стране?
- Проводится ли соблюдение постановлений должным образом?
- Какие отрасли промышленности привлекаются? Существуют ли факультеты университетов, исследовательские институты или предприятия, которые проводят соответствующие исследования?
- Какой уровень понимания существует в правительстве и промышленности относительно опасности, которую представляет определенная проблема?
- Какой уровень осведомленности существует у различных участников?
- Какая существует соответствующая техническая инфраструктура (например, информация о количестве дефективных карт или цифровых тахографов, находящихся в использовании)?
- Существуют ли какие-либо "узкие места" в решении проблемы на национальном и/или международном уровнях?

115. Выявление проблемы является вторым важным компонентом начала анализа. Это означает, что риски (т.е. проблема) будут рассматриваться в национальном или международном контексте (т.е. сложившееся положение). При выявлении проблемы важно на данном этапе иметь оценку масштабов проблемы. Является ли она "единичной" или же она носит постоянный характер? Является ли большое число участников

непосредственно затронутыми этой проблемой или эта проблема возникла в результате неправомерного использования?

*От Договаривающихся сторон ЕСТР требуется не только учредить группу по управлению рисками, от них также, предположительно, требуется провести оценку рисков.*

116. В этом отношении они находятся на передовом фронте внедрения системы цифровых тахографов и поэтому должны принять активное участие в оценке рисков и в управлении ими.

117. После завершения установленной процедуры, включая оценку проблемы, национальные группы управления рисками могут прийти к заключению, что:

- проблема не связана с каким-либо риском,
- проблема может быть охарактеризована как риск и что ее влияние ограничивается их территорией,
- проблема может характеризоваться как риск и что ее влияние может проявиться в масштабах ЕС.

#### **Каким образом проводить работу с Группой управления рисками ЕСТР-ЕС?**

118. Во всех случаях национальные группы управления рисками должны соответствующим образом представлять документацию ГУР ЕСТР-ЕС.

119. Роль ГУР ЕСТР-ЕС будет заключаться в рассмотрении всех проблем, которые оказывают воздействие за пределами границ страны, которая должна была провести первоначальную оценку проблемы, и в вынесении рекомендаций, которые должны выполняться на уровне каждой Договаривающейся стороны.

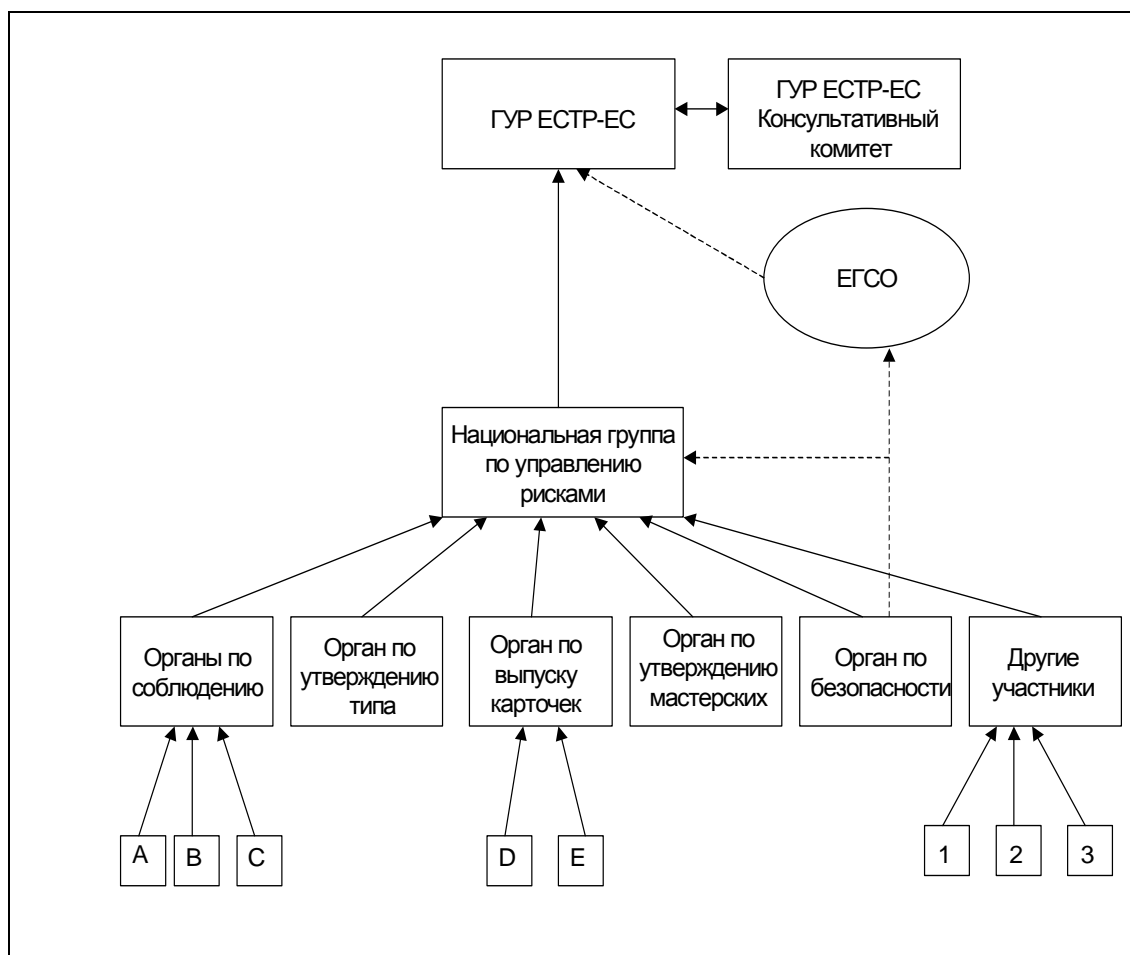
120. Должны быть составлены записи всей информации, которая использовалась для анализа проблемы в качестве примера для изучения будущими лицами, проводящими оценку. К особому разряду относятся подробности, включающие не только основные данные и информацию, но также допущения, противоречия, неопределенности и т.д. Двумя другими критическими вопросами являются: какие пробелы в данных были не заполнены и каким образом они были рассмотрены в рамках обсуждаемых вариантов управления рисками. Информацию следует хранить не только по текущим проблемам и

их воздействию, но также и по лежащим в их основе причинам, с тем чтобы прояснить долгосрочную перспективу. Такой подход также будет содействовать повышению степени надежности, в пределах которой были рассмотрены различные варианты.

121. Получение обратной связи по анализируемой проблеме от затрагиваемых участников также будет содействовать укреплению самого анализа. Такие совместные знания помогут создать общую ответственность, необходимую для выбора и разработки стратегии сокращения рисков. Сбор такой информации представляет сам по себе один из важных элементов аналитического процесса.

122. Национальным ГУР предлагается информировать и обеспечивать документами ГУР ЕСТР-ЕС на английском языке.

### Этап 1: от национальных групп по управлению рисками до ГУР ЕСТР-ЕС



## **7.2 Управление рисками на уровне ЕСТР**

123. Процедура управления рисками ЕСТР-ЕС начинается с первоначального обращения к ГУР ЕСТР-ЕС. Обращение направляется заказными почтовыми отправлениями или по защищенной электронной почте.

124. Обращение может быть направлено любой национальной группой управления рисками, международными участниками, такими как организации по выпуску карточек, изготовители тахографов и транспортных средств или их представителями в Брюсселе, а также секретариатом ЕСТР ООН и самой Европейской комиссией.

125. При принятии решения о начале процедуры ГУР ЕСТР-ЕС национальным группам по управлению рисками следует конфиденциальным образом направить следующую информацию в подкрепление своего обращения:

- подробное описание направляемой проблемы с соответствующей документацией, если таковая необходима,
- дату, с которой эта проблема возникла,
- дату, с которой проблема признана национальной группой по управлению рисками,
- идентификацию участников, которые подвергаются риску в связи с этой проблемой,
- идентификацию характеристик системы цифрового тахографа, которые подвергаются риску в связи с этой проблемой,
- резюме оценки риска, проведенной национальной группой по управлению рисками,
- состав экспертов (имя, фамилия, организация и область компетенции), принявших участие в проведении оценки,
- контактные адреса сотрудника (органа) по управлению рисками и/или контактный адрес конкретного эксперта,
- описание коррективных мер, если таковые существуют.

126. Если национальная группа по управлению рисками не требует никакого решения от ГУР ЕСТР-ЕС, последняя должна:

- квалифицировать оценку, проведенную национальной группой по управлению рисками,
- соответствующим образом конфиденциально проинформировать другие национальные группы по управлению рисками о том, считается ли эта информация адекватной и уместной,
- проинформировать заявителя о том, что необходимо применение дополнительных мер либо на национальном уровне, либо на европейском уровне для снижения степени определенного риска в том случае, если проведенная оценка и/или принятые меры считаются неудовлетворительными.

127. Если национальная группа по управлению рисками требует принятия мер со стороны ГУР ЕСТР-ЕС, то, поскольку их воздействие распространится за пределы ее национальной территории, ГУР ЕСТР-ЕС должна:

- квалифицировать оценку, сделанную национальной группой по управлению рисками (вместе с тем в сферу ответственности "первоначального заявителя" входит представление информации, которая привела к направлению обращения в ГУР ЕСТР-ЕС. К ответственности других участников относится представление информации, которая является соответствующей, уместной и соразмерной действиям по снижению степени риска),
- проинформировать национальную группу по управлению рисками в случае, если проблема, как полагается, ограничивается ее территорией, и обратиться к ней с просьбой принять необходимые меры,
- проинформировать другие национальные группы по управлению рисками о своем решении возратить запрос заявителю,
- если поднятый вопрос считается уместным, выбрать на временной основе (ad hoc) членов консультативного комитета, которые в обязательном порядке проведут оценку мер, которые будут приняты на европейском уровне,

- выпустить на конфиденциальной основе на английском языке детальные рекомендации национальным группам по управлению рисками, которые охватывали бы оценку рисков и меры, которые необходимо принять, в тех случаях, когда меры могут быть приняты в рамках существующих нормативных документов,
- выпустить на конфиденциальной основе на английском языке подробные рекомендации законодательному органу ООН и/или ЕС в тех случаях, когда необходимые меры, которые будут приняты, не могут быть реализованы в рамках существующих нормативных документов, и соответствующим образом проинформировать об этом национальные группы по управлению рисками,
- поддерживать базу данных в актуализированном состоянии на всех этапах этого процесса.

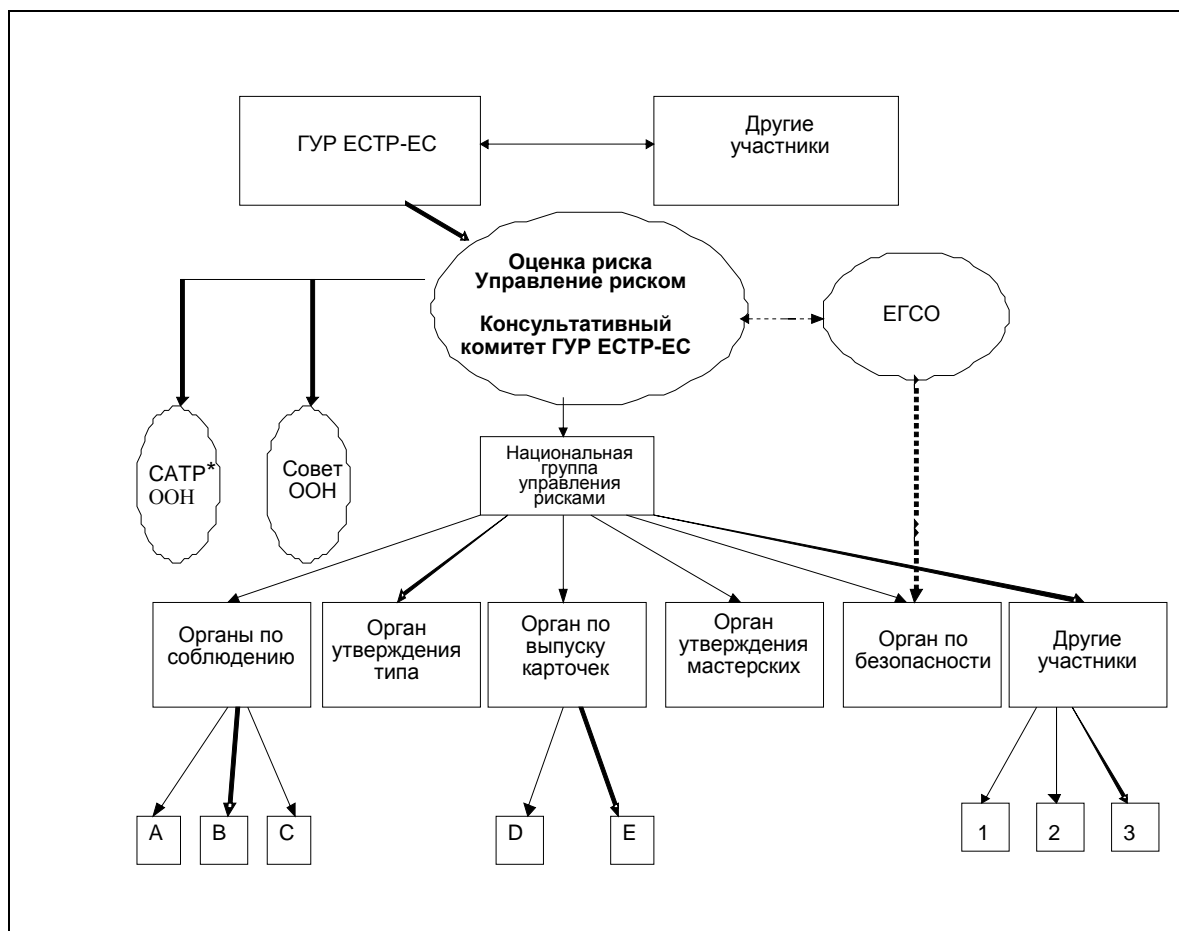
128. Методология, которой должна придерживаться ГУР ЕСТР-ЕС при оценке риска и определении соответствующих мер, может основываться на руководстве, выпущенном под справочным номером EU-MIDT-RMG-002-2006 rev 1.

### **7.3 Вопросы, которые необходимо решить**

129. Каждая Договаривающаяся сторона ЕСТР определит процедуру управления рисками на национальном уровне со структурой, обеспечивающей возможность работы с другими Договаривающимися сторонами ЕСТР в рамках процедуры управления рисками ЕСТР-ЕС, которая будет введена в практику.

130. В этом отношении необходимо прояснить роль Европейской комиссии и секретариата ЕСТР ООН.

## Этап 2: от ГУР ЕСТР-ЕС к национальным группам по управлению рисками



\* Примечание переводчика: Комитет по адаптации к техническому прогрессу.

### 7.4 Предложения

131. С учетом сроков внедрения системы цифрового тахографа Договаривающимися сторонами ЕСТР, не являющимися членами ЕС, предлагается:

s) Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, использовать Руководство, выпущенное на уровне ЕС, для создания своих национальных процедур управления рисками,

t) распространить процедуру управления рисками ЕС на Договаривающиеся стороны ЕСТР,

u) обратиться с просьбой к секретариату ЕСТР ООН выступать в качестве контактного адреса для группы управления рисками ЕСТР-ЕС при работе с Договаривающимися сторонами ЕСТР, не являющимися членами ЕС,

v) до решения этих вопросов оказывать содействие Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, в рамках проекта НВЦТ ([www.eu-digitaltachograph.org](http://www.eu-digitaltachograph.org)).

	Рассматриваемые вопросы	Роль Договаривающихся сторон ЕСТР	Роль Европейской комиссии	Роль секретариата ЕСТР - ООН	Роль третьих сторон	Сроки	Руководства
1.	<p><b>Утверждение типа</b></p> <p>Изготовители теоретически могут подавать заявления об утверждении в каждую Договаривающуюся сторону ЕСТР (см. статью 2 приложения)</p> <p>Обеспечение утверждения типа выпускаемых карточек</p> <p>См. пункт 4</p>	<p>Утверждение типа является трехэтапным процессом. Утверждение типа может быть выдано лишь в том случае, если заявитель имеет сертификаты функциональности, безопасности и эксплуатационной совместимости</p> <p>Сертификат эксплуатационной совместимости может быть выдан одним единственным органом, которым в настоящее время является ЕК - ГД СИЦ (см. требование 278)</p>	<p>Контроль дополнительных элементов карточек</p> <p>Координация споров по утверждениям типа</p> <p>См. пункт 4.1</p>	<p>См. пункт 4.1</p>	<p>См. пункт 4.1</p>	<p>См. пункт 4.1</p>	<p><u><b>EU/MIDT/PLE/012-2006</b></u></p> <p>Руководство по утверждению типа</p>
2.	<p><b>Безопасность</b></p> <p>Необходимость формулирования политики безопасности, обеспечивающей управление ключами,</p>	<p>ЕК - ГДТЭГД СИЦ (ЕГСО)</p> <p>Оценка стратегии безопасности, которая дается</p>	<p>Выступает в качестве органа ЕСТР (эквивалент Европейского органа на уровне</p>	<p>См. пункт 4.1</p>	<p>См. пункт 4.1</p>	<p>См. пункт 4.1</p>	<p><u><b>EU/MIDT/PLE/009-2006</b></u></p> <p>Документы о практике сертификации</p>

		выпускаемыми ЕСО, и обеспечение функционирования системы цифровых тахографов	Договаривающимися сторонами ЕСТР	ЕС) Информация Координация			EU/MIDT/PLE/010-2006 Основная европейская политика
<b>3.</b>	<b>Утверждение мастерских</b>	<p>Необходимость утверждения мастерских, занимающихся установкой, активацией, калибровкой, ремонтом/обменом, инспекцией, загрузкой и выводом из эксплуатации цифровых тахографов.</p> <p>Это означает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- утверждение нового набора правил, по которым будет происходить утверждение мастерских</li> </ul>	Отсутствует	Информация Координация	Производители тахографов	От 12 до 18 месяцев	<p><b>EU/MIDT/PCS/004-2006</b> <i>Руководство по утверждению мастерских</i></p> <p><b>EU/MIDT/PCS/003-2006</b> <i>Руководство по активации/калибровке</i></p> <p><b>EU/MIDT/PLE/011-2006</b> <i>Руководства по безопасности в мастерских</i></p> <p><b>EU/MIDT/PLE/008-2006</b> <i>Руководство по выводу из эксплуатации</i></p>

4.1	<b>Выпуск карточек</b>	<p>- профессиональная подготовка механиков</p> <p>- новое оборудование по калибровке, приобретаемое утвержденными мастерскими</p> <p>- процедуры утверждения, подлежащие завершению</p>	Отсутствует	Информация Координация См. также пункты 1 и 4.2	Частные компании (процедура торгов)	От 8 до 18 месяцев	<p><b>EU/MIDT/CINC/028-2005</b></p> <p><i>Руководство по современной практике выпуска карточек</i></p>
-----	------------------------	---	-------------	---	-------------------------------------	--------------------	--

4.2	ТАХОнет	<p>Выпускаемые карточки в необходимом порядке должны пройти утверждение типа (см. пункт 1)</p> <p>Процесс выпуска карточек в необходимом порядке должен охватываться политикой безопасности (см. пункт 2)</p> <p>За исключением нормативных и административных процессов, вся техническая часть должна быть передана на исполнение внешним подрядчикам (процедура торгов)</p>	Обеспечение совместимости сети ЕСТР с ТАХОнет.	Информация Координация	Частные компании (процедура торгов)	См. пункт 4.1	<p><b>EU/MDT/CINC/009-2006</b></p> <p><i>Справочное руководство по сообщениям XML ТАХОнет</i></p>
-----	---------	---	--	------------------------	-------------------------------------	---------------	---

		<p>уникальности выпускаемых карточек.</p> <p>Подсоединение к этой сети может быть поручено подрядным организациям и рассматриваться как один их элементов международных торгов по системе выпуска карточек</p>	Отсутствует	Информация Координация	Изготовители тахографов (профессиональная подготовка инспекторов)  Частные компании (оборудование для инспекторов)	От 6 до 12 месяцев	<p><b>EU/MIDT/CINC/010-2006</b> <i>Справочное руководство по сети и безопасности XML TACHOnet</i></p> <p><b>EU/MIDT/CINC/011-2006</b> <i>План испытаний TACHOnet</i></p>
<b>5.</b>	<b>Соблюдение</b>	<p>Утверждение необходимого набора правил для:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- загрузки данных и доступа контролеров к данным</li> <li>- вероятного использования цифровых данных как свидетельств в судах</li> </ul> <p>Профессиональная подготовка инспекторов</p>	Отсутствует	Информация Координация	Изготовители тахографов (профессиональная подготовка инспекторов)  Частные компании (оборудование для инспекторов)	От 6 до 12 месяцев	<p><b>EU/MIDT/ENC/003-2005 rev 1</b> <i>Руководство по проверкам на маршрутах</i></p> <p><b>EU/MIDT/PLE/005-2005</b> <i>Руководство по проверкам в компании</i></p> <p><b>EU/MIDT/IPS/030-2005</b> <i>Руководство по обращению с данными</i></p>

		<p>- Оборудование инспекторов (приобретается по процедуре торгов)</p>	Отсутствует	Информация Координация		От 6 до 12 месяцев	<p><b>EU/MIDT/PLE/007-2006</b> <i>Руководство по защите данных</i></p>
<p><b>6. Защита данных</b></p>		<p>Утверждение необходимого набора правил (или проверка существующих правил), регулирующих запись, хранение, доступ к цифровым данным или их использование транспортными компаниями, утвержденными мастерскими и органами по наблюдению</p>					
<p><b>7. Управление рисками</b></p>		<p>Реализация процедуры управления рисками для обеспечения функционирования системы цифровых тахографов после их практического внедрения</p>	<p>Орган по управлению рисками ЕСТР-ЕС</p>	<p>Информация Координация Интерфейс с органом по управлению рисками ЕСТР-ЕС, в том что касается Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС</p>	<p>Могут привлекаться как на национальном уровне, так и на уровне ЕСТР-ЕС, когда речь идет об оценке рисков</p>	<p>от 6 до 12 месяцев</p>	<p><b>EU/MIDT/RMG/003-2006 rev 1</b> <i>Руководство по процедурам управления рисками, применяемым на национальном уровне</i></p> <p><b>EU/MIDT/RMG/004-2006</b> <i>Процедура управления рисками ЕС</i></p>

-----