

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

о продлении срока проведения административного расследования по делу
об административном правонарушении № 4-14.9-367/00-05-14

«13» августа 2014 г.

г. Москва

Я, заместитель Руководителя ФАС России Кашеваров Андрей Борисович,
рассмотрев материалы дела об административном правонарушении № 4-14.9-
367/00-05-14, возбужденного в отношении <...>,

УСТАНОВИЛ:

Комиссия ФАС России (далее — Комиссия) рассмотрела дело № 1 00 140/00 05-13 о нарушении антимонопольного законодательства, возбужденного в отношении Минтранса России, приняла решение от 16.01.2014 № АЦ/801/14 о признании Минтранса России нарушившим части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции, в части издания приказа Минтранса России от 13.02.2013 № 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категории и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства» (далее — Приказ Минтранса России).

По результатам рассмотрения дела № 1-00-140/00-05-13 Комиссией принято решение от 16.01.2014 (исх. от 16.01.2014 АЦ/801/14), которым установлено следующее.

В ФАС России поступили заявления Фонда развития трубной промышленности (119049, г. Москва, Ленинский пр-т, д. 2-2а, офис 408) (вх. № 47124/13 от 17.06.2013), Некоммерческого партнерства «Консорциум «Русская сталь» (115054, г. Москва, ул. Бахрушина, д. 18, стр. 1) (вх. № 50311/13 от 27.06.2013), ООО УК «Металлоинвест» (121609, г. Москва, Рублевское шоссе, д. 28) (вх. № 36604/13 от 13.05.2013), Центрального союза потребительских обществ Российской Федерации (107996, г. Москва, ул. Гиляровского, д. 27, стр. 1) (вх. № 39745/13 от 21.05.2013), ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат» (398040, г. Липецк, пл. Металлургов, д. 2) (вх. № 40587/13 от 23.05.2013), Ассоциации европейского бизнеса, (127473, г. Москва, ул. Краснопролетарская, д.16, стр.3) (вх. № 108139/13 от 04.12.2013), а также ряда физических лиц о противоправных действиях Минтранса России, выразившихся в издании приказа от 13.02.2013 № 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства» (далее - Приказ Минтранса России).

Согласно представленным заявителями сведениям, на момент вступления в силу Приказа Минтранса России на рынке отсутствовали тахографы, соответствующие новым требованиям. Кроме того Минтрансом России не был определен порядок оснащения транспортных средств тахографами соответствующих новым требованиям, требования Приказа Минтранса России ставили в неравные условия участников различных товарных рынков.

За отсутствие тахографа, отвечающего требованиям Приказа Минтранса России, установлена административная ответственность согласно статье 11.23 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП). Как следует из обращений (вх. № 40587/13 от 23.05.2013, вх. № 36604/13 от 13.05.2013), в сложившейся ситуации перевозчики не имели возможность выполнить требование законодательства за короткий период времени, а также были вынуждены нести дополнительные издержки.

По результатам проведенного анализа Приказа Минтранса России на предмет соответствия его антимонопольному законодательству ФАС России установлено, что Минтрансом России определены требования к тахографам, которые могут привести к ограничению конкуренции, а также к необоснованному росту издержек производителей средств криптографической защиты информации для тахографов (далее - СКЗИ), производителей тахографов, автопроизводителей и автотранспортных предприятий (перевозчиков), эксплуатирующих соответствующие категории транспортных средств.

I. Требования Приказа Минтранса России ставят в неравные условия функционирования хозяйствующих субъектов-резидентов Российской Федерации с хозяйствующими субъектами-нерезидентами, приводят к необоснованному росту издержек и могут привести к ограничению конкуренции на рассматриваемых товарных рынках.

1.1. Требования Приказа Минтранса России ставят в неравные условия функционирования хозяйствующих субъектов-резидентов Российской Федерации с хозяйствующими субъектами-нерезидентами.

Статьей 20 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Закон о безопасности дорожного движения) установлено, что юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны оснащать транспортные средства техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств (далее - тахографы). Требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, порядок оснащения транспортных средств тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

Согласно части 1 постановления Правительства Российской Федерации от 23.11.2012 № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы» требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных

средств, правила их использования, обслуживания и контроля их работы утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Федеральной службой безопасности Российской Федерации (далее – ФСБ России) и Министерством внутренних дел Российской Федерации (далее – МВД России).

Во исполнение вышеуказанного постановления Минтрансом России по согласованию с ФСБ России и МВД России издан Приказ Минтранса России, вступивший в силу с 01.04.2013

В соответствии с требованиями, содержащимися в Приказе Минтранса России, отдельные категории транспортных средств, а именно:

транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 тонн (категория М2);

транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 тонн (категория М3);

транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу свыше 3,5 тонны, но не более 12 тонн (категория N2);

транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу более 12 тонн (категория N3),

с 01.04.2013 подлежат обязательному оснащению тахографами, в состав которых входит бортовое устройство, имеющее защищенный от вскрытия опломбированный корпус и содержащее внутри него, в том числе, СКЗИ тахографа, реализующее алгоритмы криптографического преобразования информации и обеспечивающее: аутентификацию, регистрацию информации в некорректируемом виде в защищенной памяти, хранение информации ограниченного доступа, используемой для создания электронной подписи и проверки электронной подписи, и аутентифицирующей информации, преобразование сигналов глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и GPS в данные о текущем времени и о координатах местоположения транспортного средства в некорректируемом виде.

Приказом Минтранса России установлено, что производство, распространение и техническое обслуживание СКЗИ тахографа и карт тахографа осуществляются в соответствии с Положением о разработке, производстве, реализации и эксплуатации шифровальных (криптографических) средств защиты информации (Положение ПКЗ-2005), утвержденным приказом ФСБ России от 09.02.2005 № 66.

Основной целью вышеуказанных нормативных правовых актов является обеспечение безопасности дорожного движения, путем регистрации информации о скорости и маршруте движения транспортных средств и режиме труда и отдыха водителей транспортных средств.

Диспозиция статьи 20 Закона о безопасности дорожного движения, говорит о том, что все юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией

транспортных средств, обязаны оборудовать транспортные средства тахографами.

Приказ Минтранса России, в свою очередь устанавливает требования к самим тахографам и картам для тахографов, а также определяет категории и виды транспортных средств, оснащаемые тахографами.

При этом в приказе установлено, что его требования не распространяются на транспортные средства категории М2, М3, осуществляющие городские и пригородные регулярные перевозки в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 № 112, а также транспортные средства категорий N2, N3, М2, М3, допущенные к осуществлению международных автомобильных перевозок в соответствии с карточкой допуска на автотранспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров (приказ Минтранса России от 22.11.2004 № 36 «Об утверждении форм бланков лицензий, лицензионных карточек, удостоверений допуска и карточек допуска»), оснащаемых контрольными устройствами в соответствии с требованиями Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР, Женева, 01.07.1970) (Далее - ЕСТР).

Указанные исключения обусловлены, прежде всего, наличием иных нормативных правовых актов, регулирующих вопросы эксплуатации транспортных средств юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. К таким нормативным правовым актам относятся постановление Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 № 112 «Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» и международное соглашение ЕСТР.

Таким образом, после издания Приказа Минтранса в Российской Федерации параллельно, начали действовать две системы контроля за скоростью и режимом труда и отдыха водителей транспортных средств категорий N2, N3, М2, М3.

ЕСТР ратифицировано 31.07.1978 и обязательно для исполнения Российской Федерацией. ЕСТР имеет статус международного нормативного правового акта и превалирует над национальным законодательством.

ЕСТР разработано с целью стандартизации и унификации транспортного сообщения между странами участниками, а также повышению уровня безопасности на дорогах.

Оставаясь членом соглашения, Российская Федерация подтверждает, что требования ЕСТР являются достаточным условием для обеспечения безопасности дорожного движения и контроля за режимами труда и отдыха водителей на своей территории. В противном случае Российской Федерации пришлось бы выйти из соглашения и ввести правовой режим, запрещающий эксплуатацию транспортных средств, не имеющих тахографа, соответствующего требованиям исключительно национального законодательства.

Несмотря на это требования Приказа Минтранса России фактически вводят

ограничения на эксплуатацию российскими хозяйствующими субъектами, не имеющими лицензии международного перевозчика, транспортных средств категорий М2, М3, N2, N3, оборудованными тахографами в соответствии с требованиями ЕСТР, на территории Российской Федерации.

В соответствии со статьей 1 Договора о Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве, ратифицированного Федеральным законом от 22.05.2001 № 55-ФЗ, единое экономическое пространство - пространство, состоящее из территорий сторон (Казахстан, Россия, Белоруссия, Таджикистан), на котором функционируют однотипные механизмы регулирования экономики, основанные на рыночных принципах и применении гармонизированных правовых норм, существует единая инфраструктура и проводится согласованная налоговая, денежно - кредитная, валютно - финансовая, торговая и таможенная политика, обеспечивающие свободное движение товаров, услуг, капитала и рабочей силы.

Казахстан, Белоруссия, Таджикистан также ратифицировали и являются участниками соглашения ЕСТР.

Комиссия установила, что на момент принятия настоящего решения отсутствовали какие-либо международные соглашения, устанавливающие возможность эксплуатации автотранспортных категорий М2, М3, N2, N3, оснащаемых тахографами, соответствующими требованиям Приказа Минтранса России, на территории стран-участниц ЕСТР.

Следовательно, положения Приказа Минтранса России ограничивают возможность для хозяйствующих субъектов-резидентов Российской Федерации осуществлять перевозки на транспортных средствах, категорий М2, М3, N2, N3, оснащенных тахографами в соответствии его требованиями, за пределами Российской Федерации. В то время как, аналогичные транспортные средства, принадлежащие резидентам других стран-членов Таможенного союза и стран-участниц ЕСТР, могут осуществлять перевозки в границах Российской Федерации используя тахографы, соответствующие требованиям ЕСТР.

Таким образом, хозяйствующие субъекты-резиденты Российской Федерации, не имеющие лицензии на право осуществления международных перевозок, ставятся в неравные условия функционирования в сравнении с резидентами стран таможенного союза, а также иными странами-участницами ЕСТР, что может привести к ограничению конкуренции.

1.2. Требования Приказа Минтранса России могут привести к ограничению конкуренции на рынке СКЗИ.

Требования Приказа Минтранса России не обеспечивают совместимость (интероперабельность) устройств СКЗИ, производимых различными хозяйствующими субъектами, что может привести к ограничению возможности входа на рынок новых участников, как следствие, ограничению конкуренции.

Минтрансом России не предусмотрено наличие единого удостоверяющего центра, который бы обладал необходимой для производства СКЗИ общей ключевой информацией и выдавал бы ее по запросу производителей СКЗИ для тахографов, тахографов и карт для них. Таким образом, в настоящее время,

потенциальный производитель может обладать уникальным мастер-ключом, который выдан ФСБ России только ему, что делает невозможным обеспечить взаимозаменяемость (интероперабельность) продуктов различных производителей. Указанная проблема решена в правилах ЕСТР, предусматривающих наличие единого удостоверяющего центра, выдающего взаимосовместимые ключи производителям.

В этих условиях субъект, начавший первым производство и реализацию СКЗИ, получает преимущественное положение, а также может своими действиями ограничить возможность входа на рынок СКЗИ новых участников, так как новый участник в целях обеспечения интероперабельности производимого им СКЗИ с уже обращающимся СКЗИ на рынке будет вынужден обратиться к действующему производителю за ключевой информацией.

Согласно письму ФСБ России от 31.07.2013 № 4957-Бл сертификаты соответствия на СКЗИ для тахографа - «Блок СКЗИ тахографа «Навигационно-криптографический модуль «НКМ-1» и «Карта тахографа «Диамант» выданы только ЗАО «Атлас-карт».

Комиссией установлено, что ЗАО «Атлас-карт» подало документы на согласование технического задания на опытно-конструкторскую работу «Разработка и проведение тематических исследований средств криптографической защиты информации «Диамант» и «Навигационно-криптографический модуль «НКМ-1» в 2012 году, то есть практически за год до принятия Приказа Минтранса России (письмо ФСБ России от 23.10.2013 № 7190-Фв). Более того, ЗАО «Атлас-карт» получен патент на полезную модель № 119193, начало действия которого датировано 29.03.2012

По мнению Комиссии, при разработке требований Приказа Минтранса России за основу взята уникальная разработка ЗАО «Атлас-карт», что подтверждается следующими обстоятельствами:

- съемный модуль СКЗИ, ранее не применялся нигде в мире, тахографы производятся со встроенным модулем СКЗИ, который является составной частью тахографа и применяется на весь срок его службы;
- ЗАО «Атлас-карт» разработало и сертифицировало не тахограф с СКЗИ, как того могло требовать законодательство, а именно отдельно встраиваемый модуль, который был бы совершенно бесполезен, в случае если бы требования Приказа Минтранса России отличались от принятых;
- СКЗИ разработки ЗАО «Атлас-карт» осуществляет регистрацию маршрута и скорости движения через встроенный модуль ГЛОНАСС, в то время как в международной практике производства тахографов производители не используют такие средства и методы измерения скорости (скорость движения измеряется только через датчик скорости, а маршрут движения как правило не регистрируется).

В соответствии с изложенным, для выхода на рынок нового участника, ему будет необходимо получить у ЗАО «Атлас-карт» права на производство СКЗИ для тахографа, а также ключевую информацию и протоколы взаимодействия.

Таким образом, Комиссией установлено, что Минтрансом России созданы условия,

при которых вход на рынок нового производителя СКЗИ, ставится в зависимость от ЗАО «Атлас-карт», которое уже действует на рынке, что может привести к ограничению конкуренции. Данное обстоятельство подтверждается письмом ФСБ России от 23.10.2013 № 7190-Фв, в котором сообщается о том, что вопросы интероперабельности в созданной Минтрансом России системе не прорабатывались и отдаются на откуп хозяйствующим субъектам.

1.3. Требования Приказа Минтранса России могут привести к ограничению конкуренции на рынке транспортных средств категорий М2, М3, N2 и N3, а также к росту издержек производителей транспортных средств.

В соответствии постановлением Правительства Российской Федерации от 10.09.2009 № 720 «Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств» (далее - Технический регламент), разработанным в рамках Федерального закона от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании», установлены требования к конструкции транспортного средства, в соответствии с которыми транспортные средства категорий М2, М3, N2 и N3 при вводе в гражданский оборот должны быть оснащены тахографами в обязательном порядке.

Для производства и реализации указанных категорий транспортных средств на территории Российской Федерации хозяйствующим субъектам потребуется внести соответствующие изменения в конструкцию производимых автотранспортных средств, что в свою очередь требует длительного процесса согласований и приведет к росту издержек. В конечном счете это может привести к снижению продаж российских автопроизводителей. Указанные выводы подтверждается позицией Ассоциации Европейского бизнеса, направленной в адрес ФАС России письмом от 04.12.2013 № 108139/13.

Более того хозяйствующие субъекты, осуществляющие международные перевозки, будут вынуждены приобретать транспортные средства категорий М2, М3, N2 и N3 за пределами Российской Федерации, так как транспортные средства, производимые на территории Российской Федерации, должны быть оснащены тахографами, соответствующими требованиям Приказа Минтранса России, а не требованиям ЕСТР.

Указанное обстоятельство негативным образом скажется на объемах продаж Российских автопроизводителей, и поставит их в неравные условия с конкурентами из других стран.

- - Требования Приказа Минтранса России приводят к необоснованному росту издержек хозяйствующих субъектов, осуществляющих автоперевозки.

По оценке участников рынка (письмо от 27.11.2013 № 185), стоимость приобретения и эксплуатации тахографа, соответствующего требованиям Приказа Минтранса России, минимум на 4 тысячи рублей в год превышает стоимость эксплуатации тахографа, соответствующего требованиям ЕСТР. Учитывая, что на территории Российской Федерации зарегистрировано несколько миллионов единиц транспортных средств категорий М2, М3, N2 и N3, требования Приказа Минтранса

России приведут к увеличению финансовой нагрузки на бизнес на несколько миллиардов рублей в год.

Стоимость СКЗИ для тахографа составляет в среднем 13 тысяч рублей с НДС, а в соответствии с пунктом 90 раздела V «Требования к тахографу, картам, блоку СКЗИ тахографа при их выпуске, активизации, эксплуатации и утилизации» Приложения N 1 Требований Приказа Минтранса, СКЗИ тахографа подлежит регулярной замене раз в три года.

Более того, в соответствии с Приложениями № 2 «Категории и виды транспортных средств, оснащаемые тахографами» и № 3 «Правила использования тахографов, установленных на транспортные средства» Приказа Минтранса России, в случае если юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющий внутренние перевозки на территории Российской Федерации, получит лицензию на международные перевозки, то он не сможет использовать парк имеющихся у него транспортных средств, оборудованных тахографами в соответствии с Требованиями Приказа Минтранса России. Так как в силу указанных положений Приказа Минтранса России, для осуществления эксплуатации имеющегося парка транспортных средств за пределами территории Российской Федерации, хозяйствующему субъекту будет необходимо осуществить переоборудование автотранспортных средств тахографами в соответствии с требованиями ЕСТР, либо приобрести новые транспортные средства, в случае если такое переоборудование не предусмотрено конструкцией транспортных средств. И наоборот, в случае аннулирования лицензии международного перевозчика, хозяйствующему субъекту будет необходимо осуществить переоборудование автотранспортных средств тахографами в соответствии с требованиями Приказа Минтранса России.

Положения Приказа Минтранса России так же создают условия, при которых владельцу транспортного средства, оборудованного тахографом, соответствующим требованиям ЕСТР, после 1 января 2016 года, в обязательном порядке придется осуществить замену тахографов ЕСТР на тахографы, соответствующие требованиям Приказа Минтранса России, что приведет к росту издержек.

С учетом изложенного, Комиссия полагает, что положения Приказа Минтранса России, ограничивают возможность перехода на международные перевозки даже при наличии соответствующей лицензии и наоборот и приводят к необоснованному росту издержек функционирования автоперевозчиков, издержек выхода с рынка и входа на него.

II. Положения Приказа Минтранса России в части ограничения возможности применения тахографов, соответствующих требованиям ЕСТР, и обязательной регистрации тахографом маршрута движения избыточны.

2.1. В качестве обоснования изданных требований к тахографам Минтранс России в своих пояснениях, направленных в ФАС России письмами от 09.12.2013 № 110350-М/13 и от 26.06.2013 №49878/13, указывает, что содержание таких требований обусловлено необходимостью наличия квалифицированной электронной цифровой подписи, которая подписывает выгружаемые из памяти тахографа документы. Это в свою очередь необходимо для осуществления государственного контроля за соблюдением водителями транспортных средств режимов труда и отдыха, а

также применения мер, предусмотренных статьей 11.23 КоАП.

То есть, наличие квалифицированной электронной цифровой подписи, по мнению Минтранса России, выгодно отличает тахографы, соответствующие требованиям Приказа Минтранса России от тахографов, соответствующих требованиям ЕСТР, в связи с чем, приказ ограничивает возможность применения тахографов, соответствующих требованиям ЕСТР, для отдельных категорий потребителей (Приложение № 2 «Категории и виды транспортных средств, оснащаемые тахографами» Приказа Минтранса России).

Вместе с тем, в настоящее время, в Евросоюзе и других странах-ратифицировавших правила ЕСТР, действуют нормативные акты ЕСТР, которые устанавливают общие требования к Тахографам, в том числе, в части защиты информации и электронной цифровой подписи (Подразделы X «Общие показатели защиты», XI «Общие механизмы защиты» Добавления 1В к ЕСТР). Указанные требования открыты для всех и позволяют неопределенному кругу лиц участвовать в производстве тахографов и карт для них. При этом, подразумевается использование открытых криптографических алгоритмов и способов шифрования. Требования ЕСТР к электронной цифровой подписи, имеющей сертификат ключа, выданного удостоверяющим центром на территории Евросоюза, приравнивают ее по статусу к квалифицированной цифровой подписи с точки зрения положения Федерального закона от 06.04.2011 № 63-ФЗ «Об электронной цифровой подписи» (далее – Закон об электронной цифровой подписи).

На основании пунктов 1, 2 статьи 7 Закон об электронной цифровой подписи, электронные подписи, созданные в соответствии с нормами права иностранного государства и международными стандартами, в Российской Федерации признаются электронными подписями того вида, признакам которого они соответствуют.

Электронная подпись тахографа ЕСТР обладает всеми признаками квалифицированной электронной цифровой подписи (XI «Общие механизмы защиты» Добавления 1В к ЕСТР).

Электронная подпись и подписанный ею электронный документ не могут считаться не имеющими юридической силы только на том основании, что сертификат ключа проверки электронной подписи выдан в соответствии с нормами иностранного права.

В соответствии с частью 4 статьи 15 «Конституции Российской Федерации» общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора.

Таким образом, электронно-цифровая подпись, применяемая в тахографах установленных по правилам ЕСТР, признается электронной подписью, имеющую юридическую силу на территории Российской Федерации, в связи с чем ограничение применения тахографов, соответствующих требованиям ЕСТР, российскими перевозчиками не обоснованно.

2.2. Приказ Минтранса России содержит требования к тахографам, предусматривающие фиксацию маршрута движения транспортного средства, что, по мнению Комиссии, носит избыточный характер.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 10.09.2009 № 720 «Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств» (далее - Технический регламент), разработанным в рамках Федерального закона от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании», установлены требования к конструкции транспортного средства, в соответствии с которыми отдельные категории транспортных средств должны быть оснащены тахографами. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» также содержит данную норму.

Абзацем 9 пункта 1 статьи 20 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» установлено, что указанные категории транспортных средств должны быть оснащены техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств.

В соответствии с положениями Федерального закона от 14.02.2012 № 22-ФЗ «О навигационной деятельности», приказа Минтранса России № 20 от 26.01.2012 и пункта 8 Технического регламента, рассматриваемые категории транспортных средств уже подлежат обязательному оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, при этом данные с такой аппаратуры о маршрутах движения в режиме реального времени поступают на абонентский телематический терминал Ространснадзора.

Более того, в Российском законодательстве (статья 8 Федерального закона от 24.07.1998 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных перевозок») уже содержится понятие «тахограф», не предусматривающее функции по регистрации маршрута.

Внедрение такого понятия, как тахограф со встроенной навигационной функцией, также вступает в противоречие с Техническим регламентом и ЕСТР, требования которого распространяются на международных перевозчиков.

ЕСТР и Технический регламент не содержат требований, предусматривающих обязательную фиксацию маршрута движения указанных категорий транспортных средств посредством системы ГЛОНАСС/GPS.

По своей сути требования ЕСТР, требования Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и требования Приказа Минтранса России направлены на достижение одной и той же цели – обеспечение безопасности перевозок, контроля за режимом труда и отдыха водителя, повышения качества труда на автотранспортных предприятиях. Следовательно, требования к тахографам в части определения их функциональных характеристик должны быть унифицированы с требованиями ЕСТР, для обеспечения единства подходов регулирования и равных условий функционирования хозяйствующих субъектов, действующих на территории Европейского Союза, Таможенного союза, с одной стороны, и Российской Федерации, с другой.

Более того, созданная система тахографии не интероперабельна с международной, в связи с чем, контролирующим органам и водителям-физическим лицам необходимо иметь 2 набора карт для осуществления своей деятельности, что приведет к необоснованному росту издержек.

III. Минтранс России определены требования к тахографам, создающие избыточные административные барьеры входа на рынок.

Приказом Минтранса России установлено, что производство, распространение и техническое обслуживание блоков СКЗИ тахографа и карт осуществляются в соответствии с Положением о разработке, производстве, реализации и эксплуатации шифровальных (криптографических) средств защиты информации (Положение ПКЗ-2005), утвержденным приказом ФСБ России от 09.02.2005 № 66.

Таким образом, устанавливаемое в тахографах СКЗИ должно в обязательном порядке иметь сертификат ФСБ России, что является избыточным административным барьером и не имеет объективной необходимости.

Указанное требование Минтранса России избыточно ввиду того, что данные, содержащиеся в тахографе о скорости и маршруте движения транспортных средств, а также о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств не является информацией конфиденциального характера, либо информацией ограниченного доступа, в связи с чем, требования Положения ПКЗ-2005 в силу пункта 4 данного документа, должны носить рекомендательный характер.

Утверждение Минтранса России о том, что каждая разработанная модель тахографа должна проходить процедуру проверки соответствия требованиям, установленным законодательством для шифровальных (криптографических) средств (получать сертификат ФСБ России), как при их создании, так и при внесении любых изменений в их программно-аппаратные средства, и только после этого проходить испытания на соответствие требованиям законодательства в части возможности их применения на транспортных средствах, не обосновано.

Таким образом, в случае, если хозяйствующий субъект, имеющий соответствующую лицензию, разрабатывает, производит и распространяет СКЗИ, не предназначенные для защиты конфиденциальной информации или информации содержащей государственную тайну, статус которой, и требования по защите которой, установлены отдельными нормативными правовыми актами Российской Федерации, Положение ПКЗ 2005 предусматривает добровольный порядок руководства содержащимися в нем правилами.

По данным ФСБ России (письмо от 11.07.2013 № 4410-Фв), в настоящее время лицензии на право разработки шифровальных (криптографических) средств имеют более ста организаций.

Статьей 15 Закона о защите конкуренции органам государственной власти субъектов Российской Федерации запрещается принимать акты и (или) осуществлять действия (бездействие), которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции, в том числе запрещается:

- установление запретов или введение ограничений в отношении свободного перемещения товаров в Российской Федерации, иных ограничений прав

хозяйствующих субъектов на продажу, покупку, иное приобретение, обмен товаров (пункт 3);

- дача хозяйствующим субъектам указаний о первоочередных поставках товаров для определенной категории покупателей (заказчиков) или о заключении в приоритетном порядке договоров (пункт 4);

- установление для приобретателей товаров ограничений выбора хозяйствующих субъектов, которые представляют такие товары (пункт 5);

- создание дискриминационных условий (пункт 8);

- дача хозяйствующим субъектам указаний о приобретении товара, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации (пункт 10).

Таким образом, действия Минтранса России, в части издания Приказа Минтранса России от 13.02.2013 № 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства», содержащего избыточные требования к тахографам, которые могут привести к ограничению конкуренции, нарушают часть 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции.

ФАС России направлен запрос информации в адрес Минтранса России от 08.05.2014 № АК/18749/14 о представлении информации о должностном лице, ответственном за издание Приказа Минтранса России.

В соответствии с письмом Минтранса России (исх. от 05.06.2014 № НА-22/6727) должностным лицом, ответственным за издание Приказа Минтранса России является <...> — директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России. Вместе с тем, персональные данные <...> предоставлены не были.

Определением о возбуждении дела об административном правонарушении от 15.07.2014 № 05/28385/14 в отношении <...> возбуждено дело об административном правонарушении № 4-14.9-367/00-05-14. Указанным определением, в рамках проведения административного расследования, были запрошены персональные данные <...>.

В соответствии с частью 1 статьи 14.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП) действия должностных лиц органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, которые недопустимы в соответствии с антимонопольным законодательством Российской Федерации и приводят или могут привести к недопущению, ограничению или устранению конкуренции - влекут наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от пятнадцати тысяч до тридцати тысяч рублей.

На дату подписания протокола по делу № 4-14.9-367/00-05-14, документы и сведения, необходимые для привлечения <...> к административной ответственности, а также подтверждение надлежащего его уведомления о дате и месте подписания протокола в ФАС России отсутствуют.

Руководствуясь частью 5 статьи 28.7 КоАП,

ОПРЕДЕЛИЛ:

1. Продлить срок проведения административного расследования по делу об административном правонарушении № 4-14.9-367/00-05 в отношении <...> до «15» сентября 2014 г.

2. <...> явиться «05» сентября 2014 г. в 14 часов 00 минут по адресу: 123995, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 11, этаж 6, ком. 606 для подписания протокола об административном правонарушении, либо направить защитника с надлежащим образом оформленными полномочиями на участие в административном производстве по делу № 4-14.9-367/00-05-13 со всеми правами, предусмотренными статьей 25.5 КоАП.

В соответствии с частью 1 статьи 25.1 КоАП лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, вправе знакомиться со всеми материалами дела, давать объяснения, представлять доказательства, заявлять ходатайства и отводы, пользоваться юридической помощью защитника, а также иными процессуальными правами в соответствии с КоАП.

Неявка в указанный срок будет расценена как отказ от подписания протокола.

В соответствии с частью 4 статьи 25.5 КоАП защитник и представитель допускаются к участию в производстве по делу об административном правонарушении с момента возбуждения дела об административном правонарушении.