

Механизм кодировки данных от ОСАГО-мошенников может увеличить стоимость устройств, которые будут ставить в новые авто, на 4–5 тыс. рублей.

Все автомобили, сертифицированные в России после 1 января 2015 года, должны будут оборудовать системой экстренного реагирования при ДТП ЭРА-ГЛОНАСС (далее по тексту – «Эра»). Как выяснили «Известия», передаваемые этой системой данные будут кодироваться с помощью средств криптографической защиты. Таким шифрованием страховщики пытаются защититься от махинаций с упрощенным оформлением аварий по европротоколу – с 2016 года данные устройств «Эры» будут единственным подтверждающим источником фактов ДТП. Однако пострададут автолюбители: программную часть криптосредств – электронную подпись – нужно будет регулярно обновлять за дополнительную плату.

«Есть такое дело»

О том, что «Эра» получит криптозащиту, «Известиям» сообщили несколько источников в автобизнесе.

– В одной из фирм-разработчиков «Эры» посоветовали не торопиться с установкой устройств, потому что сейчас готовят внедрение в нее средств криптозащиты, – сообщил сотрудник одной из российских автокомпаний.

В НИИ автомобильного транспорта России – структуре Минтранса, непосредственно ответственной за разработку «Эры», – «Известиям» подтвердили эту информацию.

– Насчет средств криптозащиты – да, есть такое дело, – сообщили в пресс-службе НИИ, не предоставив расширенного комментария.

Причиной появления криптозащиты в системе экстренного реагирования может быть желание правительства вернуть затраченные средства.

– Это дополнительная коммерциализация проекта, потому что через различные организации в «Эру» уже столько вбухано из бюджета и деньги эти нужно как-то отбивать, – предположил источник «Известий», близко знакомый с ситуацией. В НАМИ (ФГУП «Центральный научно-исследовательский и автотранспортный институт») уточнили, что защита данных потребовалась страховщикам.

– Сейчас есть требования к «Эре» – как по встроенным техническим решениям, так и по устанавливаемым. Там разговор про криптозащиту не идет, но это [требование о защите информации] включили в закон об ОСАГО. Поэтому если мы хотим оформлять ДТП без вызова ДПС с использованием ГЛОНАСС (по европротоколу. – «Известия»), то у нас должна быть криптозащита. Но это исключительно об ОСАГО разговор, – сказал «Известиям» замглавы автомобильного института НАМИ Денис Загарин (отвечает за международную гармонизацию «Эры»).

Во Всероссийском союзе страховщиков посоветовали обратиться непосредственно в Российский союз автостраховщиков (РСА). Оказалось, что сами автостраховщики не осведомлены о готовящихся переменах.

– Насколько я знаю, ни о каком средстве криптозащиты в правовых нормах речи не идет. В постановлении правительства прописана обязанность предоставления страховщику некорректируемой информации. Только в этом случае может идти речь о подтверждении обстоятельств аварии, – сообщила представитель РСА Валерия Ряховская.

С 1 октября 2014 года автомобилисты по меньшей мере четырех регионов (Москва, Санкт-Петербург и их области) могут рассчитывать на максимальный лимит компенсации по европротоколу – 400 тыс. рублей. За это они обязаны предоставить страховщикам фото и видеозаписи ДТП без вызова гаишников при условии подтверждения координат ДТП с помощью аппаратуры глобального спутникового позиционирования. Планируется, что с 1 января 2016 года эта практика будет расширена на другие регионы страны. Как писали «Известия», страховщики переживают в ожидании роста мошенничества, поскольку оборудование ничем не защищено от постороннего вмешательства. В постановлении правительства от 1 октября (№1002) указано, что «координаты местоположения технического средства контроля должны определяться с применением средств навигации, функционирующих с использованием технологий системы ГЛОНАСС или технологий иных глобальных спутниковых навигационных систем». Делается упор на

то, что устройство должно обеспечивать «некорректируемую регистрацию информации».

В устройства встраивают ЭЦП, которая больше года не выживает

В РСА затруднились объяснить, что для них будет доказательством некорректированной информации. В НП ГЛОНАСС (федеральный сетевой оператор в сфере навигационной деятельности) отметили, что причины появления криптографических средств уже зафиксированы в самом законе «О государственной автоматизированной информационной системе ЭРА-ГЛОНАСС» (от 28 декабря 2013 года) и это прямо не связано со страхованием.

– Устройства вызова экстренных оперативных служб, не обеспечивающие некорректируемость информации, не будут удовлетворять требованиям законодательства РФ, – указала Екатерина Кочергина, заместитель президента по правовым вопросам НП ГЛОНАСС. По ее словам, порядок обеспечения некорректируемости информации позже будет установлен нормативными правовыми актами, которые находятся в стадии разработки. О том, как криптография может быть реализована в части страхования, рассказал Евгений Мейлихов, заместитель директора НП ГЛОНАСС по развитию «Эры».

– Если водитель планирует использовать терминал «Эры», например, для получения выплат от страховых компаний при ДТП, оформленных по европротоколу, то одним из возможных вариантов обеспечения некорректируемости является использование в устройстве SIM-карты, позволяющей создавать электронную цифровую подпись (ЭЦП). Цифровая подпись позволит предотвратить возможные мошеннические действия по изменению информации об автомобиле, месте и характере ДТП, – пояснил он.

В то же время эксперты уверены, что криптографическая цифровая подпись в такой сфере – вещь для России совершенно новая – и соответствующей инфраструктуры для этого пока нет.

– Если будет спрос, то инфраструктуру создадут достаточно быстро. Тем не менее пока это не массовая вещь, – отметил Анатолий Миклашевич, исполнительный директор

некоммерческого партнерства «Разработчики и операторы систем электронных услуг» (РОСЭУ). По его мнению, на ведомственное согласование устройств уйдет от 6 месяцев до 1 года.

Для автомобилистов нововведение грозит очередной головной болью из-за ограниченного срока действия электронной подписи – два раза в год нужно менять резину, раз в сезон, скорее всего, понадобится менять электронную подпись.

– Электронная подпись живет один год, затем ее нужно обновлять. Ведь поскольку это криптографический файл, его могут попытаться взломать, – разъяснил Миклашевич.

По его словам, хозяин автомобиля должен будет регулярно самостоятельно обновлять цифровую подпись в удостоверяющем центре либо прибегать к услугам посредников. Обновление электронной подписи стоит порядка 2 тыс. рублей в год: Миклашевич пояснил, что минимальный пакет включает услуги оператора по техподдержке.

Терминалы «Эры» тоже подорожают

Сам же прибор благодаря таким изменениям может подорожать вдвое: в России уже есть пример, когда после введения криптографии для тахографов дальнбойщиков последовало удорожание аппаратуры.

– Были тахографы без блока криптозащиты аналогичного производства, они действительно были дешевле в среднем на 4–5 тыс. рублей, – рассказал Игорь Ельцов, ведущий менеджер по продажам компании «Тахограф».

В то же время 9 октября вице-президент НП ГЛОНАСС Евгений Беянко заявлял, что индикативная цена на оборудование «Эры» для одного легкового автомобиля составляет 4–5 тыс. рублей. Таким образом, ценник за весь продукт может приблизиться к 8–9 тыс. рублей без учета монтажа и наладки.

Впрочем, непосредственные производители оборудования предостерегают от прогнозирования цен.

– На сегодняшний момент невозможно сопоставить стоимость средства криптозащиты для тахографов со стоимостью криптозащиты для терминалов «Эры». Более того, их стоимость, как и стоимость других электронных компонентов, зависит от объемов выпуска, от количества поставщиков на рынке и конкуренции между ними, – рассказал Антон Красилов, технический директор компании Fort Telecom.

Еще одна проблема при введении криптозащиты для «Эры» возникает из-за того, что уже с 1 января 2015 года все впервые сертифицируемые в России автомобили обязаны иметь оборудование «Эры» (на автомобили, сертифицированные и выпущенные ранее, эти требования не распространяются). Однако никакого решения на этот случай у правительства пока нет.

– Готовых к производству и прошедших сертификацию терминалов «Эры» со средствами криптозащиты на сегодняшний момент нет. По нашим оценкам, для оснащения терминалов «Эры» Fort Telecom блоками криптозащиты может потребоваться около 3 месяцев. Однако на сегодняшний момент нет официальной информации ни об обязательности комплектации терминалов «Эры» криптозащитой, ни о сроках оснащения терминалов ими, – сказал Красилов.

Автокомпании отложат сертификацию новых машин в России

Таким образом, для корректной работы «Эры» в рамках европротокола владельцам абсолютных новинок 2015-го модельного года придется привезти свой автомобиль на модернизацию оборудования. Из-за подобных накладок некоторые автокомпании решили повременить с переходом на российскую систему экстренного реагирования. В компании Subaru «Известиям» сообщили, что до конца 2014 года получают одобрение типа транспортного средства на Legasy и Outback, а в 2015 году новые машины японская компания сертифицировать не будет.

– Мы пока подождем и посмотрим, как «Эра» вводится в действие, когда появятся нормальные испытательные лаборатории и условия для работы программы, тогда и

займемся этим, – сообщил руководитель сервисного департамента компании Subaru Сергей Ершов.

«Эра» благодаря мобильной связи в ручном либо автоматическом режиме при ДТП связывается со службой спасения. При этом оператор службы сразу же получит точные координаты пострадавшего автомобиля. Пионерами продвижения подобных систем стали автопроизводители. К примеру, компания BMW, концерн PSA Peugeot Citroen и Volvo одними из первых начали предлагать «аварийные кнопки» для некоторых моделей. На правительственном уровне аналогичные системы развиваются по всему миру. В Евросоюзе запуск системы eCall ожидается в 2017–2018 годах, процесс пока продвигается медленно из-за необходимости согласовывать формат со всеми 28 странами ЕС. В США эта технология развивается как дальнейшее совершенствование службы «911». В Японии многие производители интегрируют систему Help Net в базовое оснащение автомобилей. В Бразилии похожая инновация поначалу была направлена на борьбу с угонами, но позже добавилась и функция оповещения о дорожном инциденте.

Источник: [Известия](#) , 07.11.14

Автор: Хасанов Т.