



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Доклад внеочередной сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту по внедрению цифрового тахографа (22-23 апреля 2010 года)

I. Участники

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) провела внеочередную сессию 22-23 апреля 2010 года, посвященную внедрению цифрового тахографа под председательством г-на Боба Оудсхорна (Нидерланды).
2. На сессии были представлены следующие государства - члены: Албания, Австрия, Азербайджан, Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Германия, Греция, Латвия, Нидерланды, Республика Молдова, Польша, Российская Федерация, Сербия, Турция, Украина, Узбекистан, Франция, Черногория, Чешская Республика, Швеция.
3. На сессии были также представлены Европейский Союз (ЕС) и следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и "ВДО отомоутив АГ", в качестве наблюдателя.

II. Введение

4. Внеочередная сессия была созвана секретариатом в соответствии с просьбой Комитета по внутреннему транспорту на своей семьдесят второй сессии (ECE/TRANS/208, para. 38).
5. Цель внеочередной сессии - утверждение предложений, явившихся результатом встречи "Специальной группы экспертов по внедрению цифрового тахографа Договаривающимися Сторонами ЕСТР, не являющимися членами ЕС", которая состоялась 26 февраля 2010 года в Женеве, о мерах, которые должны применяться в течение периода толерантности по отношению к внедрению цифрового тахографа Договаривающимися Сторонами к ЕСТР.

III. Утверждение механизмов внедрения цифрового тахографа

6. Представителями Европейского Союза было сделано следующее заявление:

“Государства-члены Европейского Союза вновь подтверждают установленный в соответствии с ЕСТР срок введения цифрового тахографа - 16 июня 2010 года, который представляет собой неотъемлемую часть договора и не может быть продлен.

Принимая во внимание ограниченность во времени, связанную со своевременным выпуском карт для всех заинтересованных сторон (водителей, компаний, мастерских и контролирующих органов) некоторыми из Договаривающихся сторон ЕСТР, государства-члены Европейского союза выражают полную приверженность постепенному внедрению цифрового тахографа в зоне действия ЕСТР. Таким образом, контролирующие органы государств-членов ЕС готовы проявить гибкость до 31 декабря 2010 г., если карточки водителя пока отсутствуют.

В течение этого периода для контрольных целей будут приниматься распечатки с откалиброванного надлежащим образом цифрового тахографа, при условии полного соблюдения процедуры, согласованной в "Пакете предложений по периоду толерантности". Как только у водителя в наличии появится карточка водителя, он должен будет ее использовать”.

7. Все Договаривающиеся Стороны, присутствовавшие на совещании выразили поддержку "Пакета предложений по периоду толерантности", предложенному Специальной Рабочей группой экспертов 26 февраля 2010 года.

8. SC.1 приняла во внимание позицию относительно цифрового тахографа, выраженную Генеральной Ассамблеей Международного Союза Автомобильного Транспорта (МСАТ), поддерживающую предложенные меры толерантности, но призывающую Договаривающиеся Стороны ЕСТР продлить срок действия этих мер до тех пор, пока правительства не смогут выдавать 4 карточки, необходимые для обеспечения надлежащего функционирования цифрового тахографа в соответствующих безопасных условиях.

9. Рабочая группа одобрила меры, которые должны применяться в течение периода толерантности по отношению к внедрению цифрового тахографа Договаривающимися Сторонами ЕСТР, которые приводятся в приложении к настоящему докладу.

IV. Прогресс в области внедрения цифрового тахографа

10. Каждая из Договаривающихся Сторон, присутствующих на совещании сообщила о прогрессе, достигнутом в осуществлении внедрения цифрового тахографа. Все обновления будут включены в таблицу по внедрению и опубликованы на веб-сайте Отдела транспорта на http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1aetr_status.html.

11. В ответ на озабоченность, выраженную некоторыми из участников, Европейская Комиссия заверила, что техническая помощь будет по-прежнему предоставляться через ТАИЕХ для всех Договаривающихся Сторон, которые запросят такую поддержку в рамках своих национальных координаторов ТАИЕХ.

12. Рабочая группа приняла к сведению информацию, поздравила Договаривающиеся Стороны за прогресс, достигнутый по внедрению цифрового

тахографа, и предложила им информировать секретариат на постоянной и регулярной основе относительно хода внедрения цифрового тахографа.

V. Практические аспекты внедрения

13. Для обеспечения надлежащего осуществления согласованных мер, они будут, с одной стороны, широко распространены среди контролирующих органов стран, которые уже применяют цифровой тахограф, а с другой стороны, среди транспортных компаний и водителей. С этой целью Европейская Комиссия уже наметила проведение совещания на следующей неделе с контролирующими органами из всех 27 государств-членов ЕС. МСАТ предложил свою поддержку в инструктаже компаний и водителей посредством ассоциаций членов.

14. Секретариат опубликует на электронной странице Отдела транспорта список национальных контактов Договаривающихся сторон ЕСТР, с тем, чтобы с ними можно было связаться в течение периода толерантности в случае трудностей при внедрении. Секретариат будет также регулировать содержание электронной страницы, с тем, чтобы делать ссылки на официальные документы наиболее простыми.

15. МСАТ поднял вопрос о третьих странах, которые вынуждены применять цифровой тахограф для того, чтобы их грузовикам было разрешено провозить товар по территориям Договаривающихся Сторон ЕСТР.

16. Рабочая группа пришла к мнению, что статья 3 ЕСТР четко указывает возможные пути разрешения таких ситуаций и что ЕСТР, во-первых, и, прежде всего, регулирует периоды вождения и отдыха, и что Договаривающиеся Стороны применяют соглашение в духе доброй воли.

17. Делегация Украины выразила обеспокоенность и просила найти решения, чтобы избежать двойной калибровки. Конкретный случай, который был ее отмечен, заключается в следующем: в момент продажи автомобиля, национальный регистрационный номер не известен, поэтому должна быть предусмотрена возможность активации и калибровки цифрового тахографа без упоминания национального регистрационного номера. По ее мнению, это поможет избежать дополнительной калибровки в стране, где зарегистрировано транспортное средство, на момент его регистрации.

18. Представитель Continental Automotive GmbH заявил, что он не видит какой-либо серьезной проблемы, связанной с этим вопросом и дал следующие пояснения.

а) Определение VIN (опознавательный номер транспортного средства) и VRN (номер регистрации транспортного средства):

Существует два определения параметров отдельно взятого автомобиля:

i) номер регистрации транспортного средства (VRN):

VRN напечатан на номерном знаке и в свидетельстве о регистрации транспортного средства. VRN может меняться в течение эксплуатации отдельного транспортного средства несколько раз, например, если автомобиль продан другому владельцу. VRN обычно используется контролирующими органами для определения владельца конкретного транспортного средства, чтобы посмотреть, в какой стране транспортное средство было зарегистрировано и для проверки выполнения других положений.

ii) опознавательный номер транспортного средства (VIN)

VIN является частью транспортного средства, установленный таким образом, что он не может быть удален или изменен в течение всего срока эксплуатации транспортного средства. VIN, как правило, используется для идентификации конкретного транспортного средства, независимо от его владельца и того где им управляют.

b) В соответствии с правилами тахографа требуется:

i) чтобы VIN хранился в цифровом блоке записи тахографа, который, как правило, устанавливается на новые автомобили заводом-изготовителем, или в случае модификации цифрового тахографа - в мастерской.

ii) чтобы VRN был вставлен и хранился в записывающем устройстве после калибровки устройства, которая, как правило, делается в авторизованной мастерской до эксплуатации транспортного средства в рамках ЕСТР.

c) Потенциальные проблемы у некоторых Договаривающихся Сторон

Вставка или модификация VRN может быть произведена, если в цифровой тахограф вставлена карточка мастерской. Поскольку карточки мастерской в настоящее время не доступны для большинства Договаривающихся сторон – не членов ЕС, две потенциальные проблемы должны быть исследованы:

i) на новых автомобилях с новым цифровым тахографом, где калибровка не может быть завершена, пока у технического работника мастерской нет карточка мастерской. Найти обходной путь путем обращения к изготовителю транспортного средства не получится, так как производитель оригинального оборудования (ОЕМ) как правило, не знает VRN. Тем не менее, OEM может включить "фиктивный VRN", чтобы выполнить калибровку в дополнение к его активации.

ii) для подержанных автомобилей, где цифровой тахограф уже был активирован и откалиброван предыдущим владельцем, означает, что VRN, хранящийся в цифровом тахографе, вероятно, будет отличаться от VRN на номерных знаках и свидетельстве о регистрации транспортного средства.

19. По мнению представителя Continental Automotive GmbH, потенциальной проблемой для транспортных компаний и водителей может быть то, что водитель может быть оштрафован контрольными органами, если в цифровом тахографе нет VRN или заложен ложной VRN, являющийся соответственно также частью распечатки и загруженных электронных данных. Его оценка была следующей: поскольку оба и VRN, и VIN всегда видны и на распечатке, и на загруженных электронных данных, следует предположить, что контрольные органы смогут контролировать этот вопрос в течение периода толерантности.

20. В заключении, необходимо будет занести VRN (для новых транспортных средств) или изменить (для подержанных автомобилей) при первой же поездки в страну, где имеются карточки мастерских.

VI. Заключение

21. Рабочая группа утвердила краткий перечень решений (оригинал которых размещен на <http://www.unecsc.org/trans/main/sc1/sc1rep.html>), а также настоящий доклад.

22. Следующая (очередная) сессия SC.1 состоится 29 сентября-1 октября 2010 года. Делегациям, желающим представить документы для этой сессии, предлагается направить их в секретариат не позднее 20 июня.

Приложение

Меры, которые должны применяться в течение периода толерантности в связи с внедрением цифрового тахографа Договаривающимися Сторонами Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) от 1970

Внеочередная сессия Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1), состоявшаяся 22-23 апреля 2010 года, отметила прогресс, достигнутый Договаривающимися Сторонами к ЕСТР, и пришла к выводу, что осуществление введения в полной мере цифрового тахографа в установленные сроки до 16 июня 2010 для всех этих Договаривающихся сторон может быть невозможно.

Поскольку крайний срок внедрения цифрового тахографа не может быть отложен, предлагаются следующие меры:

1. Калибровка уже зарегистрированных и оснащенных цифровым тахографом транспортных средств:

В случае, если Договаривающаяся сторона еще не выпускает карточки для мастерских, то транспортные средства, зарегистрированные в этой стране, должны быть откалиброваны в уполномоченной мастерской во время первого рейса, подпадающей под действие ЕСТР, в первой стране, через которую они проезжают и которая имеет возможность это сделать. Водители должны иметь при себе доказательства о назначении встречи для проведения калибровки в первой же мастерской (например, подтверждение по электронной почте или письмом).

2. Доказательство соответствия правилам времени вождения и периода отдыха, в течение дней, предшествующих рейсу

Водители, которые еще не получили свои карточки водителя от компетентных органов Договаривающихся сторон ЕСТР, должны быть в состоянии доказать свое соответствие с правилами путем распечаток, регистрационных листов, аттестации деятельности, в соответствии с процедурой, предусмотренной положениями ЕСТР. Процедура распечаток следующая:

i) В начале своего рейса водитель должен распечатать подробные сведения о транспортном средстве, которым он управляет, и внести в эту распечатку:

- сведения, позволяющие идентифицировать водителя (фамилию и номер своего водительского удостоверения), проставляя, в том числе свою подпись;
- периоды, упомянутые в подпунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3 статьи 12 Приложения ЕСТР:
 - все другие периоды работы;
 - другие периоды нахождения на рабочем месте, а именно: время ожидания, т.е. период, в течение которого водители не обязаны оставаться на своих рабочих местах, иначе как для реагирования на

возможные сигналы к началу или возобновлению вождения, либо к выполнению другой работы; время, проведенное рядом с водителем в процессе движения транспортного средства; время, проведенное на спальном месте в процессе движения транспортного средства;

- перерывы в управлении и периоды ежедневного отдыха.

ii) В конце своего рейса водитель должен распечатать данные о периодах времени, которые зарегистрированы контрольным устройством, регистрировать любые периоды другой работы, присутствия и отдыха с того момента, когда в начале рейса была сделана распечатка, если эти данные не зарегистрированы тахографом, и указать в этом документе подробности, позволяющие идентифицировать водителя (фамилию и номер своего водительского удостоверения), проставляя в том числе свою подпись.

3. Доказательство соответствия правилам времени вождения и период отдыха во время рейса

Водители, которые еще не получили свои карточки водителя от компетентных органов Договаривающихся сторон ЕСТР, должны быть в состоянии доказать свое соответствие с правилами, путем распечаток в соответствии с процедурой, предусмотренной в вышеуказанном пункте 2.

Данные меры толерантности предусматривают возможность водителям транспортных средств, зарегистрированных в Договаривающейся стороне, которая не в состоянии выпустить карточки в течение срока, установленного в ЕСТР, использование транспортного средства с калиброванным цифровым тахографом без карточки водителя до тех пор, пока правительство не сможет выполнить эти требования, но не позднее 31 декабря 2010 года.

Данные меры толерантности в отношении обеспечения исполнения правил времени вождения и периода отдыха заканчиваются, самое позднее, 31 декабря 2010 года.

Везде, где это возможно, изготовитель транспортных средств должен обеспечить активацию цифрового тахографа до начала использования транспортного средства в рейсе, подпадающим под действие ЕСТР, в том числе, на месте его установки для каждого проданного транспортного средства, оснащенного цифровым тахографом, если покупатель из страны, в которой карточки не доступны.