

Предложения и замечания
по вопросу согласования поправок к ЕСТР, касающихся новых правил
режима труда и отдыха водителей и регламент их проверок

1. До принятия новой редакции ЕСТР, разработанной и гармонизированной с учетом новых правил ЕС, согласно статье № 4 действующей версии ЕСТР все международные перевозки, совершаемые по территории стран-участниц данного соглашения, должны осуществляться по правилам ЕСТР.

2. Статья 1 ЕСТР

Принять в основном:

- предложения к статье 1 ЕСТР (см. таблицу в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1).

Согласиться с:

- предложением делегации Турции по ст. 1 п. «f»: уточнить корректность замены понятия «разрешенный максимальный вес» на понятие «разрешенная максимальная масса»;

- предложением секретариата ст. 1 п. «n»: исправить определение «другая работа» «... Она не включает ожидание и время, не посвященное вождению, проведенное в движущемся транспортном средстве, на пароме или поезде».

Рассмотреть:

- предложения секретариата включить дополнительно следующие определения: «перерыв», «дневной период отдыха», «еженедельный период отдыха», «время вождения», «ежедневное время вождения», «еженедельное время вождения», «период вождения», «ежедневный период отдыха», «еженедельный период отдыха».

3. Статья 2 ЕСТР

Принять в основном:

- предложения секретариата к статье 2 ЕСТР (см. таблицу в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1).

Согласиться с:

- предложением делегации Украины - исключить подпункт а) пункта 2 статьи 2 ЕСТР.

4. Статья 3 ЕСТР

Согласиться с:

- предложением делегации Украины пункт 2 статьи 3 ЕСТР дополнить: «... за период времени с момента въезда на территорию этой Договаривающейся Стороны».

5. Статьи 4 и 5 ЕСТР – принять без изменений.

6. Статья 6 ЕСТР

Принять в основном:

- предложения к статье 6 ЕСТР (см. таблицу в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1).

Изменить редакцию:

- пункта 3 предложений к статье 6 ЕСТР на следующий текст: «... все вождение на территории Договаривающихся Сторон и стран не являющихся Договаривающейся Стороной»;

- пункта 4 предложений к статье 6 ЕСТР: «...потраченное в соответствии со статьей 1 «п»,».

7. Статья 7 ЕСТР

Принять в основном:

- предложения к статье 6 ЕСТР (см. таблицу в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1).

Дополнить:

- содержание пункта 3 статьи 7 ЕСТР следующим абзацем: «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» и может рассматриваться в качестве «перерыва».

ОБОСНОВАНИЕ. В случае управления транспортного средства двумя водителями рассматривается цикл равный 30 часам. В рамках этого цикла каждый водитель может управлять максимум по 10 часов, при этом они должны поочередно сменять друг друга через каждые 4,5 часа и в конце через 1 час. В результате у них останется 10 часов из тридцати для отдыха, 9 из которых, они могут принять для совместного непрерывного отдыха. Если, время, проведенное в качестве второго водителя не будет засчитываться в качестве перерыва, то они будут вынуждены потратить еще три часа 45 минут на перерывы и не смогут принять требуемый отдых (см. рис 1).

8. Статья 8 ЕСТР

Принять в целом:

- следующие подпункты предложений к статье 8 ЕСТР (см. таблицу в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1) – 1, 3, 6, 8, 9,10.

Изменить:

- во втором абзаце пункта 2 на следующий текст: «В течение первого часа».

Важно сохранить:

- исходную редакцию предложений секретариата (см. таблицу в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1), в частности пункт 3: «В течение каждой недели один из периодов отдыха, упомянутых в пунктах 1 и 2, должен составлять в качестве еженедельного отдыха в общей сложности сорок пять последовательных часов. Этот период отдыха может быть сокращен до минимум двадцати четырех последовательных часов. Любое сокращение продолжительности отдыха должно быть компенсировано эквивалентным временем отдыха, если оно используется целиком до конца третьей недели, которая следует за данной неделей.» и далее второй абзац предложений.

ОБОСНОВАНИЕ. Новые предложения, поступившие от делегации Люксембурга, ввести требования обязательного полного еженедельного отдыха протяженностью 45 часов каждую вторую неделю (в соответствии с новыми правилами ЕС), для стран СНГ не отвечает условиям равной конкуренции, поскольку приводит к вынужденному простоям транспортного средства в ходе выполнения длительных рейсов (3-4 недели) и не позволяет реализовать максимальное время вождения в течение двух недель при управлении транспортным средством, как в случае двух водителей, так и в случае управления одним водителем, учитывая вынужденные простои на границе, потери времени на погрузочно-разгрузочные работы, а следовательно не может быть принято.

В случае управления двумя водителями выработка максимально допустимого времени вождения каждым из них (90 часов за две недели) возможна лишь при следующем режиме вождения 5 последовательных периодов по 30 часов (при этом каждый водитель отработает по 45 часов вождения), затем перерыв 24 часа и снова повтор этого цикла. Отдых в 24 часа в данном случае можно принять, поскольку, он включает 9 часов ежедневного отдыха из последнего 30-ти часового цикла (см. рис 2).

Изменить:

- в пункте 7 на следующий текст: «...если на нем имеются, предусмотренные в конструкции транспортного средства, специально оборудованные спальные места....».

9. Статья 9, 10, 11 ЕСТР

Принять в целом:

- предложения к статьям 9, 10, 11 ЕСТР (см. таблицу в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1).

10. Статья 12 ЕСТР

Принять в основном:

- предложения к статье 12 ЕСТР (см. таблицу в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1).

Изменить:

Пункт 6 к статье 12 на следующий текст: «Договаривающаяся Сторона должна предоставить право компетентным властям назначать наказание предприятию и/или водителю за нарушение данного Соглашения, выявленное на его территории, за которое еще не наказывали, даже если это нарушение совершено на территории другой Договаривающейся Стороны или Стороны, не участвующей в Соглашении.

В порядке исключения действия предыдущего абзаца, до момента выполнения пункта 8 данной статьи (о внедрении единой системы наказаний и единой шкалы штрафных санкций), если обнаружено нарушение:

- которое не было совершено на территории заинтересованной Договаривающейся Стороны, и

- которое совершено предприятием, учрежденным на территории другой Договаривающейся Стороны, или Стороны не участвующей в Соглашении, компетентный орган Договаривающейся Стороны на территории которой обнаружено нарушение может обратиться к компетентному органу Договаривающейся Стороны где зарегистрировано предприятие, допустившее нарушение, информируя ее о факте нарушения. Договаривающаяся сторона на территории, которой зарегистрировано предприятие, допустившее нарушение должна применить административные санкции к упомянутому предприятию в соответствии с внутренним законодательством и уведомить об этом Компетентный орган Договаривающейся стороны, откуда получена информация о факте нарушения.

Водители могут штрафовать как на территории той Договаривающейся стороны, где обнаружен факт нарушения, так и на территории той страны, где зарегистрировано предприятие.

ОБОСНОВАНИЕ. Нельзя пойти на условие наказания предприятий на территории страны, где оно выявлено, при условии, что оно совершено, где - то в иной стране. Такая практика подходит только для водителей. С ним контролер может разобраться на месте. Для наказания предприятия, в предприятие должен быть направлен счет и протокол, предприятие может не согласиться с предъявленными обвинениями. Возникнет процедура переговоров (возможно судебный процесс), а автомобиль будет находиться все это время на вынужденной стоянке. В результате, потеря контракта, хуже потеря клиента. Ясно, что в этой ситуации предприятие заплатит штраф, даже если оно право, только, чтобы не потерять клиента. Усугубляет ситуацию не равные размеры штрафов. Так в России это максимум 100 долларов, а в странах ЕС может достигать десятки тысяч.

11. Статья 11 Приложения к ЕСТР

Принять в целом:

Предложения к статье 11 Приложения к ЕСТР.

12. Статья 12 Приложения к ЕСТР

Принять в основном:

- предложения к статье 12 Приложения ЕСТР (см. таблицу в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1).

Добавить:

Форму отчета, которую должен предоставить водитель, в случае, если он не способен предоставить тахограммы за предыдущие 15 (28) дней, по причине болезни, отпуска или иной работы.

Изменить:

- Предоставление информации за 28 дней требовать с 16 июня 2010 года только при условии оснащения транспортного средства регистрирующим устройством отвечающим требованиям Добавления 1В.

- первый абзац подпункта 3 «с»: « время ожидания, т.е. период, в течение которого водители не обязаны оставаться», в соответствии с первым абзацем пункта 4 а) (III), параграфа С «Регистрирующие приборы», Приложения – Добавление 1: «время ожидания, т. е. период, в течение которого водители должны оставаться...».

Удалить:

- пункт 6 статьи 12 Приложения к ЕСТР.

13. Статья 13 Приложения к ЕСТР

Принять в основном:

- предложения к статье 13 Приложения ЕСТР (см. таблицу в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1).

Изменить:

- В статье 13 понятие временного листа – исключить, поскольку водитель в случае поломки регистрационного устройства (тахографа), всегда в состоянии вручную заполнить регистрационный лист (в случае регистрационного устройства, отвечающего требованиям Добавления 1) или бланк распечатки (в случае регистрационного устройства, отвечающего требованиям Добавления 1В).

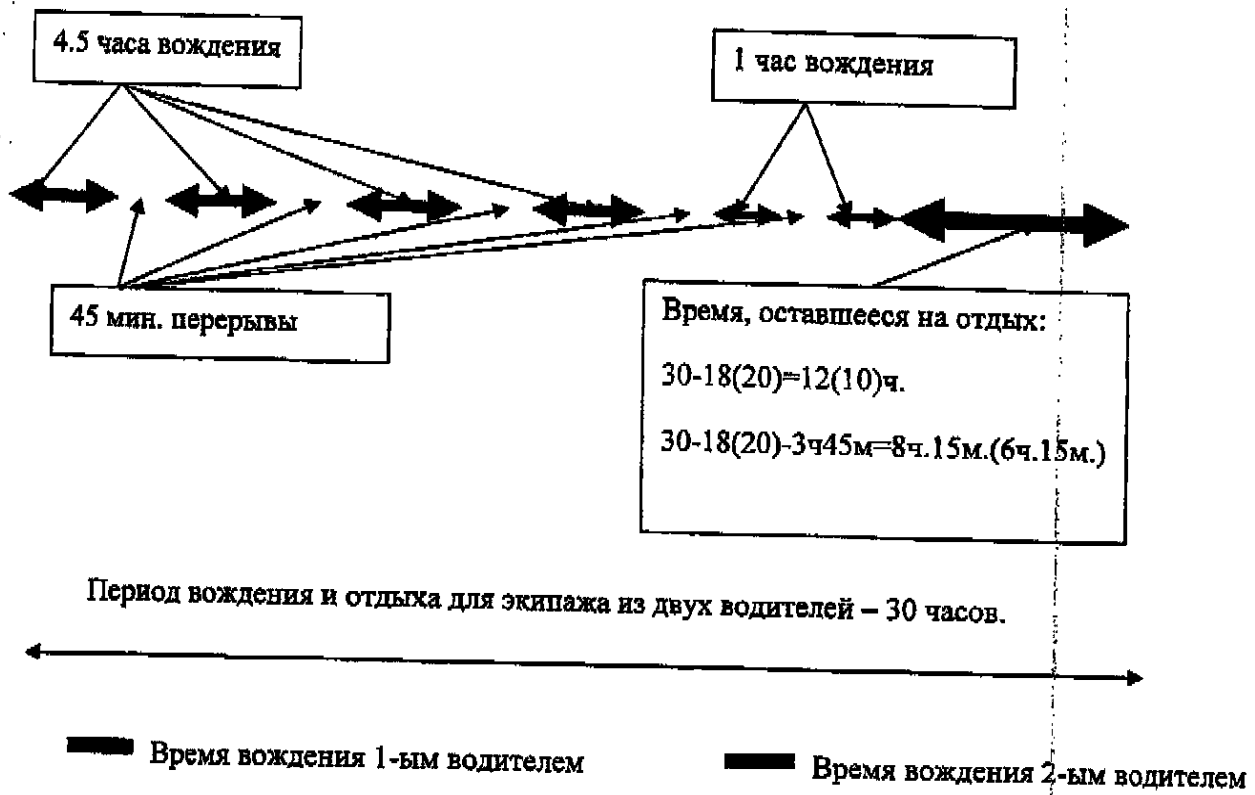


Рис. №1

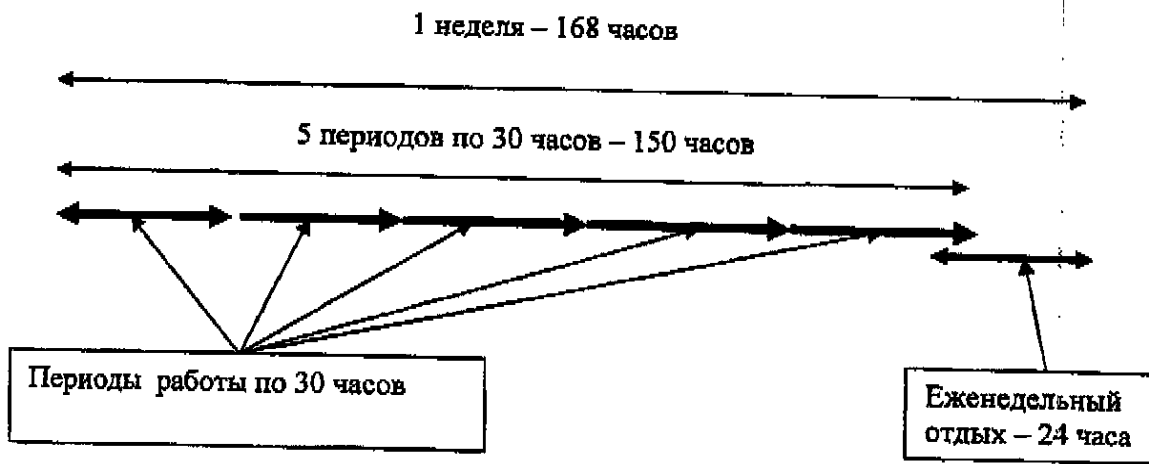


Рис. №2