

Informal document

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

Working Party on Road Transport

*Third Session of the Ad hoc Working Group on the Revision of the AETR
(22-24 May 2006)*

Хотел бы поделиться с Вами проблемой, которая возникла в связи с неоднозначностью трактовки нормы, содержащейся в подпункте d) пункта 1 статьи 10 Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки от 1 июля 1970 года (ЕСТР). В соответствии с этой нормой необходимо, чтобы члены экипажа всегда имели при себе и могли представить для проверки регистрационные листки (тахограммы) за текущую неделю и за последний день предыдущей недели, во время которого они управляли транспортным средством.

В правоприменительной практике разных государств термин «предыдущая неделя» имеет разные толкования.

Ространснадзор (российский орган власти, компетентный осуществлять транспортный контроль) понимает под термином «предыдущая неделя» любую неделю, предшествующую текущей, в течение которой водитель управлял транспортным средством. В этой ситуации водитель всегда имеет при себе и может предъявить тахограмму за последний день, в течение которого он управлял транспортным средством на предыдущей неделе. Полагаю, поэтому в ЕСТР не прописано более никаких требований к водителю по предъявлению дополнительных документов, подтверждающих неспособность водителя предъявить данную тахограмму.

В ряде европейских стран при применении указанной нормы под предыдущей неделей часто понимается неделя, непосредственно предшествующая текущей неделе. При такой трактовке возникают ситуации, когда водитель не способен предъявить тахограмму за последний день предыдущей недели, в течение которого он управлял транспортным средством, например, по причине болезни, отпуска и т.д.

В связи с наличием таких ситуаций, ряд стран вопреки правилам ЕСТР по собственной инициативе ввели требование предъявления водителем дополнительных документов, подтверждающих тот факт, что водитель не управлял транспортным средством на предыдущей неделе. Так, в Германии требуется специальное сопроводительное письмо за подписью и с печатью руководителя предприятия, в Польше введены так называемые «желтые» тахограммы, в Латвии обсуждается своя форма документа и т.д. Возникает практика, когда водитель должен везти с собой различные документы при пересечении территорий различных стран. В случае отсутствия данных документов на водителя налагаются крупные штрафы.

Примером может служить обращение российской компании ООО «Ф.ТРАНЗИТ», которую оштрафовали в Польше на 500 злотых. Кроме того, перевозчик вынужден был оплатить принудительную стоянку (см. приложение к письму).

К сожалению, такие случаи не редки. Эта проблема вызывала уже обсуждения на совещаниях рабочей группы по транспорту между представителями Великобритании и Франции. Однако до сих пор не принято однозначной трактовки вышеупомянутой статьи.

Просили бы Вас довести позицию Российской Федерации по данному вопросу до сведения государств-участников ЕСТР и вынести обсуждение этого вопроса на рабочую группу по автомобильному транспорту КВТ ЕЭК ООН для выработки единообразного толкования положений подпункта d) пункта 1 статьи 10 ЕСТР.

Приложение: упомянутое на 10 л.