



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.2
8 August 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Специальная рабочая группа по пересмотру ЕСТР

Сто первая сессия

Женева, 16-18 октября 2007 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

**РАССМОТРЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕННЫХ ПОПРАВОК К
ЕВРОПЕЙСКОМУ СОГЛАШЕНИЮ, КАСАЮЩЕМУСЯ РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРОИЗВОДЯЩИХ АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР)**

Записка секретариата

В соответствии с предложением, которое содержится в статье 2.4 новых Правил, принятых ЕС (опубликованы в мае 2006 года в Официальном бюллетене Европейского союза), и которое было поддержано Комитетом по внутреннему транспорту на его шестьдесят восьмой сессии, секретариат в сотрудничестве с Европейской комиссией подготовил предложения по внесению поправок в ЕСТР в целях его согласования с новыми Правилами ЕС № 561/2006 и Директивой 2006/22/ЕС от 15 марта 2006 года.

Для облегчения их понимания эти поправки представлены в виде сопоставительной таблицы, в которой приводятся нынешний текст ЕСТР (включая последние поправки относительно цифрового тахографа, вступившие в силу 16 июня 2006 года) и новые положения, подлежащие включению в его текст.

По итогам обсуждений, состоявшихся **после проведения последней сессии SC.1 в 2006 году**, секретариат **обновил** эту таблицу, **которая** приводится ниже. Новые изменения выделены жирным шрифтом.

Сопоставительная таблица нынешних положений ЕСТР и новых положений, подлежащих включению в ЕСТР
Пересмотренный текст для рассмотрения на сто первой сессии SC.1

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Новые изменения выделены жирным шрифтом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<u>Статья 1</u> Определения	<u>Статья 1</u> Определения		
a. "транспортное средство" - любой автомобиль или любой прицеп; этот термин охватывает любой состав транспортных средств;	a) " транспортное средство " - любой автомобиль или любой прицеп; этот термин охватывает любой состав транспортных средств;	Статья 4 b) Правил ЕС	Несколько отличается, но изменению не подлежит.
b. "автомобиль" - любое самоходное транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов; этот термин не включает сельскохозяйственные тракторы;	b) " автомобиль " - любое самоходное транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов; этот термин не включает сельскохозяйственные тракторы;	Статья 4 b) Правил ЕС	См. выше.
c. "прицеп" - любое транспортное средство, предназначенное для его буксировки автомобилем; этот термин охватывает также полуприцепы;	c) " прицеп " - любое транспортное средство, предназначенное для его буксировки автомобилем; этот термин охватывает также полуприцепы;	Статья 4 b) Правил ЕС	См. выше.
d. "полуприцеп" - любой прицеп, предназначенный для сцепления с автомобилем таким образом, что его часть опирается на автомобиль, и	d) " полуприцеп " - любой прицеп, предназначенный для сцепления с автомобилем таким образом, что его часть опирается на автомобиль, и	Статья 4 b) Правил ЕС	См. выше.

последний несет на себе значительную часть полуприцепа и его груза;	последний несет на себе значительную часть полуприцепа и его груза;		
e. "состав транспортных средств" - сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;	e) " <u>состав транспортных средств</u> " - сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;	Это определение в Правилах ЕС не используется	Сохранить.
f. "разрешенный максимальный вес" - максимальный вес груженого транспортного средства, объявленный допустимым компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;	f) " <u>разрешенная максимальная масса</u> " - максимальная масса груженого транспортного средства, объявленная допустимой компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;	Статья 4 m) Правил ЕС	<p>Более правильным в техническом отношении является термин "масса", а не "вес".</p> <p>Этот термин используется также в других правовых документах ЕЭК ООН, в частности в Венской конвенции о дорожном движении.</p>
g. "автомобильные перевозки" - любое передвижение по дорогам, открытым для общего пользования, порожнего либо с людьми или с грузом транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров или грузов;	g) "автомобильные перевозки" - любое передвижение в течение всего или части рейса по дорогам, открытым для общего пользования, порожнего либо с людьми или с грузом транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров или грузов;	Статья 4 а) Правил ЕС	В этой поправке уточняется, что правила следует применять к тем рейсам, которые либо начинаются, либо заканчиваются в конкретном месте (например, на строительной площадке, в карьере), но для которых в принципе используются дороги, предназначенные для общего пользования.

<p>h. "международные автомобильные перевозки" - любые автомобильные перевозки с пересечением, по крайней мере, одной границы;</p>	<p>h) "<u>международные автомобильные перевозки</u>" - любые автомобильные перевозки с пересечением, по крайней мере, одной границы;</p>	<p>В Правилах ЕС это определение не используется</p>	<p>Сохранить.</p>
<p>i. "регулярные линии" - линии, которые обеспечивают перевозку пассажиров через конкретно указанные интервалы движения по установленным маршрутам с посадкой и высадкой пассажиров на заранее определенных остановках.</p> <p>В правилах, регулирующих эксплуатацию линий, или в заменяющих их документах, утвержденных компетентными органами Договаривающихся сторон и опубликованных перевозчиком до вступления их в силу, конкретно указываются условия перевозки и, в частности, частота движения по линиям, расписания, тарифы и обязательство по перевозке пассажиров.</p> <p>Независимо от организации того, кто организует перевозку, линии, которые обеспечивают перевозку конкретно указанных категорий пассажиров, исключая других пассажиров, если такие линии эксплуатируются в соответствии с условиями, конкретно указанными в первом подпункте настоящего определения, считаются регулярными линиями. Такие линии, в частности те, которые обеспечивают</p>	<p>i) "<u>регулярные линии</u>" - линии, которые обеспечивают перевозку пассажиров через конкретно указанные интервалы движения по установленным маршрутам с посадкой и высадкой пассажиров на заранее определенных остановках.</p> <p>В правилах, регулирующих эксплуатацию линий, или в заменяющих их документах, утвержденных компетентными органами Договаривающихся сторон и опубликованных перевозчиком до вступления их в силу, конкретно указываются условия перевозки и, в частности, частота движения по линиям, расписания, тарифы и обязательство по перевозке пассажиров.</p> <p>Независимо от того, кто организует перевозку, линии, которые обеспечивают перевозку конкретно указанных категорий пассажиров, исключая других пассажиров, если такие линии эксплуатируются в соответствии с условиями, конкретно указанными в первом подпункте настоящего определения, считаются регулярными линиями. Такие линии, в частности те, которые обеспечивают</p>	<p>Статья 4 n) Правил ЕС</p>	<p>В ЕСТР содержится более полный текст.</p> <p>Сохранить. Это определение основано на определении, содержащемся в Правилах (ЕЕС) 684/92 от 16 марта 1992 года.</p>

<p>доставку рабочих к месту работы и обратно или школьников в школу и обратно, далее называются "специальными регулярными линиями";</p>	<p>доставку рабочих к месту работы и обратно или школьников в школу и обратно, далее называются "специальными регулярными линиями";</p>		
<p>j. "водитель" - любое лицо, независимо от того, работает оно по найму или нет, управляющее транспортным средством хотя бы в течение короткого периода времени или находящееся на транспортном средстве для того, чтобы управлять им в случае необходимости;</p>	<p>j) "<u>водитель</u>" - любое лицо, независимо от того, работает оно по найму или нет, управляющее транспортным средством хотя бы в течение короткого периода времени или находящееся на транспортном средстве в рамках его обязанностей для того, чтобы управлять им в случае необходимости;</p>	<p>Статья 4 с) Правил ЕС</p>	<p>Этот нюанс позволяет обеспечить, чтобы "водителями" также считались водители, которые находятся в составе транспортных средств и которые меняются транспортными средствами, для того чтобы приступить к управлению, либо водители, находящиеся на транспортном средстве в рамках их обязанностей, для того чтобы занять место водителя в грузовом автомобиле/междугородном автобусе.</p>

<p>к. "член экипажа" - водитель или любое из следующих лиц, независимо от того, работают они по найму или нет:</p> <p>i) сопровождающий, т.е. любое лицо, сопровождающее водителя для оказания ему помощи при выполнении некоторых маневров и обычно принимающее активное участие в транспортных операциях, хотя и не являющееся водителем в значении, указанном в подпункте "j" настоящей статьи;</p> <p>ii) кондуктор, т.е. любое лицо, сопровождающее водителя транспортного средства, производящего перевозки пассажиров, в частности с целью выдачи или проверки билетов или других документов, дающих пассажирам право на проезд в этом транспортном средстве;</p>	<p>к) "<u>член экипажа</u>" - водитель или любое из следующих лиц, независимо от того, работают они по найму или нет:</p> <p>i) сопровождающий, т.е. любое лицо, сопровождающее водителя для оказания ему помощи при выполнении некоторых маневров и обычно принимающее активное участие в транспортных операциях, хотя и не являющееся водителем в значении, указанном в подпункте "j" настоящей статьи;</p> <p>ii) кондуктор, т.е. любое лицо, сопровождающее водителя транспортного средства, производящего перевозки пассажиров, в частности с целью выдачи или проверки билетов или других документов, дающих пассажирам право на проезд в этом транспортном средстве;</p>	<p>В Правилах ЕС это определение не используется</p>	<p>Сохранить.</p>
<p>l. "неделя" - период времени с 00.00 час. в понедельник до 24.00 час. в воскресенье;</p>	<p>l) "<u>неделя</u>" - период времени с 00.00 час. в понедельник до 24.00 час. в воскресенье;</p>	<p>Статья 4 i) Правил ЕС</p>	<p>Аналогичное определение.</p>
<p>m. "отдых" - любой непрерывный период продолжительностью не менее часа, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем;</p>	<p>m) "<u>отдых</u>" - любой непрерывный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем;</p>	<p>Статья 4 f) Правил ЕС</p>	<p>Определение термина "отдых" было упрощено. "Отдых" следует отличать от "периода отдыха", который в правилах означает иной промежуток времени. Минимальный период отдыха в течение дня продолжительностью не менее одного часа</p>

			больше не используется, как не применяется и понятие компенсации за уменьшение продолжительности ежедневного отдыха: сейчас в качестве перерывов на отдых используются 3 часа плюс 9 часов, поэтому выделение периода продолжительностью в 1 час больше не требуется и нецелесообразно.
	п) " <u>перерыв</u> " - любой период, в течение которого водитель не может управлять транспортным средством или выполнять любую другую работу и который используется исключительно для восстановления сил;	Статья 4 d) Правил ЕС	Новое определение, добавленное по предложению Специальной рабочей группы по пересмотру ЕСТР.
	о) " <u>ежедневный период отдыха</u> " - ежедневный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем и который охватывает "нормальный ежедневный период отдыха" и "сокращенный ежедневный период отдыха": - " <u>нормальный ежедневный период отдыха</u> " - любой период отдыха продолжительностью не менее	Статья 4 g) Правил ЕС	Новое определение, добавленное по предложению Специальной рабочей группы по пересмотру ЕСТР.

	<p>11 часов. В качестве альтернативного варианта этот нормальный ежедневный период отдыха может быть разбит на два периода, первый из которых должен быть непрерывным периодом продолжительностью не менее 3 часов и второй - непрерывным периодом продолжительностью не менее 9 часов,</p> <ul style="list-style-type: none"> - "<u>сокращенный ежедневный период отдыха</u>" - любой период отдыха продолжительностью по крайней мере 9 часов, но менее 11 часов; 		
	<p>р) "<u>еженедельный период отдыха</u>" - еженедельный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем и который охватывает "нормальный еженедельный период отдыха" и "сокращенный еженедельный период отдыха":</p> <ul style="list-style-type: none"> - "<u>нормальный еженедельный период отдыха</u>" - любой период отдыха продолжительностью не менее 45 часов, - "<u>сокращенный еженедельный период отдыха</u>" - любой период отдыха продолжительностью менее 45 часов, который может 	<p>Статья 4 h) Правил ЕС</p>	<p>Новое определение, добавленное по предложению Специальной рабочей группы по пересмотру ЕСТР.</p>

	<p>быть сокращен, при условии соблюдения положений, изложенных в статье 8(б) Соглашения, минимум до 24 последовательных часов;</p>		
	<p>q) "<u>другая работа</u>" - любая трудовая деятельность, кроме управления транспортным средством, включая работу на того же самого или иного работодателя, в транспортном секторе или вне его. Этот термин не охватывает время ожидания и время, не используемое для управления и проведенное в движущемся транспортном средстве, на пароме или в поезде;</p>	<p>Статья 4 е) Правил ЕС</p>	<p>Будет включен, но в измененном виде.</p> <p>Это определение отражает определение, изложенное в статье 7(3) Соглашения, однако в нем конкретно указывается на необходимость учета работы любого другого работодателя.</p>
	<p>г) "<u>продолжительность управления</u>" - время, используемое для управления, зарегистрированное автоматически или полуавтоматически либо вручную в соответствии с условиями, определенными в настоящем Соглашении;</p>	<p>Статья 4 j) Правил ЕС</p>	<p>Будет включен, но в измененном виде.</p> <p>Это определение просто подтверждает, что управление, зарегистрированное на записывающем оборудовании либо вручную в случае его поломки, надлежит рассматривать в качестве "периода управления".</p>
	<p>s) "<u>ежедневная продолжительность управления</u>" - общая суммарная продолжительность управления между окончанием одного</p>	<p>Статья 4 к) Правил ЕС</p>	<p>Новое определение, добавленное по предложению Специальной рабочей</p>

	ежедневного периода отдыха и началом следующего ежедневного периода отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха;		группы по пересмотру ЕСТР.
	t) " <u>еженедельная продолжительность управления</u> " - общая суммарная продолжительность управления в течение недели;	Статья 4 l) Правил ЕС	См. выше.
	u) " <u>период управления</u> " - суммарная продолжительность управления с того момента, когда водитель начинает управлять транспортным средством после периода отдыха или перерыва и до начала следующего периода отдыха или перерыва. Период управления может быть непрерывным либо разбитым на отдельные периоды;	Статья 4 q) Правил ЕС	См. выше.
	v) " <u>экипаж из нескольких человек</u> " - ситуация, когда в течение каждого периода управления между любыми двумя последовательными ежедневными периодами отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха в транспортном средстве для его управления находятся по крайней мере два водителя. В течение первого часа управления в составе экипажа из нескольких человек присутствие другого водителя или водителей факультативно, однако на протяжении остального периода такое присутствие обязательно;	Статья 4 o) Правил ЕС	См. выше.

	w) " <u>транспортное предприятие</u> " - любое физическое лицо, любое юридическое лицо, любое объединение или группа лиц, не обладающая правосубъектностью, будь то коммерческого или иного характера, или любой официальный орган, обладающий собственной правосубъектностью или зависимый от органа власти, обладающего такой правосубъектностью, которые участвуют в автомобильной перевозке, будь то по найму или за вознаграждение либо за собственный счет.	Статья 4 р) Правил ЕС	В этом определении уточняется понятие транспортного предприятия.
<u>Статья 2</u> Область применения	<u>Статья 2</u> Область применения		
1. Настоящее 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 другой Договаривающейся стороны.	1. Настоящее 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 другой Договаривающейся стороны. [за исключением территории Европейского союза.]	Не применяется для перевозок в ЕС.	Без изменений. Жирным шрифтом выделена поправка, предложенная Российской Федерацией, но пока еще не принятая.
2. Однако, а) если во время международной автомобильной перевозки один или несколько	2. Однако, а) если во время международной автомобильной перевозки один или несколько	Не применяется для перевозок в пределах ЕС.	Исключен Специальной рабочей группой на ее четвертой сессии.

<p>членов экипажа не покидают государственную территорию, в пределах которой они обычно занимаются своей производственной деятельностью, Договаривающаяся сторона, в ведении которой находится эта территория, может не применять в отношении этого или этих членов экипажа положения настоящего Соглашения;</p>	<p>членов экипажа не покидают государственную территорию, в пределах которой они обычно занимаются своей производственной деятельностью, Договаривающаяся сторона, в ведении которой находится эта территория, может не применять в отношении этого или этих членов экипажа положения настоящего Соглашения;</p>		
<p>б) если Договаривающиеся стороны, по территории которых производятся перевозки, не договорились об обратном, настоящее Соглашение не применяется к международным автомобильным перевозкам грузов, совершаемым:</p>	<p>б) если Договаривающиеся стороны, по территории которых производятся перевозки, не договорились об обратном, настоящее Соглашение не применяется к международным автомобильным перевозкам грузов, совершаемым:</p>		Без изменений
<p>1. транспортными средствами, которые используются для перевозки грузов и разрешенный максимальный вес которых, включая вес прицепов или полуприцепов, не превышает 3,5 тонны;</p>	<p>а) транспортными средствами, которые используются для перевозки грузов и разрешенная максимальная масса которых, включая массу прицепов или полуприцепов, не превышает 3,5 тонны;</p>	Соответствует статье 2(1) а) Правил ЕС.	(См. проект пересмотренной статьи 1 f))
<p>2. транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров и которые в силу своей конструкции и оборудования могут перевозить не более девяти человек, включая водителя, и предназначены для этой цели;</p>	<p>б) транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров и которые в силу своей конструкции и оборудования могут перевозить не более девяти человек, включая водителя, и предназначены для этой цели;</p>	Соответствует статье 2(1) b) Правил ЕС.	Сохранить без изменений.

3. транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров на регулярных линиях, протяженность которых не превышает 50 км;	с) транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров на регулярных линиях, протяженность которых не превышает 50 км;	Соответствует статье 3 а) Правил ЕС.	Сохранить без изменений.
4. транспортными средствами, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 30 км в час;	d) транспортными средствами, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 40 км в час;	Статья 3 б) Правил ЕС	Этот предел был увеличен главным образом для охвата сельскохозяйственных тракторов, максимальная скорость которых составляет 40 км/ч (<i>при этом см. статью 1 б</i>)).
5. транспортными средствами, которые используются вооруженными силами, органами гражданской обороны, пожарной службой и силами поддержания общественного порядка или которые находятся в их ведении;	e) транспортными средствами, которые находятся в собственности или арендованы без водителя вооруженными силами, органами гражданской обороны, пожарной службой и силами поддержания общественного порядка, когда перевозка осуществляется в рамках выполнения задач, возложенных на эти службы, или под их контролем;	Статья 3 с) Правил ЕС	Более ограничительное толкование в связи с второстепенными операциями, например автофургонами для перевозки имущества и т.д., в случае которых это освобождение пытаются использовать, с тем чтобы избежать необходимости соблюдения правил.
6. транспортными средствами, которые используются службами канализации, защиты от наводнений, водо-, газо- и электроснабжения, для технического обслуживания и ремонта дорог, для сбора и удаления мусора, службами телеграфа и телефона, для перевозки почтовых отправок, службами		Статья 13 h) Правил ЕС	Исключен. Это освобождение будет допускаться только на национальном уровне или в рамках двусторонних либо многосторонних соглашений.

радио и телевидения и для обнаружения радио- и телевизионных передатчиков и приемников;			
7. транспортными средствами, которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций;	f) транспортными средствами, которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций, включая некоммерческие перевозки гуманитарных грузов;	Статья 3 d) Правил ЕС	В данном пункте уточняется один из аспектов чрезвычайных/спасательных операций: только в этом случае данный вид перевозок может подпадать под действие освобождения.
8. специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;	g) специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;	Статья 3 e) Правил ЕС	Без изменений
9. транспортными средствами, перевозящими цирковое или ярмарочное оборудование;		Статья 13 j) Правил ЕС	Исключен. Это освобождение будет допускаться только на национальном уровне или в рамках двусторонних либо многосторонних соглашений.
10. специальными аварийными транспортными средствами;	h) специальным аварийными транспортными средствами, которые эксплуатируются в пределах 100 км от своего пункта приписки;	Статья 3 f) Правил ЕС	Этот пункт призван предупредить нарушения правил теми аварийными транспортными средствами, которые регулярно перемещаются на большие расстояния без соблюдения каких-либо требований безопасности дорожного движения.

<p>11. транспортными средствами, которые проходят дорожные испытания в целях совершенствования техники, ремонта или обслуживания, и новыми или переоборудованными транспортными средствами, которые еще не сданы в эксплуатацию;</p>	<p>i) транспортными средствами, которые проходят дорожные испытания в целях совершенствования техники, ремонта или обслуживания, и новыми или переоборудованными транспортными средствами, которые еще не сданы в эксплуатацию;</p>	<p>Статья 3 g) Правил ЕС</p>	<p>Сохранить без изменений.</p>
<p>12. транспортными средствами, которые используются для некоммерческих перевозок грузов для личного пользования;</p>	<p>j) транспортными средствами, разрешенная максимальная масса которых не превышает 7,5 тонны и которые используются для некоммерческих перевозок грузов для личного пользования;</p>	<p>Статья 3 h) Правил ЕС</p>	<p>Данная поправка ограничивает действие освобождения меньшими по грузоподъемности транспортными средствами. Водители больших по грузоподъемности транспортных средств должны запрашивать профессиональную лицензию; они, в принципе, должны соблюдать положения Соглашения.</p>
<p>13. транспортными средствами, которые не используются для сбора молока на фермах и возвращения на фермы молочной тары и молочных продуктов, предназначенных для кормления животных.</p>		<p>Статья 13 l) Правил ЕС</p>	<p>Исключен. Это освобождение будет допускаться только на национальном уровне или в рамках двусторонних либо многосторонних соглашений.</p>
	<p>k) коммерческими транспортными средствами, которые имеют исторический статус согласно</p>	<p>Статья 3 i) Правил ЕС</p>	<p>Включено новое освобождение.</p>

	законодательству Договаривающейся стороны, где они эксплуатируются, и которые используются для некоммерческих перевозок пассажиров или грузов.		Это освобождение предусмотрено для разъяснения конкретного случая применения освобождения в отношении данного типа транспортных средств.
Статья 3 Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися сторонами	Статья 3 Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися сторонами		
1. Каждая Договаривающаяся сторона будет применять на своей территории к международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории государства, не являющегося Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, положения не менее строгие, чем те, которые предусмотрены в статьях 5, 6, 7, 8, 9 и 10 настоящего Соглашения.	1. Каждая Договаривающаяся сторона будет применять на своей территории к международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории государства, не являющегося Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, положения не менее строгие, чем те, которые предусмотрены в статьях 5, 6, 7, 8, 9 и 10 настоящего Соглашения.	В Правилах ЕС отсутствует.	Сохранить.
2. В случае, когда транспортное средство зарегистрировано в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, каждая Договаривающаяся сторона может вместо контрольного устройства, отвечающего спецификациям, содержащимся в приложении к настоящему Соглашению, ограничиться требованием предъявить	2. Однако в случае, когда транспортное средство зарегистрировано в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, каждая Договаривающаяся сторона может вместо контрольного устройства, отвечающего спецификациям, содержащимся в приложении к настоящему Соглашению, ограничиться требованием предъявить	В Правилах ЕС отсутствует.	Следует сохранить, но с добавлением, принятым Специальной рабочей группой на основе документа ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2007/1.

<p>ежедневные регистрационные листки, заполненные водителем от руки.</p>	<p>ежедневные регистрационные листки, заполненные от руки каждым членом экипажа за период времени с момента въезда на территорию первой Договаривающейся страны.</p> <p>б) В этих целях каждый член экипажа должен вносить от руки в свой регистрационный листок с использованием соответствующих графических изображений, определенных в статье 12 приложения к данному Соглашению, информацию, касающуюся его профессиональной деятельности и периодов отдыха.</p>		<p>Добавление подпункта б) предлагается секретариатом в целях уточнения условий соблюдения пункта 2, которые ранее содержались в пункте 1 б) статьи 10 Соглашения, до вступления в силу поправок 2006 года, и которые не были учтены в приложении к Соглашению.</p>
<p align="center"><u>Статья 4</u> Общие принципы</p>	<p align="center"><u>Статья 4</u> Общие принципы</p>		
<p>Каждая Договаривающаяся сторона может применять более высокие минимальные или более низкие максимальные требования по сравнению с теми, которые указаны в статьях 5-8 включительно. Тем не менее положения настоящего Соглашения по-прежнему будут применяться к водителям, осуществляющим международные перевозки на транспортных средствах, зарегистрированных в другом государстве, являющемся или не являющемся Договаривающейся стороной.</p>	<p>Каждая Договаривающаяся сторона может применять более высокие минимальные или более низкие максимальные требования по сравнению с теми, которые указаны в статьях 5-8 включительно. Тем не менее положения настоящего Соглашения по-прежнему будут применяться к водителям, осуществляющим международные перевозки на транспортных средствах, зарегистрированных в другом государстве, являющемся или не являющемся Договаривающейся стороной.</p>	<p>Статья 11 Правил ЕС, однако упоминание о коллективных или других договорах необязательно.</p>	<p>Сохранить.</p>

<p align="center">Статья 5 Члены экипажа</p>	<p align="center">Статья 5 Члены экипажа</p>		
<p>1. Для водителей, занятых в перевозках грузов, установлен следующий минимальный возраст:</p> <p>а) для водителей транспортных средств, включая, в случае необходимости, прицепы или полуприцепы, разрешенный максимальный вес которых не превышает 7,5 т, - не моложе 18 лет;</p> <p>б) для водителей других транспортных средств:</p> <p style="padding-left: 40px;">не моложе 21 года или не моложе 18 лет при условии, что эти лица имеют удостоверение о профессиональной пригодности, признаваемое одной из Договаривающихся сторон и подтверждающее окончание ими курсов подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов. Договаривающиеся стороны информируют друг друга о минимальном национальном уровне подготовки и других соответствующих условиях, касающихся водителей, занятых международной перевозкой грузов, в соответствии с настоящим Соглашением.</p>	<p>1. Для водителей, занятых в перевозках грузов, установлен следующий минимальный возраст:</p> <p>а) для водителей транспортных средств, включая, в случае необходимости, прицепы или полуприцепы, разрешенный максимальный вес которых не превышает 7,5 т, - не моложе 18 лет;</p> <p>б) для водителей других транспортных средств:</p> <p style="padding-left: 40px;">не моложе 21 года или не моложе 18 лет при условии, что эти лица имеют удостоверение о профессиональной пригодности, признаваемое одной из Договаривающихся сторон и подтверждающее окончание ими курсов подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов. Договаривающиеся стороны информируют друг друга о минимальном национальном уровне подготовки и других соответствующих условиях, касающихся водителей, занятых международной перевозкой грузов, в соответствии с настоящим Соглашением.</p>	<p>В настоящее время такое положение содержится в статье 5 2) директивы 2003/59/ЕС, касающейся первоначальной квалификации и подготовки водителей. Незначительное различие с точки зрения охватываемых транспортных средств в зависимости от полученного УПП (удостоверение о профессиональной пригодности).</p> <p>Статья 5 Правил ЕС касается только сопровождающих водителя лиц и кондукторов.</p>	<p>Текст ЕСТР сформулирован более конкретно.</p> <p>Сохранить без изменений.</p>

<p>2. Водитель, занятый перевозкой пассажиров, должен быть не моложе 21 года.</p> <p>Водитель, занятый перевозкой пассажиров по маршрутам в радиусе свыше 50 км от обычного места приписки транспортного средства, должен, кроме того, отвечать одному из следующих условий:</p> <p>a) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 тонны;</p> <p>b) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, которые предназначены для пассажирских перевозок по маршрутам в радиусе 50 км от обычного места приписки этих транспортных средств или других типов пассажирских перевозок, не подпадающих под действие настоящего Соглашения, при условии, что компетентный орган сочтет, что в течение этого времени он приобрел необходимый опыт;</p> <p>c) у него должно быть удостоверение о профессиональной пригодности, которое признается одной из Договаривающихся</p>	<p>2. Водитель, занятый перевозкой пассажиров, должен быть не моложе 21 года.</p> <p>Водитель, занятый перевозкой пассажиров по маршрутам в радиусе свыше 50 км от обычного места приписки транспортного средства, должен, кроме того, отвечать одному из следующих условий:</p> <p>a) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 тонны;</p> <p>b) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, которые предназначены для пассажирских перевозок по маршрутам в радиусе 50 км от обычного места приписки этих транспортных средств или других типов пассажирских перевозок, не подпадающих под действие настоящего Соглашения, при условии, что компетентный орган сочтет, что в течение этого времени он приобрел необходимый опыт;</p> <p>c) у него должно быть удостоверение о профессиональной пригодности, которое признается одной из Договаривающихся сторон и которое подтверждает, что он</p>	<p>В настоящее время такое положение содержится в статье 5 3) директивы 2003/59/ЕС, касающейся первоначальной квалификации и подготовки водителей: опыт больше не является определяющим фактором, однако в зависимости от типа УПП устанавливается минимальный необходимый возраст.</p>	<p>Сохранить без изменений.</p>
---	---	---	---------------------------------

<p>сторон и которое подтверждает, что он окончил курсы подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров.</p>	<p>окончил курсы подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров.</p>		
<p align="center"><u>Статья 6</u> Продолжительность управления</p>	<p align="center"><u>Статья 6</u> Продолжительность управления</p>		
<p>1. Продолжительность управления между любыми двумя периодами ежедневного отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха, именуемая ниже "ежедневная продолжительность управления", не должна превышать девяти часов. Она может быть увеличена дважды в течение любой одной недели до 10 часов.</p> <p>После максимум шести ежедневных периодов управления водитель должен получить еженедельный период отдыха в соответствии с пунктом 3 статьи 8.</p> <p>Еженедельный период отдыха может быть отложен до конца шестого дня, если общая продолжительность управления на протяжении шести дней не превышает максимального времени, соответствующего шести ежедневным периодам управления транспортным средством.</p>	<p>1. Ежедневная продолжительность управления, определенная в статье 1 s) настоящего Соглашения, не должна превышать девяти часов. Она может быть увеличена максимум до 10 часов не более двух раз в течение недели.</p> <p>2. Еженедельная продолжительность управления, определенная в статье 1 t) настоящего Соглашения, не должна превышать 56 часов.</p>	<p>Статья 6.1 Правил ЕС</p> <p>Статья 6.2 Правил ЕС</p>	<p>Формулировка, основанная на Правилах ЕС.</p> <p>Формулировка, основанная на Правилах ЕС.</p> <p>В данном тексте уточняется максимальная</p>

<p>— В случае международных пассажирских перевозок, за исключением перевозок на регулярных линиях, вместо термина "шести" и "шестого" во втором и третьем подпунктах используются соответственно термины "двенадцати" и "двенадцатого".</p>			<p>еженедельная продолжительность управления, которая, согласно нынешнему тексту Соглашения, может толковаться по-разному.</p>
<p>2. Общая продолжительность управления на протяжении любых двух недель не должна превышать девяносто часов.</p>	<p>3. Общая суммарная продолжительность управления между любыми двумя последовательными неделями не должна превышать 90 часов.</p> <p>4. Периоды управления включают любое время управления на территории Договаривающихся сторон и государств, не являющихся Договаривающимися сторонами.</p> <p>5. Водитель регистрирует в качестве рабочего времени любое время, затраченное в соответствии со статьей 1 q), а также любое время, затраченное для управления транспортным средством, используемым для коммерческих операций, не подпадающих под действие области применения настоящего Соглашения, и регистрирует любые периоды своего присутствия, как это предусмотрено в статье 12.3 с) приложения к настоящему Соглашению. Такие данные регистрируются либо вручную в регистрационном листке или в виде распечатки, либо посредством</p>	<p>Статья 6.3 Правил ЕС</p> <p>Статья 6.4 Правил ЕС</p> <p>Статья 6.5 Правил ЕС</p>	<p>Формулировка, основанная на Правилах ЕС.</p> <p>В этом пункте уточняется, что управление не прекращается и не начинается при пересечении границы.</p> <p>В данном пункте рассматривается вопрос управления, относящийся к "смешанной области", и по соображениям безопасности дорожного движения предписывается, что другие виды деятельности, которыми занимается водитель, не должны считаться "отдыхом".</p>

	применения ручных регистрирующих средств на записывающем оборудовании.		
<u>Статья 7</u> Перерывы	<u>Статья 7</u> Перерывы		
1. После управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв по крайней мере на 45 минут, если не наступает период отдыха.	1. После периода управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв не менее чем на 45 минут, если не наступает период отдыха.	Статья 7 Правил ЕС	Это положение согласовано с текстом Правил ЕС.
2. Этот перерыв может быть заменен перерывами продолжительностью не менее 15 минут каждый, распределенными на протяжении периода управления или сразу после этого периода таким образом, чтобы это соответствовало положениям пункта 1.	2. Этот перерыв, определенный в статье 1 n) настоящего Соглашения, может быть заменен перерывом продолжительностью не менее 15 минут, за которым следует перерыв продолжительностью не менее 30 минут, распределенными на протяжении периода управления или сразу после этого периода таким образом, чтобы это соответствовало положениям пункта 1.	Статья 7 Правил ЕС	В тексте этого пункта рассматривается аномальная ситуация, когда водитель может управлять в течение почти 9 часов только с одним 15-минутным перерывом. По соображениям безопасности дорожного движения и по практическим соображениям этого времени не достаточно для восстановления сил. В поправке предусматривается минимальный 30-минутный перерыв.
3. В течение этих перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы. Для целей настоящей статьи	3. В течение этих перерывов водитель не должен управлять транспортным средством и выполнять никакой другой	Данное положение существует в виде определения	Это положение исключено, поскольку оно соответствует

<p>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".</p>	<p>работы:</p> <p>3. 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", определенной в статье 1 q) настоящего Соглашения f, и должно квалифицироваться как "перерыв" f.</p>	<p>(см. статью 4 d) "перерыв" в Правилах ЕС).</p>	<p>определению "перерыв", содержащемуся в статье 1 n).</p> <p>Сохранено и дополнено только последнее предложение этого пункта.</p> <p>Квадратные скобки сняты.</p>
<p>4. Перерывы, соблюдаемые на основании настоящей статьи, не могут рассматриваться в качестве ежедневных периодов отдыха.</p>		<p>Такое уточнение в правилах ЕС отсутствует.</p>	<p>Сохранить без изменений.</p> <p><u>Это положение может быть исключено в случае принятия добавления к тексту, предложенного в пункте 3 (в квадратных скобках).</u></p>
<p align="center">Статья 8 Продолжительность отдыха</p>	<p align="center">Статья 8 Продолжительность отдыха</p>		
<p>1. В течение каждых 24 часов водитель должен иметь непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не менее 11 часов, который может быть</p>	<p>1. Водитель должен использовать ежедневные и еженедельные периоды отдыха, определенные в статье 1 o) и p).</p> <p>2. В течение каждого 24-часового периода по окончании предыдущего ежедневного периода отдыха или еженедельного периода отдыха</p>	<p>Статья 8 Правил ЕС</p>	<p>Во избежание неправильного или иного толкования Специальная рабочая группа сочла, что эту статью было бы целесообразно согласовать с</p>

<p>сокращен до минимум 9 часов непрерывного отдыха не более трех раз в течение любой одной недели при условии, что до конца следующей недели в качестве компенсации водителю предоставляется отдых эквивалентной продолжительности.</p> <p>В те дни, когда продолжительность отдыха не сокращается в соответствии с первым подпунктом, он может быть разбит на два или три отдельных периода в течение 24 часов, один из которых должен составлять не менее 8 последовательных часов. В этом случае минимальная продолжительность отдыха увеличивается до 12 часов.</p> <p>2. Если в течение каждых 30 часов транспортным средством управляли по крайней мере два водителя, каждый водитель должен иметь период отдыха продолжительностью не менее 8 последовательных часов.</p> <p>3. В течение каждой недели один из периодов отдыха, упомянутых в пунктах 1 и 2, должен составлять в качестве еженедельного отдыха в общей сложности 45 последовательных часов. Этот период отдыха может быть сокращен до минимум 36 последовательных</p>	<p>водитель должен использовать новый ежедневный период отдыха.</p> <p>Если часть ежедневного периода отдыха, которая попадает на этот 24-часовой период, составляет, как минимум, 9 часов, но менее 11 часов, то данный ежедневный период отдыха рассматривается в качестве сокращенного ежедневного периода отдыха.</p> <p>3. В отступление от пункта 2 в течение 30 часов после окончания ежедневного или еженедельного периода отдыха водитель, входящий в состав экипажа из нескольких человек, должен иметь новый ежедневный период отдыха продолжительностью, как минимум, 9 часов.</p> <p>4. Ежедневный период отдыха может быть увеличен до нормального еженедельного периода отдыха или сокращенного еженедельного периода отдыха.</p>	<p>соответствующими положениями Правил ЕС.</p> <p><u>Цель изменения:</u> Для упрощения формулировки положений и облегчения процедур контроля текст, касающийся компенсации за уменьшение продолжительности ежедневного отдыха, был исключен. В качестве компенсации минимальная продолжительность ежедневного отдыха (см. положение о "перерывах на ежедневный отдых" в следующем пункте) увеличена с 8 до 9 часов, причем для этого отдыха может быть предусмотрено только два, а не три периода. Требование о перерывах на ежедневный отдых по-прежнему означает, что продолжительность отдыха должна составлять не менее 12 часов.</p>
--	--	---

<p>часов, если он используется в обычном месте приписки транспортного средства или в месте приписки водителя, или до минимум 24 последовательных часов, если он используется в любом другом месте. Любое сокращение продолжительности отдыха должно быть компенсировано эквивалентным временем отдыха, если оно используется целиком до конца третьей недели, которая следует за данной неделей.</p> <p>Еженедельный период отдыха, который начинается в течение одной недели и продолжается в течение следующей недели, может быть присоединен к одной из этих недель.</p> <p>4. В случае пассажирских перевозок, к которым применяется четвертый абзац пункта 1 статьи 6, еженедельный период отдыха может быть перенесен на ту неделю, которая следует за неделей, за которую полагается этот отдых, и присоединен к еженедельному периоду отдыха этой второй недели.</p> <p>5. В случае пассажирских перевозок, к которым применяется четвертый абзац пункта 1 статьи 6, еженедельный период отдыха может быть перенесен на ту неделю, которая следует за неделей, за которую</p>	<p>(см. примечание 1)</p> <p>5. Водитель может иметь не более трех сокращенных ежедневных периодов отдыха между любыми двумя еженедельными периодами отдыха.</p> <p><i>[6. За любые две последовательные недели водитель должен использовать по крайней мере:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>два нормальных еженедельных периода отдыха, или</i> - <i>один нормальный еженедельный период отдыха и один сокращенный еженедельный период отдыха продолжительностью не менее 24 часов. Однако это сокращение должно быть компенсировано эквивалентным периодом отдыха, используемым одновременно до конца третьей недели, которая следует за данной неделей.</i> <p><i>Еженедельный период отдыха должен начинаться не позднее чем по окончании шести 24-часовых периодов после завершения предыдущего еженедельного</i></p>	<p><u>Это положение уточняет общее правило, которое было сформулировано в более расплывчатой форме во втором и третьем пунктах статьи 6(1). Теперь оно применяется ко всем транспортным операциям, включая нерегулярные пассажирские перевозки [...]</u></p> <p>Примечание 1: РФ предлагает сохранить прежний текст статьи 8.5. (см. текст в левой колонке), однако это предложение нуждается в дополнительном обсуждении.</p> <p><i>По мнению секретариата, сохранение такого положения будет противоречить приведенному выше подчеркнутому тексту, выделенному курсивом. Однако в случае его принятия редакцию этого положения</i></p>
--	--	---

<p>полагается этот отдых, и присоединен к еженедельному периоду отдыха этой второй недели.</p> <p>6. Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение ежедневного и/или еженедельного периода отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее 8 часов и предоставляться по просьбе заинтересованного лица в месте стоянки транспортного средства или приписки водителя.</p> <p>7. Ежедневный период отдыха может использоваться на транспортном средстве, если на нем имеется спальное место и это транспортное средство находится на стоянке.</p>	<p><i>периода отдыха.]</i></p> <p><i>(см. примечание 2)</i></p> <p>"ба). За любые две последовательные недели водитель должен использовать по крайней мере:</p> <ul style="list-style-type: none"> - два нормальных еженедельных периода отдыха, или - один нормальный еженедельный период отдыха и один сокращенный еженедельный период отдыха продолжительностью не менее 24 часов. Однако это сокращение должно быть компенсировано эквивалентным периодом отдыха, используемым целиком до конца третьей недели, которая следует за данной неделей. <p>Еженедельный период отдыха должен начинаться не позднее чем по окончании шести 24-часовых периодов, начинающихся после завершения</p>	<p><i>следуют изменить. В этой связи секретариат предложил бы следующую формулировку:</i></p> <p>В случае пассажирских перевозок в международном сообщении, помимо перевозок по регулярным линиям, еженедельный период отдыха может быть перенесен на ту неделю, которая следует за неделей, за которую полагается этот отдых, и присоединен к еженедельному периоду отдыха этой второй недели."</p> <p>Для упрощения положений и облегчения контроля в качестве 24-часового периода может также использоваться сокращенный период отдыха в месте приписки или проживания водителя: в любом случае новый тахограф не может зарегистрировать факт отсутствия водителя в месте приписки.</p>
--	---	---

	<p>предыдущего еженедельного периода отдыха.</p> <p><u>6b</u>). В отступление от пункта 6 а) водители, которые работают в составе экипажа по крайней мере две последовательные недели и которые не находятся в течение двух полных последовательных недель в Европейской экономической зоне и Швейцарии, должны использовать в течение любых двух последовательных недель по крайней мере:</p> <ul style="list-style-type: none"> - два нормальных еженедельных периода отдыха, или - один нормальный еженедельный период отдыха и один сокращенный еженедельный период отдыха продолжительностью не менее 24 часов или - два сокращенных еженедельных периода отдыха продолжительностью не менее 24 часов. <p>Однако каждое сокращение должно быть компенсировано эквивалентным периодом отдыха, используемым целиком до конца третьей недели, которая следует за данной неделей.</p> <p>Еженедельный период отдыха должен начинаться не позднее чем по окончании шести 24-часовых периодов, начинающихся после завершения предыдущего еженедельного периода отдыха.</p>		<p><i>Примечание 2: См. документ ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2007/1 и неофициальный документ № 1, представленный на четвертом совещании Специальной группы по ЕСТР.</i></p> <p>Этот новый текст все еще находится на стадии обсуждения.</p>
--	---	--	--

	<p>7. Любо́й отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение еженедельного периода отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее девяти часов [...].</p> <p>8. По усмотрению водителя ежедневные периоды отдыха и сокращенные еженедельные периоды отдыха за пределами места приписки могут использоваться на транспортном средстве, если на нем имеются специально установленные приспособления для сна каждого водителя, предусмотренные конструкцией транспортного средства, и если это транспортное средство находится на стоянке.</p> <p>9. Еженедельный период отдыха, попадающий на две недели, может быть отнесен к любой из этих недель, но не к обеим сразу.</p>		<p>См. документ ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2007/1</p> <p>Варианты текста на французском и русском языках см. также в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2007/8 (пункт 24).</p> <p>В этом измененном тексте признается факт все более широкого использования бортовых приспособлений для сна в течение продолжительных периодов нахождения вне места приписки. Однако такое решение принимается самим водителем. Признается также тот факт, что приспособления для сна должны быть предусмотрены для каждого находящегося на борту транспортного средства водителя. [...]</p>
--	---	--	--

	<u>Статья 8-бис (новая)</u> Отступления от статьи 8		
<p>8. В отступление от положений пункта 1 выше в случае, если водитель, осуществляющий перевозку грузов или пассажиров, сопровождает транспортное средство, которое перевозится на пароме или поезде, ежедневный период отдыха может прерываться не более одного раза, если соблюдены следующие условия:</p> <p>та часть ежедневного периода отдыха, которая проводится на суше, должна использоваться до или после той части ежедневного периода отдыха, которая проводится на борту парома или в поезде,</p> <p>период между двумя промежутками ежедневного отдыха должен быть, по возможности, короче и ни в коем случае не может превышать одного часа до погрузки или после выгрузки, причем таможенные формальности должны быть включены в операции по погрузке или выгрузке,</p> <p>в течение обоих промежутков отдыха водитель должен располагать спальным местом.</p> <p><u>Ежедневный период отдыха, прерываемый таким образом, должен увеличиваться на 2 часа.</u></p>	<p>1. В отступление от статьи 8 в случае, если водитель сопровождает транспортное средство, которое перевозится на пароме или поезде, и использует нормальный ежедневный период отдыха, этот период может прерываться не более двух раз другими видами деятельности, если соблюдены следующие условия:</p> <ul style="list-style-type: none"> - та часть ежедневного периода отдыха, которая проводится на суше, должна использоваться до или после той части ежедневного периода отдыха, которая проводится на борту парома или в поезде; - период между двумя промежутками ежедневного отдыха должен быть, по возможности, короче и ни в коем случае не может превышать в целом одного часа до погрузки или после выгрузки, причем таможенные формальности должны быть включены в операции по погрузке или выгрузке. <p>В течение всех этих промежутков ежедневного периода отдыха водитель должен располагать спальным местом.</p>	<p>Статья 9.1 Правил ЕС</p>	<p>Во избежание неправильного или иного толкования предложенный текст в максимально возможной степени согласован с соответствующими положениями Правил ЕС.</p> <p>С учетом того факта, что водитель может быть вынужден садиться на паром/в поезд и покидать их, ежедневный отдых может быть разбит на три части. Однако требование, в соответствии с которым максимальная продолжительность выполнения этих операций не должна превышать одного часа, сохраняется.</p> <p>Дополнительные компенсационные часы не предусмотрены.</p> <p>Исключить.</p>

	<p>2. Любое время перемещения к месту нахождения транспортного средства, подпадающего под действие настоящего Соглашения, для того чтобы принять его под свою ответственность, или на обратном пути, когда транспортное средство не находится ни в месте проживания водителя, ни в операционном центре работодателя, где расположено место приписки водителя, не рассматривается в качестве отдыха или перерыва, кроме тех случаев, когда водитель находится на пароме или в поезде и имеет доступ к подходящим приспособлениям для сна.</p>	<p>Статья 9.2 Правил ЕС</p>	<p>Добавить. В этом пункте уточняется, что период отдыха или перерыв считаются таковыми, если водитель имеет доступ к спальному месту на пароме/ в поезде, всякий раз, когда он перемещается для того, чтобы принять грузовой автомобиль/ междугородный/ городской автобус под свою ответственность, или находится на обратном пути.</p>
	<p>3. Любое время, затраченное водителем на управление транспортным средством, которое не подпадает под действие настоящего Соглашения, при перемещении к месту нахождения транспортного средства, которое подпадает под действие настоящего Соглашения, или из этого места, которое не является местом проживания водителя или операционным центром работодателя, где находится место приписки водителя, рассматривается в качестве "другой работы".</p>	<p>Статья 9.3</p>	<p>Добавить. В этом тексте разъясняются условия перемещения к месту нахождения транспортного средства и дополняется вопрос, рассматриваемый в статье 6(4) (новой).</p>

<u>Статья 9</u> <u>Изъятия</u>	<u>Статья 9</u> <u>Изъятия</u>		
<p>Для того чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений настоящего Соглашения в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в транспортном средстве лиц, транспортного средства или находящегося на нем груза. Водитель должен указать характер и причину отхода от этих положений в регистрационном листке контрольного устройства или в своей ведомости.</p>	<p>Для того чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений настоящего Соглашения в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в транспортном средстве лиц, транспортного средства или находящегося на нем груза. Водитель должен указать характер и причину отхода от этих положений в регистрационном листке или на распечатке контрольного устройства или в своей ведомости <u>не позднее чем в момент прибытия в подходящее место стоянки.</u></p>	<p>Статья 12 Правил ЕС</p>	<p>Это уточнение предусматривает, для собственных целей регистрации данных водителем и для облегчения контроля, четкое указание причины превышения этого периода времени на ранней стадии рейса. Она позволяет также учесть наличие цифрового тахографа.</p>

<u>Статья 10 (с поправками)</u> Контрольное устройство	<u>Статья 10 (с поправками)</u> Контрольное устройство		
<p>1. Договаривающиеся стороны предписывают установку и использование на транспортных средствах, зарегистрированных на их территории, контрольного устройства согласно требованиям настоящего Соглашения, включая приложение и добавления к нему.</p> <p>2. Контрольное устройство по смыслу настоящего Соглашения должно отвечать, в том, что касается его конструкции, установки, использования и проверки, требованиям настоящего Соглашения, включая приложение и добавления к нему.</p> <p>3. Считается, что контрольное устройство, отвечающее Правилам (ЕЕС) № 3821/85 Совета от 20 декабря 1985 года, в том что касается его конструкции, установки, использования и проверки, соответствует требованиям настоящего Соглашения, включая приложение и добавления к нему.</p>		Контрольное устройство определено в Правилах 3821/85	Изменения не требуются.

<p align="center">Статья 11 Контроль, осуществляемый предприятием</p>	<p align="center">Статья 11 Контроль, осуществляемый предприятием</p>		
<p>1) Предприятие должно организовать автомобильные перевозки таким образом, чтобы члены экипажа могли соблюдать положения настоящего Соглашения.</p>	<p>1. Предприятие должно так организовать автомобильные перевозки и надлежащим образом проинструктировать членов экипажа, чтобы они могли соблюдать положения настоящего Соглашения.</p>	<p>Статья 10.2 Правил ЕС</p>	<p>В этом тексте обращается особое внимание на конкретную обязанность предприятия надлежащим образом проинструктировать экипаж.</p>
<p>2) Оно должно постоянно контролировать время управления, часы другой работы и время отдыха, используя для этого все находящиеся в его распоряжении документы, такие как личные контрольные книжки. В случае обнаружения нарушений настоящего Соглашения оно должно немедленно устранять их и принимать меры к недопущению их в будущем, например путем изменения графиков работы и маршрутов.</p>	<p>2. Оно должно постоянно контролировать время управления, часы другой работы и время отдыха, используя для этого все находящиеся в его распоряжении документы, такие как личные контрольные книжки. В случае обнаружения нарушений настоящего Соглашения оно должно немедленно устранять их и принимать меры к недопущению их в будущем, например путем изменения графиков работы и маршрутов.</p>	<p>В Правилах ЕС конкретно не указано.</p>	<p>Сохранить.</p>
<p>3) Выплаты водителям, работающим по найму, даже если они осуществляются в форме премий или надбавок к заработной плате, связанные с пройденным расстоянием и/или объемом перевезенных грузов, запрещаются, за исключением тех случаев, когда эти выплаты не ставят под угрозу безопасность дорожного движения.</p>	<p>3. Выплаты водителям, работающим по найму, даже если они осуществляются в форме премий или надбавок к заработной плате, связанные с пройденным расстоянием и/или объемом перевезенных грузов, запрещаются, за исключением тех случаев, когда эти выплаты не ставят под угрозу безопасность дорожного движения и не способствуют <u>нарушению настоящего Соглашения.</u></p>	<p>Статья 10.1 Правил ЕС</p>	<p>В этой дополнительной фразе четко разъясняется, почему такие выплаты должны быть запрещены.</p>

	<p>4. Транспортное предприятие несет ответственность за нарушения, совершенные водителями этого предприятия, даже если нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или страны, не являющейся Договаривающейся стороной.</p> <p>Без ущерба для права Договаривающихся сторон возлагать полную ответственность на транспортные предприятия, Договаривающиеся стороны могут обуславливать, что такая ответственность возникает в случае нарушения предприятием пунктов 1 и 2. Договаривающиеся стороны могут учесть любое доказательство, подтверждающее отсутствие основания для привлечения транспортного предприятия к ответственности за совершенное нарушение.</p>	<p>Статья 10.3 Правил ЕС</p>	<p>Добавить.</p> <p>Эта презумпция ответственности, возлагаемой на работодателя, обеспечит принятие более эффективных мер предосторожности при составлении и изменении графиков. Предусматривается механизм защиты для работодателей.</p>
	<p>5. Предприятия, грузоотправители, экспедиторы, туристические операторы, генеральные подрядчики, субподрядчики и агентства по найму водителей обеспечивают, чтобы при составлении согласованных договорных графиков перевозки соблюдались положения настоящего Соглашения.</p>	<p>Статья 10.4 Правил ЕС</p>	<p>Этот пункт позволяет обратить внимание всей транспортной цепочки на необходимость обеспечения того, чтобы при составлении планов работы не использовались необоснованные графики, противоречащие настоящему Соглашению.</p>

<p align="center">Статья 12 Меры по обеспечению применения Соглашения</p>	<p align="center">Статья 12 Меры по обеспечению применения Соглашения</p>		
<p>1) Каждая Договаривающаяся сторона принимает все надлежащие меры по обеспечению соблюдения положений настоящего Соглашения, в частности путем проведения должного контроля на дорогах и на предприятиях, ежегодно охватывающего значительную и репрезентативную часть водителей, предприятий и транспортных средств всех категорий перевозок, на которые распространяется область применения настоящего Соглашения.</p> <p>а) Компетентные административные органы Договаривающихся сторон организуют проведение контроля таким образом, чтобы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - в течение каждого календарного года проверялось не менее 1% рабочих дней водителей транспортных средств, на которые распространяется настоящее Соглашение; - не менее 15% общего количества рабочих дней должны проверяться на дорогах и не менее 25% - на предприятиях; 	<p>а) Компетентные административные органы Договаривающихся сторон организуют проведение контроля таким образом, чтобы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - в течение каждого календарного года проверялось не менее 1% рабочих дней водителей транспортных средств, на которые распространяется настоящее Соглашение; эта процентная доля увеличится, как минимум, до 2% с 1 января 2010 года и, как минимум, до 3% с 1 января 2012 года; - не менее 15% общего количества на дорогах и не менее 25% - на предприятиях; с 1 января 2010 года не менее 30% общего количества проверяемых рабочих дней должно проверяться на дорогах и не менее 50% - на предприятиях. 	<p>Новая директива ЕС</p>	<p>В рамках ЕС государства-члены согласились повысить минимальный уровень проверок до 2% количества отработанных дней к 2008 году и до 3% - к 2010 году. Этот текст отражает возможность увеличения доли оснащенности цифровым тахографом в международном парке транспортных средств и последующую возможность проверки большего количества рабочих дней. Указанные даты соответствуют обязательной дате внедрения цифрового тахографа в рамках ЕСТР.</p>

			Необходимо обеспечить более высокую процентную долю проверок на предприятиях, поскольку именно там могут быть проверены все параметры на протяжении более длительного периода времени.
<p>b) Проверки на дорогах должны включать в себя следующие элементы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ежедневная продолжительность управления, продолжительность ежедневных перерывов и отдыха, а в случае наличия очевидных нарушений, также регистрационные листки за предшествующие дни, которые должны находиться на транспортном средстве; <p>продолжительность последнего еженедельного отдыха в соответствующих случаях</p>	<p>b) Проверки на дорогах должны включать в себя следующие элементы:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) ежедневную и еженедельную продолжительность управления, продолжительность ежедневных и еженедельных перерывов и отдыха; (ii) регистрационные листки за предшествующие дни, которые должны находиться на транспортном средстве; и/или, в случае необходимости, данные, сохраняемые за тот же период на карточке водителя и/или в блоке памяти контрольного устройства и/или на распечатках. 		<p>Появление цифрового тахографа позволит проверять на дорогах параметры за более длительный период времени, в результате чего можно будет также проверять еженедельные периоды отдыха.</p> <p>Исключить.</p>

<p>- исправное функционирование контрольного устройства.</p> <p>Эти проверки должны осуществляться без разграничения транспортных средств и водителей на резидентов и нерезидентов.</p> <p>с) Проверки на предприятиях, помимо элементов, проверяемых на дорогах, и соблюдение требований пункта 3 статьи 10 должны включать в себя следующие элементы:</p>	<p>(iii) исправное функционирование контрольного устройства.</p> <p>Эти проверки должны осуществляться без разграничения транспортных средств, предприятий и водителей на резидентов и нерезидентов, и независимо от места происхождения или назначения рейса либо типа тахографа.</p> <p>с) Проверки на предприятиях, помимо элементов, проверяемых на дорогах, и соблюдения положений пункта 2 статьи <u>11 приложения</u>, должны включать в себя следующие элементы:</p>		<p>Сохранить.</p> <p>Для обеспечения того, чтобы контроль за применением был справедливым и считался таковым, были добавлены дополнительные критерии разграничения.</p> <p>[...]</p>
<ul style="list-style-type: none"> - продолжительность еженедельных периодов отдыха и периодов управления между этими периодами отдыха; - ограничение продолжительности управления за две недели; - предоставление компенсации за сокращение продолжительности ежедневных или еженедельных периодов отдыха на основании пунктов 1 и 3 статьи 8; - Использование регистрационных листков и/или листков организации рабочего времени водителей. 	<ul style="list-style-type: none"> - продолжительность еженедельных периодов отдыха и периодов управления между этими периодами отдыха; - ограничение продолжительности управления за две недели; - предоставление компенсации за сокращение продолжительности ежедневных или еженедельных периодов отдыха на основании пункта 6 статьи 8; - Использование регистрационных листков и/или данных из карточки транспортного средства и водителя и распечаток и/или листков организации рабочего времени водителей. 		<p>Сохранить.</p> <p>Сохранить.</p> <p>Положение о компенсации за ежедневный отдых было исключено.</p> <p>В этом дополнительном тексте учитывается наличие цифрового тахографа.</p>

<p>2) В рамках взаимной помощи компетентные органы Договаривающихся сторон регулярно направляют друг другу всю имеющуюся информацию, которая касается:</p> <ul style="list-style-type: none"> - нарушений настоящего Соглашения, совершенных нерезидентами, и любых санкций, налагаемых за такие нарушения; - санкций, налагаемых Договаривающимися сторонами на своих резидентов за такие нарушения, совершенные на территории других Договаривающихся сторон. <p>В случае серьезных нарушений такая информация должна включать принятые санкции.</p>			<p>Без изменений.</p>
<p>3) Если результаты проверки на дороге дают основание полагать, что водитель транспортного средства, зарегистрированного на территории другой Договаривающейся стороны, совершил нарушение, которое не может быть выявлено в ходе этой проверки в связи с нехваткой необходимой информации, компетентные органы заинтересованных Договаривающихся сторон оказывают друг другу помощь с целью прояснить ситуацию. В случаях, когда с этой целью</p>			<p>Без изменений.</p>

компетентная Договаривающаяся сторона проводит проверку на территории предприятия, результаты этой проверки доводятся до сведения другой заинтересованной Договаривающейся стороны.			
4) Договаривающиеся стороны сотрудничают друг с другом в организации согласованных проверок на дорогах.			Без изменений.
5) Один раз в два года Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций публикует доклад о применении Договаривающимися сторонами положений пункта 1 настоящей статьи.			Без изменений.
	<p>6. Договаривающаяся сторона предоставляет компетентным органам право налагать санкции на предприятие и/или водителя за нарушение настоящего Соглашения, которое было выявлено на ее территории и за которое еще не налагалось санкции, даже если данное нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или государства, не являющегося Договаривающейся стороной.</p> <p>— В порядке исключения в случае выявления нарушения:</p>	Статья 19.2 Правил ЕС	Из этого положения следует, что Договаривающиеся стороны должны уполномочивать персонал своих контролирующих органов обеспечивать соблюдение правил независимо от места совершения выявленного правонарушения. В этой связи предусматривается временная мера, позволяющая обеспечивать непрерывный обмен данными о выявленных

	<p>— не совершенного на территории заинтересованной Договаривающейся стороны и</p> <p>— совершенного предприятием, которое учреждено, или водителем, место работы которого находится в другой Договаривающейся стороне или в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной,</p> <p>— Договаривающаяся сторона может до 1 января [2011 года], вместо наложения санкции, уведомить о фактах нарушения компетентный орган в Договаривающейся стороне или в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной, где учреждено данное предприятие или где находится место работы водителя.</p> <p>6 а) Договаривающаяся сторона уполномочивает свои компетентные органы налагать санкции на водителя за нарушение настоящего Соглашения, которое было выявлено на ее территории и за которое еще не налагалось санкции, даже если данное нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или государства, не являющегося Договаривающейся</p>		<p>правонарушениях между Договаривающимися сторонами.</p> <p>Следует обязать контролирующие учреждения предоставлять доказательства применения санкции.</p> <p>Следует предусмотреть пропорциональные санкции за нарушения Соглашения, которые могли бы охватывать транспортную цепочку в целом.</p> <p>Примечание: Это предложение представлено ЕС, однако оно нуждается в дальнейшем обсуждении.</p> <p>См. документ ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2007/1</p> <p>См. также документ ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2007/1 (пункт 26)</p>
--	---	--	--

	<p>6 b) Договаривающаяся сторона уполномочивает свои компетентные органы налагать санкции на предприятие за нарушение настоящего Соглашения, которое было выявлено на ее территории и за которое еще не налагались санкции, даже если данное нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или государства, не являющегося Договаривающейся стороной.</p> <p>В порядке исключения , в случае выявления нарушения, совершенного предприятием, учрежденным в другой Договаривающейся стороне или государстве, не являющемся Договаривающейся стороной, наложение санкций производится в порядке, предусмотренном в двустороннем соглашении об автомобильном сообщении между соответствующими Сторонами.</p> <p>Начиная с 2011 года Договаривающиеся стороны будут изучать возможность снятия исключения, предусмотренного в пункт 6 b), с учетом готовности всех Договаривающихся сторон.</p> <p>7. В том случае, если Договаривающаяся сторона возбуждает судебное разбирательство или налагает санкцию за конкретное нарушение, она предоставляет водителю в письменном виде надлежащее доказательство этого.</p>		
--	---	--	--

	<p>8. Договаривающиеся стороны обеспечивают введение в действие системы пропорциональных санкций, которые могут включать финансовые санкции, за нарушения настоящего Соглашения с предприятиями или объединенными в ассоциации грузоотправителями, экспедиторами, туристическими операторами, генеральными подрядчиками, субподрядчиками и агентствами по трудоустройству водителей.</p>		
	<p>Статья 12-бис (новая) Образцы типовых бланков</p>		
	<p>1. С целью содействия проведению проверок на дороге на международном уровне в приложении к настоящему Соглашению, дополненному для этой цели новым добавлением 3, при необходимости включаются образцы типовых бланков. Эти бланки включаются или изменяются в соответствии с процедурой, определенной в статье 22-тер.</p> <p>2. Типовые бланки, включенные в добавление 3, не имеют обязательной силы. Вместе с тем в случае их использования они должны соответствовать установленному содержанию, в частности в том, что касается нумерации, порядка и названия позиций.</p> <p>3. Договаривающиеся стороны могут дополнять эти данные другими сведениями с целью удовлетворения национальных и региональных</p>		<p>Новый текст (см. ECE/TRANS/SC.1/AC.6/8, пункт 29)</p>

	<p>требований. Эти дополнительные сведения никоим образом не могут требоваться в случае перевозок, осуществляемых из какой-либо другой Договаривающейся стороны или какой-либо третьей страны. В этом случае они должны быть изложены на бланке совершенно отдельно от данных, установленных для международных перевозок.</p> <p>4. Эти бланки принимаются при их предъявлении в ходе проверки на дороге, осуществляемой на территории Договаривающихся сторон настоящего Соглашения, в том числе на территории Европейского союза, где в соответствии с законодательством Сообщества используются эквивалентные типовые бланки. Кроме того, бланки, определенные законодательством Европейского союза, касающимся периодов управления транспортным средством и периодов отдыха профессиональных водителей, признаются действительными на территории Договаривающихся сторон настоящего Соглашения, не являющихся членами ЕС.</p>		
	<p>Статья 13-бис (новая) Переходные положения</p>		
	<p>Положения, упомянутые в конце пунктов 7 а) и 7 б) статьи 12 приложения к настоящему Соглашению, должны применяться в течение трех месяцев после вступления настоящей поправки в силу.</p>		<p>Новый текст (см. ECE/TRANS/SC.1/AC.6/8, пункт 27)</p>

	<p>Статья 22-тер (новая) Процедура внесения поправок в добавление 3</p>		
	<p>1. Поправки в добавление 3 к приложению к настоящему Соглашению вносятся в соответствии с процедурой, определенной ниже.</p> <p>2. Любое предложение по включению в добавление 3 образцов типовых бланков в соответствии со статьей 12-бис настоящего Соглашения или изменению существующих бланков передается для принятия Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии. Предложение считается принятым в случае его одобрения большинством присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон.</p> <p>Секретариат Европейской экономической комиссии официально информирует о принятой таким образом поправке компетентные органы всех Договаривающихся сторон и одновременно с этим направляет эту информацию Генеральному секретарю вместе с копией соответствующего текста.</p>		<p>Новый текст (см. ECE/TRANS/SC.1/2006/7)</p>

	3. Любой принятый таким образом образец может быть использован сразу же после даты направления этой информации Договаривающимся сторонам Соглашения.		
<i>ДРУГИЕ СТАТЬИ ЕСТР ОСТАЮТСЯ БЕЗ ИЗМЕНЕНИЙ</i>			

<p align="center">ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения</p>	<p align="center">ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС <i>Новые изменения выделены жирным шрифтом</i></p>	<p align="center">Соответствующая статья в новых Правилах ЕС</p>	<p align="center">Комментарии</p>
<p align="center">Статья 11</p>	<p align="center">Статья 11</p>		
<p>2. Предприятие хранит в надлежащем состоянии регистрационные листки в течение не менее одного года после их использования и предоставляет их копии заинтересованным водителям, которые обращаются с соответствующей просьбой. Эти листки предоставляются или выдаются по просьбе уполномоченных инспектирующих лиц.</p>	<p>2 а) Предприятие хранит регистрационные листки и распечатки в том случае, если распечатки были сделаны в соответствии со статьей 12 (1), в хронологическом порядке и в удобочитаемой форме в течение не менее одного года после их использования и предоставляет их копии заинтересованным водителям, которые обращаются с соответствующей просьбой. Предприятие также предоставляет копии данных, полученных с карточек водителей, заинтересованным водителям, которые обращаются с соответствующей просьбой, и распечатанные варианты этих копий. Эти регистрационные листки, распечатки и полученные данные предоставляются или выдаются по просьбе уполномоченных инспектирующих лиц.</p>	<p>Статья 26.3 Правил ЕС</p>	<p>В дополнительном тексте учитывается наличие цифрового тахографа.</p> <p>Добавить.</p> <p>В соответствии с этим положением транспортное предприятие обязано своевременно заносить данные таким образом, чтобы их можно было адекватным образом проверить на предприятии, и хранить их в течение не менее 12 месяцев - такая продолжительность хранения предусмотрена для всех других регистрируемых данных.</p>

	<p>2 b) Предприятие, использующее транспортные средства, которые оснащены контрольным устройством, соответствующим приложению IV приложения, и которые подпадают под действие настоящего Соглашения:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) обеспечивает регулярную загрузку данных с прибора транспортного средства и карточки водителя, как это предусмотрено Договаривающейся стороной, и более частую загрузку соответствующих данных, с тем чтобы обеспечить наличие всех данных о деятельности, выполняемой этим предприятием или для этого предприятия; ii) обеспечивает хранение всех данных, загружаемых как с прибора транспортного средства, так и с карточки водителя, в течение не менее 12 месяцев после регистрации и доступность таких данных в случае соответствующего требования инспектирующего лица либо непосредственно, либо дистанционно, с территории предприятия; <p>для целей настоящего подпункта термин "загрузка" толкуется в соответствии с определением, приведенным в пункте s) главы I добавления IV;</p>	<p>Статья 10.5 Правил ЕС</p>	
--	---	------------------------------	--

<p align="center">Приложение к ЕСТР Статья 12</p>	<p align="center">Приложение к ЕСТР Статья 12</p>		
<p>1. Водитель не должен использовать загрязненные либо поврежденные регистрационные листки или карточку водителя. В этой связи должна быть обеспечена адекватная защита регистрационных листков или карточки водителя.</p> <p>В случае повреждения регистрационного листка, на котором содержатся зарегистрированные данные, или карточки водителя, водители должны прилагать поврежденный регистрационный листок или поврежденную карточку водителя к запасному временному регистрационному листку, который используется для замены.</p> <p>Если карточка водителя повреждена, неправильно функционирует либо утеряна или украдена, то водитель обращается в течение семи календарных дней к компетентным органам Договаривающейся стороны, в которой он обычно проживает, с просьбой о ее замене.</p>	<p>1. Водитель не должен использовать загрязненные либо поврежденные регистрационные листки или карточку водителя. В этой связи должна быть обеспечена адекватная защита регистрационных листков или карточки водителя.</p> <p>В случае повреждения регистрационного листка или карточки водителя, , на котором содержатся зарегистрированные данные, водители должны прилагать поврежденный регистрационный листок или поврежденную карточку водителя к запасному или соответствующему регистрационному листку, который используется для замены.</p> <p>Если карточка водителя повреждена, неправильно функционирует либо утеряна или украдена, то водитель обращается в течение семи календарных дней к компетентным органам Договаривающейся стороны, в которой он обычно проживает, с просьбой о ее замене.</p>		<p align="center">Незначительные формальные поправки</p>

<p>Если водитель желает возобновить действие своей карточки водителя, то он должен обратиться к компетентным органам Договаривающейся стороны, в которой он обычно проживает, не позднее чем за 15 рабочих дней до даты истечения действия карточки.</p>	<p>Если водитель желает возобновить действие своей карточки водителя, то он должен обратиться к компетентным органам Договаривающейся стороны, в которой он обычно проживает, не позднее чем за 15 рабочих дней до даты истечения действия карточки.</p>		
<p>2. Водители используют регистрационные листки или карточку водителя каждый день, когда они управляют транспортным средством, с момента приема транспортного средства под свою ответственность. Регистрационный листок или карточка водителя не извлекаются до конца ежедневного периода работы, за исключением тех случаев, когда ее извлечение допускается в соответствии с другими положениями. Ни один регистрационный листок и ни одна карточка водителя не могут использоваться в течение более продолжительного периода, чем тот</p>	<p>2 а) Водители используют регистрационные листки или карточку водителя каждый день, когда они управляют транспортным средством, с момента приема транспортного средства под свою ответственность. Регистрационный листок или карточка водителя не извлекаются до конца ежедневного периода работы, за исключением тех случаев, когда ее извлечение допускается в соответствии с другими положениями. Ни один регистрационный листок и ни одна карточка водителя не могут использоваться в течение более</p>	<p>Статья 26.4 Правил ЕС</p>	<p>Этот дополнительный текст позволяет обновить данное положение с учетом наличия цифрового тахографа.</p>

<p>период, для которого они предназначены.</p>	<p>продолжительного периода, чем тот период, для которого они предназначены.</p> <p>В том случае, если на борту транспортного средства, оснащенного цифровым устройством в соответствии с добавлением IV, находится более одного водителя, каждый водитель обеспечивает, чтобы его карточка водителя была вставлена в правильное гнездо тахографа.</p>		
<p>Если по причине своего отсутствия водитель не может использовать контрольное устройство, установленное на транспортном средстве, то на регистрационном листке от руки, автоматически или иным способом разборчиво и без помарок проставляются периоды времени, указанные ниже в подпунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3.</p>	<p>b) Если по причине своего отсутствия водитель не может использовать контрольное устройство, установленное на транспортном средстве, то периоды времени, указанные ниже в подпунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3:</p> <p>i) если транспортное средство оснащено контрольным устройством в соответствии с добавлением I, проставляются на регистрационном листке от руки, автоматически или иным способом разборчиво и без помарок; или</p>		

	ii) если транспортное средство оснащено контрольным устройством в соответствии с добавлением IV, проставляются в карточке водителя с использованием ручного приспособления для ввода данных, предусмотренного в записывающем оборудовании.		
Водители вносят в регистрационные листки необходимые изменения, если на транспортном средстве находится более одного водителя, с тем чтобы информация, указанная ниже в подпунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3, была зарегистрирована на листке водителя, который фактически управляет транспортным средством.	c) Водители вносят в регистрационные листки необходимые изменения, если на транспортном средстве находится более одного водителя, с тем чтобы информация, указанная ниже в подпунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3, была зарегистрирована на листке водителя, который фактически управляет транспортным средством.		
7. а) Если водитель управляет транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1, то он должен быть в состоянии предъявить всякий раз, когда этого потребует инспектирующее должностное лицо:	7. а) Если водитель управляет транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1, то он должен быть в состоянии предъявить всякий раз, когда этого потребует инспектирующее должностное лицо:		
- регистрационные листки за текущую неделю и в любом случае регистрационный листок за последний день предшествующей недели, когда он управлял транспортным средством;	i) регистрационные листки за текущую неделю и листки, использованные водителем в течение предыдущих 15 календарных дней;	Статья 26.4 Правил ЕС	Этот дополнительный текст позволяет обновить данное положение с учетом новых положений ЕС, касающихся продолжительности управления и отдыха, а также цифрового тахографа.

- карточку водителя, если она у него имеется; и	ii) карточку водителя, если она у него имеется; и		
- распечатки данных из контрольного устройства, определение которого приводится в приложении 1В, касающихся тех периодов времени, которые указаны в подпунктах а), б), с) и d) второго абзаца пункта 3, если он управлял транспортным средством, оснащенным таким контрольным устройством, в течение того периода, который указан в первом абзаце настоящего пункта.	iii) любые записи, сделанные вручную, и распечатки, сделанные в течение текущей недели и предыдущих 15 календарных дней, как это требуется в соответствии с настоящим Соглашением. Начиная с даты применения, установленной в статье 13-бис настоящего Соглашения, периоды времени, упомянутые в подпунктах i) и iii), должны охватывать текущий день и предыдущие 28 календарных дней.		[...]
б) Если водитель управляет транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1В, то он должен быть в состоянии предъявить всякий раз, когда этого потребует инспектирующее должностное лицо:	б) Если водитель управляет транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1В, то он должен быть в состоянии предъявить всякий раз, когда этого потребует инспектирующее должностное лицо:		

<ul style="list-style-type: none"> - карточку водителя, владельцем которой он является, и - регистрационные листки, соответствующие тому же периоду времени, о котором говорится в первом абзаце подпункта а) и в течение которого он управлял транспортным средством, оснащённым контрольным устройством в соответствии с добавлением 1. 	<ul style="list-style-type: none"> i) карточку водителя, владельцем которой он является; ii) любые записи, сделанные вручную, и распечатку, сделанную в течение текущей недели и предыдущих 15 календарных дней, как это требуется в соответствии с настоящим Соглашением; 		
	<ul style="list-style-type: none"> iii) регистрационные листки, соответствующие тому же периоду времени, о котором говорится в предыдущем подпункте и в течение которого он управлял транспортным средством, оснащённым контрольным устройством в соответствии с добавлением 1. 		
	<p>Начиная с даты применения, установленной в статье 13-бис настоящего Соглашения, периоды времени, упомянутые в подпункте ii), должны охватывать текущий день и предыдущие 28 календарных дней.</p>		[...]
<p>с) Уполномоченное инспектирующее лицо может проверить соблюдение требований настоящего Соглашения путем анализа регистрационных листков, выводимых на экран или распечатанных данных, которые были зарегистрированы контрольным устройством или с помощью карточки водителя, либо - если</p>			Без изменений.

<p>это сделать невозможно - посредством анализа любого другого документа, который позволяет объяснить несоблюдение любого положения, например положений, изложенных в пунктах 2 и 3 статьи 13.</p>			
<p>Статья 13</p>	<p>Статья 13</p>		
<p>2. Пока устройство является неисправным или функционирует неправильно, водитель указывает на регистрационном листке или регистрационных листках либо на временном листке, который должен прилагаться к регистрационному листку или к карточке водителя и на которых водитель вписывает те данные, которые позволяют его идентифицировать (фамилию и номер своего водительского удостоверения или фамилию и номер своей карточки водителя), включая его подпись, всю информацию по различным периодам времени, которая более не регистрируется или надлежащим образом не печатается контрольным устройством.</p>	<p>2.a) Пока устройство является неисправным или функционирует неправильно, водитель указывает на регистрационном листке или регистрационных листках либо на соответствующем листке, который должен прилагаться к регистрационному листку или к карточке водителя и на которых водитель вписывает те данные, которые позволяют его идентифицировать (фамилию и номер своего водительского удостоверения или фамилию и номер своей карточки водителя), включая его подпись, всю информацию по различным периодам времени, которая более не регистрируется или надлежащим образом не печатается контрольным устройством.</p>		

<p>Если карточка водителя повреждена, неправильно функционирует либо утеряна или украдена, то он в конце своего рейса распечатывает данные о периодах времени, которые зарегистрированы контрольным устройством, и указывает в этом документе подробности, позволяющие его идентифицировать (фамилию и номер своего водительского удостоверения или фамилию или номер своей карточки водителя), проставляя в том числе свою подпись.</p>	<p>b) В том случае, если карточка повреждена, неправильно функционирует, утеряна или похищена, либо не находится в распоряжении водителя, водитель:</p> <p>i) в начале своего рейса распечатывает подробные сведения о транспортном средстве, которым он управляет, и вносит в эту распечатку:</p> <ul style="list-style-type: none"> - сведения, позволяющие идентифицировать водителя (фамилию и номер своего водительского удостоверения или фамилию или номер своей карточки водителя), проставляя в том числе свою подпись; - периоды, упомянутые во втором абзаце b), c) и d) пункта 3 статьи 12; <p>ii) в конце своего рейса распечатывает данные о периоде времени, которые зарегистрированы контрольным устройством, регистрирует любые периоды другой работы, присутствия и отдыха с того момента, когда в начале рейса была сделана распечатка, если эти данные не зарегистрированы тахографом, и указывает в этом документе подробности, позволяющие идентифицировать</p>	<p>Статья 26.4 Правил ЕС</p>	<p>В этих пунктах разъясняется несколько ситуаций в связи с цифровым тахографом для обеспечения наличия всех зарегистрированных данных для их проверки сотрудниками контролирующих органов.</p>
--	---	------------------------------	---

	водителя (фамилию и номер своего водительского удостоверения или фамилию или номер своей карточки водителя), проставляя в том числе свою подпись.		
--	---	--	--
