

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

Working Party on Road Transport

One hundred-and-third session
Geneva, 29-31 October 2008

European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in
International Road Transport (AETR)

Implementation of the digital tachograph

Transmitted by the Ministry of Transport of the Russian Federation

The secretariat is reproducing below a letter and its attachment, received by electronic means, addressed to Mr. Marek Belka, Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe, by Mr. E. Moskvichev, Deputy Minister in the Ministry of Transport of Russian Federation.

As the documents have been received after the official deadline for translation they could only be published as informal documents, in the form and languages as received.



**Our ref
Наш №**

09-3512

Date

ama

07.10.2008

Белька

му секретарю

экономической комиссии ООН

г. Женева

Г-ну Мареку

Исполнительно

Европейской

Уважаемый господин Исполнительный секретарь,

Министерство транспорта Российской Федерации хотело бы проинформировать Вас о том, что на IX Конференции «Международные автотранспортные перевозки» (5-6 сентября 2008 года, г. Ялта) был одобрен Меморандум по положениям Соглашения ЕСТР, касающимся цифрового тахографа, и предлагаемой ЕС гармонизации Соглашения ЕСТР с правилами ЕС, регламентирующими время работы и отдыха водителей (прилагается).

В Меморандуме, получившем поддержку большинства стран СНГ и BSEC-URTA, даны предложения по реализации системы цифрового тахографа и требованиям по гармонизации положений Соглашения ЕСТР с правилом Европейского Союза № 561/2006/ЕС, регламентирующим время работы и отдыха водителей.

Российская Федерация проводит политику, направленную на решение задач по повышению безопасности дорожного движения, обеспечению лучших условий работы на автомобильном транспорте и обеспечению добросовестной конкуренции. Вместе с тем, российская сторона, также как и другие государства, являющиеся договаривающимися сторонами Соглашения ЕСТР и не являющиеся членами ЕС, имеет серьезные сомнения в реальности выполнения существующих обязательств по внедрению цифровых тахографов к июню 2010 года и возможности применения некоторых предложений ЕС в отношении общих правил времени труда и отдыха водителей.

Считаем необходимым внести коррективы в график внедрения цифровых тахографов в странах, не являющихся членами ЕС и присоединившихся к Соглашению ЕСТР, а также рассмотреть возможность принятия приемлемых и гармонизированных правил времени труда и отдыха водителей во всем регионе СНГ.

Уверен, что анализ и рекомендации, приводимые в прилагаемом документе, представляют собой конструктивные и полезные предложения, которые помогут всем заинтересованным сторонам найти взаимоприемлемые решения. В этой связи прошу

распространить этот документ перед следующим заседанием рабочей группы SC1 ЕСТР, которое состоится в Женеве 29-31 октября с.г., с тем, чтобы работа по выработке компромиссного решения на основании этих предложений началась в возможно короткий срок.

Приложение: на 6 л.

Заместитель Министра



Е. Москвичев

**POSITION PAPER ON THE PROVISIONS OF THE
AETR AGREEMENT RELATING TO THE DIGITAL
TACHOGRAPH AND ON EU PROPOSED
HARMONISATION OF THE AETR WITH EU
DRIVING AND REST TIME
RULES
TO BE DEFENDED AT THE NEXT UNECE SC1¹
MEETING BY THE GOVERNMENTS CONCERNED**

Adopted by the 9th International Conference "International Road Transport Haulage" held in Yalta, Ukraine on 5-6 September 2008

I. ANALYSIS OF THE REQUIREMENT FOR THE IMPLEMENTATION OF THE DIGITAL TACHOGRAPH AND OF THE EU PROPOSED HARMONISATION OF THE AETR AGREEMENT WITH EU DRIVING AND REST TIME RULES IN NON-EU AETR CONTRACTING PARTIES

1. Implementation of the Digital Tachograph for non-EU AETR Contracting Parties

The AETR Agreement states that from 16 June 2010 all newly registered vehicles, including those from non-EU Contracting parties, used in AETR operations, must be fitted with a digital tachograph. Currently, the only digital tachograph in use in the EU and in the non-EU AETR contracting parties is the EU model digital tachograph.

The introduction of this digital tachograph and the adaptation of the social rules have the sole aim of improving the comfort of the driver and as such road safety through better enforcement, as well as to prevent any discrimination on transport in the whole AETR region, thus representing a positive development for all Contracting Parties and road transport companies.

The use of the digital tachograph requires the establishment of sophisticated infrastructure, specific interoperable databases and complex security policies at the national level and well developed communication interfaces between AETR countries. These are necessary to allow efficient, harmonised and secure functioning of the digital tachograph system, most importantly the control distribution and use of the four different cards to be distributed to trucking companies, drivers, enforcers and approved workshops.

However, it is now clear that there is not enough time before 16 June 2010 for non-EU Contracting Parties to put in place the requested infrastructure and measures, including the necessary legal, technical and administrative framework to ensure the harmonised proper usage, security, functioning and control of the digital tachograph.

In addition to the complexity of the infrastructure needed to be put in place in order to meet minimal levels of security and efficiency for the system, the following problems must be taken into account:

¹ The next Working Party on Road Transport of the United Nations Economic Commission for Europe will be held on 29-31 October 2008.

- a) the lack of clear procedures for the submission of type approval certification applications and in general the complicated processes for the cooperation of non EU Contracting Parties with ISPRA.
- b) the absence of legally binding rules and an appropriate official body within the AETR to determine if a country has established suitable policies and frameworks to fulfil critical requirements of the digital tachograph system such as the issuing of electronic encryption keys / codes.
- c) the absence of a common interface to connect all national databases necessary for sharing information between Contracting Parties and managing the digital tachograph system.
- d) the technical limitations of the current system such as those which prevent the expansion of the Tachonet to all AETR Contracting Parties and which therefore entails serious dangers for the security of the system.
- e) the lack of official translation into Russian of key documentation, most importantly Annex 1B of EU Regulation 3821/85/EC which contains the vital technical specifications for the digital tachograph and other equipment as well as seriously impeding the development of handling manuals, training programmes for drivers, companies, control authorities and approved workshops.
- f) the failure to integrate cyrillic character sets into the current digital tachograph.
- g) that non-EU Contracting Parties have not benefited from the intensive and structured programme of assistance that was given to EU Member States to implement the digital tachograph.
- h) the multiple failures, delays and difficulties recorded in the history of the EU's introduction of the digital tachograph (which is still incomplete due to Greek non-implementation of the system).

It is entirely unrealistic to expect non-EU Contracting parties to carry out in less than two years the same complex tasks and framework which the majority of EU Member States were not able to implement until 4 years after the publication of the digital tachograph's technical specifications.

It should be clear not only for the road transport industry, but for the Contracting Parties, that without adequate preparation for the secure implementation of the digital tachograph in the various AETR Contracting Parties, the integrity and credibility of the whole digital tachograph system both within the EU and the wider AETR region will be jeopardised.

As was demonstrated by the numerous postponements of the introduction date of the digital tachograph within the EU, instead of linking implementation to a purely political and immovable date - as is the case with 16 June 2010 - the only solution for the Contracting Parties is to link the implementation date of the digital tachograph to an appropriate number of Contracting Parties where the implementation of the required complex tasks and framework has been fully realised. Future progress will very much depend on the development of a 'Working Implementation Plan' and a structured and intensive assistance programme, facilitated and coordinated by the UNECE SC1 Working Party, to provide a transfer of expertise and experience on the digital tachograph to non EU Contracting Parties.

Finally, the EU should not be able - as is currently the case due to Article 22 bis of the AETR - to unilaterally revise the digital tachograph's technical specifications, found in the AETR's appendix 1B, without giving non-EU AETR Contracting Parties the chance to agree or to modify any proposed changes through an appropriate Administrative Committee, as should always be the case with all international conventions and any part thereof.

To summarise:

- a) The AETR Agreement's current commitments concerning the current implementation date of the digital tachograph, fixed for 16 June 2010, must be urgently reconsidered and in fact cancelled.

- b) A new appropriate deadline for the introduction of the digital tachograph should be based – as is the case for the adoption of any new international convention or agreement - on an appropriate number of Contracting Parties (for example, 3/4 of Contracting Parties) where the implementation of the required tasks and framework is fully realised. The new implementation date of the digital tachograph, should be decided by a future UNECE SC.1 meeting.
- c) The UNECE SC1 Working Party should establish a 'Working Implementation Plan' drawing up a comprehensive and detailed overview of necessary tasks and guidance on how to complete them.
- d) The UNECE SC1 Working Party should also facilitate the transfer of experience and expertise to non-EU AETR Contracting Parties through a structured and intensive assistance programme (similar to IDT and MIDT projects² which EU member States benefitted from). The financing of such a project could be supported by the creation of a trust fund managed by the UNECE.
- e) It should also coordinate the nomination the Contracting Parties' authorised competent national authority which is to be responsible for the coordination and national implementation of the digital tachograph.
- f) The supervision and monitoring of progress towards readiness in the various AETR Contracting Parties should result from continual assessments of real progress by the UNECE SC.1 (or the AETR Administrative Committee to be established).
- g) Until the new deadline is implemented, the transitional enforcement arrangements contained in Article 13 of the Agreement and article 14 of its annex should be extended and applied.
- h) Finally, Article 22 bis of the AETR Agreement should be revised so that any non-EU AETR Contracting Parties should have the right to propose any improvement to the digital tachograph's technical specifications and that any new technical decisions should be approved exclusively by the UNECE SC.1³.

2. EU Proposed harmonisation of the Agreement with EU Driving and Rest Time Rules

Article 3 of the new EU Driving and Rest Time Rules Regulation (561/2006/EC) contains the stated objective that the EU will seek the harmonisation of the AETR Agreement with the provisions of the EU legislation, ideally by 11 April 2009. Negotiations have been ongoing since 2006 under the aegis of the UNECE SC1 Working party on Road Transport with this aim in mind but without conclusive agreement.

The fundamental objective of efforts to update AETR Agreement's provisions on driving and rest times in line with EU Regulation 561/2006/EC must be to improve the comfort of the driver, road safety and to prevent any discrimination on the transport in the AETR region. A priority is also the creation of a single framework of rules covering all international transport operations on the territory of the AETR's Contracting Parties.

To obtain these objectives, these rules must be implemented for all drivers in the same way, on a given territory, by taking into account the specificities and requirements of the whole AETR region. Any adaptations the AETR must take due consideration of the full range of interests, legal frameworks and operational requirements and geography represented by its signatories.

² These two vital projects for the EU introduction of the tachograph: the Implementation of the Digital Tachograph (IDT) and the Monitoring of the Implementation of the Digital Tachograph Project (MIDT) were financially supported by the European Union.

³ A similar assertion concerning the automatic acceptance of the EU leave letter is made in the proposed new Article 12 bis put forward by the European Commission.

The EU driving and rest time rules have been developed specifically as a regional level legal instrument. They take into account regional EU traffic densities, and regional transport distances, the availability of rest areas, and the specific geography of the European Union and its Member States. Consequently an automatic transposition of these regional EU rules into the AETR Agreement, which is truly pan-European or 'Eurasian' in scope, is impossible. It is also inappropriate since such an expectation is a de facto subordination of the criteria of the global AETR Agreement to EU regional arrangements, which has nothing to do with the current harmonisation aim of the AETR Contracting Parties.

The wide differences existing in geographical, transport and traffic conditions between EU and non-EU AETR countries explain the substantial objections that have been raised by non-EU AETR Contracting Parties to the proposed EU amendments. In fact, in their view, the current EU rules developed to meet the EU conditions are not a suitable basis for a regulatory framework of driving and rest time rules beyond the EU territory. Before proceeding any further with this harmonisation process it is necessary to reconfigure or to remove altogether some elements of the EU rules that are evidently unsuitable for application in the wider AETR region.

To summarise:

- a) Satisfactory solutions must be found for those questions as yet unsettled during the current UNECE negotiations. In particular non-EU AETR countries want to retain within the AETR Agreement the possibility for drivers engaged in occasional international passenger transport to drive for up to 12 consecutive days before taking weekly rest. They want also to maintain as closely as possible the current AETR rules on weekly rest: notably the ability not to have to take a mandatory regular weekly rest of 45 hours every second week, but instead retain rules that allow the taking of reduced weekly rest periods of 24 hours with appropriate compensation given to the driver before the end of the third week following the week in which the reduced rest period is taken. Proposals to this effect to cover weekly rest taken in case of a double manned vehicle have been tabled already by delegations from the Russian Federation, the Ukraine and Belarus which should be supported.
- b) Furthermore the current negotiations concerning the proposed harmonisation of the AETR Agreement with EU driving and rest time rules must also settle the issue of "applicable law" in various territories. It should be acknowledged that an international convention such as the AETR always prevails over regional level arrangements.

This problem arises from article 2.3 of Regulation 561/2006/EC that states that the EU Regulation shall apply, irrespective of the country of registration of the vehicle, to any journey carried out exclusively within the Community. This would imply that a Russian driver could operate under AETR rules on a journey from Moscow to Tallinn, but would have to follow EU Regulation 561/2006/EC if the same truck then travelled from Tallinn to make a delivery in Riga.

This interpretation is not acceptable to non-EU Contracting Parties who maintain that the application of EU rules such as Regulation 561/2006/EC to non-EU operators who have not consented to this EU agreement – as EU member States have done - would be a illegal, when a higher legal instrument on the same subject, namely the AETR Agreement should take precedence for all international transport operations between all Contracting AETR Parties.

- c) In short, the AETR Agreement must remain applicable for all 'international transport' by non-EU operators whenever a Contracting Party's frontier is crossed.

II. POSITION TO BE PRESENTED AT THE FORTHCOMING UNECE SC.1 MEETING

1. On the introduction of the Digital Tachograph

- a) The sole aim of the introduction of the digital tachograph and the adaptation of the AETR social rules with the EU driving and rest time rules is to improve the comfort of the driver, and as such road safety as well as to prevent any discrimination on for road transport in the AETR region. The AETR agreement in all its aspects and with all its modifications must reflect the specific needs, the particularities of the traffic and transport, and the geography of all its Contracting Parties.
- b) The digital tachograph, based on the complexity of the tasks and infrastructure to be put in place in each of the AETR Contracting Parties, such as interoperable databases, secure card issuing and workshop mechanisms, and based also on the repeated historic failures of the EU in implementing the digital tachograph, there is not enough time before 16 June 2010 for non-EU AETR Contracting Parties to implement the digital tachograph. Therefore this date should be cancelled by the next meeting of the UNECE SC.1.
- c) A new appropriate deadline for the introduction of the digital tachograph should be – as is the case for the adoption of any new international convention or agreement be based on an appropriate number of Contracting Parties (for example, 3/4 of Contracting Parties) where the implementation of the required complex tasks and framework is fully realised. The monitoring of the progress towards implementation should be established by the UNECE SC.1 (or the AETR Administrative Committee to be established).
- d) Until a new deadline expires, the transitional enforcement arrangements currently in Article 13 of the AETR Agreement and article 14 of its annex should be extended until the end of such a new deadline. These will allow any non-EU registered vehicle fitted with a digital tachograph to continue to be used during any AETR journey even if the Contracting Party where the vehicle is registered has not begun to issue driver cards. For the transitional period, all these drivers will be controlled on the basis of signed printouts from the tachograph unit.
- e) The UNECE SC1 Working Party should establish a 'Working Implementation Plan' drawing up a comprehensive and detailed overview of necessary tasks to be achieved and guidance on how to complete them.
- f) The UNECE SC1 Working Party should facilitate the transfer of experience and expertise to non-EU AETR Contracting Parties through a structured and intensive assistance programme for the digital tachograph as with the IDT and MIDT projects⁴ for EU member states). It should also coordinate the nomination of the Contracting Parties' authorised competent national authority which is to responsible for the coordination and national implementation of the digital tachograph.
- g) Article 22 bis of the AETR Agreement should be revised so that any non-EU AETR Contracting Parties have the right to propose any improvement of the provisions of the AETR Agreement relating to the digital tachograph, including its technical specifications, and that any decisions concerning the provisions of the AETR Agreement, including proposals relating to any new digital tachograph technical decisions, should be approved exclusively by the UNECE SC.1 Working Party.

2. On the EU proposals to harmonise AETR with EU driving and rest time rules

- a) The sole aim of the introduction of the digital tachograph and the adaptation of the AETR social rules with the EU driving and rest time rules is to improve the comfort of the driver, and as such road safety as well as to prevent any discrimination on for road transport in the AETR region. The AETR agreement in all its aspects and with all its modifications must reflect the specific needs, the particularities of the traffic and transport, and the geography of all its Contracting Parties.

⁴ These two vital projects for the EU introduction of the tachograph: the Implementation of the Digital Tachograph (IDT) and the Monitoring of the Implementation of the Digital Tachograph Project (MIDT) were financially supported by the European Union.

- b) In order to achieve harmonisation between the AETR and Regulation 561/2006/EC, apart from the solutions agreed to date during UNECE SC1 Working Party meetings, it is important that whenever AETR Agreement to allow drivers from AETR Contracting Party to be able on the whole territory of the AETR to:
- take 3 consecutive reduced weekly rest periods of 24 hours with compensatory rest given before the end of the third week following the week in which the reduced rest was taken.
 - to drive for up to 12 days before taking a weekly rest when they are operating occasional international passenger transport services.
- c) Without prejudice to EU level agreements that are applicable only to EU operators, the AETR Agreement must always apply for all 'international transport' whenever a Contracting Party's frontier is crossed. The principle that international Conventions always prevailing over regional arrangements must be applied.

III. ACTION

This position paper should be presented and defended at the UNECE SC1 meeting on the 29–31 October 2008 in Geneva by all AETR Contracting Party Governments supporting this position.

Ялта, 5 сентября 2008 года

**МЕМОРАНДУМ ПО ПОЛОЖЕНИЯМ СОГЛАШЕНИЯ
ЕСТР, КАСАЮЩИМСЯ ЦИФРОВОГО ТАХОГРАФА,
И ПРЕДЛАГАЕМОЙ ЕС ГАРМОНИЗАЦИИ
СОГЛАШЕНИЯ ЕСТР С ПРАВИЛАМИ ЕС,
РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИМИ ВРЕМЯ РАБОТЫ И
ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ**

**ОБЗОР ПРИНЦИПОВ, ПРЕДЛАГАЕМЫХ К
ОБСУЖДЕНИЮ И ЗАЩИТЕ СТРАНАМИ-
УЧАСТНИЦАМИ НА СЛЕДУЮЩЕМ ЗАСЕДАНИИ
РАБОЧЕЙ ГРУППЫ SC1¹ ЕЭК ООН**

*Одобрено на 9-й международной конференции «Международные
Автотранспортные Перевозки» 5-6 сентября 2008 года, г.
Ялта, Украина*

**I. АНАЛИЗ ТРЕБОВАНИЙ В ОТНОШЕНИИ РЕАЛИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ЦИФРОВОГО
ТАХОГРАФА В ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ СТОРОНАХ СОГЛАШЕНИЯ ЕСТР, НЕ
ЯВЛЯЮЩИХСЯ ЧЛЕНАМИ ЕС И ПРЕДЛАГАЕМАЯ ЕС ГАРМОНИЗАЦИЯ
СОГЛАШЕНИЯ ЕСТР С ПРАВИЛАМИ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИМИ ВРЕМЯ РАБОТЫ И
ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ**

**1. Реализация системы цифрового тахографа в Договаривающихся сторонах
Соглашения ЕСТР, не являющихся членами ЕС**

Соглашение ЕСТР гласит, что с 16 июня 2010 года все впервые зарегистрированные транспортные средства, используемые для перевозок в рамках ЕСТР, в том числе транспортные средства Договаривающихся сторон – нечленов ЕС, должны быть оснащены цифровым тахографом. В настоящее время единственным цифровым тахографом, используемым в ЕС и в Договаривающихся сторонах ЕСТР – нечленах ЕС, является модель цифрового тахографа ЕС.

Единственной целью введения в практику цифрового тахографа и адаптации правил в социальной сфере является повышение комфорта водителей и, как следствие, дорожной безопасности, а также предотвращение какой бы то ни было дискриминации автомобильных перевозок во всем регионе действия ЕСТР, что, таким образом, представляет собой положительный фактор для всех Договаривающихся сторон и предприятий автомобильного транспорта.

Использование цифрового тахографа предполагает необходимость создания сложной инфраструктуры, специальных совместимых баз данных и разработки сложных принципов безопасности на национальном уровне и хорошо развитой системы коммуникации между странами-участниками ЕСТР. Все это необходимо, чтобы обеспечить эффективное, гармоничное и безопасное функционирование системы цифрового тахографа, и, что наиболее важно, контроля, распространения и использования четырех различных карточек,

¹ Следующее заседание Рабочей Группы по автодорожному транспорту ЕЭК ООН состоится 29-31 октября 2008 года

сторонах ЕСТР надежность всей этой системы цифрового тахографа и доверие к ней как в ЕС, так и в более обширном регионе действия ЕСТР будет поставлена под угрозу.

Как об этом свидетельствуют различные отсрочки даты введения в действие цифрового тахографа в странах-членах ЕС, вместо увязки реализации с жесткой датой, установленной по чисто политическим мотивам, как это имеет место в случае 16 июня 2010 года, единственным решением для Договаривающихся сторон является увязка даты введения в практику цифрового тахографа с соответствующим числом Договаривающихся сторон, в которых работа по решению требуемых сложных задач и созданию соответствующей базы уже полностью выполнена. Будущий прогресс в этой области в большой степени будет зависеть от развития и выполнения «Рабочего Плана Реализации», а также от интенсивной и структурированной программы помощи, реализуемой при содействии и поддержке Рабочей Группы SC1 ЕЭК ООН, целью которой является передача знаний и опыта по реализации системы цифрового тахографа Договаривающимся сторонам, не являющимися членам ЕС.

Наконец, ЕС не должен – как это имеет место в настоящее время – в одностороннем порядке пересматривать технические спецификации цифрового тахографа, содержащиеся в Приложении 1В к Соглашению ЕСТР, лишив Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членам ЕС, возможности выразить свое согласие или осуществить корректировку этих изменений, как это должно быть в случае всех международных соглашений или любой их части.

В итоге:

- a) Нынешние обязательства в отношении даты введения в практику цифрового тахографа в рамках Соглашения ЕСТР, установленной на 16 июня 2010 года, должны быть тщательно и срочно пересмотрены и, фактически, отменены.
- b) Новая дата введения в практику цифрового тахографа должна увязываться, как и в случае с заключением любой международной конвенции или соглашения, с соответствующим числом Договаривающихся сторон (например, $\frac{3}{4}$ от общего числа Договаривающихся сторон), в которых работа по решению требуемых задач и созданию соответствующей базы уже полностью выполнена. Новая дата введения в практику цифрового тахографа должна быть согласована на предстоящем совещании Рабочей Группы SC1 ЕЭК ООН.
- c) Рабочая Группа SC1 ЕЭК ООН должна разработать «Рабочий План Реализации», включающий в себя исчерпывающее и детальное описание требуемых задач и инструкции по их выполнению.
- d) Рабочая Группа SC1 ЕЭК ООН должна также обеспечить передачу знаний и опыта по реализации системы цифрового тахографа Договаривающимся сторонам, не являющимися членам ЕС, с помощью интенсивной и структурированной программы помощи (по аналогии с проектами² IDT и MIDT для стран-членов ЕС). Финансирование этого проекта может быть осуществлено через создание специального целевого фонда под управлением ЕЭК ООН.
- e) Рабочая Группа SC1 ЕЭК ООН должна также контролировать назначение уполномоченных национальных официальных органов в странах Договаривающихся сторон, ответственных за координацию и исполнение работы по реализации системы цифрового тахографа на национальном уровне

² Реализация этих двух важнейших проектов по введению в практику цифрового тахографа: Реализация Цифрового Тахографа (IDT) и Контроль за Реализацией Системы Цифрового Тахографа (MIDT) была осуществлена при финансовой поддержке Евросоюза

сторонах ЕСТР надежность всей этой системы цифрового тахографа и доверие к ней как в ЕС, так и в более обширном регионе действия ЕСТР будет поставлена под угрозу.

Как об этом свидетельствуют различные отсрочки даты введения в действие цифрового тахографа в странах-членах ЕС, вместо увязки реализации с жесткой датой, установленной по чисто политическим мотивам, как это имеет место в случае 16 июня 2010 года, единственным решением для Договаривающихся сторон является увязка даты введения в практику цифрового тахографа с соответствующим числом Договаривающихся сторон, в которых работа по решению требуемых сложных задач и созданию соответствующей базы уже полностью выполнена. Будущий прогресс в этой области в большой степени будет зависеть от развития и выполнения «Рабочего Плана Реализации», а также от интенсивной и структурированной программы помощи, реализуемой при содействии и поддержке Рабочей Группы SC1 ЕЭК ООН, целью которой является передача знаний и опыта по реализации системы цифрового тахографа Договаривающимся сторонам, не являющимися членами ЕС.

Наконец, ЕС не должен – как это имеет место в настоящее время – в одностороннем порядке пересматривать технические спецификации цифрового тахографа, содержащиеся в Приложении 1В к Соглашению ЕСТР, лишив Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, возможности выразить свое согласие или осуществить корректировку этих изменений, как это должно быть в случае всех международных соглашений или любой их части.

В итоге:

- a) Нынешние обязательства в отношении даты введения в практику цифрового тахографа в рамках Соглашения ЕСТР, установленной на 16 июня 2010 года, должны быть тщательно и срочно пересмотрены и, фактически, отменены.
- b) Новая дата введения в практику цифрового тахографа должна увязываться, как и в случае с заключением любой международной конвенции или соглашения, с соответствующим числом Договаривающихся сторон (например, $\frac{3}{4}$ от общего числа Договаривающихся сторон), в которых работа по решению требуемых задач и созданию соответствующей базы уже полностью выполнена. Новая дата введения в практику цифрового тахографа должна быть согласована на предстоящем совещании Рабочей Группы SC1 ЕЭК ООН.
- c) Рабочая Группа SC1 ЕЭК ООН должна разработать «Рабочий План Реализации», включающий в себя исчерпывающее и детальное описание требуемых задач и инструкции по их выполнению.
- d) Рабочая Группа SC1 ЕЭК ООН должна также обеспечить передачу знаний и опыта по реализации системы цифрового тахографа Договаривающимся сторонам, не являющимися членами ЕС, с помощью интенсивной и структурированной программы помощи (по аналогии с проектами² IDT и MIDT для стран-членов ЕС). Финансирование этого проекта может быть осуществлено через создание специального целевого фонда под управлением ЕЭК ООН.
- e) Рабочая Группа SC1 ЕЭК ООН должна также контролировать назначение уполномоченных национальных официальных органов в странах Договаривающихся сторон, ответственных за координацию и исполнение работы по реализации системы цифрового тахографа на национальном уровне

² Реализация этих двух важнейших проектов по введению в практику цифрового тахографа: Реализация Цифрового Тахографа (IDT) и Контроль за Реализацией Системы Цифрового Тахографа (MIDT) была осуществлена при финансовой поддержке Евросоюза

сторонах ЕСТР надежность всей этой системы цифрового тахографа и доверие к ней как в ЕС, так и в более обширном регионе действия ЕСТР будет поставлена под угрозу.

Как об этом свидетельствуют различные отсрочки даты введения в действие цифрового тахографа в странах-членах ЕС, вместо увязки реализации с жесткой датой, установленной по чисто политическим мотивам, как это имеет место в случае 16 июня 2010 года, единственным решением для Договаривающихся сторон является увязка даты введения в практику цифрового тахографа с соответствующим числом Договаривающихся сторон, в которых работа по решению требуемых сложных задач и созданию соответствующей базы уже полностью выполнена. Будущий прогресс в этой области в большой степени будет зависеть от развития и выполнения «Рабочего Плана Реализации», а также от интенсивной и структурированной программы помощи, реализуемой при содействии и поддержке Рабочей Группы SC1 ЕЭК ООН, целью которой является передача знаний и опыта по реализации системы цифрового тахографа Договаривающимся сторонам, не являющимися членам ЕС.

Наконец, ЕС не должен – как это имеет место в настоящее время – в одностороннем порядке пересматривать технические спецификации цифрового тахографа, содержащиеся в Приложении 1В к Соглашению ЕСТР, лишив Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членам ЕС, возможности выразить свое согласие или осуществить корректировку этих изменений, как это должно быть в случае всех международных соглашений или любой их части.

В итоге:

- a) Нынешние обязательства в отношении даты введения в практику цифрового тахографа в рамках Соглашения ЕСТР, установленной на 16 июня 2010 года, должны быть тщательно и срочно пересмотрены и, фактически, отменены.
- b) Новая дата введения в практику цифрового тахографа должна увязываться, как и в случае с заключением любой международной конвенции или соглашения, с соответствующим числом Договаривающихся сторон (например, $\frac{3}{4}$ от общего числа Договаривающихся сторон), в которых работа по решению требуемых задач и созданию соответствующей базы уже полностью выполнена. Новая дата введения в практику цифрового тахографа должна быть согласована на предстоящем совещании Рабочей Группы SC1 ЕЭК ООН.
- c) Рабочая Группа SC1 ЕЭК ООН должна разработать «Рабочий План Реализации», включающий в себя исчерпывающее и детальное описание требуемых задач и инструкции по их выполнению.
- d) Рабочая Группа SC1 ЕЭК ООН должна также обеспечить передачу знаний и опыта по реализации системы цифрового тахографа Договаривающимся сторонам, не являющимися членам ЕС, с помощью интенсивной и структурированной программы помощи (по аналогии с проектами² IDT и MIDT для стран-членов ЕС). Финансирование этого проекта может быть осуществлено через создание специального целевого фонда под управлением ЕЭК ООН.
- e) Рабочая Группа SC1 ЕЭК ООН должна также контролировать назначение уполномоченных национальных официальных органов в странах Договаривающихся сторон, ответственных за координацию и исполнение работы по реализации системы цифрового тахографа на национальном уровне

² Реализация этих двух важнейших проектов по введению в практику цифрового тахографа: Реализация Цифрового Тахографа (IDT) и Контроль за Реализацией Системы Цифрового Тахографа (MIDT) была осуществлена при финансовой поддержке Евросоюза

- f) Контроль и надзор за осуществлением в различных Договаривающихся сторонах ЕСТР должен проводиться на основе постоянной оценки реального прогресса со стороны Рабочей Группы SC1 ЕЭК ООН (или Административного Комитета ЕСТР, который должен быть создан)
- g) До согласования нового надлежущего срока введения в действие цифрового тахографа срок действия переходных положений, касающихся обязательного применения, содержащихся в статье 13 Соглашения и статье 14 приложения к нему, следует продлить до тех пор, пока не будет установлена новая дата.
- h) Наконец, статью 22-бис Соглашения ЕСТР следует пересмотреть³, с тем, чтобы любая Договаривающаяся сторона, не являющаяся членом ЕС, имела право предложить любое улучшение технических спецификаций цифрового тахографа, и чтобы новые технические решения утверждались исключительно Рабочей Группой SC1 ЕЭК ООН.

2. Предложение ЕС по гармонизации Соглашения с правилами, регламентирующими время работы и отдыха водителей

Статья 3 новых Правил, регламентирующих время работы и отдыха водителей (561/2006/ЕС), содержит заявленную цель, в соответствии с которой ЕС будет стремиться привести Соглашение ЕСТР в соответствие с положениями данного законодательного акта ЕС в идеальном случае к 11 апреля 2009 года. Переговоры для достижения заявленной цели ведутся с 2006 года под эгидой Рабочей Группы по Автодорожному Транспорту SC1 ЕЭК ООН, но окончательное соглашение до сих пор не заключено.

Основной целью всех усилий по адаптации правил ЕСТР, регламентирующих рабочее время и отдых водителей, к Регламенту ЕС 561/2006/ЕС должно быть повышение комфорта водителей, дорожной безопасности, а также предотвращение какой бы то ни было дискриминации автомобильных перевозок во всем регионе действия ЕСТР. Приоритетной целью также является создание единого свода правил, охватывающего весь спектр международных транспортных перевозок на территории действия Соглашения ЕСТР.

Для достижения заявленных целей, эти правила должны быть одинаковым образом применимы ко всем водителям на всей территории с учетом специфики и потребностей всего региона действия ЕСТР. Любые поправки к Соглашению ЕСТР должны производиться с учетом всего спектра интересов, нормативных баз, оперативных потребностей и географических особенностей Договаривающихся сторон, подписавших Соглашение.

Правила ЕС, регламентирующие время работы и отдыха водителей, были выработаны и приняты в качестве нормативного акта регионального уровня. Они принимают в расчет интенсивность дорожного движения на дорогах ЕС, а также региональные транспортные расстояния, доступность мест отдыха в странах-членах ЕС и географическую специфику Европейского Союза и стран-членов. Следовательно, топорное и автоматическое применение региональных правил ЕС в Соглашении ЕСТР, являющемся по-настоящему общеевропейским или «Евразийским», невозможно. Это требование также неприемлемо, т.к. фактически представляет собой подчинение критериев глобального Соглашения ЕСТР региональным соглашениям ЕС, что не имеет ничего общего с поставленной ныне целью Договаривающихся сторон ЕСТР в области гармонизации.

³ То же самое можно сказать в отношении предлагаемых Европейской Комиссией поправок включить в статью 12 bis автоматическое признание типовых бланков Европейского союза о подтверждении деятельности водителя.

Причины, которые кроются в серьезных возражениях против предложенных ЕС поправок, высказанных Договаривающимися сторонами ЕСТР – нечленами ЕС, заключаются в значительных различиях, существующих в географических условиях и условиях перевозок и дорожного движения в странах-участниках ЕСТР, не являющихся членами ЕС. Фактически, по их мнению, нынешние правила ЕС, разработанные в целях удовлетворения условий, сложившихся в ЕС, не могут быть положены в основу нормативно-правовой базы регулирования продолжительности управления и отдыха водителей за пределами территории ЕС. Прежде, чем приступать к дальнейшей гармонизации, необходимо переформулировать или вовсе убрать некоторые элементы правил ЕС, которые очевидным образом не могут применяться на всей территории действия ЕСТР.

В резюме

- a) Необходимо найти удовлетворительные решения тех вопросов, которые пока не удалось урегулировать в процессе нынешних переговоров в рамках ЕЭК ООН. В частности, Договаривающиеся стороны, не являющиеся членами ЕС, хотят сохранить в Соглашении ЕСТР возможность для водителей, задействованных в нерегулярных международных пассажирских перевозках управлять транспортным средством до 12-ти дней подряд, после чего брать недельный отдых. Они также хотят сохранить в максимально возможной степени существующие правила ЕСТР касательно недельного отдыха: в частности, освобождение водителя от обязательства брать полный 45-часовой недельный отдых каждую вторую неделю, закрепив вместо этого право на сокращенный 24-часовой недельный отдых с соответствующей компенсацией, выплачиваемой водителю до конца третьей недели с момента реализации им своего права на сокращенный отдых. Предложения по вопросу недельного отдыха для экипажей с удвоенным водительским составом уже были внесены делегациями Российской Федерации, Украины и Белоруссии, и ожидается, что они будут поддержаны другими участниками.
- b) Кроме того, в ходе ведущихся переговоров по гармонизации Соглашения ЕСТР с правилами ЕС, регламентирующими время работы и отдыха водителей, необходимо урегулировать вопрос «применимого права» на различных территориях, в результате чего следует признать, что международные конвенции, как, например, ЕСТР, имеют преимущество по сравнению с договоренностями, заключенными на региональном уровне.

Эта проблема вытекает из статьи 2.3. Положения 561/2006/ЕС, которая гласит, что Положение ЕС должно применяться на всех рейсах, выполняемых исключительно в пределах Сообщества, вне зависимости от того, в какой стране зарегистрировано данное транспортное средство. Это будет означать, что, например, российский водитель сможет работать по правилам ЕСТР на рейсе из Москвы в Таллинн, но должен соблюдать Положение ЕС 561/2006/ЕС, в случае, если на тот же самый грузовой автомобиль будет принят груз для доставки из Таллина в Ригу.

Страны-участницы ЕСТР, не входящие в ЕС, оспаривают подобную интерпретацию, настаивая, что применение правил ЕС, таких как Положение 561/2006/ЕС, в отношении операторов из стран-нечленов ЕС, не согласившихся на заключение подобных региональных соглашений, будет незаконным, поскольку правовой инструмент по тому же вопросу, но на более высоком уровне, а именно Соглашение ЕСТР, является приоритетным во всех международных транспортных операциях между всеми сторонами-участниками Соглашения ЕСТР.

- c) В общем, Соглашение ЕСТР должно применяться ко всем «международным перевозкам» каждый раз при пересечении границы одной из Договаривающихся Сторон.

II. ПОЗИЦИЯ ДЛЯ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ НА ПРЕДСТОЯЩЕМ ЗАСЕДАНИИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ SC1 ЕЭК ООН

1. Касательно реализации системы цифрового тахографа

- a) Единственной целью введения в практику цифрового тахографа и адаптации правил ЕСТР в социальной сфере с правилами ЕС, регламентирующими время работы и отдыха водителей, является повышение комфорта водителей и, как следствие, дорожной безопасности, а также предотвращение какой бы то ни было дискриминации автомобильных перевозок во всем регионе действия ЕСТР. Соглашение ЕСТР во всех своих аспектах и со всеми своими изменениями должно отражать конкретные потребности, специфику перевозок и дорожного движения и географические особенности всех его Договаривающихся сторон.
- b) С учетом сложности задач и инфраструктуры, которую необходимо создать в каждой Договаривающейся стороне ЕСТР для реализации системы цифрового тахографа, в частности совместимых баз данных, безопасных механизмов выдачи карточек и мастерских, и принимая во внимание неоднократные сбои в работе по реализации системы цифрового тахографа, которые имели место в прошлом в ЕС, напрашивается вывод о том, что у Договаривающихся сторон ЕСТР – нечленов ЕС не хватит времени для того, чтобы ввести в практику цифровой тахограф до 16 июня 2010 года. В этой связи указанный срок следует отменить на следующем совещании Рабочей Группы SC1 ЕЭК ООН.
- c) Соглашение ЕСТР необходимо пересмотреть, заменив предельный срок 16 июня 2010 года новым сроком, увязанным с соответствующим числом Договаривающихся сторон (например, $\frac{3}{4}$ от общего числа Договаривающихся сторон), в которых работа по решению требуемых сложных задач и созданию соответствующей базы уже полностью выполнена. Необходимо возложить на Рабочую Группу SC1 ЕЭК ООН (или Административный Комитет ЕСТР, который должен быть создан) соответствующий мандат по контролю за прогрессом, достигнутым Договаривающимися сторонами ЕСТР на пути реализации этой системы.
- d) До тех пор пока новый предельный срок не истек, переходные меры, касающиеся обязательного соблюдения, предусмотренные в настоящее время в статье 13 Соглашения ЕСТР и статье 14 приложения к нему, следует продлить до конца такого нового предельного срока. Это позволит использовать любое транспортное средство с цифровым тахографом, зарегистрированное в стране, не являющейся членом ЕС, в ходе перевозки в режиме ЕСТР, даже если Договаривающаяся сторона, в которой зарегистрировано данное транспортное средство, пока еще не начала выдавать карточки водителя. В течение переходного периода все эти водители будут контролироваться на основе бумажных распечаток, выдаваемых бортовым тахографом.
- e) Рабочая Группа SC1 ЕЭК ООН должна разработать «Рабочий План Реализации», включающий в себя исчерпывающее и детальное описание требуемых задач и инструкции по их выполнению.
- f) Рабочая Группа SC1 ЕЭК ООН должна также облегчить передачу знаний и опыта по реализации системы цифрового тахографа Договаривающимся сторонам, не являющимися членами ЕС, с помощью интенсивной и структурированной программы

помощи (по аналогии с проектами⁴ IDT и MIDT для стран-членов ЕС). Рабочая Группа SC1 ЕЭК ООН должна также координировать назначение уполномоченных национальных официальных органов в странах Договаривающихся сторон, ответственных за координацию и исполнение работы по реализации системы цифрового тахографа на национальном уровне

- g) Статью 22-бис Соглашения ЕСТР следует пересмотреть, с тем, чтобы любая Договаривающаяся сторона, не являющаяся членом ЕС, имела право предложить любое улучшение технических спецификаций на цифровой тахограф, и чтобы новые технические решения утверждались исключительно Рабочей Группой SC1 ЕЭК ООН.

2. Касательно предложений ЕС по гармонизации правил ЕСТР с правилами ЕС, регламентирующими время работы и отдыха водителей

- a) Единственной целью введения в практику цифрового тахографа и адаптации правил ЕСТР в социальной сфере с правилами ЕС, регламентирующими время работы и отдыха водителей, является повышение комфорта водителей и, как следствие, дорожной безопасности, а также предотвращение какой бы то ни было дискриминации автомобильных перевозок во всем регионе действия ЕСТР. Соглашение ЕСТР во всех своих аспектах и со всеми своими изменениями должно отражать конкретные потребности, специфику перевозок и дорожного движения и географические особенности всех его Договаривающихся сторон.
- b) Чтобы успешно выполнить задачу гармонизации правил ЕСТР с Регламентом 561/2006/ЕС, не затрагивая решений, достигнутых на данный момент в рамках заседаний рабочей группы ЕЭК ООН SC1, важно, чтобы Соглашение ЕСТР в любой момент своего применения позволяло водителям из стран-участниц иметь возможность на всей территории действия ЕСТР:
- брать 3 24-часовых сокращенных недельных отдыха подряд с соответствующей компенсацией, выплачиваемой водителю до конца третьей недели с момента реализации им своего права на сокращенный отдых.
 - для водителей, задействованных в нерегулярных международных пассажирских перевозках управлять транспортным средством до 12-ти дней подряд, после чего брать недельный отдых
- c) без ущерба для соглашений, заключенных на уровне ЕС, применяемых к операторам, действующим на территории ЕС, Соглашение ЕСТР должно применяться ко всем «международным перевозкам» каждый раз при пересечении границы одной из Договаривающихся Сторон. Принцип верховенства международных соглашений над региональными должен быть соблюден.

III. ДЕЙСТВИЯ

Этот меморандум будет представлен и вынесен на защиту на заседании Рабочей Группы SC1 ЕЭК ООН 29-31 октября в Женеве правительствами стран-участниц ЕСТР, разделяющих изложенную здесь позицию.

⁴ Реализация этих двух важнейших проектов по введению в практику цифрового тахографа: Реализация Цифрового Тахографа (IDT) и Контроль за Реализацией Системы Цифрового Тахографа (MIDT) была осуществлена при финансовой поддержке Евросоюза