



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/2006/8  
2 August 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Сотая сессия

Женева, 17-19 октября 2006 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЕСТР**

Записка секретариата

Нижеследующим членам SC.1 представляются предложения, представленные Генеральным секретарем КОРТЕ, по осуществлению переходных мер, касающихся введения цифрового тахографа Договаривающимися сторонами ЕСТР (статья 13). В этом тексте предлагаются решения ряда проблем, которые могут возникнуть в ходе переходного периода.

**Реализация переходных мер, касающихся введения цифрового тахографа  
Договаривающимися сторонами ЕСТР (статья 13)**

**1. Введение**

В приложение I ЕСТР были внесены поправки с целью включения положений Правила № 2135/98 (ЕК) о введении на уровне ЕС системы цифрового тахографа. Эти поправки вступили в силу 16 июня 2006 года, однако Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, предоставляется четыре года для их введения на национальном уровне (16 июня 2010 года).

1.1 Среди этих поправок были приняты две важные статьи, текст которых приводится ниже:

*"Статья 13 - Переходные положения*

*"1. Все новые положения настоящего Соглашения, включая приложение и добавления 1В и 2 к нему, касающиеся введения цифрового контрольного устройства, становятся обязательными для стран, являющихся Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения, не позднее чем через четыре года после даты вступления в силу относящихся к нему поправок в соответствии с процедурой, определенной в статье 21. Следовательно, все охватываемые настоящим Соглашением транспортные средства, впервые введенные в эксплуатацию по истечении этого предельного срока, должны быть оборудованы контрольным устройством, отвечающим этим новым предписаниям. В течение указанного четырехлетнего периода Договаривающиеся стороны, которые еще не применяют эти поправки в своих странах, принимают и контролируют на своей территории транспортные средства, зарегистрированные в другой Договаривающейся стороне настоящего Соглашения и уже оснащенные таким цифровым контрольным устройством.*

2. а) *Договаривающиеся стороны принимают необходимые меры для обеспечения выдачи карточек водителя, предусмотренных в приложении к настоящему Соглашению с внесенными в него поправками, не позднее чем за три месяца до даты истечения четырехлетнего предельного срока, предусмотренного в пункте 1. Этот минимальный срок в три месяца должен также соблюдаться в случае осуществления Договаривающейся стороной положений, касающихся цифрового контрольного устройства, соответствующего добавлению 1В к этому приложению, до истечения четырехлетнего предельного срока. Такие Договаривающиеся стороны обязаны информировать секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии о более раннем введении на их территории*

*цифрового контрольного устройства, соответствующего добавлению 1В к этому приложению.*

*б) До выдачи Договаривающимися сторонами карточек, предусмотренных в подпункте а), положения статьи 14 приложения к настоящему Соглашению применяются к водителям, которые должны управлять транспортными средствами, оснащенными цифровым контрольным устройством в соответствии с добавлением 1В к этому приложению.*

*3. Любой документ о ратификации или присоединении, сданный на хранение государством после даты вступления в силу поправок, указанных в пункте 1, считается применимым к Соглашению с внесенными в него поправками, включая предельный срок для осуществления, указанный в пункте 1.*

*Если такое присоединение происходит менее чем за два года до истечения предельного срока, предусмотренного в пункте 1, то в момент сдачи на хранение своего документа о ратификации или присоединении государство информирует депозитария о дате, с которой цифровое контрольное устройство вводится на его территории. Такое государство может воспользоваться переходным периодом, не превышающим два года с даты вступления в силу Соглашения для этого государства. Депозитарий информирует об этом все Договаривающиеся стороны.*

*Положения предыдущего абзаца применяются также в случае присоединения государства после истечения четырехлетнего предельного срока для осуществления, предусмотренного в пункте 1.*

#### *Статья 14*

*1. Во исполнение пункта 2 б) статьи 13 Соглашения водители, которые управляют транспортными средствами, зарегистрированными в одной из Договаривающихся сторон, которым компетентные органы еще не смогли выдать карточки водителя и которые в течение переходного периода, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, управляют участвующими в международном движении транспортными средствами, оснащенными цифровым контрольным устройством в соответствии с добавлением 1В к приложению, должны быть в состоянии предъявить по требованию инспектора распечатки и/или регистрационные листы за текущую неделю и в любом случае распечатку и/или регистрационный лист за последний день предыдущей недели, в течение которого он управлял транспортным средством.*

2. Пункт 1 не применяется к водителям транспортных средств, зарегистрированных в стране, в которой предусмотрено обязательное требование пользоваться карточкой водителя. Однако водители должны предъявлять распечатки по первому требованию инспектора.

3. Распечатки, предусмотренные в пункте 1, должны содержать подробные сведения, позволяющие идентифицировать водителей (фамилию и номер водительского удостоверения), включая их подписи".

1.2 Таким образом, были согласованы две основные концепции:

- Во-первых, вне зависимости от даты, с которой Договаривающиеся стороны ЕСТР могут принять решение об осуществлении поправок к ЕСТР (введение системы цифрового тахографа), они *"принимают и контролируют на своей территории транспортные средства, зарегистрированные в другой Договаривающейся стороне настоящего Соглашения и уже оснащенные таким цифровым контрольным устройством"* (статья 13.1).

Иными словами, тот факт, что водители используют должным образом цифровой тахограф в стране, где он еще официально не введен и где к, примеру, инспекторам пока еще не выданы контрольные карточки, соответствующее оборудование и они еще не прошли подготовку, нельзя рассматривать как нарушение, и использование транспортного средства не может быть запрещено лишь на основании использования такого контрольного устройства. Работа таких водителей должна быть принята и проходить контроль.

- Во-вторых, Договаривающиеся стороны ЕСТР приняли принцип, позволяющий водителям Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, где еще не введены карточки, управлять транспортными средствами, оборудованными цифровым тахографом, и предъявлять инспекторам распечатки по любому их требованию.

В статье 14.1 фактически подчеркивается, что *"водители, которые управляют транспортными средствами, зарегистрированными в одной из Договаривающихся сторон, которым компетентные органы еще не смогли выдать карточки водителя и которые в течение переходного периода, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, управляют участвующими в международном движении транспортными средствами, оснащенными цифровым контрольным устройством в соответствии с добавлением 1В к приложению, должны быть в состоянии предъявить по требованию инспектора распечатки и/или регистрационные листы за текущую неделю и в любом*

*случае распечатку и/или регистрационный лист за последний день предыдущей недели, в течение которого он управлял транспортным средством".*

## **2. Практическое осуществление мер переходного периода**

Вне зависимости от проблем соблюдения, которые эти положения могут поставить перед инспекторами в странах ЕС, их реализация является практически невозможной без принятия некоторых прагматических решений.

### **2.1 Распечатки могут быть получены и рассматриваться действительными только в том случае, если они поступают из полностью калиброванных цифровых тахографов**

Для того чтобы полностью ввести в действие цифровой тахограф, он должен быть:

- активирован (требование 243 дополнения 1В); в противном случае он не производит регистрацию работы водителя (требование 241 дополнения 1В),
- откалиброван (требование 248 дополнения 1В), которое гарантирует, что работа водителя записывается с соблюдением нужных параметров (скорость, пройденное расстояние и т.д.). Как активация (определение а) и требование 244 дополнения 1В), так и калибровка (определение f) дополнения 1В) требуют использования карточки мастерской.

Активацию могут производить изготовители транспортного средства, если они находятся в стране, где имеются карточки, поскольку требование 243 дополнения 1В говорит о том, что: *"Производители транспортных средств или механики активируют установленный записывающий прибор до того, как транспортное средство покидает помещение, где произошла его установка".*

Вместе с тем калибровка может быть полностью завершена только тогда, когда известен регистрационный номер транспортного средства (РНТС), поэтому в подавляющем числе случаев его можно ввести в массив памяти цифрового тахографа в стране, где зарегистрировано транспортное средство... и где в случае Договаривающейся стороны ЕСТР, не являющейся членом ЕС, карточки пока отсутствуют. *Ratio legis* переходных мер ЕСТР заключается в том, что необходимо найти решение для водителей тех стран, где отсутствуют карточки. Но если карточки водителя отсутствуют, то также, без сомнения, будут отсутствовать и карточки мастерской.

## 2.2 Предложение по реализации переходных мер

В связи с невозможностью для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, выпускать карточки мастерской, в этих странах нельзя провести калибровку цифровых тахографов. Следовательно, водители стран, являющихся Договаривающимися сторонами ЕСТР, не смогут производить достоверные распечатки для инспекторов, и поэтому положения статей 13 и 14 применяться не могут. В связи с этим, для того чтобы реализовать цель Договаривающихся сторон ЕСТР (включая страны ЕК и ЕС, которые единогласно приняли вышеупомянутые переходные меры) и обеспечить соблюдение *ratio legis* статьями 13 и 14, предлагается следующее:

- Обратиться с просьбой к производителям транспортных средств во всех случаях, когда они продают транспортное средство, снабженное цифровым тахографом, потребителю, находящемуся в стране, где карточки отсутствуют, **активировать** его в том месте, где он был установлен, и в этих целях:
  - ⇒ строго применять требование 243 дополнения 1В.
- Водители не являющихся членами ЕС Договаривающихся сторон ЕСТР, прибывающие из стран, которые не располагают карточками, должны иметь возможность **калибровать** свои цифровые тахографы в ходе первого маршрута, осуществляемого в рамках правил ЕСТР в стране, где имеются карточки и сертифицированные мастерские и которая находится на самом близком расстоянии к их границе:
  - ⇒ допускается, что часть первого маршрута ЕСТР с цифровым тахографом в стране, где не имеется карточек, проходит водителем с некалиброванным цифровым тахографом.
- Транспортные предприятия должны иметь возможность организовать маршрут своих водителей таким образом, чтобы позволить им откалибровать свои цифровые тахографы в ближайших сертифицированных мастерских, и в этих целях:
  - ⇒ не допускается, чтобы водители Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, находились во Франции, Испании, Соединенном Королевстве, странах Бенилюкса и т.д. с некалиброванными КП.

- Инспекторы стран ЕС при проведении контроля водителя страны, являющейся Договаривающейся стороной ЕСТР и не являющейся страной ЕС, должны проверить, не находился ли уже водитель в стране, где имеются карточки и сертифицированные мастерские, без проведения калибровки цифрового тахографа, и в этих целях:

⇒ необходимо жестко соблюдать такое прагматическое решение.

-----