



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

**Семьдесят восьмая сессия**

Женева, 23–26 февраля 2016 года

Пункт 5 d) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы, связанные с разными видами транспорта и тематическими направлениями:**

**Автомобильный транспорт**

### **Дорожная карта присоединения к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970 года, и его осуществления**

**Записка секретариата**

*Резюме*

Дорожная карта ЕСТР была совместно разработана секретариатом и Евро-средиземноморским транспортным проектом.

Комитет может пожелать **одобрить** этот документ и **просить опубликовать и издать его** на трех официальных языках ЕЭК ООН Отделом конференционного управления Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве.



## Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение . . . . .	3
А. Усталость водителя убивает . . . . .	3
В. Соглашение . . . . .	3
С. Основные положения Соглашения ЕСТР . . . . .	5
II. Цель, область применения и задачи дорожной карты . . . . .	7
А. Цель . . . . .	7
В. Область применения и задачи . . . . .	8
III. Подготовленный ЕЭК ООН-ЕС-АЖГ ЕвроМед проект дорожной карты присоединения к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970 года, и его осуществления . . . . .	9
А. Этап 1: Подготовка к присоединению . . . . .	9
В. Этап 2: Решение стратегических вопросов до присоединения . . . . .	10
С. Этап 3: Присоединение к Соглашению ЕСТР . . . . .	12
D. Этап 4: Определение уровней безопасности . . . . .	16
E. Этап 5: Разработка стратегии безопасности . . . . .	16
F. Этап 6: Разработка и поддержание национальной стратегии управления рисками . . . . .	17
G. Этап 7: Создание системы карточек цифрового тахографа . . . . .	19
H. Этап 8: Создание сети мастерских . . . . .	21
I. Этап 9: Обучение . . . . .	23
J. Этап 10: Обеспечение соблюдения . . . . .	24
K. Этап 11: Создание службы оперативной технической поддержки . . . . .	25

## I. Введение

### A. Усталость водителя убивает

1. Во многих странах ЕвроМед на автобусы и грузовые автомобили приходится от 20% до 30% от общего числа дорожно-транспортных происшествий. Почти в 50% случаев они могут приводить к смерти или серьезным увечьям в результате больших размеров и массы участвующих в ДТП транспортных средств, поскольку заснувший уставший водитель не может затормозить или уйти в сторону, чтобы избежать столкновения или смягчить удар.

2. Хотя невозможно подсчитать точное число ДТП, связанных с усталостью, исследования показывают, что усталость водителя в 20% случаях может быть фактором, приводящим к ДТП, в том числе к четверти ДТП со смертельным и серьезным исходом.

Усталость сокращает время реагирования (являющееся важнейшим элементом безопасного вождения). Она также снижает бдительность, степень готовности и концентрацию, что отрицательно влияет на способность осуществлять деятельность, связанную с повышенным вниманием (в данном случае – управление транспортным средством). Усталость также снижает скорость, с которой обрабатывается информация. Она также может влиять на качество принимаемых решений.

3. Водители осознают наступление момента, когда их клонит в сон от усталости и могут принять решение остановиться на отдых. Одной из причин того, что водители продолжают управлять транспортным средством даже ощущая сонливость от усталости, является недооценка риска реально заснуть за рулем. Другая причина заключается в том, что некоторые водители предпочитают игнорировать эти риски. Однако вышеперечисленное в основном относится к начальным этапам усталости. На более поздних этапах водители, как правило, плохо могут оценивать степень своей усталости.

4. Уставшие водители часто не осознают своего состояния и могут задремать лишь на несколько секунд, что достаточно для того, чтобы сойти с дороги и разбиться. Такие ДТП, как правило, являются наиболее серьезными в плане увечий или гибели людей, поскольку уставший водитель не предпринимает никаких попыток избежать или предотвратить столкновение.

5. Многие международные исследования показывают, что нахождение без сна в течение 17 часов действует на организм так же, как и содержание алкоголя в крови (САК) в размере 0,5 промилле, а нахождение без сна в течение 20 часов – так же, как и САК в размере 0,8 промилле.

### B. Соглашение

6. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970 года является ответной мерой правительств стран ЕЭК ООН в борьбе с этим безмолвным убийцей под названием «Усталость водителя».

7. Соглашение ЕСТР направлено на недопущение того, чтобы водители и экипажи коммерческих транспортных средств грузоподъемностью более 3,5 т или перевозящих более 9 человек в процессе международных автомобильных перевозок управляли транспортным средством чрезмерное количество часов. Как указывалось выше, усталость водителя повышает риск серьезных дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, нестандартные рабочие часы могут приводить к различиям в условиях работы профессиональных водителей и сказываться на конкуренции между компаниями.

8. С этой целью ЕСТР регулирует время работы и отдыха профессиональных водителей. Соглашение также определяет контрольные устройства за соблюдением этих периодов и устанавливает технические требования к конструкции, испытаниям, установке и инспекции таких устройств. Кроме того, ЕСТР также устанавливает требования в отношении контроля за временем работы водителей со стороны компетентных органов.

9. Благодаря регулированию времени работы и отдыха водителей коммерческих транспортных средств, осуществляющих международные перевозки, ЕСТР создает равные условия в сфере автомобильных перевозок, способствующие «справедливой конкуренции», и вводит надлежащие социальные нормы, путем установления «достойных условий работы», способствуя при этом предотвращению дорожно-транспортных происшествий.

На уровне ЕС этот вопрос регулируется постановлениями Совета ЕЕС 3821/85<sup>1</sup> и (ЕС) 561/2006. По состоянию на сентябрь 2015 года Договаривающимися сторонами Соглашения ЕСТР является 51 государство, и большинство из них также применяют его положения в отношении национальных перевозок.

10. Соглашение ЕСТР 1970 года вступило в силу 5 января 1976 года после переговоров, продолжавшихся более 15 лет, и разработки первого Соглашения ЕСТР, которое было заключено под эгидой ЕЭК ООН в 1962 году, но не вступило в силу из-за недостаточного числа ратификаций.

11. Инструментом обеспечения соблюдения Соглашения является контрольное устройство (аналоговое или цифровое). В 2006 году в Соглашение ЕСТР было включено положение об использовании цифрового тахографа.

12. Внедрение цифрового тахографа было сложной задачей, требующей передовых технических знаний и опыта, установления строгих правил и хорошо функционирующих систем на национальном и международном уровнях. Совместный исследовательский центр Европейского союза (СИЦЕС), выступая в качестве главного европейского сертифицирующего органа стран – участниц ЕСТР, гарантирует техническую эксплуатационную совместимость цифровых тахографов и функций. Ряд стран – партнеров ЕвроМед рассматривают вопрос о внедрении цифровых тахографов на своих внутренних рынках и использовании преимуществ, связанных с согласованностью положений ЕСТР<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> ЕСЕ 3821/85 заменено EU 165/2014 (см. приложение IV).

<sup>2</sup> Более подробную информацию см. в тексте Соглашения ЕСТР в приложении и «Background paper on the Implementation of Digital Tachograph and related Legislative Framework, EuroMed RRU, September 2012» в приложении.

## С. Основные положения Соглашения ЕСТР

13. Соглашение применяется на территории каждой Договаривающейся стороны ко всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории вышеуказанной Договаривающейся Стороны или на территории любой Договаривающейся Стороны (статья 2). В этой же статье указаны исключения из применения.

14. Договаривающиеся стороны могут применять на своих территориях более высокие минимальные или более низкие максимальные требования по сравнению с теми, которые указаны в статьях. Тем не менее положения Соглашения по-прежнему будут применяться к водителям, осуществляющим международные автомобильные перевозки на транспортных средствах, зарегистрированных в другом государстве, являющемся или не являющемся Договаривающейся Стороной (статья 4). В статье 5 определяется минимальный возраст для водителей, занятых перевозкой грузов.

15. В соответствии с Соглашением ежедневная продолжительность управления не должна превышать девяти часов и может быть увеличена дважды в течение любой одной недели до 10 часов. Еженедельное время управления автотранспортным средством не должно превышать 56 часов, а общая продолжительность управления на протяжении любых двух недель не должна превышать 90 часов. После управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв по крайней мере на 45 минут, если не наступает период отдыха. Соглашение также содержит подробные указания в отношении управления, перерывов и продолжительности отдыха, соответственно. Периоды отдыха подразделяются на ежедневные и еженедельные периоды отдыха, и в Соглашении подробно указывается их точная продолжительность (статьи 6, 7 и 8).

Деятельность	На постоянной основе	Ежедневно		Еженедельно		На двухнедельной основе (две недели подряд)
		Обычный период	Продленный/сокращенный период	Обычный период	Сокращенный период	
Управление	Максимум 4 ч. 30 м.	Максимум 9 часов	Максимум 10 часов (не более двух раз в неделю)	Максимум 56 часов		Максимум 90 часов
Отдых	45 минут или 15 минут + 30 минут	Минимум 11 часов	Минимум 9 часов (не более 3 раз в неделю)	Минимум 45 часов (взятых самое позднее после 6 x 24 часов)	Минимум 24 часа (компенсация в 21 час берется за один раз с минимальным 9-часовым отдыхом до конца 3-й недели)	Разрешен лишь один сокращенный период отдыха

16. Тахограф – это контрольное устройство, и его подробные технические характеристики представлены в статье 10, приложении к Соглашению и добавлениях к нему. Это включает в себя: общие положения, касающиеся официального утверждения типа, установки и инспекции оборудования; положения об использовании оборудования; требования к конструкции, проверке, установке и инспекции как аналоговых, так и цифровых контрольных устройств (тахографов); положения о знаке и свидетельстве официального утверждения, а также образцы различных документов.

17. В статье 11 рассматривается аспект ответственности, которую несут транспортные компании за контроль за соблюдением положения о времени управления, надлежащее инструктирование членов экипажа, проведение регулярных проверок времени управления, часов другой работы и времени для отдыха и изложены меры, принимаемые в случае нарушений со стороны водителей.



Пример цифрового тахографа: DTCO 1381 © Continental and chip card © Chronoservices

18. Обеспечение соблюдения является одним из основных элементов Соглашения и одним из ключевых аспектов внедрения системы цифрового тахографа на местах. В Соглашении (статья 12) содержатся подробные положения о проведении должного контроля на дорогах компетентными сотрудниками. Каждый календарный год должен проверяться как минимум 3% рабочих дней водителей транспортных средств, к которым применяется настоящее Соглашение, из них проверка не менее 30% от общего количества проверенных рабочих дней должна осуществляться на дорогах и не менее 50% – на территории предприятий. Также перечислены элементы проверки на дорогах и на предприятиях и указывается, что не должно быть никакой дискриминации между транспортными средствами, предприятиями и водителями, будь то резиденты или нет, и независимо от происхождения или назначения рейса или типа тахографа. В статье 12 также изложены базовые принципы обмена информацией между странами в рамках оказания взаимной помощи, а также в контексте нарушений и применения наказаний (см. приложение VI).

19. Заключительные положения Соглашения, в том числе о праве присоединения, разрешении споров и процедуре внесения поправок, изложены в статьях 14–25. Находящимся в процессе присоединения странам следует учитывать, что Соглашение считается вступившим в силу через 180 дней после сдачи на хранение этой страной своего документа о присоединении.

## II. Цель, область применения и задачи дорожной карты

### A. Цель

20. Известно, что усталость водителя повышает риск серьезных дорожно-транспортных происшествий. Соглашение ЕСТР направлено на недопущение того, чтобы водители и экипажи коммерческих транспортных средств, осуществляющие международные автомобильные перевозки, управляли транспортным средством чрезмерное количество часов. В Соглашении также определяются контрольные устройства – тахографы, устанавливаются технические требования к конструкции, испытаниям, установке и инспекции таких устройств и проверке количества времени управления транспортным средством, проводимой компетентными органами. Вместе с тем данное Соглашение открыто для присоединения только для государств – членов ЕЭК ООН (статья 14).

21. С учетом важного значения этого Соглашения для стран ЕвроМед, в рамках проекта АЖГ ЕвроМед в Алжире, Иордании, Марокко и Тунисе были проведены учитывающие потребности целенаправленные национальные учебные мероприятия. Содействие в проведении этих мероприятий оказали эксперты ЕЭК ООН. После их проведения Алжир, Иордания, Марокко и Тунис заявили о своей готовности применять ЕСТР и использовать цифровой тахограф при осуществлении своих международных и внутренних перевозок. Таким образом, новый вопрос для стран – партнеров ЕвроМед заключается в том, как стать Договаривающимися сторонами ЕСТР и получать выгоды от Соглашения и созданной благодаря ему согласованной системы.

22. Стремясь заручиться поддержкой ЕЭК ООН в отношении открытия Соглашения ЕСТР для Иордании и других стран ЕвроМед, Министр транспорта Иордании Ее Превосходительство г-жа Лина Шабиб приняла участие в семьдесят шестой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН в Женеве 25–27 февраля 2014 года. В своем выступлении в КВТ г-жа Шабиб подчеркнула важность внедрения системы цифрового тахографа в средиземноморских странах, не являющихся членами ЕЭК ООН, в рамках Соглашения ЕСТР и просила Комитет оказать содействие в открытии Соглашения для стран – партнеров ЕвроМед, не являющихся членами ЕЭК ООН. С такой же просьбой также обратились эксперты стран – партнеров ЕвроМед из Алжира, Иордании, Марокко и Туниса, которые приняли участие в седьмой, восьмой и девятой сессиях совещания Группы экспертов по ЕСТР, а также 109-й сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) в Женеве в 2014 году. В ходе обсуждений в КВТ, Группе экспертов по ЕСТР и SC.1 Европейский союз, КВТ и Председатель SC.1 поддержали эту просьбу.

23. На своей девятой сессии (Женева, 27 октября 2014 года) Группа экспертов по ЕСТР ЕЭК ООН приняла решение поддержать предложение об открытии Соглашения для Алжира, Иордании, Марокко и Туниса, пересмотрев статью 14. Группа экспертов пришла к общему согласию по формулировке предложения по поправке и предложила одной из Договаривающихся сторон ЕСТР как можно скорее официально внести предложение о поправке. На своей 109-й сессии (28–29 октября 2014 года) SC.1 приняла предлагаемое изменение к статье 14, которое гласит: Статья 14: «1. Настоящее Соглашение открыто для подписания до 31 марта 1971 года и после этой даты для присоединения государств – членов Европейской экономической комиссии и государств, допущенных к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 или 11 Положения о круге ведения этой Комиссии. Присоединение в соответствии с пунктом 11 Положения о круге ведения Комиссии ограничивается следующими государствами: Алжир, Иордания, Марокко и Тунис». На момент подготовки

настоящего документа после официальных просьб, представленных в секретариат Турцией и Украиной, Договорной секцией Организации Объединенных Наций 18 февраля 2015 года было опубликовано уведомление депозитария об изменении статьи 14 ЕСТР. Договаривающимся сторонам Соглашения ЕСТР было предоставлено шесть месяцев для изложения своих возражений, и в случае (как и ожидалось) отсутствия таковых Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций объявляет о том, что поправка вступает в силу через три месяца, т.е. 18 ноября 2015 года.

24. В настоящем документе, подготовленном совместно в рамках проекта АЖГ ЕвроМед и ЕЭК ООН при содействии Совместного исследовательского центра ЕЭК ООН, представлены 11 основных этапов и ряд подэтапов, которым должны следовать страны, желающие присоединиться к Соглашению и выполнять его положения (дорожная карта).

25. Первые два этапа связаны с подготовкой к присоединению, включая координацию и соответствующие обязанности, и определением стратегических вопросов, которые необходимо рассмотреть перед присоединением. Третий этап касается исключительно присоединения к Соглашению, условий присоединения и связанных с ним процедур. В трех последующих основных этапах объясняются важные аспекты безопасности. Далее следуют вопросы, касающиеся создания системы карточек для тахографов и мастерских. В завершение дорожной карты излагаются этапы, связанные с учебной подготовкой, обеспечением соблюдения и поддержкой. В приложениях представлены все соответствующие нормативные и пояснительные документы. Однако в связи с их большим объемом основная их часть представлена лишь в электронном виде.

## **В. Область применения и задачи**

26. Настоящая дорожная карта подготовлена на основе обширного опыта Отдела транспорта ЕЭК ООН, Совместного исследовательского центра и межправительственных органов ЕЭК ООН, в ведении которых находится Соглашение ЕСТР, а также опыта реализации проекта ЕвроМед, накопленного в процессе оказания технической помощи странам – партнерам ЕвроМед, и призвана служить конкретным руководством по присоединению к Соглашению ЕСТР и его эффективному осуществлению. Одним из наиболее важных событий, связанных с Соглашением ЕСТР за последние 10 лет, является обязательное внедрение во всей Европе цифрового тахометра для коммерческих транспортных средств грузоподъемностью более 3,5 т или перевозящих более 9 человек в процессе международных автомобильных перевозок.

27. Следует отметить, что, поскольку в соответствии с ЕСТР цифровой тахометр обязателен для всех новых зарегистрированных транспортных средств, Договаривающиеся стороны Соглашения должны быть готовы одновременно заниматься техническими операциями и проверками соответствия применительно к предыдущим методам учета рабочего времени водителей и аналоговым тахометрам. Кроме того, для охвата случаев, касающихся транспортных средств, зарегистрированных на территории государства, не являющегося Договаривающейся стороной Соглашения, Соглашение предоставляет странам, являющимся Договаривающимися сторонами, возможность вместо контрольного устройства требовать предъявить ежедневные регистрационные листки, заполняемые каждым членом экипажа от руки за период с момента въезда на территорию Договаривающейся стороны<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> См. пункт 2 а) статьи 3 Соглашения ЕСТР.

### **Ш. Подготовленный ЕЭК ООН-ЕС-АЖГ ЕвроМед проект дорожной карты присоединения к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970 года, и его осуществления**

28. Дорожная карта имеет целью дать странам ЕвроМед руководящие указания относительно присоединения к Соглашению ЕСТР и его осуществления.

29. В дорожной карте предложены 11 основных этапов, надлежащее и своевременное осуществление которых позволит обеспечить всестороннее применение системы на территории этих стран.

#### **А. Этап 1: Подготовка к присоединению**

##### **1. Координация и обязанности на национальном уровне**

30. Связанные с ЕСТР положения могут относиться к сфере ответственности различных министерств или ведомств в зависимости от административной структуры в той или иной стране. Необходимо определить соответствующие министерства, ведомства и органы и предложить их представителям принимать активное участие в подготовке к присоединению.

31. В неполный перечень министерств, ведомств и органов могли бы входить те из них, которые отвечают за вопросы транспорта, дорожного контроля, инспекции, внутренних дел, труда, юстиции, промышленности, торговли, финансов, образования, подготовки водителей.

32. По мере возможности следует проводить консультации с представителями частного сектора и привлекать их к участию в этом процессе в качестве представителей пользователей правил, т.е. представителей сектора транспорта, профсоюзов производителей транспортных средств, ассоциаций по вопросам предотвращения несчастных случаев на производстве, органов по организации обучения.

33. Необходимо наладить официальную координацию между всеми участниками процесса подготовки к присоединению.

34. Однако каждая страна должна оценивать и определять свою собственную административную структуру с учетом культурных особенностей, стандартных оперативных процедур, систем иерархии, наличия персонала и опыта. Приведенные ниже подэтапы носят рекомендательный характер и не должны считаться обязательными.

##### **2. Общая координация и надзор**

35. Хотя положения о цифровом тахографе могут затрагивать несколько министерств и/или органов, главная ответственность должна быть возложена на одно министерство или правительственное учреждение. В ряде Договаривающихся сторон ЕСТР таким ведомством является Министерство транспорта. В этом случае общий контроль и координация всех связанных с ЕСТР мероприятий должны осуществляться под руководством компетентного министра.

### **3. Создание национального комитета по ЕСТР**

36. Соглашение ЕСТР является сложным проектом в плане реализации и последующего планомерного использования. Кроме того, хотя во многих странах положения в отношении цифрового тахометра находятся в ведении соответствующих министерств транспорта, на реализацию этих положений могут также влиять другие министерства и ведомства. В этой связи для успешного осуществления проекта решающее значение имеют координация и сотрудничество между всеми министерствами и другими государственными ведомствами. По этой причине настоятельно рекомендуется создать национальный комитет по ЕСТР, действующий в качестве межведомственного органа.

37. Деятельность национального комитета по ЕСТР по мере необходимости и когда это целесообразно может дополняться работой небольших тематических рабочих групп, занимающихся конкретными аспектами ЕСТР. В их число могли бы входить группы по стратегии безопасности, вопросам карточек, обеспечения соблюдения и обучения.

### **4. Назначение национального координационного центра по ЕСТР**

38. С самого начала установленный контролирующий и координирующий орган должен назначить национальный координационный центр по ЕСТР (ЕСТР-НКЦ), который будет постоянно заниматься вопросами, связанными с ЕСТР. Работа центра имеет большую важность для успешного осуществления ЕСТР. Используя имеющийся опыт и ресурсы, ЕСТР-НКЦ будет заниматься вопросами, касающимися национального осуществления и затрагивающими государственные и частные заинтересованные стороны. Этот координационный центр должен иметь обязанности и полномочия и может представлять компетентный орган на международных совещаниях.

39. Поддержку ЕСТР-НКЦ в осуществлении им своей деятельности должна оказывать группа штатных экспертов, а при необходимости в соответствующих случаях также внешние эксперты. Поддержку должны также оказывать участвующие стороны.

40. После этапа присоединения ЕСТР-НКЦ будет также заниматься вопросами международного сотрудничества с другими государствами при поддержке Рабочей группы по автомобильному транспорту ЕЭК ООН и Группы экспертов по ЕСТР.

41. Для этого органа должны быть выделены необходимые людские и финансовые ресурсы.

## **В. Этап 2: Решение стратегических вопросов до присоединения**

### **1. Изучение Соглашения ЕСТР и соответствующего национального законодательства**

42. Национальный координационный центр по ЕСТР и члены национального комитета по ЕСТР изучают Соглашение ЕСТР и соответствующее национальное законодательство. Они также несут ответственность за обеспечение перевода текста Соглашения ЕСТР (при необходимости).

### **2. Принятие решения о сфере охвата и применимости ЕСТР**

43. Соглашение ЕСТР применяется к международным автомобильным перевозкам. Тем не менее некоторые Договаривающиеся стороны применяют положения Соглашения к своим национальным транспортным системам. Речь, в частности,

идет о Российской Федерации, Турции и государствах – членах Европейского союза. В этой связи на этапе до присоединения новые присоединяющиеся страны должны ответить на ряд важных вопросов. В их число входит вопрос о сфере охвата и применимости, т.е. входят ли сюда лишь международные перевозки или и международные, и внутренние перевозки; какой переходный период применяется в случае внутренних перевозок; какова применимость Соглашения в отношении уже зарегистрированных транспортных средств.

#### *Только международные перевозки*

44. В тех случаях, когда та или иная страна принимает решение о применении Соглашения ЕСТР только к международным автомобильным перевозкам, в этом случае единственным шагом, который необходимо сделать, является транспонирование Соглашения в национальное законодательство. Начиная с этого момента положения Соглашения вступают в силу. Однако следует заметить, что, возможно, более простой альтернативой для присоединяющихся стран было бы лишь включение указания на Соглашение ЕСТР в свои национальные законы, поскольку попытки перенести содержание Соглашения ЕСТР в национальное законодательство могут привести к расхождениям и позднее – к конфликтам.

#### *Международные и внутренние перевозки*

45. Если та или иная страна принимает решение о применении Соглашения ЕСТР в отношении как международного, так и внутреннего рынка, то нужно прояснить некоторые вопросы, включая определение необходимого переходного периода и транспортных средств, к которым Соглашение будет применяться. При этом настоятельно рекомендуется, чтобы в таком случае страны применяли одни и те же требования для международного и внутреннего рынка во избежание различий, которые могут стать источником конфликтов для пользователей и органов, обеспечивающих применение Соглашения.

46. Сама страна должна принимать решение о том, применять или не применять положения Соглашения ЕСТР к своим внутренним перевозкам.

#### *Переходный период, приоритеты и области применения*

47. Учитывая международный характер Соглашения ЕСТР, решение того или иного государства о применении Соглашения на своем внутреннем рынке не является проблемным вопросом для Соглашения ЕСТР как такового. Вопрос о принятии этого решения мог бы рассматриваться в рамках периода подготовки к присоединению. В данном случае переходный период может рассматриваться в качестве одной из дополнительных мер. Продолжительность переходного периода следует определять с учетом потребностей, национальной практики и имеющихся ресурсов и специалистов каждой страны. Более подробную информацию о сроках осуществления ЕСТР для международных перевозок см. в разделе, посвященном этапу 3: Присоединение к Соглашению ЕСТР.

48. Согласно Соглашению ЕСТР, требование об обязательном использовании цифрового тахографа применяется лишь к новым зарегистрированным транспортным средствам, участвующим в международных перевозках. Применение Соглашения к внутренним перевозкам может вызвать дополнительные вопросы о применимости. Речь идет о возможном распространении требования об использовании цифрового тахографа на некоторые категории транспортных средств, которые уже действуют на внутреннем рынке, такие как школьные автобусы или грузовые автомобили, перевозящие опасные грузы.

49. Исходя из соображений существа и целей обучения в ходе переходного периода могут использоваться другие системы регистрации и контроля рабочего времени водителей, такие как ежедневные регистрационные листки, заполняемые от руки каждым членом экипажа, или аналоговый тахограф.

50. В ходе проведенных в странах ЕвроМед национальных учебных семинаров по ЕСТР было отмечено, что климатические условия в ряде районов (например, в регионе Сахары) могут создавать препятствия для полного осуществления Соглашения ЕСТР. Такие случаи охватываются статьей 9: изъятия из Соглашения, когда при определенных условиях водитель может отходить от положений Соглашения.

### **С. Этап 3: Присоединение к Соглашению ЕСТР**

51. В статье 14 Соглашения ЕСТР определены условия присоединения. В настоящее время статья 14 ограничивает присоединение к ЕСТР лишь государствами – членами ЕЭК ООН. На своей 109-й сессии 28–29 октября 2014 года Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) по просьбе ряда стран – партнеров ЕвроМед и по рекомендации своей Группы экспертов по ЕСТР приняла предложенную поправку к статье 14, открыв доступ к Соглашению ЕСТР для ряда стран ЕвроМед. Предложенная поправка гласит:

52. «1. Настоящее Соглашение открыто для подписания до 31 марта 1971 года и после этой даты для присоединения государств – членов Европейской экономической комиссии и государств, допущенных к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 или 11 положения о круге ведения этой Комиссии. Присоединение в соответствии с пунктом 11 Положения о круге ведения Комиссии ограничивается следующими государствами: Алжир, Иордания, Марокко и Тунис».

53. В соответствии с официальными процедурами, предусмотренными в Соглашении ЕСТР, Турцией и Украиной была представлена официальная просьба, и Договорной секцией Организации Объединенных Наций 18 февраля 2015 года было опубликовано уведомление депозитария об изменении статьи 14 ЕСТР; если какая-либо из Договаривающихся сторон в течение шести месяцев не представит возражений против этого предложения, предполагается, что ЕСТР будет открыт для присоединения Алжира, Иордании, Марокко и Туниса 18 ноября 2015 года. Страны, желающие присоединиться к ЕСТР должны представить Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций официальную просьбу – «Документ о присоединении».

54. Этот документ должен быть подписан одним из трех установленных представителей власти, а именно главой государства, главой правительства или министром иностранных дел. Этот документ не имеет установленного образца, но должен включать следующее:

- название, дата и место заключения соответствующего договора;
- полное имя и должность лица, подписавшего данный документ, т.е. главы государства, главы правительства или министра иностранных дел или любого другого лица, временно исполняющего эти обязанности или наделенного одним из вышеуказанных представителей власти всеми соответствующими полномочиями для данной цели;
- недвусмысленное выражение намерения правительства – от имени государства – считать себя связанным положениями указанного юридического до-

кумента и взять на себя обязательства по его добросовестному соблюдению и выполнению предусмотренных в нем положений;

- дата и место выдачи данного документа;
- подпись главы государства, главы правительства или министра иностранных дел (одной официальной печати недостаточно) или любого другого лица, временно исполняющего эти обязанности или наделенного одним из вышеуказанных представителей власти всеми соответствующими полномочиями для данной цели.

55. Типовой документ о присоединении представлен на стр. 15.

56. Документ о присоединении вступает в силу только после сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке. Регистрируемой датой сдачи на хранение обычно является дата получения этого документа в Центральных учреждениях. В целях оперативного оформления странам рекомендуется направлять такие документы непосредственно в Договорную секцию Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций. От лица, передающего документ о ратификации, не требуется наличия всех полномочий. Помимо передачи из рук в руки документы могут также быть отправлены в Договорную секцию по почте. В соответствии с депозитарной практикой, если та или иная страна первоначально направляет по факсимильной связи или по электронной почте подписанную копию документа, такая копия может быть принята для целей сдачи на хранение, однако это государство после этого должно также как можно скорее представить в Договорную секцию оригинал документа.

57. Кроме того, следует отметить, что Соглашение ЕСТР вступает в силу в каждой стране через 180 дней после сдачи на хранение документа о присоединении к нему. К этому времени каждая страна должна быть в состоянии выполнять положения Соглашения. В то же время, с учетом опыта европейских стран, присоединение к Соглашению ЕСТР может потребовать больше, чем 180 дней прежде, чем страны смогут в полной мере выполнять это Соглашение. В этой связи новым присоединяющимся странам настоятельно рекомендуется просить предоставить переходный период с целью обеспечить себе необходимое время для проведения всех реформ, позволяющих в полной мере соблюдать положения и требования Соглашения ЕСТР.

58. Такой случай имел место в 2011 году, когда Грузия сдала на хранение свой документ о присоединении к Соглашению ЕСТР, в котором была изложена просьба страны о предоставлении двухлетнего переходного периода, и эта просьба была удовлетворена<sup>4</sup>. Ниже дается точная формулировка: *«Правительство Грузии оставляет за собой право осуществлять меры в течение периода толерантности в отношении внедрения цифрового тахографа Договаривающимися сторонами Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года в течение двухгодичного периода после присоединения Грузии к Соглашению ЕСТР»*. [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-21&chapter=11&lang=en#EndDec](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-21&chapter=11&lang=en#EndDec).

<sup>4</sup> Ни одно из других государств-участников не выступило против этой оговорки в течение шестимесячного периода после соответствующей даты распространения Генеральным секретарем, в связи с чем считается, что эти государства приняли эту оговорку и предоставили Грузии запрошенный ею двухгодичный переходный период.

59. Соответствующая информация и процедуры в отношении присоединения стран к Соглашению ЕСТР содержатся в Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года<sup>5</sup>. Руководство и другие ресурсы имеются на веб-сайте УПВ.

---

<sup>5</sup> Венская конвенция о праве международных договоров (ВКПМД) является договором о международных правовых нормах в отношении договоров, заключенных между государствами. Она была принята 22 мая 1969 года и открыта для подписания 23 мая 1969 года. Конвенция вступила в силу 27 января 1980 года. По состоянию на апрель 2014 года ВКПМД была ратифицирована 114 государствами. В Соглашении излагаются правила, которые уже являются частью обычного международного права.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 5. ТИПОВОЙ ДОКУМЕНТ О ПРИСОЕДИНЕНИИ**

**(Подлежит подписанию главой государства, главой правительства  
или министром иностранных дел)**

**ПРИСОЕДИНЕНИЕ**  
-----

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, ЧТО** [название договора, конвенции, соглашения и т.п.] был [заключен, принят, открыт к подписанию и т.п.] в [место] [дата],

**ВСЛЕДСТВИЕ ВЫШЕИЗЛОЖЕННОГО Я**, [имя и титул главы государства, главы правительства или министра иностранных дел] заявляю, что Правительство [название государства], рассмотрев вышеупомянутый [договор, конвенцию, соглашение и т.п.], присоединяется к нему и обязуется добросовестно выполнять предусмотренные в нем положения.

**В ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЧЕГО** я подписал настоящий документ о присоединении в [место] [дата].

[Подпись]

## **D. Этап 4: Определение уровней безопасности**

### **1. Проверка воздействия на совместимость с законом о защите данных**

60. Защита личных данных и неприкосновенности частной жизни является одним из основополагающих прав человека. Закон о защите данных предоставляет субъектам данных, т.е. лицам определенные права и налагает определенные обязанности на контролеров данных.

61. Устройства цифрового тахографа регистрируют и хранят личные данные на карточках тахографа. Эти данные, их регистрация и хранение, возможности доступа к ним, их передача и использование подпадают под действие правил о защите данных. Таким образом, все процедуры, касающиеся сбора, использования, передачи и хранения этих данных, должны отвечать требованиям существующего национального законодательства по данному вопросу или быть приведены в соответствие с ним.

### **2. Разработка критериев, которым должны отвечать лица, занимающиеся шифровальными ключами (надежность персонала)**

62. Для обеспечения соблюдения необходимого уровня безопасности лица, занимающиеся вопросами управления системой цифрового тахографа, должны действовать в соответствии с определением политики ЕГСО. Это означает, что сотрудники назначаются для выполнения конкретных задач в зависимости от функции (сотрудник, администратор, оператор и ревизор), и ни одно лицо не может быть уполномочено выполнять более чем одну возложенную на него задачу.

## **E. Этап 5: Разработка стратегии безопасности**

### **1. Разработка национальной стратегии безопасности на основе стратегии ЕГСО и модели национальной стратегии безопасности**

63. Каждая страна должна выполнять свои обязательства и разрабатывать национальную стратегию безопасности. Эта стратегия должна отвечать стандартам и соответствовать модели ЕГСО. Национальная стратегия безопасности необходима для обеспечения того, чтобы действия, связанные с ключами, сертификатами и оборудованием (карточки, транспортные средства и датчики движения), осуществлялись всеми заинтересованными сторонами в условиях безопасности и заслуживали доверия.

64. Национальная стратегия безопасности должна, когда это применимо, охватывать следующие процессы:

- выпуск карточек тахографа, в том числе ключей и сертификатов;
- выпуск ключей и сертификатов транспортного средства;
- выпуск ключей датчика движения;
- управление ключами Договаривающихся сторон.

### **2. Направление информации о стратегии СИЦ и ЕЭК ООН и ее утверждение СИЦ**

65. После завершения разработки национальной стратегии безопасности в соответствии с необходимыми условиями и указаниями ЕГСО каждая страна должна официально представить свою стратегию ЕГСО для ее утверждения. Цель процесса утверждения заключается в обеспечении сопоставимых уровней безопасности в каждой стране, которая присоединилась к Соглашению ЕСТР.

Следует отметить, что ЕГСО оказывает странам услуги по сертификации ключей лишь в том случае, если по результатам обзора стратегии есть достаточные основания полагать, что установленные требования были выполнены.

66. Разработанный ЕГСО образец национальной стратегии безопасности «Европейская базовая стратегия V2.1» представлен в приложении IV.

### **3. Периодическая проверка стратегии и ее поддержка**

67. Каждая страна несет обязательство периодически проводить проверку своей стратегии безопасности с целью убедиться в выполнении требований стратегии ЕГСО. Каждая страна обязана проводить первую проверку в течение 12 месяцев после начала операций в рамках утвержденной стратегии. Если в ходе проверки не обнаруживаются какие-либо признаки несоответствия, следующая проверка может быть проведена в течение 24 месяцев. Если в результате проверки было выявлено несоответствие требованиям, следующая проверка должна быть проведена в течение 12 месяцев. Каждая страна сообщает о результатах проверки и представляет ЕГСО отчет по ее итогам. Отчет о проверке должен содержать любого рода меры по исправлению положения, необходимые для выполнения обязательств страны, включая график осуществления этих мер.

### **4. Запросы на сертификацию с тестовыми ключами до прямого сеанса в ЕГСО**

68. Это одна из важнейших процедур, которую должна осуществлять каждая страна с целью убедиться в наличии всех необходимых условий для успешного завершения официальной процедуры сертификации ключей в ЕГСО. Для предварительной проверки используются тестовые ключи, однако главным образом для свидетельства об официальном утверждении типа. Для получения возможности пользоваться услугами ЕГСО с реальными ключами не обязательно направлять «запрос на сертификацию» с тестовыми ключами. После завершения трех этапов утверждения типа будет разрешен любой вид использования оборудования с реальными ключами. Следует отметить, что продукты с тестовыми ключами будут необходимы для учебных целей.

## **Е. Этап 6: Разработка и поддержание национальной стратегии управления рисками**

69. Безопасность системы тахографа является одной из основ ее функционирования. В этой связи необходимо обеспечивать удовлетворение потребностей в безопасности на всех этапах и корректировать этот процесс, чтобы реагировать на любые возможные угрозы. Необходимо разработать и осуществлять политику в области управления рисками на национальном и международном уровнях, с тем чтобы позволить различным заинтересованным сторонам предвидеть риски и, в случае необходимости, принимать контрмеры.

70. Таким образом, управление такими рисками на практике является одной из основных задач, связанных с рядом последующих шагов. Процесс управления рисками также можно описать как состоящий из шести этапов – от выявления проблемы до оценки мер по ее устранению. Этот процесс носит повторяющийся характер и не является линейной последовательностью принимаемых мер. Эти шесть этапов можно рассматривать как важный циклический процесс, необходимый для того, чтобы правительства могли принимать обоснованные решения в отношении системы цифрового тахографа. В число этих этапов входят следующие:

- проведение ситуационного анализа и оценки потребностей;
- разработка цели, подцелей и показателей в отношении снижения риска;
- выявление и оценка возможных вариантов снижения риска;
- выбор и разработка стратегии снижения риска;
- обеспечение приверженности со стороны руководителей и принятие мер;
- оценка воздействия.



*Процесс управления рисками*

71. Процесс принятия решений в области управления рисками в идеале должен осуществляться небольшой тематической рабочей группой в рамках национального комитета по ЕСТР (см. деятельность 1.3), которая могла бы использовать опыт и знания различных министерств и других групп заинтересованных сторон и поощрять взаимодействие между ними. В состав такой рабочей группы, как правило, должны входить по меньшей мере представители органов по утверждению типа, органов по обеспечению соблюдения, органов по выпуску карточек, органов по официальному утверждению и проверке мастерских, органов, ответственных за определение, осуществление и проверку стратегий безопасности на национальном и международном уровнях.

72. Каждая страна должна найти для себя такое организационное решение, которое бы наилучшим образом отвечало ее потребностям и в наибольшей степени способствовало сотрудничеству. Часто определяющими успех факторами являются процесс принятия решений в отношении управления рисками и степень, в которой заинтересованные стороны считают себя надлежащим образом участвующими в нем. Необходимо с самого начала тщательно проанализировать этот процесс и четко информировать о нем. Хотя каждая проблема может потребовать различного подхода, определение процесса принятия решений может помочь повысить прозрачность и обеспечить, чтобы различные стороны знали, что ожидать, и понимали, каким образом они реально могут внести вклад в этот процесс.

73. Неполный перечень рисков, которые могут возникать при использовании системы цифрового тахографа, и соответствующий ориентировочный план действий содержатся в приложении VIII.

## **G. Этап 7: Создание системы карточек цифрового тахографа**

74. Один из основных аспектов и одна из ключевых функций цифрового тахографа заключается в выдаче карточек всем соответствующим сторонам: существуют отдельные и отличные друг от друга карточки для профессиональных водителей, транспортных компаний, работников мастерских и сотрудников правоприменительных органов. Каждая страна должна принимать важнейшие решения и осуществлять конкретные меры в этом направлении.

### **1. Принятие решения о том, следует ли разработать и выдавать собственные карточки или использовать карточки, тип которых уже официально утвержден**

75. Каждая страна должна принимать решение о разработке и выдаче своих собственных карточек или об использовании карточек, тип которых уже официально утвержден.

76. В первом случае требуется полное утверждение типа. Успешное получение трех сертификатов (функциональности, защиты и эксплуатационной совместимости) позволяет получить свидетельство об официальном утверждении типа. Совершенно очевидно, что эта процедура может оказаться очень длительной.

77. Во втором случае процедура упрощается, поскольку необходимы лишь адаптация и официальное утверждение типа карточки, тип которой уже утвержден другой Договаривающейся стороной Соглашения ЕСТР. Однако следует отметить, что даже в этом случае СИС требует проведения проверки эксплуатационной совместимости с целью удостовериться, что карточки страны, для которых использовались шифровальные ключи этой страны, полностью совместимы со всеми утвержденными транспортными средствами.

### **2. Учреждение органа по выпуску карточек (ОВК)**

78. В странах должны быть созданы органы по выпуску карточек (ОВК). ОВК может быть либо централизованным органом (отвечать за базу данных, систему обработки заявок, персонализацию и выдачу карточек) или децентрализованным органом (отвечать лишь за административные вопросы обработки заявок централизованной базой данных, а персонализация карточек может производиться либо центральным бюро, либо административными отделами).

79. ОВК необходимо:

- назначать производителя заготовок карточек тахографа. В целом этот шаг связан с проведением конкурсных торгов;
- назначать персонализатора карточки (ПК) и орган по сертификации в стране (ОСС), также с проведением конкурсных торгов;
- включить в ОВК структуру по выпуску карточек (создание группы по обслуживанию и системы распределения карточек, осуществление рабочих процедур, подключение к национальной базе данных водительских удостоверений и создание базы данных о карточках тахографа, подключение к базам данных о карточках тахографа участвующих стран – «ТахоНЕТ» или

другой аналогичной системе, которая делится информацией со всеми ПК)<sup>6</sup>. В то же время следует отметить, что страны, не являющиеся членами ЕС, не имеют прямого выхода на «ТахоNET». В настоящее время доступ к ней можно получить лишь через государства ЕС.

80. ОВК также должен отвечать за следующие вопросы:

- подтверждение заявления каждого заявителя;
- идентификация обладателя карточки;
- обеспечение уникальности каждой карточки водителя;
- выпуск сертификата карточки;
- выпуск и персонализация карточек (через назначенного производителя заготовок карточек и персонализатора карточек);
- распространение и передача карточек их соответствующим законным обладателям;
- отзыв сертификата карточки в случае ее потери, кражи, плохого функционирования или конфискации.

81. Рекомендация Европейской комиссии по «ТахоNET» от 13 января 2010 года содержится в приложении V.

### **3. Разработка и утверждение процедур в отношении заявлений на все типы карточек: первая выдача, замена, обмен, возобновление**

82. ОВК следует разработать и утвердить все надлежащие процедуры, касающиеся первой выдачи, замены, обмена и возобновления всех типов карточек. Этот этап также включает в себя процедуры, которым надлежит следовать ОВК, производителю заготовок карточек, персонализатору карточек и всем другим органам и юридическим лицам, участвующим в использовании данной системы.

83. Следует отметить, что ОВК должен нести ответственность за предоставление/замену карточек в течение короткого периода времени (дней), поскольку управление транспортным средством без карточки запрещено, если только водитель не сделал официального заявления об утере или краже карточки.

### **4. Создание надежной и доступной для всех сторон базы данных**

84. Все стороны должны располагать достаточными сведениями о ходе внедрения и использования системы цифрового тахографа в стране. Это может быть достигнуто путем создания надежной электронной системы, обеспечивающей сбор и хранение данных, доступных для всех сторон, участвующих в системе цифрового тахографа. Эта база данных могла бы затем использоваться для целей статистики, обеспечения безопасности и получения справочной информации при условии, что это будет соответствовать положениям применимых законов о защите персональных данных.

---

<sup>6</sup> Следует подчеркнуть, что обмен информацией с помощью «ТахоNET» или любой аналогичной системы не является средством обмена всей национальной информацией со всем сообществом участников ЕСТР, а представляет собой возможность обеспечить, чтобы какое-либо лицо не обращалось к нескольким Договаривающимся сторонам за карточкой водителя.

## 5. **Дополнительные характеристики карточек, которые следует проверять ЕЭК ООН**

85. Стандартные и дополнительные характеристики карточек, разрабатываемые и внедряемые на этапе их создания, должны сообщаться ЕЭК ООН, проверяться и утверждаться с целью обеспечить полное соответствие этих карточек с требованиями ЕСТР.

## Н. **Этап 8: Создание сети мастерских**

86. Все цифровые тахографы должны в какой-то момент быть активированы, откалиброваны, проинспектированы и в конечном итоге выведены из эксплуатации. Ожидается, что мастерские будут обеспечивать такую непосредственную поддержку и предоставлять необходимых специалистов.

### **Параллельное применение аналоговых тахографов**

Хотя цифровой тахограф является обязательным для всех новых зарегистрированных транспортных средств в соответствии с Соглашением ЕСТР, та или иная страна также должна быть готова – в плане законодательства, технического потенциала и методов контроля и оборудования – осуществлять ранее упомянутую деятельность (активацию, калибровку, инспекцию, вывод из эксплуатации) в отношении аналоговых тахографов. Это связано с тем, что аналоговые тахографы по-прежнему существуют и будут применяться до тех пор, пока транспортные средства, в которых они установлены, не будут выведены из эксплуатации.

### 1. **Принятие или пересмотр национального законодательства по официальному утверждению мастерских**

87. Некоторые страны, не являющиеся Договаривающимися сторонами Соглашения ЕСТР, располагают национальным законодательством, касающимся времени работы и отдыха профессиональных водителей, и это законодательство также предусматривает применение аналоговых тахографов. В подобных случаях следует вносить изменения в соответствующие законы с целью отражения в них положений Соглашения ЕСТР в отношении как аналоговых, так и цифровых тахографов.

88. Особое внимание следует уделять ситуациям, когда в какой-либо стране не существует никакой системы регистрации и контроля рабочего времени профессиональных водителей. В этом случае настоятельно необходимо подготовить национальные законодательные нормы, касающиеся официального утверждения мастерских для проведения всех технических работ с установленными на транспортных средствах тахографами – как цифровыми, так и аналоговыми, – в соответствии с положениями Соглашения ЕСТР.

### 2. **Установление критериев для мастерских**

89. Для официального утверждения мастерских рекомендуется два набора критериев: техническая компетенция и материальная база и соответствие подателя заявки (мастерских и механиков) установленным требованиям. Оценка технической компетенции наилучшим образом может быть достигнута путем обеспечения наличия в мастерских надлежащего и/или утвержденного оборудования, поз-

воляющего им выполнять необходимые связанные с тахографами задачи, а также обеспечения того, чтобы все производящие работы технические специалисты успешно прошли соответствующую подготовку. Назначенные технические специалисты должны иметь хорошую репутацию, представить официальный документ о соответствии требованиям, доказать наличие соответствующих навыков и технической подготовки, а также иметь свидетельство о прохождении обучения, связанного с тахографами (аналоговыми или цифровыми).

90. Мастерские и их персонал должны иметь хорошую репутацию, поскольку они отвечают за пломбирование и калибровку систем, используемых в качестве доказательства превышения водителем допустимого количества часов. Этот уровень доверия/репутация могут учитываться на этапе утверждения (см. приложение X. Руководящие указания в отношении выбора мастерских).

### 3. Назначение органа по официальному утверждению мастерских

91. Назначение органа по официальному утверждению мастерских имеет важное значение для функционирования системы цифрового тахографа. Именно этот орган будет отвечать за применение критериев отбора, установленных для официального утверждения мастерских. Этим органом могла бы быть одна из тематических групп, предложенных в пункте 1.5 деятельности 1 настоящего документа, и ее функции не должны ограничиваться лишь первоначальным отбором и утверждением мастерских, но и включать в себя их постоянную оценку и сертификацию. Поэтому соответствующий орган также должен:

- принимать решение о сроке действия официального утверждения мастерской<sup>7</sup>;
- принимать решение о сумме сбора за утверждение и/или его возобновление;
- проводить (или уполномочивать проводить) периодические проверки мастерских, отдельных технических специалистов, документации, оборудования и аспектов безопасности<sup>8</sup>;
- обеспечить периодический пересмотр критериев утверждения с целью отражения изменений и накопленного опыта;
- обеспечить проверку и подтверждение заявок на карточки мастерских и не допускать выдачу карточек с нарушением требований.

92. Этот орган должен также иметь возможность регулярно осуществлять проверки мастерских после их официального утверждения и принимать дисциплинарные меры, располагая при этом полномочием отзываться, в случае необходимости, официальное утверждение мастерских.

93. Следует отметить, что каждая страна должна иметь возможность определять свою собственную процедуру официального утверждения мастерских.

94. Наконец, информация о назначенном органе по официальному утверждению мастерских должна быть доведена до сведения ЕЭК ООН.

<sup>7</sup> Желательно, чтобы этот срок ограничивался одним годом и возобновлялся не автоматически, а лишь после тщательной проверки.

<sup>8</sup> Гражданские служащие осуществляют контроль за техническими операциями и процессами в ходе калибровки, ремонта, пломбирования и/или других этапов технического обслуживания цифровых тахографов, но не оказывают помощь в проведении этих операций, поскольку транспортные средства должны быть приведены в соответствие с требованиями в кратчайшие сроки.

#### **4. Создание достаточной сети уполномоченных мастерских**

95. Соответствующим национальным органом должно быть утверждено достаточное количество мастерских на территории Договаривающейся стороны в целях наиболее эффективного и конструктивного содействия проведению всех технических работ (установка, активация, калибровка, периодическая проверка, загрузка и вывод из эксплуатации) с тахографами, установленными на транспортных средствах в стране.

96. Как указывалось выше, компетентный орган не должен пытаться регулировать коммерческие условия работы мастерских, а лишь обеспечить их достаточное количество и соблюдение ими всех нормативных требований.

#### **5. Передача списка уполномоченных мастерских в ЕЭК ООН для введения их в базу данных и информирования всех Договаривающихся сторон**

97. Первоначальный список официально утвержденных мастерских должен быть направлен ЕЭК ООН, с тем чтобы Комиссия могла вести их учет и предоставлять соответствующую информацию всем Договаривающимся сторонам Соглашения.

98. По итогам проводимых компетентным национальным органом проверок и контроля соответствия требованиям этот список должен периодически обновляться и представляться ЕЭК ООН.

99. Этот шаг крайне важен для информирования иностранных водителей о том, где они могут пройти техническое обслуживание своего тахографа в случае его выхода из строя.

### **I. Этап 9: Обучение**

#### **1. Разработка учебных карточек и устройств**

100. Для обеспечения надлежащего обучения всех сторон, участвующих в системе цифрового тахографа, очевидной является необходимость разработки оборудования, включая карточки и устройства цифрового тахографа. Это учебное оборудование должно соответствовать всем стандартам, применимым к фактически используемым устройствам.

101. Однако следует заметить, что в качестве меры безопасности устройства, транспортные средства и карточки, используемые для целей обучения, работают с тестовыми, а не с «реальными» ключами с целью не допустить использования учебных материалов (карточек) для управления транспортным средством в качестве второй или дополнительной карточки.

#### **2. Обучение водителей, предприятий, наладчиков, технических специалистов мастерских, контролеров**

102. Внедрение цифровых тахографов влечет за собой новые обязательства для транспортных компаний и профессиональных водителей. Это также предусматривает введение более строгих требований для мастерских в целях обеспечения надлежащей калибровки и ремонта этого регистрирующего оборудования. Кроме того, внедрение цифровых тахографов влечет за собой установление новых процедур, которым должны следовать правоохранители в ходе проверки соответствия применимым законам. Таким образом, очевидно, что для успешной реализации ЕСТР на всех ее этапах (разработка, внедрение и использование цифрового тахографа) важное значение имеет подготовка всех участников этого процесса. Это включает в себя подготовку должностных лиц компетентных органов, со-

трудников органов по обеспечению соблюдения, руководителей и персонала транспортных компаний, водителей, работников мастерских, наладчиков, технических сотрудников и консультантов по вопросам безопасности.

103. Неполный перечень учебных мероприятий, которые эта рабочая группа могла бы разработать, провести (или поручить провести) и контролировать, мог бы включать в себя следующее:

- мероприятия по повышению информированности;
- отдельные учебные курсы для транспортных компаний, профессиональных водителей, работников мастерских и правоохранителей;
- демонстрацию на местах;
- теоретические курсы.

104. В то же время учебные курсы для работников мастерских, как правило, организуются производителями тахографов, которые в полном объеме располагают информацией о деятельности в мастерских. Производители могут проводить обучение водителей и инструкторов компаний, а также инструкторов правоохранителей.

## **Ж. Этап 10: Обеспечение соблюдения**

105. Тахограф остается основным контрольным устройством, используемым для обеспечения соблюдения профессиональными водителями правил безопасности дорожного движения. В этой связи обеспечение соблюдения является и будет оставаться ключевым аспектом применения системы цифрового тахографа и должно быть одним из наиболее важных элементов процедур управления рисками.

### **1. Принятие или пересмотр законодательства по наделению контролеров, ответственных за соблюдение, соответствующими полномочиями**

106. Ожидается, что Договаривающиеся стороны, осуществляющие Соглашение ЕСТР, действуя через свой назначенный координационный орган, примут во внимание аспекты обеспечения соблюдения на своем соответствующем национальном уровне и определят стратегию обеспечения соблюдения. Это может быть достигнуто благодаря соответствующей рабочей группе, как это указано ранее в разделе, посвященном этапу 1 (1.5 Рабочая группа по обеспечению соблюдения), в рамках национального комитета по ЕСТР и/или компетентного правоохранительного органа в каждой стране.

### **2. Надлежащее оснащение сотрудников по контролю**

107. Правоприменители должны быть обеспечены необходимыми устройствами и средствами, позволяющими им выполнять свои служебные обязанности в ходе проверок. Неполный перечень этих устройств и оборудования мог бы включать в себя следующее:

- электронные карточки для анализа и распечатки данных, хранящихся в цифровом тахографе;
- ключи для загрузки данных с цифрового тахографа;
- компьютеры и принтеры;

- Европейская директива 2009/5/СЕ (классификация нарушений системы цифрового тахографа), содержащаяся в приложении VI и служащая полезным справочным документом для стран, не являющихся членами ЕС.

## К. Этап 11: Создание службы оперативной технической поддержки

- Служба оперативной технической поддержки по связанным с ЕСТР вопросам будет предоставлять информацию и поддержку всем сторонам, участвующим в осуществлении ЕСТР и использовании цифрового тахографа. Она будет давать руководящие указания в отношении законодательства, процедур и других связанных с ЕСТР вопросов, а также ответы на часто задаваемые вопросы. Помощь со стороны службы технической поддержки может оказываться через такие каналы, как номера бесплатной телефонной связи, веб-сайты, система мгновенной передачи сообщений или электронная почта.
- Созданию и функционированию этих служб технической поддержки или аналогичных служб также могут содействовать национальные ассоциации пассажирских и грузовых перевозок путем предоставления ответов на соответствующие вопросы, задаваемые специалистами в области автомобильных перевозок.

