



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/AC.6/6
16 June 2006

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1)

Специальная рабочая группа по пересмотру ЕСТР
Третья сессия, 22-24 мая 2006 года

**ДОКЛАД О РАБОТЕ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ СПЕЦИАЛЬНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
ПО ПЕРЕСМОТРУ ЕВРОПЕЙСКОГО СОГЛАШЕНИЯ, КАСАЮЩЕГОСЯ
РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРОИЗВОДЯЩИХ
МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР)**

УЧАСТНИКИ

1. Специальная рабочая группа по пересмотру ЕСТР провела свою третью сессию в Женеве 22-24 мая 2006 года. В ее работе приняли участие представители следующих государств - членов ЕЭК: Беларуси, Люксембурга, Нидерландов, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства, Турции, Украины, Чешской Республики и Швеции.
2. Были представлены также Европейская комиссия и следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Конфедерация организаций по обеспечению соблюдения требований безопасности на автомобильном транспорте (КОРТЕ). В качестве наблюдателя на сессии была представлена компания "Сименс АГ".

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документация: TRANS/SC.1/AC.6/4

3. Повестки дня была принята без изменений.

ВЫБОРЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

4. Специальная рабочая группа избрала Председателем сессии г-на Хосе Пискителли (Люксембург).

ПОЛОЖЕНИЕ В СВЯЗИ С ПРИСОЕДИНЕНИЕМ К ЕСТР И ПРИНЯТЫМИ РАНЕЕ ПОПРАВКАМИ

Документация: TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Add.1

5. Секретариат проинформировал Специальную рабочую группу о том, что после присоединения Украины 3 февраля 2006 года, решение о котором вступит в силу 2 августа 2006 года, число Договаривающихся сторон ЕСТР составляет 44.
6. Специальная рабочая группа также заслушала сообщение о том, что пакет поправок (TRANS/SC.1/375/Add.1), касающихся цифрового тахографа, вступит в силу 16 июня 2006 года. Напоминалось, что с этой даты начинается четырехлетний переходный период, предусмотренный для стран, не являющихся членами ЕС, в целях внедрения этого нового устройства на их территории.

СООТВЕТСТВУЮЩИЕ РЕШЕНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ (SC.1) И КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ)

Документация: TRANS/SC.1/377

7. Рабочая группа заслушала информацию о соответствующих решениях, принятых Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1) на ее девяносто девятой сессии (октябрь 2005 года) и Комитетом по внутреннему транспорту на его шестьдесят восьмой сессии (7-9 февраля 2006 года). В частности, она была проинформирована о принятии КВТ резолюции, в которой к Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами Европейского союза, обращена просьба проявить понимание, до вступления в

силу поправок к ЕСТР, в отношении транспортных средств ЕС, которые уже оснащены цифровым тахографом, и принять необходимые меры, с тем чтобы уже признавать и контролировать такие транспортные средства на своей территории.

МОСКОВСКИЙ СЕМИНАР ПО ЦИФРОВЫМ ТАХОГРАФАМ

8. Секретариат проинформировал Специальную рабочую группу о проведении в Москве 2 и 3 марта 2006 года семинара по вопросу о применении цифрового тахографа. Он выразил удовлетворение в связи с успешной организацией этого семинара, собравшего приблизительно 150 участников и позволившего провести конструктивный обмен мнениями. Он еще раз поблагодарил Проект по наблюдению за внедрением цифрового тахографа (MIDT) и компанию "Сименс" за финансовую поддержку этого семинара, а также министерство транспорта России за предоставление логистической помощи. Со своей стороны представитель Российской Федерации поблагодарил секретариат за организацию этого семинара, позволившего существенно разъяснить вопрос о применении цифрового тахографа.

ИНФОРМАЦИЯ ЕВРОПЕЙСКОЙ КОМИССИИ О НОВЫХ ПРАВИЛАХ, КАСАЮЩИХСЯ ВРЕМЕНИ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ, ПЕРИОДОВ ОТДЫХА И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИХ СОБЛЮДЕНИЯ

9. Представитель Европейской комиссии изложил причины, в силу которых Европейский союз внес изменения в нормативные положения, касающиеся времени управления транспортным средством, периодов отдыха и обеспечения их соблюдения, и представил основные принципы принятых положений (Правила № 561/2006 и Директива № 2006/22 от 15 марта 2006 года - JO L 102 от 11/04/06). Он уточнил, что эти положения, направленные на упрощение, разъяснение, обновление и упрощение порядка применения правил, явились результатом пятилетних дискуссий в рамках Совета ЕС и Европейского парламента. Он сообщил, что в качестве даты их вступления в силу было определено 11 апреля 2007 года, кроме некоторых положений, которые должны вступить в силу 1 мая 2006 года; в частности, это касается цифрового тахографа, которым должны быть оснащены большегрузные транспортные средства, впервые введенные в эксплуатацию начиная с этой даты. Он подчеркнул, что, прежде чем одобрить такие новые положения, Европейский парламент просил согласовать ЕСТР с этими положениями во избежание расхождения правил, применяемых в отношении автомобильных перевозок между ЕС и странами ЕСТР. В заключение он добавил, что эта просьба была вновь подтверждена в декларации Европейской комиссии и государств-членов, опубликованной в Официальном бюллетене Европейского союза и воспроизводимой после каждого из двух вышеупомянутых текстов.

РАССМОТРЕНИЕ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ПОПРАВК К ЕСТР

Документация: ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1, TRANS/SC.1/2001/1

А) Касательно документа ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1

10. Специальная рабочая группа рассмотрела конкретно по каждому пункту предложения об изменениях, содержащиеся в таблице, подготовленной секретариатом в сотрудничестве с Европейской комиссией (документ ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1). Были высказаны замечания по следующим пунктам.

11. Статья 1 (Определения) основного текста ЕСТР

- Пункт b) (автомобиль): Исключить слово "механическое" в тексте на русском языке. Делегация Нидерландов указала на то, что определение "самоходное транспортное средство" в Правилах Сообщества № 561/2006 охватывает также сельскохозяйственные тракторы. В этой связи секретариат пояснил, что предложенное определение основывается на определении Венской конвенции о дорожном движении и что следует сохранять соответствие между юридическими документами, разработанными под эгидой ЕЭК ООН. Было уточнено, что сельскохозяйственные тракторы были косвенно исключены из правил ЕС путем использования исключений, поскольку транспортное средство, максимальная скорость которых не превышает 40 км/ч, не подпадают под область применения этих правил.

- Пункт f) (разрешенный максимальный вес): Был рассмотрен вопрос о замене слова "вес" словом "масса". Напоминалось, что слово "масса" уже используется в текстах Сообщества, а также в Соглашении 1958 года и Глобальном соглашении 1998 года¹. Поскольку ряд делегаций высказались за сохранение слова "вес", Специальная рабочая группа сочла, что этот вопрос следует передать на рассмотрение SC.1.

¹ Соглашение 1958 года о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний.

Соглашение 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах.

- Пункт i) (регулярные линии): Делегация Нидерландов указала, что определение "регулярных линий" охватывает не все виды пассажирских перевозок. Секретариат сообщил, что само это определение, включенное ЕСТР в 1992 году, сформулировано по образцу Правил (СЕЕ) n°684/92 от 16 марта 1992 года, упоминаемых в пункте n) статьи 4 Правил 561/2006.

- Пункт n) (другая работа): Отмечалось, что в это определение вкрались ошибки, которые необходимо исправить. В начале второго предложения следует читать: в тексте на французском языке - "Le temps d'attente et le temps **non** consacré...", в тексте на английском языке - "It does not include waiting **time** and time **not** devoted to..." и в тексте на русском языке - "Этот термин не охватывает время ожидания и время, **не** используемое для...".

- Пункт o): В тексте на французском языке вместо слова "période" читать "durée".

Кроме того, было предложено дополнить статью 1 ЕСТР определениями "перерыв" (ст. 4 d)), "ежедневный периода отдыха" (ст. 4 g)), "еженедельный период отдыха" (ст. 4 h)), "ежедневная продолжительность управления" (ст. 4 k)), еженедельная продолжительность управления (ст. 4 l)), "управление в составе экипажа (ст. 4 o)) и "период управления" (ст. 4 q)) в том виде, в каком они фигурируют в правилах ЕС.

12. В связи с понятием "перерыв" было решено, что "присутствие" можно также считать "перерывом" (в тексте ЕСТР на французском языке - "interruption").

13. Статья 2 (Область применения):

- Пункт 2 а): Делегации Российской Федерации и Украины полагали, что существует противоречие между формулировкой этого пункта, предусматривающей, что "Договаривающаяся сторона, в ведении которой находится эта территория, **может не** применять... положения...", и формулировкой статьи 11.4 (новой), в соответствии с которой на транспортное предприятие возлагается ответственность за нарушения, совершенные на территории другой Договаривающейся страны или страны, не являющейся Договаривающейся стороной. Поэтому они предложили заменить слова "может не" словом "должна". *Примечание секретариата: если это предложение будет принято, то в таком случае необходимо будет либо исключить пункт 2 а), поскольку речь идет об исключении из правила, предусмотренного в статье 2.1, либо изложить его в другой редакции, с тем чтобы сформулировать общее правило.* Другие делегации обратили внимание на трудности применения предписаний ЕСТР в отношении страны,

которая не является Договаривающейся стороной ЕСТР. В этой связи секретариат напомнил о положении статьи 3.1 ЕСТР, которая в отношении транспортных средств из государства, не являющегося Договаривающейся стороной Соглашения, ограничивает применение ЕСТР национальной территорией соответствующих Договаривающихся сторон.

- Пункт 2 b) (отступления): Для обеспечения соответствия положениям статьи 13 правил Сообщества, которая допускает некоторые отступления только на национальном уровне или по договоренности с другим государством-участником, было решено исключить изъятия, предусмотренные в пунктах 6, 9 и 13 статьи 2.2 b), которые, таким образом, могут применяться только на национальном уровне и в рамках двусторонних или многосторонних соглашений.

14. Статья 3: Было предложено дополнить пункт 2 этой статьи, с тем чтобы уточнить момент, начиная с которого водитель транспортного средства из страны, не являющейся участницей ЕСТР, должен заполнять регистрационные листки. Представитель Швеции вызвался представить соответствующее предложение.

15. Статья 6 (Продолжительность управления): Во избежание любого расхождения в толковании ЕСТР и правил Сообщества секретариату было поручено пересмотреть существующую формулировку ЕСТР, с тем чтобы в максимально возможной степени согласовать ее с формулировкой, содержащейся в статье 6 правил ЕС.

16. Статья 7 (Перерывы): С учетом замечаний Российской Федерации было предложено сохранить новый второй абзац пункта 3, дополнив его соответствующей фразой. Таким образом, предложенный текст следует читать: *«Для целей настоящей статьи время ожидания и время, не используемое для управления и проведенное в движущемся транспортном средстве, на пароме или в поезде, не рассматривается в качестве "другой работы", но может считаться "перерывом"». Одновременно с этим нынешний пункт 4 ЕСТР, который отсутствует в правилах Сообщества, следует исключить.* Представитель Европейской комиссии сделал оговорку по поводу предложенного добавления. Он указал, что вопрос о том, следует ли эти периоды времени рассматривать в качестве присутствия или перерыва, может быть представлен для изучения Регламентационному комитету Европейской комиссии, совещание которого планируется провести в 2006 году.

17. Статья 8 (Продолжительность отдыха): Во избежание расхождений в толковании секретариату было поручено использовать ту же формулировку, что и в статье 8 правил ЕС. В связи с вопросом о продолжительности отдыха представитель Российской

Федерации разъяснил, каким образом в его стране толкуется понятие еженедельного отдыха продолжительностью в 45 часов. Он подчеркнул, что новое определение ЕС, предписывающее использовать 45 часов отдыха каждые две недели, имеет более ограничительный характер по сравнению с существующим текстом ЕСТР и что это приводит к проблемам в его стране, если учитывать большие расстояния, которые должны проходить российские водители. Поскольку договоренности по этому положению добиться не удалось, данный вопрос остается открытым и будет передан на рассмотрение SC.1.

В связи с пунктом 7 этой статьи делегация Украины хотела бы знать, каким образом следует толковать понятие хорошо оборудованного спального места, и высказалась за уточнение этой формулировки. Указывалось, что текст на французском языке, в котором говорится о "приспособлении для сна каждого водителя", сформулирован более четко.

18. Статья 11 (Контроль, осуществляемый предприятием): Пункт 4, возлагающий ответственность на транспортные предприятия за нарушения, совершенные водителями этого предприятия, даже если нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или страны, не являющейся Договаривающейся стороной, стал предметом продолжительной дискуссии. Делегации Российской Федерации, Беларуси и Украины сделали серьезные оговорки по поводу этого положения, сочтя, что, прежде чем его вводить, необходимо разработать согласованную систему санкций. Представитель Турции предложила включить в ЕСТР положение о том, что этот текст будет пересматриваться с учетом происходящих изменений.

19. Статья 12 (Меры по обеспечению применения Соглашения): В соответствии с просьбой секретариата делегации Беларуси, Российской Федерации и Украины сообщили, что предложенные в этой статье новые процентные соотношения, а также связанные с ними даты применения являются для их стран приемлемыми. Делегация Турции указала, что она проинформирует секретариат о позиции своей страны позднее.

В связи с рассмотрением этой статьи представитель Российской Федерации задал секретариату вопрос о дате направления вопросника, призванного уточнить порядок применения Соглашения, как это предусмотрено в пункте 5. Секретариат пояснил, что для обеспечения соответствия срокам проведения исследования, которое планируется Европейской комиссией в отношении 2005 и 2006 годов, этот вопросник будет разослан странам ЕСТР с учетом сроков направления вопросника Комиссии и ЕКМТ. Представитель Европейской комиссии уточнил, что для стран - членов Союза предельной датой представления ответов на следующий вопросник является 30 сентября 2007 года.

Он пояснил, что содержание вопросника приводится в приложении к решению 93/173 Комиссии от 22 февраля 1993 года (JO L 072 от 25/03/93).

Что касается пункта 6 статьи 12, вводящего принцип экстерриториальности санкций по отношению к транспортным предприятиям, то он вызвал серьезные оговорки со стороны Беларуси, Российской Федерации и Украины, по мнению которых применение этих положений поставит под угрозу их транспортные предприятия. С учетом расхождения мнений по этому вопросу было решено оставить его открытым для обсуждения в ходе следующей сессии SC.1. Представитель Европейской комиссии отметил желательность договоренности со странами ЕСТР, не являющимися членами ЕС, которая может быть достигнута в ходе совещания, организованного Комиссией.

20. Приложение (вариант с поправками, внесенными в 2004 году, см. документ TRANS/SC.1/375/Add.1), статья 12, пункт 3, второй абзац, подпункт с): Делегация Российской Федерации обратила внимание на то, что определение понятия времени ожидания в тексте на русском и французском языках (где говорится о том, что водитель не обязан оставаться на своем рабочем месте, иначе как для...) несколько отличается от варианта на английском языке (где предусматривается, что водитель должен оставаться на своем рабочем месте только для...). Для обеспечения одинакового толкования текстов было предложено согласовать тексты на русском и французском языках с вариантом на английском языке.

21. Приложение, статья 12, пункт 6: Было предложено проверить, стоит ли сохранять существующую формулировку, в частности в отношении записей, произведенных за девять часов, предшествующих времени проверки, с учетом новых предложенных положений.

22. Приложение, статья 12, пункт 7 а): Делегации Российской Федерации, Беларуси и Украины настаивали на необходимости использовать в ЕСТР согласованные формы документов, с тем чтобы смягчить языковые проблемы, по крайней мере использовать общую нумерацию разделов, начиная с сопроводительного письма, призванного обосновать невозможность предъявления документов, требуемых для подтверждения продолжительности управления и отдыха в предыдущие дни (вследствие, в частности, болезни, отпуска и т.д.). Представитель Российской Федерации упомянул в этой связи о существовании различных форм документов, разработанных некоторыми государствами - членами Европейского союза, копии которых были переданы в секретариат. Со своей стороны представитель Европейской комиссии указал, что в настоящее время в рамках Союза ведется разработка соответствующего формуляра, а также бланка протокола о

нарушении во избежание того, чтобы водитель не мог подвергнуться санкциям два раза за одно и то же установленное нарушение.

Для облегчения применения ЕСТР секретариат предложил подготовить для сессии SC.1 проект текста, предусматривающий новое добавление к приложению, в котором в соответствии с упрощенной процедурой были бы дополнены и изменены формуляры, которые постепенно будут приниматься SC.1. Секретариату было также поручено подготовить проект бланка сопроводительного письма для обоснования нерабочего времени водителя в течение дней, предшествующих контролю, в случае, если тем временем на уровне Сообщества не будет достигнуто никакой договоренности.

Кроме того, Украина предложила перенести дату применения положений, предусмотренных в пунктах i) и iii) статьи 12 (в настоящее время - 1 января 2010 года), на 1 января 2015 года.

23. Приложение, статья 13, пункт 2 а): В тексте на французском языке речь идет о соответствующем листе (*feuille approuvée*), тогда как в текстах на английском и русском языках говорится о "временном листе". Было предложено согласовать эти два текста на основе текста на французском языке. Вместе с тем, как представляется, понятие "лист, который должен прилагаться" требует уточнения.

24. В связи с рассмотрением текста приложения Группа экспертов сослалась на неофициальный документ, распространенный Российской Федерацией, в котором, среди прочего, в ожидании вступления в силу более четко сформулированных новых положений, предложенных для пункта 7 а) статьи 12 (справочный документ ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1), поднимается вопрос о толковании существующей формулировки "последний день предыдущей недели, во время которого они управляли транспортным средством", предусмотренной в пункте 1 d) статьи 10 в документе TRANS/SC.1/1999/4 и включенной в пункт 7 а) статьи 12 в документе TRANS/SC.1/375/Add.1, на основании которого были внесены поправки в ЕСТР. Уточнялось, что под "предыдущей неделей" следует понимать "предшествующую календарную неделю" и что, следовательно, при перевозке между страной ЕСТР и страной ЕС должен представляться только листок за последний день управления транспортным средством в течение предшествующей календарной недели. Однако, если затем транспортное средство ЕСТР осуществляет перевозку в пределах территории ЕС на основании разрешения ЕКМТ или двустороннего разрешения, то в таком случае оно подпадает, согласно статье 2.3 Правил № 561/2006, под действие положений этих правил (см. статью 26, пункт 4, пятый абзац, относящийся к пункту 7 а) iii)) и вследствие этого водитель/водители должен/должны предъявлять листы за 15 предыдущих календарных

дней. Кроме того, указывалось, что делегации, включая делегации стран, не являющихся членами ЕС, могут напрямую обращаться в секретариат Проекта по наблюдению за внедрением цифрового тахографа (MIDT) (secretariat@eu-digitaltachograph.org), с тем чтобы задать вопросы (на английском языке), касающиеся продолжительности управления и отдыха, а также устройств, позволяющих ее контролировать.

25. В заключение Председатель Группы просил секретариат подготовить измененную версию документа ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1, включив в него указанные исправления, с тем чтобы решение по двум существенным вопросам, по которым не было достигнуто договоренности (еженедельный отдых продолжительностью в 45 часов и экстерриториальность санкций по отношению к предприятиям), оставить на рассмотрение SC.1. Секретариат напомнил, что делегации могут передать свои предложения о добавлениях или изменениях до 1 июля 2006 года, с тем чтобы их можно было перевести на три языка ЕЭК ООН до сессии SC.1 (17-19 октября 2006 года).

В) Касательно документа ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/2

26. Специальная рабочая группа сочла, что в подготовленном секретариатом документе затрагиваются вопросы политического характера, которые не относятся к ее компетенции. Поэтому она полагала, что решение по этому вопросу следует принять SC.1.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

27. Представитель КОРТЕ устроил (с использованием программы "PowerPoint") презентацию своей организации, которая была официально создана в ноябре 2004 года и штаб-квартира которой находится в Брюсселе. В настоящее время она насчитывает 20 членов. Ее целями являются, с одной стороны, разработка общих толковательных текстов в области автомобильного транспорта, касающихся как законодательных положений, так и контроля за их применением, и с другой - подготовка согласованных методологий, основанных на наилучшей практике. После этой презентации состоялось обсуждение, которое, в частности, касалось места этой новой НПО в системе таких уже существующих организаций, как MIDT, "Тиспол" и "Евроконтроль". Всю информацию об этой НПО можно получить на сайте: www.corte.be. В заключение представитель КОРТЕ сообщил, что его организация начала процедуру официальной аккредитации при Организации Объединенных Наций в качестве наблюдателя.

ДОКЛАД О РАБОТЕ СЕССИИ

28. Настоящий доклад был подготовлен секретариатом совместно с Председателем Специальной рабочей группы. Он будет передан на утверждение SC.1 в ходе ее предстоящей сессии (17-19 октября 2006 года).
