



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по автомобильному транспорту

**Группа экспертов по Европейскому соглашению,
касающемуся работы экипажей транспортных
средств, производящих международные
автомобильные перевозки (ЕСТР)**

Пятнадцатая сессия

Женева, 12 июня 2017 года

Пункт 2 а) предварительной повестки дня

Программа работы:

**Разработка предложений по внесению поправок
в Соглашение ЕСТР, включая статью 22-бис**

«Дорожная карта» присоединения к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), 1970 года и его осуществления

Записка секретариата

На десятой сессии секретариат проинформировал Группу экспертов о совместной работе в рамках Евро-средиземноморского транспортного проекта. В настоящем документе содержится «Дорожная карта ЕСТР» для окончательного утверждения Группой экспертов.



Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	3
А. Соглашение.....	3
В. Основные положения ЕСТР.....	4
II. Цель, область применения и задачи дорожной карты.....	6
А. Цель.....	6
В. Область применения и задачи	8
III. Подготовленный по линии ЕЭК ООН, ЕС и ЕвроМед в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта (АЖГ) проект «дорожной карты» присоединения к ЕСТР и его осуществления	8
А. Этап 1: Подготовка к присоединению.....	8
В. Этап 2: Решение стратегических вопросов до присоединения	10
С. Этап 3: Присоединение к Соглашению ЕСТР	11
D. Этап 4: Определение уровней безопасности	13
E. Этап 5: Внедрение стратегии безопасности	13
F. Этап 6: Внедрение и поддержание национальной стратегии управления рисками	14
G. Этап 7: Создание системы карточек цифрового тахографа	15
H. Этап 8: Создание сети мастерских	16
I. Этап 9: Обучение.....	18
J. Этап 10: Обеспечение соблюдения	19
K. Этап 11: Создание службы оперативной технической поддержки	19

I. Введение

1. Во многих странах – партнерах ЕвроМед на автобусы и грузовые автомобили приходится 20–30% от общего числа дорожно-транспортных происшествий. Вероятность смертельного исхода или серьезных увечий в ДТП этих типов почти на 50% выше по сравнению с другими авариями вследствие больших размеров и массы участвующих в них транспортных средств, а также потому, что заснувший водитель не может затормозить или уйти в сторону, чтобы избежать столкновения или смягчить удар.
2. Хотя точное число ДТП, связанных с усталостью, подсчитать невозможно, исследования показывают, что усталость водителя может быть сопутствующим фактором порядка 20% всех дорожных аварий и примерно 25% всех аварий со смертельным исходом и серьезными травмами.
3. Водители осознают наступление момента, когда их клонит в сон от усталости, и могут принять решение остановиться на отдых. Одной из причин, по которой водители продолжают управлять транспортным средством, даже ощущая сонливость от усталости, является недооценка риска действительно заснуть за рулем. Другая причина заключается в том, что некоторые водители предпочитают игнорировать эти риски. Однако вышеперечисленное в основном относится к начальным этапам усталости. На более поздних этапах водители, как правило, плохо могут оценивать степень своей усталости.
4. Уставшие водители часто не осознают своего состояния и могут задремать лишь на несколько секунд, что достаточно для того, чтобы сойти с дороги и разбиться. Такие ДТП, как правило, являются наиболее серьезными с точки зрения травматизма и гибели людей, поскольку уставший водитель не предпринимает никаких попыток избежать столкновения или предотвратить его.
5. Многие международные исследования показывают, что нахождение без сна в течение 17 часов действует на организм так же, как содержание алкоголя в крови (САК) 0,05, а нахождение без сна свыше 20 часов сопоставимо с САК на уровне 0,08.

A. Соглашение

6. Соглашение ЕСТР 1970 года является ответной мерой правительств европейских стран в борьбе с безмолвным убийцей под названием «усталость водителя».
7. Соглашение ЕСТР призвано не допустить, чтобы водители и экипажи коммерческих транспортных средств массой более 3,5 т или перевозящих более 9 человек в процессе международных автомобильных перевозок управляли транспортным средством чрезмерное количество часов. Как отмечалось выше, усталость водителя повышает риск серьезных дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, ненормированные рабочие часы могут приводить к различиям в условиях работы профессиональных водителей и сказываться на конкуренции между предприятиями.
8. С этой целью Соглашение ЕСТР регулирует время работы и отдыха профессиональных водителей. В нем определены также устройства для контроля за соблюдением этих периодов и установлены технические требования к конструкции, испытаниям, установке и инспекции таких устройств. Кроме того, Соглашение ЕСТР устанавливает также требования в отношении контроля за временем работы водителей со стороны правоохранительных органов.

9. Благодаря регулированию времени работы и отдыха водителей коммерческих транспортных средств, осуществляющих международные перевозки, Соглашение ЕСТР обеспечивает равные условия в сфере автомобильных перевозок, способствуя развитию справедливой конкуренции, и вводит надлежащие социальные нормы, создавая «достойные условия труда».

10. По состоянию на июль 2016 года Договаривающимися сторонами Соглашения ЕСТР является 51 государство-член, и большинство из них применяют его положения также в отношении национальных перевозок¹.

11. Соглашение ЕСТР вступило в силу 5 января 1976 года после переговоров, продолжавшихся более 15 лет, и разработки первого Соглашения ЕСТР, которое было подготовлено под эгидой ЕЭК ООН в 1962 году (но не вступило в силу из-за недостаточного числа ратификаций).

12. Инструментом обеспечения соблюдения ЕСТР является контрольное устройство (аналоговый или цифровой тахограф). В 2006 году в Соглашение ЕСТР было включено положение об использовании цифрового тахографа.

13. Внедрение цифрового тахографа было сложной задачей, требующей передовых технических знаний и опыта, установления строгих правил и хорошо функционирующих систем на национальном и международном уровнях. Объединенный исследовательский центр (ОИЦ), выступая в качестве главного европейского сертифицирующего органа стран – участниц ЕСТР, гарантирует техническую эксплуатационную совместимость цифровых тахографов и функций. Ряд стран – партнеров ЕвроМед рассматривают вопрос о внедрении цифровых тахографов для своих парков транспортных средств в целях использования преимуществ, которые несет в себе согласованная на широкой основе система ЕСТР².

В. Основные положения ЕСТР

14. ЕСТР применяется на территории каждой Договаривающейся стороны ко всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории вышеуказанной Договаривающейся стороны или на территории любой другой Договаривающейся стороны (статья 2). В этой же статье указаны изъятия в отношении применимости ЕСТР.

15. Договаривающиеся стороны могут применять на своих территориях более высокие минимальные или более низкие максимальные требования по сравнению с теми, которые предусмотрены на их территориях. Тем не менее положения ЕСТР по-прежнему будут применяться к водителям, осуществляющим международные автомобильные перевозки на транспортных средствах, зарегистрированных в другом государстве, являющемся или не являющемся Договаривающейся Стороной (статья 4). В статье 5 определяется минимальный возраст для водителей, занятых в перевозках грузов.

16. В соответствии с ЕСТР ежедневная продолжительность управления не должна превышать 9 часов и может быть увеличена максимум до 10 часов не более двух раз в течение недели. Еженедельная продолжительность управления транспортным средством не должно превышать 56 часов, а общая суммарная продолжительность управления в течение любых двух последовательных

¹ На уровне Европейского союза этот вопрос регулируется регламентом (ЕС) № 165/2014, регламентом (ЕС) № 2016/799 и регламентом (ЕС) № 561/2006.

² Более подробную информацию см. в тексте Соглашения ЕСТР и Справочном документе о внедрении цифрового тахографа и связанной с ним законодательной основе (АЖГ ЕвроМед, сентябрь 2012 года), содержащихся в приложении (только в расширенном варианте настоящего документа).

неделя не должна превышать 90 часов. После периода управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв не менее чем на 45 минут, если не наступает период отдыха. ЕСТР содержит также подробные указания в отношении периодов управления, перерывов и продолжительности отдыха. Периоды отдыха подразделяются на ежедневные и еженедельные периоды отдыха, и в статьях 6, 7 и 8 подробно указывается их точная продолжительность.

<i>Деятельность</i>	<i>Непрерывно</i>	<i>Ежедневно</i>		<i>Еженедельно</i>		<i>На двухнедельной основе (две недели подряд)</i>
		<i>Обычный период</i>	<i>Продленный/сокращенный период</i>	<i>Обычный период</i>	<i>Сокращенный период</i>	
УПРАВЛЕНИЕ	Максимум 4 ч. 30 м.	Максимум 9 часов	Максимум 10 часов (не более двух раз в неделю)	Максимум 56 часов		Максимум 90 часов
ОТДЫХ	45 минут или 15 минут+ 30 минут	Минимум 11 часов	Минимум 9 часов (не более 3 раз в неделю)	Минимум 45 часов (взятых самое позднее после 6 x 2 часов)	Минимум 24 часа (компенсация в 21 час берет- ся за один раз с минимальным 9-часовым от- дыхом до конца 3-й недели)	Разрешен лишь один сокращен- ный период отдыха

17. Тахограф – это контрольное устройство, подробные технические характеристики которого приведены в статье 10, а также в приложениях к Соглашению и добавлениях к ним. Речь идет в частности об общих положениях, касающихся официального утверждения типа, установки и инспекции оборудования; эксплуатации оборудования; требованиях к конструкции, проверке, установке и инспекции как аналоговых, так и цифровых контрольных устройств; положениях о знаках и свидетельствах официального утверждения, а также образцах различных документов.

18. Статья 11 охватывает аспект ответственности, которую несут транспортные предприятия, контроль за соблюдением положения о времени управления, надлежащее инструктирование членов экипажа, постоянный контроль времени управления, часов другой работы и времени отдыха, а также ответственность за нарушения, совершенные водителями.



19. Обеспечение соблюдения является одним из основных элементов ЕСТР и одним из ключевых аспектов внедрения системы цифрового тахографа на местах. В статье 12 содержатся подробные положения о проведении проверок на дорогах сотрудниками компетентных органов. Необходимо, чтобы в течение каждого календарного года проверялось не менее 3% рабочих дней водителей транспортных средств, на которые распространяется настоящее Соглашение, из которых не менее 30% общего количества проконтролированных рабочих дней должно проверяться на дорогах, и не менее 50% – на предприятиях. Также перечислены элементы проверок на дорогах и на предприятиях и указывается, что они должны осуществляться без разграничения транспортных средств, предприятий и водителей на резидентов и нерезидентов, и независимо от места происхождения или назначения рейса либо типа тахографа. В статье 12 определены также базовые принципы обмена информацией между странами в рамках оказания взаимной помощи, а также в контексте нарушений и санкций.

20. Заключительные положения ЕСТР, в том числе о праве присоединения, разрешении споров и процедуре внесения поправок, изложены в статьях 14–25. Находящимся в процессе присоединения государствам следует учитывать, что ЕСТР считается вступившим в силу через 180 дней после сдачи на хранение этим государствам своего документа о присоединении.

II. Цель, область применения и задачи дорожной карты

A. Цель

21. Известно, что усталость водителя повышает риск серьезных дорожно-транспортных происшествий. Соглашение ЕСТР направлено на недопущение того, чтобы водители и экипажи коммерческих транспортных средств, осуществляющие международные автомобильные перевозки, управляли транспортным средством чрезмерное количество часов. В ЕСТР определены также контрольные устройства (тахографы), установлены технические требования к конструкции, испытаниям, установке и инспекции таких устройств и проверкам количества времени управления транспортным средством, выполняемым правоохранительными органами.

22. Вместе с тем, согласно статье 14, ЕСТР открыто для присоединения только стран – членов ЕЭК ООН.

23. С учетом важности ЕСТР для стран ЕвроМед в Алжире, Иордании, Марокко и Тунисе в рамках проекта АЖГ ЕвроМед были проведены целенаправленные национальные учебные мероприятия, обеспечивающие учет конкретных потребностей этих стран. Содействие в проведении этих мероприятий оказали эксперты ЕЭК ООН. После их проведения Алжир, Иордания, Марокко и Тунис заявили о своей готовности применять Соглашение ЕСТР и использовать цифровой тахограф при осуществлении международных и внутренних перевозок. Таким образом, вопрос для стран – партнеров ЕвроМед заключается в том, как стать Договаривающимися сторонами ЕСТР и получать выгоды от этого Соглашения.

24. Стремясь заручиться поддержкой ЕЭК ООН в открытии Соглашения ЕСТР для Иордании и других стран ЕвроМед, министр транспорта Иордании Ее Превосходительство г-жа Лина Шабиб приняла участие в работе семьдесят шестой сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в Женеве 25–27 февраля 2014 года.

25. В своем выступлении перед КВТ г-жа Шабиб подчеркнула важность внедрения системы цифрового тахографа в средиземноморских странах, не являющихся членами ЕЭК ООН, и просила Комитет оказать содействие в открытии Соглашения ЕСТР для стран – партнеров ЕвроМед, не являющихся членами ЕЭК ООН. С этой же просьбой обратились также эксперты стран – партнеров ЕвроМед из Алжира, Иордании, Марокко и Туниса, которые приняли участие в работе седьмой, восьмой и девятой сессий Группы экспертов по ЕСТР, а также 109-й сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) в Женеве в 2014 году. В ходе обсуждений в КВТ, Группе экспертов по ЕСТР и SC.1 Европейский союз и председатели КВТ и SC.1 также поддержали эту просьбу.

26. На своей девятой сессии (Женева, 27 октября 2014 года) Группа экспертов ЕЭК ООН по ЕСТР решила поддержать предложение об открытии Соглашения для Алжира, Иордании, Марокко и Туниса путем пересмотра статьи 14. Группа экспертов согласовала формулировку предложения по поправке и предложила одной из Договаривающихся сторон ЕСТР как можно скорее официально внести официальное предложение о поправке. На своей 109-й сессии (28–29 октября 2014 года) Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) приняла предлагаемое изменение к статье 14, которое гласит: «Статья 14: 1. Настоящее Соглашение открыто для подписания до 31 марта 1971 года и после этой даты для присоединения государств – членов Европейской экономической комиссии и государств, допущенных к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктами 8 или 11 положения о круге ведения этой Комиссии. Присоединение в соответствии с пунктом 11 Положения о круге ведения Комиссии ограничивается следующими государствами: Алжир, Иордания, Марокко и Тунис».

27. После официальной просьбы, представленной в секретариат ЕЭК ООН Турцией и Украиной, Договорной секцией Организации Объединенных Наций было опубликовано уведомление депозитария об изменении статьи 14 (18 февраля 2015 года). Договаривающимся сторонам Соглашения ЕСТР было предоставлено шесть месяцев, чтобы высказать свои возражения в отношении предложения. Никаких возражений получено не было, и Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций объявил о том, что поправка вступила в силу 5 июля 2016 года.

28. В настоящем документе, подготовленном совместно в рамках проекта АЖГ ЕвроМед и ЕЭК ООН при содействии Объединенного исследовательского центра, представлены 11 основных этапов и ряд подэтапов, которым должны следовать страны-члены, желающие присоединиться к ЕСТР и выполнять его положения (дорожная карта).

29. Первые два этапа связаны с подготовкой к присоединению, включая координацию и распределение обязанностей, и определением стратегических вопросов, которые необходимо рассмотреть перед присоединением. Третий этап

касается исключительно присоединения к ЕСТР, условий присоединения и связанных с ним процедур. Важные аспекты безопасности рассмотрены в рамках следующих трех этапов. Далее будут рассмотрены вопросы, касающиеся создания системы карточек для тахографов и мастерских. В заключительной части дорожной карты определены этапы, связанные с учебной подготовкой, обеспечением соблюдения и поддержкой. Все соответствующие нормативные и пояснительные документы перечислены в разделе E.

V. Область применения и задачи

30. Настоящая дорожная карта подготовлена на основе обширного опыта Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН, ОИЦ и межправительственных органов ЕЭК ООН, в ведении которых находится Соглашение ЕСТР, а также опыта реализации проекта ЕвроМед, накопленного в процессе оказания технической помощи странам – партнерам ЕвроМед, и призвана служить конкретным руководством по присоединению к Соглашению ЕСТР и его эффективному осуществлению. Одним из наиболее важных событий, связанных с Соглашением ЕСТР, за последние 10 лет является обязательное внедрение цифрового тахографа для производящих международные автомобильные перевозки коммерческих транспортных средств массой более 3,5 т или перевозящих более 9 человек.

31. Следует отметить, что, поскольку цифровой тахограф обязателен для всех новых зарегистрированных транспортных средств, Договаривающиеся стороны ЕСТР должны быть готовы одновременно заниматься техническими операциями и проверками соответствия применительно к предыдущим методам и оборудованию учета рабочего времени водителей (аналоговые тахографы). Кроме того, для охвата транспортных средств, зарегистрированных на территории государства, не являющегося Договаривающейся стороной ЕСТР, Соглашение предоставляет странам, являющимся Договаривающимися сторонами, возможность требовать предъявлять вместо контрольного устройства ежедневные регистрационные листки, заполняемые от руки каждым членом экипажа за период времени с момента въезда на территорию Договаривающейся стороны³.

III. Подготовленный по линии ЕЭК ООН, ЕС и ЕвроМед в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта (АЖГ) проект «дорожной карты» присоединения к ЕСТР и его осуществления

32. «Дорожная карта» призвана служить для стран ЕвроМед руководством по присоединению к Соглашению ЕСТР и его осуществлению.

33. В ней предложено 11 основных этапов, надлежащее и своевременное осуществление которых позволит обеспечить всестороннее применение предусмотренного Соглашением режима на территории новых Договаривающихся сторон.

A. Этап 1: Подготовка к присоединению

1. Координация и обязанности на национальном уровне

34. Связанные с ЕСТР положения могут относиться к сфере ответственности различных министерств или ведомств в зависимости от административной структуры. Необходимо определить соответствующие министерства, ведомства и органы и предложить их представителям принимать активное участие в подготовке к присоединению.

³ См. пункт 2 а) статьи 3 Соглашения ЕСТР.

35. В неполный перечень министерств, ведомств и органов могли бы входить те из них, которые отвечают за вопросы транспорта, дорожного контроля, инспекции, внутренних дел, труда, юстиции, промышленности, торговли, финансов и образования.

36. По мере возможности следует проводить консультации с представителями частного сектора и привлекать их к участию в этом процессе в качестве представителей пользователей правил, т.е. представителей сектора транспорта, изготовителей транспортных средств, профсоюзов, ассоциаций по вопросам предотвращения несчастных случаев на производстве и органов по организации обучения.

37. Необходимо наладить координацию на официальном уровне между всеми участниками процесса подготовки к присоединению.

38. Однако каждая страна должна оценивать и определять собственную административную структуру с учетом культурных особенностей, стандартных оперативных процедур, систем иерархии, кадровой ситуации и наличия опыта. Указанные ниже подэтапы носят исключительно рекомендательный характер.

2. Общая координация и надзор

39. Хотя положения о цифровом тахографе могут затрагивать несколько министерств или органов, главная ответственность должна быть возложена на одно министерство или правительственное учреждение. В ряде Договаривающихся сторон ЕСТР таким ведомством является министерство транспорта. В этом случае общий контроль и координация всех связанных с ЕСТР мероприятий должны осуществляться под руководством компетентного министра.

3. Создание национального комитета по ЕСТР

40. Реализация Соглашения ЕСТР является сложным проектом. Кроме того, хотя во многих странах положения в отношении цифрового тахографа находятся в ведении министерства транспорта, они затрагивают вопросы, относящиеся к компетенции других министерств или ведомств. Таким образом, для его успешного осуществления решающее значение имеют координация и сотрудничество между всеми министерствами и другими государственными структурами. По этой причине настоятельно рекомендуется создать национальный комитет по ЕСТР, действующий в качестве межведомственного органа.

41. Деятельность национального комитета по ЕСТР по мере необходимости и когда это целесообразно может дополняться работой небольших тематических рабочих групп, занимающихся конкретными аспектами ЕСТР. В их число могли бы входить группы по вопросам безопасности, карточек, обеспечения соблюдения и обучения.

4. Назначение национального координатора по ЕСТР

42. Установленный орган по контролю и координации должен с самого начала назначить национального координатора по ЕСТР (НК по ЕСТР), который будет постоянно заниматься связанными с ЕСТР вопросами. Работа координатора имеет весьма большое значение для успешного осуществления ЕСТР. Используя имеющийся опыт и ресурсы, НК по ЕСТР будет заниматься вопросами, касающимися национального осуществления и затрагивающими заинтересованные стороны из числа представителей государственного и частного секторов страны. Этот координатор должен быть наделен как обязанностями, так и полномочиями и, возможно, будет представлять компетентный орган на международных совещаниях.

43. Поддержку НК по ЕСТР в осуществлении им своей деятельности должна оказывать группа штатных экспертов, а при необходимости в соответствующих случаях – также внешние эксперты.

44. После этапа присоединения НК по ЕСТР при поддержке Рабочей группы по автомобильному транспорту ЕЭК ООН и Группы экспертов ЕЭК ООН по ЕСТР будет заниматься также вопросами международного сотрудничества с другими государствами.

45. Для НК по ЕСТР должны быть выделены необходимые кадровые и финансовые ресурсы.

В. Этап 2: Решение стратегических вопросов до присоединения

1. Анализ ЕСТР и соответствующего национального законодательства

46. Национальный координатор по ЕСТР и члены национального комитета по ЕСТР изучают Соглашение ЕСТР и соответствующее национальное законодательство. Они несут также ответственность за обеспечение перевода текста ЕСТР (при необходимости).

2. Принятие решения о сфере охвата и применимости ЕСТР

47. Соглашение ЕСТР применяется к международным автомобильным перевозкам. Однако некоторые Договаривающиеся стороны применяют положения Соглашения также для внутренних перевозок. Речь идет, в частности, о Российской Федерации, Турции и государствах – членах ЕС. На этапе до присоединения новые присоединяющиеся страны должны ответить на ряд важных вопросов. В их число входит вопрос о сфере охвата и применимости ЕСТР, т.е. распространяется ли оно только на международные перевозки или на международные и внутренние перевозки, какой переходный период применяется в случае внутренних перевозок и какова применимость Соглашения в отношении уже зарегистрированных транспортных средств.

Только международные перевозки

48. В случае если страна принимает решение о применении Соглашения ЕСТР только к международным автомобильным перевозкам, единственным шагом, который необходимо сделать, является транспонирование Соглашения в национальное законодательство. Начиная с этого момента положения ЕСТР вступают в силу. Однако следует отметить, что, возможно, более простой альтернативой для присоединяющихся стран послужило бы лишь включение указания на Соглашение ЕСТР в свои национальные законы, поскольку попытки перенести содержание Соглашения ЕСТР в национальное законодательство могут привести к расхождениям, а впоследствии – к спорам.

Международные и внутренние перевозки

49. В случае если страна принимает решение о применении Соглашения ЕСТР в отношении как международных, так и внутренних перевозок, то нужно прояснить некоторые вопросы, включая определение необходимого переходного периода и транспортных средств, к которым будет применяться Соглашение. При этом настоятельно рекомендуется, чтобы страны применяли одни и те же требования к международным и внутренним перевозкам во избежание различий, которые могут стать источником споров для пользователей и органов, обеспечивающих применение Соглашения.

50. Решение о том, применять или не применять положения Соглашения ЕСТР к внутренним перевозкам, принимает сама страна.

Переходный период, приоритеты и области применения

51. Решение того или иного государства о применении ЕСТР к внутренним перевозкам само по себе не затрагивает Соглашение ЕСТР. Вопрос о принятии этого решения мог бы рассматриваться в рамках периода подготовки к присоединению. В данном случае переходный период может рассматриваться в каче-

стве одной из дополнительных мер. Продолжительность переходного периода следует определять с учетом потребностей, национальной практики, а также наличия ресурсов и специалистов в каждой стране. Более подробную информацию о сроках осуществления ЕСТР для международных перевозок см. в разделе, посвященном этапу 3 «Присоединение к Соглашению ЕСТР».

52. В соответствии с Соглашением ЕСТР требование об обязательном использовании цифрового тахографа применяется только к новым зарегистрированным транспортным средствам, участвующим в международных перевозках. Применение Соглашения ко внутренним перевозкам может вызвать дополнительные вопросы о применимости. Речь идет о возможном распространении требования об обязательном использовании цифрового тахографа на некоторые категории транспортных средств, осуществляющих внутренние перевозки, например школьные автобусы или грузовые автомобили, перевозящие опасные грузы. С учетом соображений существа и целей обучения в ходе переходного периода могут использоваться другие системы регистрации и контроля рабочего времени водителей, такие как ежедневные регистрационные листки, заполняемые от руки каждым членом экипажа, или аналоговый тахограф.

53. В ходе проведенных в странах ЕвроМед национальных учебных семинаров по ЕСТР было отмечено, что климатические условия в ряде районов (например, в регионе Сахары) могут создавать препятствия для полного осуществления Соглашения ЕСТР. Такие случаи могли бы подпадать под действие статьи 9 «Исъятия», когда при определенных условиях водитель может отходить от положений Соглашения.

С. Этап 3: Присоединение к Соглашению ЕСТР

54. В статье 14 Соглашения ЕСТР определены условия присоединения. В настоящее время статья 14 предусматривает возможность присоединения к ЕСТР только для государств – членов ЕЭК ООН, Алжира, Иордании, Марокко и Туниса. Страны, желающие присоединиться к ЕСТР должны направить в адрес Генерального секретаря Организации Объединенных Наций «документ о присоединении».

55. Этот документ должен быть подписан одним из трех оговоренных лиц, а именно главой государства, главой правительства или министром иностранных дел. Этот документ не имеет установленного образца, но должен включать следующее:

- название, дату и место заключения соответствующего договора;
- полное имя и должность лица, подписавшего данный документ, т.е. главы государства, главы правительства или министра иностранных дел или любого другого лица, временно исполняющего эти обязанности или наделенного одним из вышеуказанных представителей власти всеми соответствующими полномочиями для данной цели;
- недвусмысленное выражение намерения правительства – от имени государства – считать себя связанным положениями указанного юридического документа и взять на себя обязательства по его добросовестному соблюдению и выполнению предусмотренных в нем положений;
- дату и место выдачи данного документа;
- подпись главы государства, главы правительства или министра иностранных дел (одной официальной печати недостаточно) или любого другого лица, временно исполняющего эти обязанности или наделенного одним из вышеуказанных представителей власти всеми соответствующими полномочиями для данной цели.

56. Документ о присоединении вступает в силу только после сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке. Регистрируемой датой сдачи на хранение обычно является дата получения этого документа. В целях оперативного оформления странам рекомендуется направлять такие документы непосредственно в Договорную секцию Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций. От лица, передающего документ о ратификации, не требуется наличия всех полномочий. Помимо передачи из рук в руки документы могут также быть отправлены в Договорную секцию по почте. В соответствии с депозитарной практикой, если та или иная страна первоначально направляет по факсимильной связи или по электронной почте подписанную копию документа, такая копия может быть принята для целей сдачи на хранение, однако после этого государство должно как можно скорее представить в Договорную секцию также оригинал документа.

57. Кроме того, следует отметить, что Соглашение ЕСТР вступает в силу через 180 дней после сдачи на хранение документа о присоединении к нему. К этому времени каждая страна должна быть в состоянии выполнять положения Соглашения. В то же время опыт европейских стран показывает, что в случае присоединения к Соглашению ЕСТР прежде, чем страны смогут в полной мере выполнять его положения, может потребоваться больше 180 дней. В этой связи новым присоединяющимся странам рекомендуется обращаться с просьбой о предоставлении переходного периода с целью обеспечить себе необходимое время для проведения всех реформ, позволяющих в полной мере соблюдать положения и требования Соглашения ЕСТР.

58. Такой случай имел место в 2011 году, когда Грузия сдала на хранение свой документ о присоединении. Грузия обратилась с просьбой предоставить ей двухлетний переходный период, и эта просьба была удовлетворена⁴. Ниже дается точная формулировка этой просьбы: «Правительство Грузии оставляет за собой право осуществлять меры в течение периода толерантности в отношении внедрения цифрового тахографа Договаривающимися сторонами Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, (ЕСТР) от 1 июля 1970 года в течение двухгодичного периода после присоединения Грузии к Соглашению ЕСТР». https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-21&chapter=11&lang=en#EndDec.

59. Соответствующую информацию и процедуры, связанные с присоединением стран к Соглашению ЕСТР, см. в Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года⁵, Руководстве по международным договорам и других материалах на веб-сайте Договорной секции Организации Объединенных Наций.

⁴ Ни одно из других Государств-участников не высказало возражений по поводу этой оговорки в течение шестимесячного периода после соответствующей даты распространения Генеральным секретарем, поэтому считается, что эти государства приняли указанную оговорку и предоставили Грузии запрошенный ею двухгодичный переходный период.

⁵ Венская конвенция о праве международных договоров (ВКПМД) является договором о международных правовых нормах в отношении договоров, заключенных между государствами. Она была принята 22 мая 1969 года и открыта для подписания 23 мая 1969 года. Конвенция вступила в силу 27 января 1980 года. По состоянию на апрель 2014 года ВКПМД была ратифицирована 114 государствами. В Конвенции изложены правила, которые уже являются частью международного обычного права.

D. Этап 4: Определение уровней безопасности

1. Проверка совместимости с законом о защите данных

60. Защита личных данных и неприкосновенности частной жизни относятся к основным правам человека. Закон о защите данных предоставляет субъектам данных (физическим лицам) определенные права и налагает определенные обязанности на контролеров данных.

61. Цифровые тахографы регистрируют и хранят личные данные на карточках тахографа. Эти данные, их регистрация и хранение, возможности доступа к ним, их передача и использование подпадают под действие правил о защите данных. Таким образом, все процедуры, касающиеся сбора, использования, передачи и хранения этих данных, должны отвечать требованиям существующего национального законодательства в этой области или быть приведены в соответствие с ним.

2. Разработка критериев, которым должны отвечать лица, занимающиеся шифровальными ключами (надежность персонала)

62. Для обеспечения необходимого уровня безопасности лица, занимающиеся управлением системой цифрового тахографа, должны действовать в соответствии с политикой Европейского главного сертифицирующего органа (ЕГСО). Это означает, что сотрудникам предоставляются определенные виды доступа в зависимости от выполняемой ими роли (сотрудник, администратор, оператор и ревизор), и ни одному лицу не может быть присвоено несколько защищенных ролей.

E. Этап 5: Внедрение стратегии безопасности

1. Разработка национальной стратегии безопасности на основе стратегии Европейского главного сертифицирующего органа и модели национальной стратегии безопасности

63. Каждая страна должна выполнять свои обязательства и разработать национальную стратегию безопасности. Эта стратегия должна отвечать стандартам и соответствовать модели ЕГСО. Национальная стратегия безопасности необходима для обеспечения того, чтобы операции, связанные с ключами, сертификатами и оборудованием (карточками, транспортными средствами и датчиками движения), выполнялись всеми заинтересованными сторонами в условиях безопасности и заслуживали доверия. Национальная стратегия безопасности должна, когда это применимо, охватывать следующие процессы:

- выпуск карточек тахографа, в том числе ключей и сертификатов; выпуск ключей и сертификатов транспортного средства;
- выпуск ключей датчика движения;
- управление ключами Договаривающихся сторон.

2. Направление информации о стратегии Объединенному исследовательскому центру и ЕЭК ООН и ее утверждение Объединенным исследовательским центром

64. После завершения разработки национальной стратегии безопасности в соответствии с необходимыми условиями и указаниями ЕГСО каждая страна должна официально представить свою стратегию ЕГСО для утверждения. Цель процесса утверждения заключается в обеспечении сопоставимых уровней безопасности в каждой стране, которая присоединилась к Соглашению ЕСТР. Следует отметить, что ЕГСО оказывает странам услуги по сертификации ключей лишь в том случае, если по результатам обзора стратегии есть достаточные основания полагать, что установленные требования были выполнены.

3. Периодическая проверка стратегии и ее поддержка

65. Каждая страна обязана периодически проводить проверку своей стратегии безопасности с целью убедиться в выполнении требований стратегии ЕГСО. Каждая страна должна провести первую проверку в течение 12 месяцев после начала операций в рамках утвержденной стратегии. Если в ходе проверки какие-либо признаки несоответствия не обнаруживаются, то следующая проверка может быть проведена в течение 24 месяцев. Если в результате проверки было выявлено несоответствие требованиям, то следующая проверка должна быть проведена в течение 12 месяцев. Каждая страна обязана сообщать ЕГСО о результатах проверки и представлять ему отчет по ее итогам. В отчете о результатах проверки назначаются коррективные меры, необходимые для выполнения обязательств страны, и в том числе устанавливается график осуществления этих мер.

4. Запросы на сертификацию с тестовыми ключами до прямого контакта с ЕГСО

66. Это одна из важнейших процедур, которую должна осуществлять каждая страна с целью убедиться в наличии всех необходимых условий для успешного завершения официальной процедуры сертификации ключей в ЕГСО. Для предварительной проверки – главным образом для сертификации официального утверждения типа – используются тестовые ключи. Для получения возможности пользоваться услугами ЕГСО с реальными ключами необязательно направлять «запрос на сертификацию» с тестовыми ключами.

Г. Этап 6: Внедрение и поддержание национальной стратегии управления рисками

67. Безопасность системы тахографа является одной из основ ее функционирования. В этой связи необходимо обеспечивать удовлетворение потребностей в безопасности на всех этапах и корректировать этот процесс, чтобы реагировать на любые возможные угрозы. Необходимо разработать и осуществлять политику в области управления рисками на национальном и международном уровнях, с тем чтобы позволить различным заинтересованным сторонам предвидеть риски и принимать контрмеры.

68. Таким образом, на практике управление рисками является масштабной задачей, для решения которой необходим ряд последовательных шагов. Процесс управления рисками можно также описать как состоящий из шести этапов – от выявления проблемы до оценки мер по ее устранению. Этот процесс носит повторяющийся характер и не является линейной последовательностью принимаемых мер. Эти шесть этапов можно рассматривать как важный циклический процесс, необходимый для того, чтобы правительства могли принимать обоснованные решения. В число этих этапов входят следующие:

- проведение ситуационного анализа и оценки потребностей;
- разработка цели, подцелей и показателей в отношении снижения риска;
- выявление и оценка возможных вариантов снижения риска;
- выбор и разработка стратегии снижения риска;
- обеспечение приверженности со стороны руководителей и принятие мер;
- оценка воздействия.

Г. Этап 7: Создание системы карточек цифрового тахографа

69. Одним из основных аспектов использования цифрового тахографа является выдача карточек всем соответствующим сторонам: существуют отдельные и отличные друг от друга карточки для водителей, транспортных предприятий, работников мастерских и сотрудников правоохранительных органов. Каждая страна должна принимать важнейшие решения и осуществлять конкретные меры в этой области.

1. Принятие решения о том, следует ли разработать и выдавать собственные карточки или использовать карточки, тип которых уже официально утвержден

70. Каждая страна должна принять решение о разработке и выдаче собственных карточек или об использовании карточек, тип которых уже официально утвержден. В первом случае требуется полное официальное утверждение типа. Успешное получение трех сертификатов (в отношении функциональности, защиты и эксплуатационной совместимости) позволяет получить свидетельство об официальном утверждении типа. Совершенно очевидно, что эта процедура может оказаться очень длительной.

71. Во втором случае процедура упрощается, поскольку необходимы лишь адаптация и официальное утверждение типа карточки, тип которой уже утвержден другой Договаривающейся стороной Соглашения ЕСТР. Однако следует отметить, что даже в этом случае ОИС требует проведения проверки эксплуатационной совместимости с целью удостовериться, что карточки страны, для которых использовались шифровальные ключи этой страны, полностью совместимы со всеми официально утвержденными транспортными средствами.

2. Учреждение органа по выпуску карточек

72. В странах должны быть созданы органы по выпуску карточек. Орган по выпуску карточек может быть централизованным (отвечать за базу данных, систему обработки заявок, персонализацию и выдачу карточек) либо децентрализованным (отвечать лишь за административные вопросы обработки заявок централизованной базой данных, а персонализация карточек может производиться либо центральным бюро, либо административными отделами).

73. Органу по выпуску карточек необходимо:

- назначить изготовителя заготовок карточек тахографа. Как правило, этот шаг связан с проведением конкурсных торгов;
- назначить персонализатора карточки и орган по сертификации в стране также с проведением конкурсных торгов;
- наладить инфраструктуру для выпуска карточек (создание группы по обслуживанию и системы распределения карточек, осуществление рабочих процедур, подключение к национальной базе данных водительских удостоверений и создание базы данных о карточках тахографа, подключение к базам данных о карточках тахографа участвующих стран – «ТахоНЕТ» или другой аналогичной системе, которая обменивается информацией со всеми остальными Договаривающимися сторонами)⁶. В то же время следует отметить, что страны, не являющиеся членами ЕС, не имеют прямого доступа к «ТахоНЕТ». В настоящее время доступ к ней можно получить лишь через являющиеся ее участниками государства ЕС.

⁶ Следует подчеркнуть, что обмен информацией с помощью «ТахоНЕТ» или любой аналогичной системы не является средством обмена всей национальной информацией со всем сообществом участников ЕСТР, а способом обеспечения того, чтобы одно и то же лицо не могло обратиться за карточкой водителя к нескольким Договаривающимся сторонам.

3. Разработка и утверждение процедур в отношении заявлений на все типы карточек: первая выдача, замена, обмен, возобновление

74. Органу по выпуску карточек следует разработать и утвердить все надлежащие процедуры, касающиеся замены, обмена и возобновления всех типов карточек. Этот этап также включает в себя процедуры, которым надлежит следовать органу по выпуску карточек, изготовителю заготовок карточек, персонализатору карточек и всем другим органам и юридическим лицам, участвующим в использовании данной системы.

75. Орган по выпуску карточек должен нести ответственность за предоставление/замену карточек в течение короткого периода времени (нескольких дней), поскольку управление транспортным средством без карточки запрещено за исключением тех случаев, когда водитель сделал официальное заявление об утере или краже карточки.

4. Создание надежной и доступной для всех сторон базы данных

76. Все стороны должны располагать достаточными сведениями о ходе внедрения и использования системы цифрового тахографа в стране. Это может быть достигнуто путем создания надежной электронной системы, обеспечивающей сбор и хранение данных, доступных для всех сторон, использующих систему цифрового тахографа. Эта база данных могла бы затем использоваться для целей статистики, обеспечения безопасности и получения справочной информации при условии соблюдения применимых законов о защите личных данных.

5. Дополнительные характеристики карточек, которые следует проверять ЕЭК ООН

77. ЕЭК ООН должна получать информацию о стандартных и дополнительных характеристиках карточек по мере их разработки и реализации на этапе изготовления карточек; эти характеристики подлежат проверке и утверждению с целью обеспечить полное соответствие карточек требованиям Соглашения ЕСТР.

Н. Этап 8: Создание сети мастерских

78. Все цифровые тахографы должны в какой-то момент быть активированы, откалиброваны, проинспектированы и в конечном итоге выведены из эксплуатации. Ожидается, что мастерские будут обеспечивать подобное непосредственное обслуживание и предоставлять необходимых специалистов.

Аналоговые тахографы

79. Хотя цифровой тахограф является обязательным для всех новых зарегистрированных транспортных средств, страны должны быть готовы – в плане законодательства, технического потенциала, методов контроля и инструментального оснащения – осуществлять активацию, калибровку, инспекцию и вывод из эксплуатации также аналоговых тахографов. Это связано с тем, что аналоговые тахографы по-прежнему существуют и будут применяться до тех пор, пока транспортные средства, на которых они установлены, не будут выведены из эксплуатации.

1. Принятие или пересмотр национального законодательства по утверждению мастерских

80. В некоторых странах, не являющихся Договаривающимися сторонами Соглашения ЕСТР, действует национальное законодательство, регулирующее время работы и отдыха профессиональных водителей и предусматривающее также применение аналоговых тахографов. В подобных случаях в соответстви-

ющие законы следует вносить изменения с целью отражения в них положений Соглашения ЕСТР в отношении как аналоговых, так и цифровых тахографов.

81. Особое внимание следует уделять ситуациям, когда в стране не существует никакой системы регистрации и контроля рабочего времени профессиональных водителей. В этом случае настоятельно необходимо подготовить национальные законодательные нормы, касающиеся утверждения мастерских для проведения всех технических работ с установленными на транспортных средствах тахографами – как цифровыми, так и аналоговыми, – в соответствии с положениями Соглашения ЕСТР.

2. Установление критериев для мастерских

82. Для утверждения мастерских рекомендуется два набора критериев: техническая компетенция и материальная база, а также соответствие подателя заявки (мастерских и механиков) установленным требованиям. Для положительной оценки технической компетенции необходимо, чтобы мастерские имели в своем распоряжении надлежащее и/или утвержденное оборудование, позволяющее им выполнять необходимые связанные с тахографами операции, а также чтобы все производящие работы технические специалисты успешно прошли соответствующую подготовку. Технические специалисты должны иметь надлежащую репутацию, представить официальный документ о соответствии требованиям, доказать наличие соответствующих навыков и технической подготовки, а также иметь свидетельство о прохождении обучения, связанного с тахографами (аналоговыми и цифровыми).

83. Мастерские и их персонал должны иметь надлежащую репутацию, поскольку они отвечают за опломбирование и калибровку систем, которые могут использоваться в качестве доказательства превышения водителем допустимого количества часов. Вопросы, касающиеся уровня доверия/репутации, могут быть рассмотрены на этапе утверждения.

3. Назначение органа по утверждению мастерских

84. Назначение органа по утверждению мастерских имеет большое значение для функционирования системы цифрового тахографа. Именно этот орган будет отвечать за применение критериев отбора, установленных для утверждения мастерских. Этим органом могла бы стать одна из тематических групп, предложенных в рамках этапа 1. Ее функции не должны ограничиваться лишь первоначальным отбором и утверждением мастерских, но и включать в себя их оценку и сертификацию. Поэтому соответствующий орган должен также:

- принимать решение о сроке действия утверждения мастерской⁷; принимать решение о сумме сбора за утверждение и/или его возобновление;
- проводить (или уполномочивать проводить) периодические проверки мастерских, отдельных технических специалистов, документации, оборудования и аспектов безопасности;
- обеспечивать периодический пересмотр критериев утверждения с целью отражения изменений и накопленного опыта;
- обеспечивать проверку и подтверждение заявок на карточки мастерских и не допускать выдачи карточек с нарушением требований.

85. Этот орган должен иметь возможность регулярно осуществлять проверки мастерских после их утверждения и принимать дисциплинарные меры, располагая при этом полномочиями отзываться, в случае необходимости, официальное утверждение мастерских.

⁷ Желательно, чтобы этот срок ограничивался одним годом и возобновлялся не автоматически, а лишь после тщательной проверки.

86. Следует отметить, что каждая страна должна иметь возможность определять собственную процедуру утверждения мастерских.

87. И наконец, информация о назначенном органе по утверждению мастерских должна доводиться до сведения ЕЭК ООН.

4. Создание (достаточной) сети уполномоченных мастерских

88. Соответствующим национальным органом должно быть утверждено достаточное количество мастерских на территории Договаривающейся стороны в целях наиболее эффективного и конструктивного содействия проведению всех технических работ (установка, активация, калибровка, периодическая проверка, загрузка информации и вывод из эксплуатации).

89. Компетентный орган не должен пытаться регулировать коммерческие условия работы мастерских, а лишь обеспечить их достаточное количество и соблюдение ими всех нормативных требований.

5. Передача списка уполномоченных мастерских в ЕЭК ООН для их введения в базу данных и информирования всех Договаривающихся сторон ЕСТР

90. Первоначальный список утвержденных мастерских должен быть направлен ЕЭК ООН, с тем чтобы Комиссия могла вести их учет и предоставлять соответствующую информацию всем Договаривающимся сторонам Соглашения ЕСТР. По итогам проводимых компетентным национальным органом проверок и контроля соответствия требованиям этот список должен периодически обновляться и представляться ЕЭК ООН.

91. Этот шаг крайне важен для информирования иностранных водителей о том, где их тахограф может быть отремонтирован в случае его выхода из строя.

I. Этап 9: Обучение

1. Разработка учебных карточек и устройств

92. Для надлежащей подготовки всех сторон, использующих систему цифрового тахографа, очевидной является необходимость разработки учебного оборудования, включая карточки и устройства цифрового тахографа. Это учебное оборудование должно соответствовать всем стандартам, применимым к фактически используемым устройствам. Из соображений безопасности учебные устройства, транспортные средства и карточки должны использоваться с тестовыми, а не с рабочими ключами.

2. Обучение водителей, предприятий, механиков, технических специалистов мастерских и контролеров

93. Внедрение цифровых тахографов влечет за собой новые обязательства для транспортных предприятий и профессиональных водителей. Оно предусматривает также введение более строгих требований для мастерских в целях обеспечения надлежащей калибровки и ремонта оборудования. Кроме того, внедрение цифровых тахографов влечет за собой установление новых процедур, которым должны следовать сотрудники правоохранительных органов в ходе проверок. Таким образом, очевидно, что для успешной реализации этой системы на всех ее этапах (разработка, внедрение и использование цифрового тахографа) важное значение имеет подготовка всех участников этого процесса. Речь идет о подготовке должностных лиц компетентных органов, сотрудников органов по обеспечению соблюдения, руководителей и персонала транспортных компаний, водителей, работников мастерских, технических сотрудников и консультантов по вопросам безопасности.

94. Неполный перечень учебных мероприятий, которые можно было бы разработать, провести (или поручить провести) и проконтролировать, включает:

- мероприятия по повышению информированности;
- отдельные учебные курсы для транспортных предприятий, профессиональных водителей, работников мастерских и сотрудников правоохранительных органов;
- демонстрации на местах;
- теоретические курсы.

95. Учебные курсы для работников мастерских, как правило, организуются изготовителями тахографов, которые располагают полной информацией о деятельности в мастерских. Изготовители могут проводить обучение водителей и инструкторов предприятий, а также инструкторов правоохранительных органов.

Ж. Этап 10: Обеспечение соблюдения

96. Тахограф остается основным контрольным устройством, используемым для обеспечения соблюдения профессиональными водителями Соглашения ЕСТР. В этой связи обеспечение соблюдения является и будет оставаться ключевым аспектом применения системы цифрового тахографа и должно быть одним из наиболее важных элементов процедур управления рисками.

1. Принятие или пересмотр законодательства по наделению контролеров, ответственных за соблюдение, полномочиями

97. Ожидается, что Договаривающиеся стороны, осуществляющие Соглашение ЕСТР, действуя через назначенный ими координационный орган, примут во внимание аспекты обеспечения соблюдения на национальном уровне и определят соответствующую стратегию. Это может быть достигнуто в рамках деятельности рабочей группы, как это указано выше в описании этапа 1, национального комитета по ЕСТР и/или правоохранительного органа в каждой стране.

2. Надлежащее оснащение сотрудников по контролю

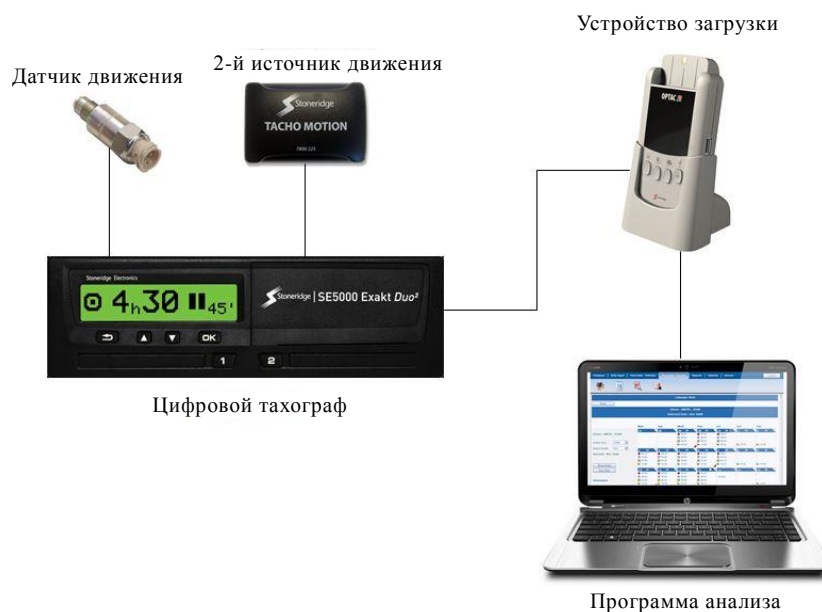
98. Сотрудники правоохранительных органов должны быть обеспечены необходимыми устройствами и средствами, позволяющими им выполнять свои служебные обязанности в ходе проверок. Неполный перечень этих устройств и оборудования включает:

- электронные карточки для доступа к данным, хранящимся в цифровом тахографе, и их вывода на печать;
- ключи для загрузки данных с цифрового тахографа;
- компьютеры и принтеры.

К. Этап 11: Создание службы оперативной технической поддержки

99. Служба оперативной технической поддержки по связанным с ЕСТР вопросам будет предоставлять всем сторонам информацию и поддержку. Она будет давать указания в отношении законодательства, процедур и других связанных с ЕСТР аспектов, а также ответы на часто задаваемые вопросы. Помощь со стороны службы технической поддержки может оказываться через такие каналы, как номера бесплатной телефонной связи, веб-сайты, система мгновенной передачи сообщений или электронная почта.

100. Созданию и функционированию этих служб технической поддержки или аналогичных служб также могут содействовать национальные ассоциации пассажирских и грузовых перевозок, в том числе путем предоставления ответов на соответствующие вопросы специалистов в области автомобильных перевозок.



Резюме дорожной карты – таблица действий

№	Этапы	Сроки осуществления	Ответственные структуры	Примечания
Этап 1: Подготовка к присоединению				
1.	Координация и обязанности на национальном уровне	Период планирования	Высший государственный уровень	
2.	Общая координация и надзор	Период планирования	Высший государственный уровень	
3.	Создание национального комитета по ЕСТР	Период планирования	Высший государственный уровень	
4.	Назначение национального координатора по ЕСТР	Период планирования	Высший государственный уровень/ национальный координатор	
Этап 2: Решение стратегических вопросов до присоединения				
1.	Анализ ЕСТР и соответствующего национального законодательства	Период планирования	Высший государственный уровень Национальный координатор/ Национальный комитет по ЕСТР/ Национальные эксперты	

<i>№</i>	<i>Этапы</i>	<i>Сроки осуществления</i>	<i>Ответственные структуры</i>	<i>Примечания</i>
2.	Принятие решения о сфере охвата и применимости ЕСТР	Период планирования	Высший государственный уровень/ Национальный координатор	
Этап 3: Присоединение к Соглашению ЕСТР		После периода планирования	Высший государственный уровень	
Этап 4: Определение уровней безопасности				
1.	Анализ последствий/проверка совместимости применительно к закону о защите данных	Период планирования	Национальный координатор/ Национальный комитет по ЕСТР	
2.	Разработка критериев, которым должны отвечать лица, занимающиеся шифровальными ключами (надежность персонала)	В течение 1 месяца после присоединения	Высший государственный уровень/ Национальный координатор	
Этап 5: Разработка стратегии безопасности				
1.	Разработка национальной стратегии безопасности на основе стратегии Европейского главного сертифицирующего органа и модели национальной стратегии безопасности	В течение 3 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ Национальный комитет по ЕСТР	
2.	Направление информации о стратегии Объединенному исследовательскому центру через ЕЭК ООН и ее утверждение Объединенным исследовательским центром	В течение 3 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ Национальный комитет по ЕСТР	
3.	Периодическая проверка стратегии и ее поддержка	Каждые 6 месяцев или ежегодно	Национальный комитет по ЕСТР	
4.	Запросы на сертификацию с тестовыми ключами до прямого контакта с Европейским главным сертифицирующим органом	Непосредственно до прямого контакта с Европейским главным сертифицирующим органом	Национальный комитет по ЕСТР/ Тематическая рабочая группа	
Этап 6: Внедрение и поддержание национальной стратегии управления рисками		В течение 6 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ Национальный комитет по ЕСТР/ Тематическая рабочая группа	

<i>№</i>	<i>Этапы</i>	<i>Сроки осуществления</i>	<i>Ответственные структуры</i>	<i>Примечания</i>
Этап 7: Создание системы карточек цифрового тахографа				
1.	Принятие решения о том, следует ли разработать и выдавать собственные карточки или использовать карточки, тип которых уже официально утвержден	В течение 3 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ Национальный комитет по ЕСТР	
2.	Учреждение органа по выпуску карточек	В течение 6 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ Национальный комитет по ЕСТР	
3.	Разработка и утверждение процедур в отношении заявлений на все типы карточек: первая выдача, замена, обмен, возобновление	В течение 9 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ Национальный комитет по ЕСТР/ Тематическая рабочая группа	
4.	Создание надежной и доступной для всех сторон базы данных	В течение 1 года после присоединения	Тематическая рабочая группа	
5.	Направление ЕЭК ООН информации о дополнительных характеристиках карточек, которые ей следует проверять	В течение 9 месяцев после присоединения	Национальный координатор	
Этап 8: Создание сети мастерских				
1.	Принятие или пересмотр национального законодательства по утверждению мастерских	В течение 3 месяцев после присоединения	Законодательный орган	
2.	Установление критериев для мастерских	В течение 3 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ Национальный комитет по ЕСТР/ Тематическая рабочая группа	
3.	Назначение органа по утверждению мастерских	В течение 3 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ Национальный комитет по ЕСТР/ Тематическая рабочая группа	
4.	Создание (достаточной) сети уполномоченных мастерских	В течение 6 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ Национальный комитет по ЕСТР	

<i>№</i>	<i>Этапы</i>	<i>Сроки осуществления</i>	<i>Ответственные структуры</i>	<i>Примечания</i>
5.	Передача списка уполномоченных мастерских в ЕЭК ООН для их включения в базу данных и информирования всех Договаривающихся сторон	В течение 6 месяцев после присоединения	Национальный координатор	
Этап 9: Обучение				
1.	Разработка учебных карточек и устройств	В течение 3 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ Национальный комитет по ЕСТР	
2.	Обучение водителей, предприятий, механиков, технических специалистов мастерских, контролеров	За 3 месяца до внедрения цифрового тахографа и до тех пор, пока это необходимо	Тематическая рабочая группа/ Выбранная учебная организация	
Этап 10: Обеспечение соблюдения				
1.	Принятие или пересмотр законодательства по наделению контролеров, ответственных за соблюдение, полномочиями	В течение 3 месяцев после присоединения	Законодательный орган	
2.	Надлежащее оснащение сотрудников по контролю	В течение 6 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ Национальный комитет по ЕСТР/ Тематическая рабочая группа	
Этап 11: Создание службы оперативной технической поддержки				
		В течение 6 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ Национальный комитет по ЕСТР/ Тематическая рабочая группа Комитет	