

Distr.: General
10 May 2023

Original: Russian/ English

Economic Commission for Europe

Inland Transport Committee

Working Party on Road Transport

**Group of Experts on European Agreement Concerning Work of
Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport
(AETR)**

Thirty-second session

Geneva, 12 June 2023

Item 3 (b) and (c) of the provisional agenda

Appendix 1C and Amendment proposal to Article 4, paragraph 2

Submitted by the Russian Federation

This document, reproduced as received on 3 May 2023, contains comments related to Portugal's proposals to modify Annex 1C of the AETR Agreement and Russian Federation's AETR amendment proposals.

Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по автомобильному транспорту
Группа экспертов по Европейскому соглашению о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (SC.1)

Передано Российской Федерацией

Предложение по внесению изменений в документ ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2018/1/Rev.1 (предложения Португалии по внесению поправок в приложение IC в целях приведения спецификаций Европейского союза по смарт-тахографу в соответствие с правовой базой ЕСТР (в качестве Добавления IC)).

Российская сторона не поддерживает требования пункта (398a) документа Добавление IC в части сертификации пломб в соответствии со стандартом EN 16882:2016. В документе Добавление IC к пункту (398a) дана ссылка о том, что переход на стандарт ИСО планируется осуществить в течении 5 лет. Российская сторона просит прокомментировать статус перехода данного стандарта в стандарт ИСО. При отсутствии стандарта ИСО российская сторона предлагает изложить пункт следующим образом: «Упомянутые пломбы сертифицируются. Сертификаты пломб с их изображениями должны быть переданы в лабораторию, на общедоступном веб-сайте которой обновляется перечень сертифицированных пломб».

В требованиях пункта (133к) документа Добавление IC доступ к разрешенным цифровым картам (географическим) для поддержки функции мониторинга пересечения границы записывающим устройством обеспечивается лабораторией, ответственной за проведение испытаний на эксплуатационную совместимость, для загрузки со специального защищенного веб-сайта в различных форматах.

Российская сторона считает необходимым дополнить данное требование в части необходимости согласовывать каждое обновление версии данных географических карт в целях скоординированного согласования координат пунктов пропуска Договаривающимися странами в рамках территорий Договаривающихся сторон, ввиду наличия требований статьи 2 ЕСТР о применении Соглашения ЕСТР на территории каждой Договаривающейся стороны ко всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории вышеуказанной Договаривающейся стороны. Доступ для загрузки цифровых карт со специального защищенного веб-сайта в различных форматах также должен быть доступен для любой Договаривающейся стороны, в том числе по запросу, направленному в лабораторию.

Российская сторона не поддерживает требования пункта (226е) документа Добавление 1С в части добавления новых функций программного обеспечения, непосредственно связанных с обеспечением законодательства ЕС в области автомобильного транспорта. Российская сторона предлагает изложить пункт следующим образом:

«Функция обновления программного обеспечения разработана в целях поддержки следующих функциональных особенностей во всех случаях, предусмотренных Соглашением:

- модификация функций, упомянутых в пункте 2.2, за исключением самой функции обновления программного обеспечения;
- добавление новых функций, непосредственно связанных с обеспечением соблюдения требований ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта;
- изменение режимов работы, указанных в пункте 2.3;
- изменение структуры файлов, например, включение дополнительных новых данных или увеличение размера файлов;
- развертывание системы программных корректировок в порядке устранения дефектов программного обеспечения, а также дефектов в системе защиты или в порядке реагирования на сообщения о случаях злонамеренного воздействия на функции контрольного устройства».

Российская сторона просит дать разъяснения по принципам взаимодействия карточки контролера и карточки мастерской, ввиду того, что в разделе «Описание» в определении к карточке контролера описано, что карточка контролера предоставляет доступ к данным, хранящимся в блоке памяти или на карточках водителя, а также при необходимости на карточках мастерских для их считывания, однако в таблице несовместимости карточек (требование 73 раздела 3. «Требования к конструкции и функциям контрольного устройства») указано, что карточки контролера и мастерской являются несовместимыми.

Российская сторона просит дать разъяснения по принципам удаления выведенной на дисплей причины, указанным в требованиях 189 и 190 раздела 3. «Требования к конструкции и функциям контрольного устройства».

Российская сторона просит дать разъяснение о смене Знаков официального утверждения, указанных в добавлении документа Добавление 1С. Российская сторона отмечает, что Знаки официального утверждения утверждены в Добавлении к ЕСТР, и дублирование их в тексте добавления документа Добавление 1С является неприемлемым. Российская сторона считает, что актуализацию знаков утверждения типа необходимо проводить непосредственно в Добавлении к ЕСТР.

Российская сторона отмечает, что Соглашение ЕСТР не содержит понятие «государства-члены ЕС», все Договаривающиеся стороны соглашения имеют равноправный статус и вправе выбирать для себя оформление отличительного знака. В связи с этим российская сторона предлагает изложить требование 229 раздела 4. «Требования к конструкции и функциям карточек тахографов» следующим образом:

229) Отличительный знак Договаривающейся стороны может быть нанесен на любой фон, отображающий символику Договаривающейся стороны. Отличительный знак Договаривающейся стороны при этом должен быть хорошо различим и выполнен в соответствии с Венской конвенцией о дорожном движении 1968 года или с Женевской конвенцией о дорожном движении 1949 года.

Российская сторона считает, что необходимо внести корректировки в документ Добавление 1С:

В разделе «Введение» Добавления 1С указано, что Система тахографов первого поколения соответствует добавлению 1В, однако добавление 1В содержит требования к конструкции, испытаниям, установке и инспекции цифрового контрольного устройства, а не тахографов первого поколения. Российская сторона предлагает скорректировать разделы «Введение» и «Определения» в соответствии с терминами Соглашения и Добавления 1В, а также отразить нововведенные определения в разделе «Определения». Также в данном подразделе указано, что Система цифровых тахографов первого поколения уже внедрена на территории Договаривающихся сторон и может использоваться до окончания срока их службы для внутренних перевозок. Российская сторона считает, что для осуществления внутренних перевозок Договаривающиеся стороны вправе устанавливать требования самостоятельно.

В разделе «Определения» содержится описание ff) «открытый стандарт», однако текст Добавления 1С не содержит данного определения. Российская сторона просит пояснить необходимость добавления данного определения либо исключить его из списка определений. Также раздел «Определения» не содержит определения, используемые в тексте, в том числе: контрольное устройство, бортовое устройство, цифровая карта.

Требование MIG_003 раздела «Общие положения» Подраздела 15 содержит описание процедуры закрытия возможности использования карточек тахографа первого поколения, российская сторона предлагает дополнить данное требование тем, что указанная процедура может быть запущена только после согласования ее запуска Договаривающимися сторонами на рабочей группе.

Требование 244 раздела 4. «Требования к конструкции и функциям карточек тахографов» является полной копией требования 188 Добавления 1В, которое содержит сноску *«Исходным текстом в ЕС является директива Комиссии 95/54/ЕС от 31 октября 1995 года, предусматривающая приведение директивы Совета 72/245/ЕС о сближении законодательства государств-членов, регламентирующего подавление радиопомех, производимых двигателями с искровым зажиганием, установленными на автотранспортных средствах, в соответствии с техническим прогрессом (OJ No. L 266, 08/11/1995).»*. Российская сторона считает целесообразным сохранить сноску к данному требованию и в документе Добавление 1С.

Российская сторона настаивает на упорядочивании пунктов требований, содержащихся в разделах Добавления 1С, в том числе в части распределения

требований в соответствии с разделами.

Российская сторона просит пояснить либо убрать из текста документа Добавление 1С требования и ссылки, которые не содержат информации. Данные для удобства приведены в таблице:

Страница текста (версия на английском языке)	Текст	Комментарии
24	(aaa) reserved	Данный пункт зарезервирован и не содержит описание.
67	(237) Reserved.	Данный пункт зарезервирован и не содержит описание.
69	4.5.1 Elementary files for identification and card management	Данный пункт содержит только заголовок.
95	(424) Reserved.	Данный пункт зарезервирован и не содержит описание.
159	2.84. Reserved for future use	Данный пункт зарезервирован и не содержит описание.
183	2.160. Reserved for future use	Данный пункт зарезервирован и не содержит описание.
219	2.230. Reserved for future use 2.231. Reserved for future use	Данный пункт зарезервирован и не содержит описание.
444	General Note: the keys described in this section are used for mutual authentication and secure messaging between vehicle units and tachograph cards and between vehicle units and external GNSS facilities. These processes are described in detail in chapters 0 and 0 of this sub-appendix	Такие главы отсутствуют.
556	the Communication - exchange of information/data between a DSRC-REDCR and a DSRCVU according to section 0 in a master-slave relationship to obtain the Data.	Такой раздел отсутствует.
595	5.5. Reserved for future use	Данный пункт зарезервирован и не содержит описание.
598	DSC_78 Reserved for future use	Данный пункт зарезервирован и не содержит описание.

Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по автомобильному транспорту
Группа экспертов по Европейскому соглашению о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (SC.1)

Передано Российской Федерацией

Предложение по внесению изменений в Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), заключенное в г. Женеве 1 июля 1970 года.

Дополнить статью 4 ЕСТР пунктом 2 следующего содержания.

2. (а) В случае наступления в договаривающейся стороне Соглашения обстоятельств непреодолимой силы, препятствующих применению на своей территории к международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, положений статьи 10 настоящего соглашения. Договаривающаяся сторона может заявить о таких обстоятельствах, проинформировав секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии и одновременно с этим Генерального секретаря ООН. Целью такого заявления должно быть определение возможности Договаривающейся стороны вместо использования контрольных устройств/карточек водителя, предусмотренных в приложении к настоящему Соглашению с внесенными в него поправками, ограничиться требованием предъявить всякий раз, когда этого потребует инспектирующее должностное лицо, ежедневные регистрационные листки, заполненные от руки каждым членом экипажа за текущий день и предыдущие 28 календарных дней.

(b) Договаривающаяся сторона при заявлении об обстоятельствах, указанных в подпункте (а) настоящего пункта, заявляет и о мерах, принимаемых для обеспечения устранения таких обстоятельств, а также о сроке, на который распространяется указанное заявление. При этом максимальный срок заявления не должен превышать 2 года.

(с) Секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии не позднее 15 календарных дней с момента получения заявления, предусмотренного подпунктом (а) настоящего пункта, официально уведомляет компетентные органы всех Договаривающихся сторон о наступлении у Договаривающейся стороны обстоятельств, указанных в подпункте (а) настоящего пункта. Возможность, предусмотренная подпунктом (а) настоящего пункта, возникает через 15 календарных дней с момента такого уведомления.