



ПРОБЛЕМА

«КЛОНИРОВАНИЯ» ТАХОГРАФОВ

**ЧТО В ПРИОРИТЕТЕ:
ОБЕСПЕЧЕНИЕ
БЕЗОПАСНОСТИ
ГРАЖДАН
ЛИБО ВЫГОДА
ПРОИЗВОДИТЕЛЯ?**

The issue of tachographs
“cloning”

**What is the priority: ensuring
the safety of citizens,
or producer benefits?**



Геннадий МИРОШИН,
директор по развитию «ФДО МЕТТЭМ»

Gennady MIROSHIN,
Development Director of “VDO METTEM”

Казалось бы, ответ на этот вопрос дается в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения». В статье 3, посвященной основным принципам обеспечения безопасности дорожного движения, сказано, что обеспечение мер безопасности граждан имеет приоритет над экономическими интересами любых сторон процесса. В этом же законе в статье 20 изложены основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предписывающие применение тахографа в качестве средства контроля, обеспечивающего непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о режимах труда и отдыха водителей.

Таким образом, законодатель в интересах общества потребовал выполнять регистрацию способом, не допу-

скающим никакого вмешательства извне, от кого бы ни поступала инициатива – запрос на изменение либо перенос зарегистрированных данных в память тахографа. Записывать информацию в память имеет право только сам тахограф, и при этом эта запись должна быть осуществлена исключительно в режиме реального времени и подписана модулем криптографической защиты информации, на который возложена функция контроля несанкционированного доступа с целью перезаписать или подменить информацию в памяти тахографа.

Иными словами, запись всегда однократно, выполнена только тахографом, привязана к реальному времени и подписана уникальным кодом, присущим комбинации тахограф + СКЗИ. В этой комбинации участвуют уникальные номера тахографа и модуля СКЗИ.

Какими бы благими целями ни оправдывались попытки подменить, перезаписать, повторить данные в памяти тахографа с применением внешних инструментов, не связанных ни с тахографом, ни с блоком СКЗИ тахографа, это недопустимо с точки зрения требований к средству контроля, которым является тахограф! Поэтому желание некоторых производителей тахографов «помочь» перевозчику справиться с проблемами, связанными с простым автомобилем по причине ремонта тахографа, по сути, являются, с одной стороны, попыткой защититься от его претензий к качеству прибора, а с другой стороны, что более печально, вынуждают его становиться нарушителем законодательных требований, изложенных выше.

Обратимся к истории развития тахографии в Европе. Что послужило причиной перехода от аналогового тахографа к цифровому? Основная причина связана с тем, что регистрацию на диаграммном диске аналогового тахографа можно было клонировать, подменить, создать по заказу. А вот

принцип защиты данных в цифровом тахографе решал все эти проблемы, так как запись уникальна и выполняется тахографом однократно.

Если тахограф сломался, то на автомобиле должен появиться новый тахограф, и в его память ничего не должно переноситься из памя-



ти предшественника. Он начинает регистрацию с момента его установки и далее, а данные старого тахографа так и остаются в старом тахографе. Это не технический вопрос, а юридическое требование по защите данных от модификаций со стороны злоумышленника – законодатель просто запретил такую возможность, чем обеспечил максимальную защиту данных. Для понимания этого был необходим длительный опыт развития системы контроля с анализом манипуляций со стороны недобросовестных перевозчиков. Европейские законодатели этот путь прошли и получили опыт противодействия нарушителям и защиты системы от человеческого фактора.

Что стало причиной возникновения такого понятия, как «подменный тахограф», в российской тахографии? Во-первых, отсутствие опыта в данной области как у законодателей, так и у производителей. А во-вторых, отсутствие ответственности производителей за нарушение ими норм законодательства. **16**