

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА
КООРДИНАЦИОННОГО
ТРАНСПОРТНОГО СОВЕЩАНИЯ
ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СНГ**

105064, г. Москва, ул. Старая Басманная, 11
Тел/факс 510-44-79
Email: kts@css-rzd.ru

Исполнительному Секретарю
Европейской экономической
комиссии ООН

г-ну М.Белька

Уважаемый господин Исполнительный секретарь!

Доводим до Вашего сведения, что 4-6 июня 2007 года в Одессе состоялось XXVII заседание Координационного транспортного совещания – высшего коллективного органа в области транспорта государств-участников СНГ, где были рассмотрен вопрос введения поправок в Соглашение ЕСТР и правоприменения Постановления ЕС 561/2006 к перевозчикам стран, не являющихся ЕС.

В ходе дискуссии по данному вопросу было отмечено, что 11 апреля 2007 года все положения Постановления ЕС №561/2006 Европейского Парламента и Совета от 15 марта 2006 года, вступили в действие.

В соответствии с пунктами 2.2 (а) 2.2. (b) статьи 2, указанного Постановления, оно должно применяться, независимо от страны регистрации автомобиля, к автоперевозке выполненной:

- (а) исключительно в пределах Сообщества;
- (b) между Сообществом, Швейцарией и Государствами – Участниками Соглашения о Европейском Экономическом Пространстве.

Таким образом, предполагается, что на территории ряда стран-участниц Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), заключенного в Женеве, 1 июля 1970 года, будут применяться правила, иные, чем в ЕСТР.

Такая позиция противоречит пункту 1 статьи 2 ЕСТР, в соответствии с которым Соглашение применяется на территории каждой Договаривающейся Стороны по всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории вышеуказанной Договаривающейся Стороны или на территории любой Договаривающейся Стороны, поскольку, страны члены ЕС, Швейцария и страны участницы Соглашения о Европейском Экономическом Пространстве являются участницами ЕСТР.

Несоблюдение норм ЕСТР противоречит статье 27 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года, согласно которой участник международного договора не может ссылаться на положения своего внутреннего права в качестве оправдания невыполнения им договора.

12 мая 2006 года в Москве была выработана позиция стран СНГ по вопросам согласования положений ЕСТР с новыми правилами режима

03 SEP. 2007

вождения и отдыха ЕС. Данная позиция стран СНГ была изложена на третьем и четвертом заседаниях специальной Рабочей группы по внесению изменений в ЕСТР при КВТ ЕЭК ООН, состоявшихся в 2006 и 2007 годах и на 100-м заседании Рабочей группы по автомобильному транспорту КВТ ЕЭК ООН (SC1) в октябре 2006 года. В ходе обсуждения по многим позициям было достигнуто согласие. Однако некоторые вопросы остались нерешенными.

Согласно новым правилам ЕС каждую вторую неделю требуется обязательное принятие полноразмерного еженедельного отдыха (45 часов.) Данное правило, учитывая территориальную удаленность большей части российских регионов и ряда стран СНГ, является неприемлемым. Его введение приведет к нарушению основных принципов ЕСТР, а именно:

- нарушению принципа равной конкурентоспособности, поскольку, большой процент перевозок в/из стран СНГ осуществляется с продолжительностью свыше двух недель и, как следствие, в ходе этих перевозок соблюдение данного правила будет приводить к неоправданному ежемесячному простоям транспортного средства в течение суток;

- снижению безопасности автомобильных перевозок, поскольку водители будут вынуждены сводить к минимуму продолжительность ежесуточного отдыха для того, чтобы накопить дополнительные часы для принятия 45-ти часового еженедельного отдыха и реализовать полностью лимит времени вождения, что в свою очередь приведет к очень жесткому режиму работы в течение недели.

Согласно новым правилам ЕС исключается возможность управления транспортным средством на протяжении последовательных 12 дней при осуществлении нерегулярных пассажирских перевозок. Данное правило резко ухудшает условия работы операторов пассажирских перевозок, обслуживающих туристическую деятельность, что подтверждается позицией СТР (Советом по пассажирскому транспорту – МСАТ), поскольку большая часть туристических поездок имеет продолжительность 9-12 дней и новые правила приводят - либо к вынужденным простоям, - либо к необходимости смены экипажа в ходе выполнения рейса, что существенно снизит безопасность осуществления перевозки по причине недостаточного количества квалифицированных водителей и приведет к увеличению тарифов на такие перевозки.

Согласно новым правилам ЕС, степень ответственности за допущенные водителем нарушения в большей степени переносится на владельцев автотранспорта, при этом ответственность за допущенные в ходе выполнения международной перевозки нарушения сохраняется вне зависимости от того, где они обнаружены (принцип экстерриториальности) и компетентные органы стран участниц ЕСТР предлагается наделить полномочиями налагать штрафные санкции на владельцев автотранспортных средств в той стране, где обнаружено нарушение. Ранее принятая позиция стран СНГ, подтверждает положение о необходимости распределения ответственности между водителем и владельцем автотранспорта и тот факт, что данная ответственность должна сохраняться на протяжении всей перевозки. Однако необходимо учесть сложность принятия единой процедуры наложения санкций в государствах всех договаривающихся Сторон.

16 июня 2006 года вступила в силу пятая поправка к ЕСТР, касающаяся применения на транспортных средствах, участвующих в международных автомобильных перевозках электронных цифровых тахографов. С момента вступления в силу данной поправки начался четырехлетний переходный период для стран - участниц Соглашения ЕСТР, не являющихся членами ЕС. Данный период отведен для подготовки законодательной базы и инфраструктуры, необходимой для внедрения цифровых тахографов. Таким образом, к 16 июня 2010 года страны – участницы Соглашения ЕСТР, не являющихся членами ЕС, должны быть полностью готовы к эксплуатации таких тахографов.

В связи с изложенным КТС СНГ просит Вас:

1. Получить официальное разъяснение Европейской Комиссии по вопросу применения пунктов 2.2 (а) и 2.2. (b) статьи 2 Постановления (ЕС) №561/2002.
2. Провести независимую юридическую экспертизу правоприменения указанной статьи в отношении перевозчиков стран договаривающихся сторон ЕСТР не являющихся членами ЕС.
3. Обратиться к Европейской Комиссии с требованием сообщить всем странам-членам ЕС о неприменении положений Постановления взамен Соглашения ЕСТР к международным автомобильным перевозкам, выполненным исключительно в пределах территории стран-членов Европейского Союза, Европейской Экономической Зоны и Швейцарии, компаниями, зарегистрированными в других странах-участницах ЕСТР, до урегулирования вышеуказанного вопроса.
4. Принять к сведению позицию стран СНГ по перечню проблемных вопросов в части гармонизации ЕСТР и Постановления ЕС 561/2006.
5. Принять меры по определению главного сертификационного органа (ЕСТР-ГСО) в рамках соглашения ЕСТР, ответственного за оценку готовности страны – участницы соглашения ЕСТР к применению криптографических ключей.
6. Рассмотреть возможность организации в рамках ЕЭК ООН проекта (по аналогии с проектами, организованными в ЕС) оказания помощи странам-участницам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, по внедрению цифровых тахографов.



Ч. Измайлов

