ЕДИНЫЙ
ТРАНСПОРТНЫЙ
ОПЕРАТОР

Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Женева, 1 июля 1970 г.)

Статья 1. Определения

Статья 2. Область применения

Статья 3. Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися Сторонами

Статья 4. Общие принципы

Статья 5. Члены экипажа

Статья 6. Продолжительность управления

Статья 7. Перерывы

Статья 8. Продолжительность отдыха

Статья 9. Изъятия

Статья 10. Контрольное устройство

Статья 11. Контроль, осуществляемый предприятием

Статья 12. Меры по обеспечению применения Соглашения

Статья 13. Переходные положения

Заключительные положения (статьи 14 - 25)

Приложение. Контрольное устройство

Приложение - добавление 1. Требования к конструкции, проверке,

Приложение – добавление 1B Требования к конструкции, испытанию, установке и осмотру цифровой записывающей аппаратуры, используемой на автомобильном транспорте

Приложение - добавление 2. Знак и свидетельство официального

Приложение – добавление 3. Типовые бланки.

Договаривающиеся стороны, желая способствовать развитию и улучшению международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов, будучи убеждены в

необходимости повышения безопасности дорожного движения, регламентации некоторых условий труда на предприятиях международного автомобильного транспорта в соответствии с принципами международной организации труда и совместной выработки некоторых мер для обеспечения соблюдения такой регламентации, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

В настоящем Соглашении подразумеваются:

a) под "транспортным средством" - любой автомобиль или прицеп; этот термин охватывает любой состав транспортных средств;

b) под "автомобилем" - любое механическое 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;

c) под "прицепом" - любое транспортное средство, предназначенное для его буксировки автомобилем; - этот термин охватывает также полуприцепы,

d) под "полуприцепом" - любой прицеп, предназначенный для сцепления с автомобилем таким образом, что часть его опирается на автомобиль и последний несет на себе значительную часть веса полуприцепа и его груза;

e) под "составом транспортных средств" - сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

f) "разрешенная максимальная масса" - максимальная масса груженого транспортного средства, объявленная допустимой компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;

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;

h) под "международными автомобильными перевозками" - любые автомобильные перевозки с пересечением, по крайней мере, одной границы;

i) "регулярные линии" означают линии, которые обеспечивают перевозку пассажиров через конкретно указанные интервалы движения по установленным маршрутам с посадкой и высадкой пассажиров на заранее определенных остановках.

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 обязательства по перевозке пассажиров, если такие условия не определены законом или правилами.

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 доставку рабочих к месту работы и обратно или школьников в школу и обратно, далее называются "специальными регулярными линиями".

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 в рамках его обязанностей для того, чтобы управлять им в случае необходимости;

k) под "членом экипажа" - водитель или любое из следующих лиц, независимо от того, работают ли они по найму или нет:

(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;

(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;

l) под "неделей" - период времени с 00.00 час. в понедельник до 24.00 час. в воскресенье;

m) "отдых" - любой непрерывный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем;.

n) "перерыв" - любой период, в течение которого водитель не может управлять транспортным средством или выполнять любую другую работу и который используется исключительно для восстановления сил;

o) "ежедневный период отдыха" - ежедневный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем и который охватывает "нормальный ежедневный период отдыха" и "сокращенный ежедневный период отдыха":

- "нормальный ежедневный период отдыха" - любой период отдыха продолжительностью не менее 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;

- "сокращенный ежедневный период отдыха" - любой период отдыха продолжительностью по крайней мере 9 часов, но менее 11 часов;

p) "еженедельный период отдыха" - еженедельный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем и который охватывает "нормальный еженедельный период отдыха" и "сокращенный еженедельный период отдыха":

- "нормальный еженедельный период отдыха" - любой период отдыха продолжительностью не менее 45 часов,

- "сокращенный еженедельный период отдыха" - любой период отдыха продолжительностью менее 45 часов, который может быть сокращен, при условии соблюдения положений, изложенных в статье 8 (6) Соглашения, минимум до 24 последовательных часов;

q) "другая работа" - 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;

r) "продолжительность управления" - время, используемое для управления, зарегистрированное автоматически или полуавтоматически либо вручную в соответствии с условиями, определенными в настоящем Соглашении;

s) "ежедневная продолжительность управления" - общая суммарная продолжительность управления между окончанием одного ежедневного периода отдыха и началом следующего ежедневного периода отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха;

t) "еженедельная продолжительность управления" - общая суммарная продолжительность управления в течение недели;

u) "период управления" - 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;

v) "экипаж из нескольких человек" - 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;

w) "транспортное предприятие" - 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 2

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.

2. Однако, если Договаривающиеся стороны, по территории которых производятся перевозки, не договорились об обратном, настоящее Соглашение не применяется к международным автомобильным перевозкам грузов, совершаемым:

a) транспортными средствами, которые используются для перевозки грузов и разрешенная максимальная масса которых, включая массу прицепов или полуприцепов, не превышает 3,5 тонн;

b) 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;

c) транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров на регулярных линиях, протяженность которых не превышает 50 км;

d) транспортными средствами, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 40 км в час;

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;

f) транспортными средствами, которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций, включая некоммерческие перевозки гуманитарных грузов;

g) специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;

h) специальным аварийными транспортными средствами, которые эксплуатируются в пределах 100 км от своего пункта приписки;

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;

j) транспортными средствами, разрешенная максимальная масса которых не превышает 7,5 тонн и которые используются для некоммерческих перевозок грузов;

k) коммерческими транспортными средствами, которые имеют исторический статус согласно законодательству Договаривающейся стороны, где они эксплуатируются, и которые используются для некоммерческих перевозок пассажиров или грузов. "

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.

2. a) 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 ежедневные регистрационные листки, заполненные от руки каждым членом экипажа за период времени с момента въезда на территорию первой Договаривающейся страны.

b) 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

Статья 4

Общие принципы

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.

Статья 5

Члены экипажа

1. Для водителей, занятых в перевозках грузов, установлен следующий минимальный возраст:

a) для водителей транспортных средств, включая, в случае необходимости, прицепы или полуприцепы, разрешенной максимальный вес которых не превышает 7,5 т. - не моложе 18 лет;

b) для водителей других транспортных средств:

- 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.

2. Водитель, занятый перевозкой пассажиров, должен быть не моложе 21 года.

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:

a) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 тонны;

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;

c) у него должно быть удостоверение о профессиональной пригодности, которое признается одной из Договаривающихся Сторон и которое подтверждает, что он окончил курсы подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров.

Статья 6

Продолжительность управления

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.

2. Еженедельная продолжительность управления, определенная в статье 1 t) настоящего Соглашения, не должна превышать 56 часов.

3. Общая суммарная продолжительность управления в течение любых двух последовательных недель не должна превышать 90 часов.

4. Периоды управления включают любое время управления на территории Договаривающихся сторон и государств, не являющихся Договаривающимися сторонами.

5. Водитель регистрирует в качестве другой работы 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 c) приложения к настоящему Соглашению. Такие данные регистрируются либо вручную в

регистрационном листке или в виде распечатки, либо посредством применения ручных регистрирующих средств на записывающем оборудовании

Статья 7

Перерывы

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.

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.

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, и должно квалифицироваться как "перерыв".

4. Перерывы, соблюдаемые на основании настоящей статьи, не могут рассматриваться в качестве ежедневных периодов отдыха.

Статья 8

Продолжительность отдыха

1.Водитель должен использовать ежедневные и еженедельные периоды отдыха, определенные в статье 1 o) и p).

2.В течение каждого 24 часового периода по окончании предыдущего ежедневного периода отдыха или еженедельного периода отдыха водитель должен использовать новый ежедневный период отдыха.

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.

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, определенного в статье 1 v), должен иметь новый ежедневный период отдыха продолжительностью, как минимум, 9 часов.

4.Ежедневный период отдыха может быть увеличен до нормального еженедельного периода отдыха или сокращенного еженедельного периода отдыха.

5.Водитель может иметь не более трех сокращенных ежедневных периодов отдыха между любыми двумя еженедельными периодами отдыха.

6. a) За любые две последовательные недели водитель должен использовать по крайней мере:

i) два нормальных еженедельных периода отдыха, или

ii) 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.

Еженедельный период отдыха должен начинаться не позднее чем по окончании шести 24-часовых периодов, начинающихся после завершения предыдущего еженедельного периода отдыха.

b) В отступление от положений пункта 6 a), водитель, осуществляющий разовую международную пассажирскую перевозку, за исключением перевозок на регулярных линиях, может отложить еженедельный отдых не более чем на двенадцать последовательных 24-часовых периодов, следующих за предыдущим нормальным еженедельным периодом отдыха, при условии что:

(i) поездка длится не менее 24 последовательных часов на территории Договаривающейся стороны или третьей страны, отличной от той, в которой началась поездка, и

(ii) после использования данного отступления, водитель использует:

a. либо два нормальных еженедельных периода отдыха,

b. либо 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, если он используется целиком до конца третьей недели, следующей за окончанием периода отступления,

и

(iii) спустя четыре года после того, как страна регистрации внедрила цифровое контрольное устройство, транспортное средство оборудовано контрольным устройством в соответствии с требованиями Добавления 1B к Приложению ЕСТР, и

(iv) после 1 января 2014 года, в случае управления в период с 22:00 до 06:00, экипаж состоит из нескольких человек или период управления, указанный в статье 7, сокращен до 3 часов.

c) В отступление от положений пункта 6 a), водители экипажа, состоящего из нескольких человек, должны иметь нормальный еженедельный период отдыха не менее 45 часов каждую неделю. Этот период может быть сокращен не более чем до 24 часов (сокращенный еженедельный период отдыха). Однако каждое сокращение должно быть компенсировано эквивалентным периодом отдыха, если он используется целиком до конца третьей недели, следующей за рассматриваемой неделей.

Еженедельный период отдыха должен начинаться не позднее чем по окончании шести 24-часовых периодов, начинающихся после завершения предыдущего еженедельного периода отдыха.

7.Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение еженедельного периода отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее девяти часов.

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.

9.Еженедельный период отдыха, попадающий на две недели, может быть отнесен к любой из этих недель, но не к обеим сразу.

Статья 8-бис (Отступления от статьи 8)

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:

a) 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;

b) период между 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.

В течение всех этих промежутков ежедневного периода отдыха водитель должен располагать спальным местом.

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.

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".

Статья 9

Изъятия

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 не позднее чем в момент прибытия в подходящее место стоянки

Статья 10

Контрольное устройство

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.

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.

3.Считается, что контрольное устройство, отвечающее постановлению (СЕЕ) № 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".

Статья 11

Контроль, осуществляемый предприятием

1.Предприятие должно так организовать автомобильные перевозки и надлежащим образом проинструктировать членов экипажа, чтобы они могли соблюдать положения настоящего Соглашения.

2. Оно должно постоянно контролировать время управления, часы другой работы и время отдыха, используя для этого все находящиеся в его распоряжений документы. 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.

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 нарушению настоящего Соглашения.

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.

Без ущерба для права Договаривающихся сторон возлагать полную ответственность на транспортные предприятия, Договаривающиеся стороны могут

обусловливать, 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.

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.

Статья 12

Меры по обеспечению применения Соглашения

1. Каждая Договаривающаяся Сторона должна принять все адекватные меры, чтобы гарантировать соблюдение условий данного Соглашения, в особенности, путем адекватного уровня придорожных проверок и проверок, выполненных в помещениях предприятий, ежегодно, охватывающих большую и представительскую долю водителей, предприятий и транспортных средств всех транспортных категорий, входящих в сферу действия данного Соглашения.

a) Компетентные административные органы Договаривающихся сторон организуют проведение контроля таким образом, чтобы:

i) 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;

ii) 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.

b) Проверки на дорогах должны включать в себя следующие элементы:

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.

iii) исправное функционирование контрольного устройства.

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.

c) Проверки на предприятиях, помимо элементов, проверяемых на дорогах, и соблюдения положений пункта 2 статьи 11 приложения, должны включать в себя следующие элементы:

i) продолжительность еженедельных периодов отдыха и периодов управления между этими периодами отдыха;

ii) ограничение продолжительности управления за две недели;

iii) предоставление компенсации за сокращение продолжительности еженедельных периодов отдыха на основании пункта 6 статьи 8;

iv) Использование регистрационных листков и/или данных из карточки транспортного средства и водителя и распечаток и/или листков организации рабочего времени водителей.

2. В рамках взаимной помощи, компетентные органы Договаривающихся Сторон должны регулярно посылать друг другу всю доступную информацию, касающуюся:

- нарушений этого Соглашения, совершенного нерезидентами, и любых штрафов, наложенных за такие нарушения;

- штрафов, наложенных Договаривающейся Стороной на ее резидентов для таких нарушений, совершенных на территории других Договаривающихся Сторон.

В случае серьезных нарушений, такая информация должна включать наложенный штраф.

3. Если результаты придорожной проверки водителя транспортного средства,

зарегистрированного на территории другой Договаривающейся Стороны, дают основания полагать, что были совершены нарушения, которые не могут быть обнаружены в течение проверки, вследствие отсутствия необходимых данных, компетентные органы заинтересованных Договаривающихся Сторон должны помочь друг другу разъяснять ситуацию. В случаях, если для развязки ситуации компетентная Договаривающаяся Сторона проводит проверку в помещении предприятия, результаты этой проверки должны быть сообщены другой заинтересованной Стороне.

4. Договаривающиеся стороны должны работать в кооперации друг с другом в организации совместных придорожных проверок.

5. Европейская Экономическая Комиссия Организации Объединенных Наций должна издавать отчет каждые два года по применению Договаривающимися сторонами параграфа 1 данной статьи.

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 стороной.

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 налагалось санкции, даже если данное нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или государства, не являющегося Договаривающейся стороной.

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.

Начиная с 2011 года Договаривающиеся стороны будут изучать возможность снятия исключения, предусмотренного в пункт 6 b), с учетом готовности всех Договаривающихся сторон.

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.

8.Договаривающиеся стороны обеспечивают введение в действие системы пропорциональных санкций, которые могут включать финансовые санкции, за нарушения настоящего Соглашения предприятиями или объединенными в ассоциации грузоотправителями, экспедиторами, туристическими операторами, генеральными подрядчиками, субподрядчиками и агентствами по трудоустройству водителей.

Статья 12-бис

(Образцы типовых бланков)

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.

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.

3.Договаривающиеся стороны могут дополнять эти данные другими сведениями с целью удовлетворения национальных и региональных 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.

4.Эти формы должны приниматься при любых проверках на дорогах на территории Договаривающихся сторон данного Соглашения.

Статья 13

Переходные положения

1.Все новые положения настоящего Соглашения, включая приложение и добавления 1B и 2 к нему, касающиеся введения цифрового контрольного устройства, становятся обязательными для стран, являющихся Договаривающимися сторонами этого Соглашения, не позднее чем через четыре года после даты вступления в силу относящихся к нему поправок в соответствии с процедурой, определенной в статье 21. Следовательно, все охватываемые настоящим Соглашением транспортные средства, впервые введенные в эксплуатацию по истечении этого предельного срока, должны быть оборудованы контрольным устройством, отвечающим этим новым предписаниям. В течение указанного четырехлетнего периода Договаривающиеся стороны, которые еще не применяют эти поправки в своих странах, принимают и контролируют на своей территории транспортные средства, зарегистрированные в другой Договаривающейся стороне настоящего Соглашения и уже оснащенные таким цифровым контрольным устройством.

2. a) Договаривающиеся стороны принимают необходимые меры для обеспечения выдачи карточек водителя, предусмотренных в приложении к настоящему Соглашению с внесенными в него поправками, не позднее, чем за три месяца до даты истечения четырехлетнего предельного срока, предусмотренного в пункте 1. Этот минимальный срок в три месяца должен также соблюдаться в случае осуществления Договаривающейся стороной положений, касающихся цифрового контрольного устройства, соответствующего добавлению 1B к этому приложению, до истечения четырехлетнего предельного срока. Такие Договаривающиеся стороны обязаны информировать секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии о более раннем введении на их территории цифрового контрольного устройства, соответствующего добавлению 1B к этому приложению.

b) До выдачи Договаривающимися сторонами карточек, предусмотренных в подпункте a), положения статьи 14 приложения к настоящему Соглашению применяются к водителям, которые должны управлять транспортными средствами, оснащенными цифровым контрольным устройством в соответствии с добавлением 1B к этому приложению.

3.Любой документ о ратификации или присоединении, сданный на хранение государством после даты вступления в силу поправок, указанных в пункте 1, считается применимым к Соглашению с внесенными в него поправками, включая предельный срок для осуществления, указанный в пункте 1.

Если такое присоединение происходит менее чем за два года до истечения предельного срока, предусмотренного в пункте 1, то в момент сдачи на хранение своего документа о ратификации или присоединении государство информирует депозитария о дате, с которой цифровое контрольное устройство вводится на его территории. Такое государство может воспользоваться переходным периодом, не превышающим два года с даты вступления в силу Соглашения для этого государства. Депозитарий информирует об этом все Договаривающиеся стороны.

Положения предыдущего абзаца применяются также в случае присоединения государства после истечения четырехлетнего предельного срока для осуществления, предусмотренного в пункте 1.

Статья 13-бис

(Переходные положения)

Положения, упомянутые в конце пунктов 7 a) и 7 b) статьи 12 приложения к настоящему Соглашению, должны применяться через три месяца после вступления настоящей поправки в силу.

Заключительные положения

Статья 14

1. Настоящее Соглашение будет открыто для подписания до 31 марта 1971 года и после этой даты для присоединения государств - членов Европейской Экономической Комиссии и государств, допущенных к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 положения о круге ведения этой Комиссии.

2. Настоящее Соглашение подлежит ратификации.

3. Ратификационные грамоты или акты о присоединении передаются на хранение генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

4. Настоящее Соглашение вступит в силу на сто восьмидесятый день после сдачи на хранение восьмого документа о ратификации или присоединении.

5. В отношении каждого государства, которое ратифицирует настоящее Соглашение или присоединится к нему после сдачи на хранение восьмого документа о ратификации или присоединении, упомянутого в пункте 4 настоящей статьи, настоящее Соглашение вступит в силу по истечении ста восьмидесяти дней после даты сдачи на хранение этим государством своей ратификационной грамоты или акта о присоединении.

Статья 15

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем нотификации, адресованной генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении шести месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

Статья 16

Настоящее Соглашение теряет силу, если после его вступления в силу число Договаривающихся Сторон составляет в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев менее трех.

Статья 17

1. Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение своего документа о ратификации или присоединении или в любой момент

впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что действие настоящего Соглашения будет распространено на всю территорию или часть территории, за внешние сношения которой оно ответственно. Настоящее Соглашение будет применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, начиная со ста восьмидесятого дня после получения генеральным секретарем упомянутой нотификации, или, если в этот день настоящее Соглашение еще не вступит в силу, со дня его вступления в силу.

2. Каждое государство, сделавшее в соответствии с предыдущим пунктом настоящей статьи заявление о распространении применения настоящего Соглашения на территорию, за внешние сношения которой оно ответственно, может в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения денонсировать настоящее Соглашение в отношении данной территории.

Статья 18

1. Всякий спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами относительно толкования, или применения настоящего Соглашения по возможности разрешается путем переговоров между спорящими Сторонами.

2. Всякий спор, который не разрешен путем переговоров, передается на арбитраж по заявлению одной из Договаривающихся Сторон, между которыми возник этот спор, и передается соответственно одному арбитру или нескольким арбитрам, избранным по общему соглашению спорящих Сторон. Если в течение трех месяцев со дня заявления об арбитраже спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

3. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с предыдущим пунктом, имеет обязательную силу для спорящих Сторон.

Статья 19

1. Каждое государство может при подписании или ратификации настоящего Соглашения или при присоединении к нему заявить, что оно не считает себя связанным пунктами 2 и 3 статьи 18 настоящего Соглашения. Другие Договаривающиеся Стороны не будут связаны этими пунктами в отношении любой Договаривающейся Стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Если в момент сдачи своего документа о ратификации или присоединении какое-либо государство сделает иную оговорку, чем та, которая предусмотрена в пункте 1 настоящей статьи, генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает об этой оговорке государствам, которые уже сдали на хранение свои документы о ратификации или присоединении и не денонсировали впоследствии настоящего Соглашения. Оговорка считается принятой, если в течение шести месяцев со дня этого сообщения ни одно из этих государств не возразит против ее допущения. В противном случае оговорка не будет принята, и если сделавшее оговорку государство не возьмет ее обратно, то документ о ратификации или присоединении этого государства не будет иметь силы. При применении настоящего пункта не будут приниматься во внимание возражения государств,

присоединение или ратификация которых в соответствии с настоящим пунктом не будет иметь силы в связи со сделанными ими оговорками.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона, оговорка которой была принята в Протоколе о подписании настоящего Соглашения, или которая сделала оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, или сделала оговорку, принятую в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, может в любой момент взять свою оговорку обратно путем нотификации, адресованной генеральному секретарю.

Статья 20

1. После трехлетнего действия настоящего Соглашения любая Договаривающаяся Сторона может путем нотификации, адресованной генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, обратиться с просьбой о созыве конференции с целью пересмотра настоящего Соглашения. Генеральный секретарь сообщает об этой просьбе всем Договаривающимся Сторонам и созывает конференцию для пересмотра Соглашения, если в течение четырехмесячного периода после его сообщения, по меньшей мере, одна треть Договаривающихся Сторон уведомит его о своем согласии на созыв такой конференции.

2. Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся Стороны, обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. По меньшей мере, за три месяца до открытия конференции генеральный секретарь препровождает всем Договаривающимся Сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

3. Генеральный секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пункте 1 статьи 14 настоящего Соглашения.

Статья 21

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может предложить одну или несколько поправок к настоящему Соглашению. Текст каждой предлагаемой поправки направляется генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает его всем Договаривающимся Сторонам, а также уведомляет о нем прочие государства, указанные в пункте 1 статьи 14 настоящего Соглашения.

2. В течение шести месяцев со дня препровождения генеральным секретарем проекта поправки каждая Договаривающаяся Сторона может сообщить генеральному секретарю:

a) либо что она имеет возражения, против предложенной поправки;

b) либо что, несмотря на ее намерение принять поправку, в ее стране еще отсутствуют условия, необходимые для этого принятия.

3. Пока Договаривающаяся Сторона, которая направила сообщение, предусмотренное в пункте 2 "b" настоящей статьи, не сообщит генеральному секретарю о принятии ею поправки, она может в течение девяти месяцев со дня истечения шестимесячного срока, предусмотренного для сообщения, представить возражение против предложенной поправки.

4. Если против проекта поправки было сделано возражение в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, поправка считается не принятой и не имеет силы.

5. Если против проекта поправки не было сделано никаких возражений в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, поправка считается принятой с момента, указанного ниже:

a) если ни одна из Договаривающихся Сторон не препроводила сообщения, предусмотренного в пункте 2 "b" настоящей статьи, по истечении шестимесячного срока, указанного в пункте 2 настоящей статьи;

b) если, по крайней мере, одна из Договаривающихся Сторон препроводила сообщение, предусмотренное в пункте 2 "b" настоящей статьи, в наиболее близкую из двух следующих дат:

- даты, когда все договаривающиеся стороны, препроводившие такое сообщение, известили генерального секретаря о принятии ими проекта; этой датой, однако, считается истечение шестимесячного срока, указанного в пункте 2 настоящей статьи, если все сообщения о принятии поправки были нотифицированы до истечения этого срока;

- даты истечения девятимесячного срока, указанного в пункте 3 настоящей статьи.

5-бис. В случае страны, которая становится Договаривающейся стороной настоящего Соглашения в период между моментом уведомления о проекте поправки и тем моментом, когда эта поправка будет сочтена приемлемой, секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии как можно скорее уведомляет новое государство-участник об этом проекте поправки. Новое государство-участник может проинформировать Генерального секретаря о любых возражениях до истечения шестимесячного периода с даты препровождения первоначальной поправки всем Договаривающимся сторонам

6. Каждая поправка, считающаяся принятой, вступает в силу через три месяца после даты, в которую она была сочтена принятой.

7. Генеральный секретарь извещает возможно скорее все Договаривающиеся Стороны о том, было ли сделано возражение против проекта поправки в соответствии с пунктом 2 "a" настоящей статьи и препроводили ли ему одна или несколько Договаривающихся Сторон сообщение в соответствии с пунктом 2 "b" настоящей статьи.

Если одна или несколько Договаривающихся Сторон препроводили такое сообщение, генеральный секретарь уведомляет впоследствии все Договаривающиеся Стороны о том, сделала ли Договаривающаяся Сторона или Стороны, которые препроводили ему это сообщение, возражение против предложенной поправки или приняли ее.

8. Независимо от предусматриваемой пунктами 1 - 6 настоящей статьи процедуры внесения поправок, приложение к настоящему Соглашению может быть изменено по соглашению между компетентными органами всех Договаривающихся Сторон; если компетентный орган одной из Договаривающихся Сторон заявит, что согласно ее национальному законодательству ее согласие зависят от получения специального разрешения или от одобрения законодательного органа, согласие компетентного органа упомянутой Договаривающейся Стороны на изменение приложения будет считаться

данным лишь тогда, когда этот компетентный орган заявит генеральному секретарю, что требуемые полномочия или разрешения получены. В соглашении между компетентными органами будет установлена дата вступления в силу измененного приложения и может быть предусмотрено, что в течение переходного периода старое приложение полностью или частично остается в силе одновременно с новым приложением.

Статья 22

1. В добавления 1 и 2 приложения к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. По просьбе какой-либо Договаривающейся Стороны, любое ее предложение о внесении поправок в добавления 1 и 2 к приложению к настоящему Соглашению рассматривается Основной рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской Экономической Комиссии.

3. В случае одобрения поправки большинством членов, присутствующих и участвующих в голосовании, и если такое большинство включает большинство присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся Сторон, генеральный секретарь направляет поправку компетентным администрациям всех Договаривающихся Сторон для ее принятия.

4. Поправка принимается, если в течение шестимесячного срока со дня уведомления менее одной трети компетентных администраций Договаривающихся Сторон уведомляют генерального секретаря о своем возражении против поправки.

4-бис. В случае страны, которая становится Договаривающейся стороной настоящего Соглашения в период между моментом уведомления о проекте поправки и тем моментом, когда эта поправка будет сочтена приемлемой, секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии как можно скорее уведомляет новое государство-участник об этом проекте поправки. Новое государство-участник может проинформировать Генерального секретаря о любых возражениях до истечения шестимесячного периода с даты препровождения первоначальной поправки всем Договаривающимся сторонам.

5. Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся Стороны о любой принятой поправке, которая вступает в силу через три месяца со дня такого уведомления.

Статья 22-бис

Процедура внесения поправок в добавление 1B

1.Поправки к добавлению 1B к приложению к настоящему Соглашению вносятся в соответствии с процедурой, определенной настоящей статьей.

2.Любое предложение по поправкам к вступительным статьям добавления 1B принимается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии большинством присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон. Любая принятая таким образом поправка будет направлена секретариатом упомянутой Рабочей группы Генеральному секретарю для уведомления всех Договаривающихся сторон. Она вступает в силу через три месяца после даты уведомления Договаривающихся сторон.

3.Поскольку добавление 1B, которое адаптировано к контексту настоящего Соглашения на основе приложения 1B {С последними поправками, внесенными на основании постановления Комиссии (ЕК) № 1360/2002 от 13 июня 2002 года (Официальный бюллетень №L207 от 5 августа 200 года (исправления, Официальный бюллетень №L77 от 13 марта 2004 года)) и № 432/2004 от 5 марта 2004 года (Официальный бюллетень №L71 от 10 марта 2004 года)} к постановлению (СЕЕ) 3821/85, упомянутому в статье 10 настоящего Соглашения, зависит непосредственно от изменений, внесенных в это приложение 1B Европейским союзом, любая поправка, внесенная в это приложение, применяется к добавлению 1B при следующих условиях:

- секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии официально уведомит компетентные органы всех Договаривающихся сторон об опубликовании в Официальном бюллетене Европейских сообществ поправок, внесенных в приложение 1B к постановлению Сообщества, и одновременно с этим направит такую информацию Генеральному секретарю, сопроводив ее копией соответствующих текстов;

- эти поправки непосредственно вступают в силу в рамках добавления 1B через три месяца после даты направления информации Договаривающимся сторонам.

4.В том случае, если предложение по поправкам, касающимся приложения к настоящему Соглашению, повлечет за собой также внесение поправки в добавление 1B, поправки к этому добавлению не смогут вступить в силу до вступления в силу поправок, касающихся приложения. Если при этом поправки к добавлению 1B представляются одновременно с поправками, относящимися к приложению, то дата вступления их в силу определяется датой, установленной на основании применения процедур, которые в общих чертах описаны в статье 21.

Статья 22-тер

Процедура внесения поправок в добавление 3

1.Поправки в добавление 3 к приложению к настоящему Соглашению вносятся в соответствии с процедурой, определенной ниже.

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.

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.

3.Любой принятый таким образом образец может быть использован через три месяца после даты направления этой информации Договаривающимся сторонам данного Соглашения.

Статья 23

Помимо уведомлений, предусмотренных в статьях 20 и 21 настоящего Соглашения, генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пункте 1 статьи 14 настоящего Соглашения:

a) о ратификациях и присоединениях в соответствии со статьей 14 настоящего Соглашения;

b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 14 настоящего Соглашения;

c) о денонсациях в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения;

d) о прекращении настоящего Соглашения в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения;

e) об уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения;

f) о заявлениях к уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 19 настоящего Соглашения;

g) о вступлении в силу любой поправки в соответствии со статьей 21 настоящего Соглашения.

Статья 24

Протокол о подписании настоящего соглашения имеет ту же силу, действительность и срок действия, как и настоящее Соглашение, неотъемлемой частью которого он считается.

Статья 25

После 31 марта 1971 года подлинник настоящего Соглашения будет сдан на хранение генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии каждому из государств, указанных в пункте 1 статьи 14 настоящего Соглашения.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Женеве первого июля тысяча девятьсот семидесятого года в одном экземпляре на английском и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

ПРИЛОЖЕНИЕ

КОНТРОЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ГЛАВА 1 - ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ ТИПА

ГЛАВА II - УСТАНОВКА И ИНСПЕКЦИЯ

ГЛАВА III - ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ

ДОБАВЛЕНИЕ 1

ДОБАВЛЕНИЕ 1B

ДОБАВЛЕНИЕ 2

ГЛАВА 1 - ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ ТИПА

Статья 1

Для целей настоящей главы под "контрольным устройством" подразумевается "контрольное устройство или его компоненты".

Заявки на официальное утверждение типа контрольного устройства, образца регистрационного листа или карточки с памятью с прилагаемыми к ним соответствующими спецификациями подаются одной из Договаривающихся сторон изготовителем или его агентом.

Статья 2

Договаривающаяся сторона предоставляет официальное утверждение любого типа контрольного устройства, любого образца регистрационного листа или карточки с памятью, которые соответствуют требованиям добавлений 1 или 1B к настоящему приложению, при условии, что данная Договаривающаяся сторона может проверить соответствие серийных образцов официально утвержденному прототипу

Официальное утверждение типа контрольного устройства не должно предоставляться до того момента, пока не будет продемонстрирована способность всей системы (самого контрольного устройства, карточки водителя и электрических соединений с коробкой переключения скоростей) противостоять попыткам мошенничества или изменения данных о продолжительности управления. Испытания, необходимые для выявления этой способности, проводятся экспертами, которые знакомы с самыми современными методами подделки данных.

Любые изменения или добавления к официально утвержденному образцу должны быть предметом дополнительного официального утверждения, предоставляемого той Договаривающейся стороной, которая предоставила первоначальное официальное утверждение.

Статья 3

Договаривающиеся стороны выдают подателю заявки знак официального утверждения, который соответствует образцу, приведенному в добавлении 2, для каждого

типа контрольного устройства, регистрационного листа или карточки с памятью, которые они официально утвердили на основании статьи 2.

Статья 4

Компетентные органы Договаривающейся стороны, которой была подана заявка на официальное утверждение, должны в отношении каждого типа контрольного устройства, образца регистрационного листа или карточки с памятью, который они официально утверждают или отказываются утвердить, либо направить в течение одного месяца органам других Договаривающихся сторон копию свидетельства официального утверждения с приложенными к нему копиями соответствующих спецификаций, либо, в соответствующем случае, уведомить эти органы об отказе в официальном утверждении; в случае отказа они должны сообщить причины своего решения.

Статья 5

1.Если Договаривающаяся сторона, которая предоставила официальное утверждение типа в соответствии со статьей 2, установит, что определенное контрольное устройство, регистрационный лист или карточка с памятью с нанесенным на них знаком официального утверждения, который она выдала, не соответствует тому прототипу, в отношении которого она предоставила официальное утверждение, то она должна принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы серийные образцы соответствовали официально утвержденному прототипу. Принимаемые меры могут при необходимости включать даже отмену официального утверждения.

2.Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение типа, отменяет такое официальное утверждение, если контрольное устройство, регистрационный лист или карточка с памятью, которые были официально утверждены, не соответствуют положениям настоящего приложения, включая добавления к нему, или если в ходе эксплуатации обнаруживается, что они имеют какой-либо общий дефект, который делает их непригодными для той цели, для которой они предназначены.

3.Если Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение типа, уведомляется другой Договаривающейся стороной о каком-либо из случаев, упомянутых в пунктах 1 и 2, то она должна после консультаций с этой последней Договаривающейся стороной также принять меры, изложенные в этих пунктах, при условии соблюдения положений пункта 5.

4.Договаривающаяся сторона, констатировавшая наличие одного из случаев, упомянутых в пункте 2, может запретить до последующего уведомления продажу либо введение в эксплуатацию контрольного устройства, регистрационных листов или карточки с памятью. Это положение распространяется и на случаи, упомянутые в пункте 1, в отношении контрольных устройств, регистрационных листов или карточек с памятью, которые были освобождены от первоначальной проверки, если завод-изготовитель после соответствующего предупреждения не приводит устройство в соответствие с официально утвержденным образцом или с требованиями настоящего приложения.

В любом случае компетентные органы Договаривающихся сторон уведомляют друг друга в течение одного месяца о любой отмене официального утверждения типа или о

любых других мерах, принятых в соответствии с пунктами 1, 2 и 3, указывая причины таких действий.

5.Если Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение типа, оспаривает наличие любого из случаев, которые указаны в пунктах 1 и 2 и о которых она была уведомлена, то заинтересованные Договаривающиеся стороны принимают меры для урегулирования разногласий.

Статья 6

1.Податель заявки на официальное утверждение типа образца регистрационного листа указывает в своей заявке тип или типы контрольного устройства, на котором или которых предусматривается использовать данный лист, и предоставляет соответствующее оборудование такого типа или типов в целях апробирования данного листа.

2.Компетентные органы каждой Договаривающейся стороны указывают в свидетельстве официального утверждения образца регистрационного листа тип или типы контрольного устройства, на котором или которых этот образец листа может быть использован.

Статья 7

Договаривающиеся стороны не должны отказывать в регистрации транспортных средств, оборудованных контрольным устройством, или запрещать введение в эксплуатацию либо использование таких транспортных средств по любой причине, которая связана с тем, что данное транспортное средство оборудовано таким устройством, если на контрольное устройство нанесен знак официального утверждения, указанный в статье 3, и табличка с данными об установке, указанная в статье 9.

Статья 8

Любое принятое в соответствии с положениями настоящего приложения решение об отказе в официальном утверждении типа контрольного устройства, образца регистрационного листа или карточки с памятью либо об отмене такого официального утверждения должно быть подробно обосновано. Оно должно быть доведено до сведения заинтересованной стороны, которая одновременно должна быть проинформирована об имеющихся у нее средствах правовой защиты, предусмотренной законодательством данной Договаривающейся стороны, а также о предельных сроках, в которые она может воспользоваться такими средствами правовой защиты.

ГЛАВА II - УСТАНОВКА И ОСМОТР

Статья 9

1.Контрольное устройство может быть установлено или подвергнуто ремонту только теми механиками или мастерскими, которые для этой цели утверждаются компетентными органами Договаривающихся сторон после того, как последние, если они того пожелают, ознакомятся с мнением заинтересованных заводов-изготовителей.

Период административного действия карточек утвержденной мастерской и механика не должен превышать одного года.

Если карточка, выданная утвержденной мастерской или механику, продлевается, повреждена, неправильно функционирует, потеряна или украдена, то компетентный орган выдает другую карточку в течение пяти рабочих дней с момента получения соответствующей подробно изложенной просьбы.

Если новая карточка выдается с целью замены прежней, то новая карточка должна иметь такой же информационный номер "мастерской", но при этом индекс увеличивается на одну единицу. Компетентный орган, выдающий карточку, ведет регистр потерянных, украденных и дефектных карточек.

Договаривающиеся стороны принимают любые меры, необходимые для предотвращения подделывания карточек, выдаваемых утвержденным механикам и мастерским.

2.Утвержденный механик или мастерская наносит особый знак на налагаемые ими пломбы и, кроме того, вводит в контрольное устройство в соответствии с добавлением 1B электронные данные для обеспечения безопасности с целью проведения, в частности, проверок на аутентичность. Компетентные органы каждой Договаривающейся стороны ведут регистр используемых знаков и электронных данных для обеспечения безопасности, а также карточек, которые были выданы утвержденным мастерским и механикам.

3.Компетентные органы Договаривающихся сторон направляют друг другу свои перечни утвержденных механиков и мастерских и выданных им карточек, а также направляют друг другу копии знаков и необходимую информацию об использованных электронных данных для обеспечения безопасности.

4.Для подтверждения того, что установка контрольного устройства была произведена в соответствии с требованиями настоящего приложения, используется табличка с данными об установке, предусмотренная в добавлении 1 или 1B.

5.Пломбы могут сниматься механиками или мастерскими, утвержденными компетентными органами, в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи или в условиях, описание которых приводится в добавлении 1 или 1B к настоящему приложению.

ГЛАВА III - ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ

Статья 10

Работодатель и водители обеспечивают правильное функционирование и надлежащее использование, с одной стороны, контрольного устройства и, с другой стороны, карточки водителя в тех случаях, когда водитель должен управлять транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1B.

Статья 11

1.Работодатель выдает достаточное количество регистрационных листов водителям транспортных средств, оснащенных контрольным устройством в соответствии с добавлением 1, с учетом того обстоятельства, что эти листы являются личными по своему

характеру, а также с учетом продолжительности перевозки и возможного обязательства по замене поврежденных листов или листов, которые были изъяты инспектирующим должностным лицом. Работодатель выдает водителям листы только утвержденного образца, пригодные для использования в контрольном устройстве, установленном на транспортном средстве.

Если транспортное средство оснащено контрольным устройством в соответствии с добавлением 1B, то работодатель и водитель обеспечивают с учетом продолжительности перевозки правильность распечатки данных в случае проведения инспекции при наличии соответствующей просьбы, о которой говорится в добавлении 1B.

2. a)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.

b)Предприятие, использующее транспортные средства, которые оснащены контрольным устройством, соответствующим добавлению 1B настоящего приложения, и которые подпадают под действие данного Соглашения:

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 с момента регистрации и доступность таких данных в случае соответствующего требования инспектирующего лица либо непосредственно, либо дистанционно, с территории предприятия.

Для целей настоящего подпункта термин "загрузка" толкуется в соответствии с определением, приведенным в пункте s) главы I добавления 1B;

3.Карточка водителя, определенная в добавлении 1B, выдается по просьбе водителя компетентным органом государства, являющегося Договаривающейся стороной, в котором находится место обычного проживания водителя.

Договаривающая сторона может потребовать от любого водителя, на которого распространяются положения настоящего Соглашения и который обычно проживает на ее территории, чтобы у него имелась карточка водителя.

a)Для целей настоящего Соглашения "место обычного проживания" означает место, где обычно проживает конкретное лицо в течение не менее 185 дней каждого

календарного года в силу его личных или профессиональных обязательств либо, при отсутствии у него профессиональных обязательств, ввиду личных обстоятельств, свидетельствующих о тесной связи между этим лицом и местом, где он проживает.

Вместе с тем место обычного проживания лица, чьи профессиональные обязательства связаны с местом, которое отличается от места, в котором у него имеются личные обязательства, и которое поэтому проживает поочередно в разных местах, расположенных в двух или более государствах, являющихся Договаривающимися сторонами, рассматривается в качестве места его личных обязательств при условии, что такое лицо возвращается в это место регулярно. Это последнее условие не является обязательным, если указанное лицо проживает в государстве, являющемся Договаривающейся стороной, в связи с командировкой на определенный срок.

b)Водители подтверждают место своего обычного проживания любым соответствующим способом, например, путем предъявления удостоверения личности или любого другого действительного документа.

c)Если у компетентных органов Договаривающейся стороны, выдающей карточку водителя, возникают сомнения в отношении истинности заявления о месте обычного проживания, сделанного в соответствии с пунктом b), или в связи с проведением конкретных проверок, то эти органы могут потребовать предоставления любой дополнительной информации или доказательств.

d)Компетентный орган Договаривающейся стороны, выдающей карточку, должен по мере возможности убедиться в том, что лицо, подающее заявление на получение карточки водителя, не располагает такой действительной карточкой.

4. a)Компетентный орган Договаривающейся стороны заполняет карточку водителя в соответствии с положениями добавления 1B.

Период административного действия карточки водителя не превышает пяти лет.

Водитель может иметь только одну действительную карточку водителя. Ему разрешено пользоваться только своей собственной карточкой водителя. Он не должен пользоваться карточкой водителя, которая повреждена или срок действия которой истек.

Если взамен прежней карточки водителя выдается новая, то на этой новой карточке проставляется номер выдачи прежней карточки водителя, причем индекс увеличивается на одну единицу. Компетентный орган, выдающий карточку, регистрирует выданные, украденные, потерянные или дефектные карточки водителя, по крайней мере, в течение периода времени, равного сроку их действия.

Если карточка водителя повреждена или неправильно функционирует, утеряна или украдена, то компетентный орган выдает другую карточку в течение пяти рабочих дней с момента поступления соответствующей подробно изложенной просьбы.

При поступлении заявления об обновлении карточки, срок действия которой истекает, компетентный орган выдает новую карточку до истечения срока действия, если соответствующая просьба была направлена ему в течение предельных сроков, указанных в четвертом подпункте пункта 1 статьи 12.

b)Карточки водителя выдаются только тем лицам, которые подали соответствующее заявление и на которые распространяются положения настоящего Соглашения.

c)Карточка водителя выдается конкретному лицу. В течение официального срока ее действия она может быть изъята или ее действие может быть приостановлено по любым причинам только в том случае, если компетентный орган Договаривающейся стороны обнаружит, что карточка была подделана, либо водитель использует карточку, владельцем которой он не является, или что карточка была получена на основе ложных заявлений и/или фальшивых документов. Если такие меры по приостановлению действия или изъятию принимаются Договаривающейся стороной, которая не является Договаривающейся стороной, выдавшей карточку, то эта Договаривающая сторона возвращает карточку компетентным органам той Договаривающейся стороны, которая ее выдала, и указывает причины возвращения карточки.

d)Карточки водителя, выдаваемые Договаривающимися сторонами, признаются на основе взаимности.

Если держатель действующей карточки водителя, выданной Договаривающейся стороной, переносит место своего обычного проживания в другую Договаривающуюся сторону, то он может обратиться с просьбой о замене его карточки на эквивалентную карточку водителя; Договаривающаяся сторона, которая производит такую замену, обязана в случае необходимости проверить, является ли предъявленная карточка по-прежнему действительной.

Договаривающиеся стороны, производящие обмен, возвращают прежнюю карточку водителя компетентным органам Договаривающейся стороны, которая ее выдала, и указывают причины этого.

e)Если Договаривающая сторона заменяет или обменивает карточку водителя, то замена или обмен и любая последующая замена или обновление регистрируются в этой Договаривающейся стороне.

f)Договаривающиеся стороны принимают все необходимые меры для предотвращения любой возможности подделывания карточек водителя.

5.Договаривающиеся стороны должны позаботиться о том, чтобы данные, которые необходимы для контроля за соблюдением настоящего Соглашения и которые регистрируются и хранятся в памяти с помощью контрольных устройств в соответствии с добавлением 1B к настоящему приложению, хранились в памяти в течение 365 дней после даты их регистрации и могли быть предоставлены с соблюдением условий, гарантирующих безопасность и точность этих данных.

Договаривающиеся стороны принимают все необходимые меры для обеспечения того, чтобы перепродажа контрольных устройств или выведение их из эксплуатации не могли отрицательно повлиять, в частности, на надлежащее применение настоящего пункта.

Статья 12

1.Водитель не должен использовать загрязненные либо поврежденные регистрационные листы или карточку водителя. В этой связи должна быть обеспечена адекватная защита регистрационных листов или карточки водителя.

В случае повреждения регистрационного листа, на котором содержатся зарегистрированные данные, или карточки водителя водители должны прилагать поврежденный регистрационный лист или поврежденную карточку водителя к запасному временному регистрационному листу, который используется для замены.

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.

Если водитель желает возобновить действие своей карточки водителя, то он должен обратиться к компетентным органам Договаривающей стороны, в которой он обычно проживает, не позднее, чем за 15 рабочих дней до даты истечения действия карточки.

2. a)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 период, для которого они предназначены.

В том случае, если на борту транспортного средства, оснащенного цифровым устройством в соответствии с добавлением 1B, находится более одного водителя, каждый водитель обеспечивает, чтобы его карточка водителя была вставлена в правильное гнездо тахографа.

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:

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

ii)если транспортное средство оснащено контрольным устройством в соответствии с добавлением 1B, проставляются в карточке водителя с использованием ручного приспособления для ввода данных, предусмотренного в записывающем оборудовании.

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.управляет транспортным средством.

3. Водители:

- обеспечивают соответствие указанного на регистрационном листе времени официальному времени страны регистрации транспортного средства,

- приводят в действие коммутационные механизмы, позволяющие отдельно и четко регистрировать следующие периоды времени:

a)под знаком или : продолжительность управления;

b)под знаком или 1: все другие периоды работы;

c)под знаком или 1: другие периоды нахождения на рабочем месте, а именно:

- время ожидания, т.е. период, в течение которого водители не обязаны оставаться на своих рабочих местах, иначе как для реагирования на возможные сигналы к началу или возобновлению вождения либо к выполнению другой работы,

- время, проведенное рядом с водителем в процессе движения транспортного средства,

- время, проведенное на спальном месте в процессе движения транспортного средства,

d)под знаком или 1: перерывы в управлении и периоды ежедневного отдыха.

4.Каждая Договаривающаяся сторона может дать разрешение на то, чтобы все периоды, указанные в подпунктах b) и c) второго абзаца пункта 3 настоящей статьи, регистрировались под знаком на регистрационных листах, используемых на транспортных средствах, которые зарегистрированы на ее территории.

5.Каждый заинтересованный член экипажа должен указывать на своем регистрационном листе следующие данные:

a)в начале использования листа: свою фамилию и имя;

b)дату и место начала использования листа и дату и место завершения его использования;

c)регистрационный номер транспортного средства, для работы на котором он назначается, как в начале первого рейса, зарегистрированного на листе, так и впоследствии, в случае смены транспортного средства, в течение использования листа;

d)показания счетчика километров:

-в начале первого рейса, зарегистрированного на листе,

-в конце последнего рейса, зарегистрированного на листе,

-в случае смены транспортного средства в течение рабочего дня (показания счетчика километров транспортного средства, на котором водитель работал, и показатель счетчика километров транспортного средства, на котором водитель будет работать);

e)в соответствующих случаях время любой смены транспортного средства.

5-бис. Водитель вводит в контрольное устройство в соответствии с добавлением 1B обозначения стран, в которых он начинает и заканчивает свою ежедневную работу.

Указанный выше ввод данных осуществляется водителем и может быть полностью ручным или автоматическим, если контрольное устройство связано со спутниковой системой слежения.

6. Конструкция контрольного устройства, определение которого приводится в добавлении 1, должна быть такой, чтобы при необходимости после его вскрытия уполномоченное инспектирующее лицо могло ознакомиться с записями, произведенными за девять часов, предшествующих времени проверки, без необратимой деформации, порчи или загрязнения листа.

Кроме того, конструкция устройства должна быть такой, чтобы без вскрытия корпуса можно было убедиться в том, что ведется запись.

7. a)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:

i)регистрационные листки за текущую неделю и листки, использованные водителем в течение предыдущих 15 календарных дней;

ii)карточку водителя, если она у него имеется; и

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.

b)Если водитель управляет транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1B, то он должен быть в состоянии предъявить всякий раз, когда этого потребует инспектирующее должностное лицо:

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;

iii)регистрационные листки, соответствующие тому же периоду времени, о котором говорится в предыдущем подпункте и в течение которого он управлял транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1.

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.

8.Запрещается подделывать, изымать или уничтожать данные, занесенные на регистрационный лист, хранящиеся в контрольном устройстве или на карточке водителя, и распечатанные документы из контрольного устройства, определение которого приводится в добавлении 1B. Запрещаются также любые действия в отношении контрольного устройства, регистрационного листа или карточки водителя, в результате которых могут быть подделаны, изъяты или уничтожены данные и/или напечатанная информация. Ни одно из устройств, которые можно использовать в указанных целях, не должно находиться на транспортном средстве.

Статья 13

1.Если контрольное устройство вышло из строя или функционирует неправильно, то работодатель должен его отремонтировать с помощью официально утвержденного механика или мастерской сразу же после того, как это позволят обстоятельства.

Если транспортное средство не может быть возвращено на предприятие в течение одной недели со дня поломки или выявления неправильного функционирования, то ремонт должен производиться в ходе поездки.

В силу мер, принимаемых Договаривающимися сторонами, компетентные органы могут быть уполномочены запрещать использование транспортного средства в тех случаях, когда не устранены соответствующая поломка или неправильное функционирование, как это указано в изложенных выше подпунктах.

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.

b)В том случае, если карточка повреждена, неправильно функционирует, утеряна или похищена, либо не находится в распоряжении водителя, водитель:

i)в начале своего рейса распечатывает подробные сведения о транспортном средстве, которым он управляет, и вносит в эту распечатку:

-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 в подпунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3 статьи 12;

ii)в конце своего рейса распечатывает данные о периодах 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 водителя (фамилию и номер

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

3.Если карточка водителя повреждена или неправильно функционирует, то водитель возвращает ее компетентному органу Договаривающейся стороны, в которой находится место его обычного проживания. В случае кражи карточки водитель обязан подать официальное заявление компетентным органам государства, в котором совершена кража.

В случае потери карточки водитель обязан сообщить об этом в официальном заявлении компетентным органам Договаривающейся стороны, которая выдала эту карточку, и компетентным органам Договаривающейся стороны, являющейся государством, в котором находится место его обычного проживания, если речь идет о разных Договаривающихся сторонах.

Водитель может продолжать управлять транспортным средством без карточки водителя в течение максимум 15 календарных дней или в течение более продолжительного периода, если это необходимо для возвращения транспортного средства на предприятие, при условии, что он в состоянии доказать невозможность предъявления или использования карточки в течение этого периода.

Если компетентные органы Договаривающейся стороны, являющейся государством, в котором водитель обычно проживает, отличаются от компетентных органов, которые выдали ему карточку и в которых он обязан обновлять, заменять или обменивать карточку водителя, то эти компетентные органы информируют компетентные органы, которые выдали прежнюю карточку, о точных причинах ее обновления, замены или обмена.

Статья 14.

1.Во испонение пункта 2 b) статьи 13 Соглашения водители, которые управляют транспортными средствами, зарегистрированными в одной из Договаривающихся сторон, которым компетентные органы еще не смогли выдать карточки водителя и которые в течение переходного периода, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, управляют участвующими в международном движении транспортными средствами, оснащенными цифровым контрольным устройством в соответствии с добавлением 1B к приложению, должны быть в состоянии предъявить по требованию инспектора распечатки и/или регистрационные листы за текущую неделю и в любом случае распечатку и/или регистрационный лист за последний день предыдущей недели, в течение которого он управлял транспортным средством.

2.Пункт 1 не применяется к водителям транспортных средств, зарегистрированных в стране, в которой предусмотрено обязательное требование пользоваться карточкой водителя. Однако водители должны предъявлять распечатки по первому требованию инспектора.

3.Распечатки, предусмотренные в пункте 1, должны содержать подробные сведения, позволяющие идентифицировать водителей (фамилию и номер водительского удостоверения), включая их подписи.

Приложение-добавление 1

Требования к конструкции, проверке установке и инспекции

I. Определения

В настоящем добавлении подразумеваются:

a) под "контрольным устройством" - оборудование, предназначенное для установки на дорожных транспортных средствах в целях показания или регистрации в автоматическом или полуавтоматическом режиме данных о движении этих транспортных средств или об определенных периодах работы их водителей;

b) под "регистрационным листком" - листок, который предназначен для внесения в него и хранения зарегистрированных данных, который вводится в контрольное устройство и на котором пишущие устройства последнего ведут непрерывную запись информации, подлежащей регистрации;

c) под "постоянной контрольного устройства" - цифровая характеристика показывающая величину входного сигнала, необходимого для показания и регистрации пройденного расстояния в один километр; эта постоянная должна выражаться либо в оборотах на километр (к = ... об./км), либо в импульсах на километр (к = ... имп./км);

d) под "характеристическим коэффициентом транспортного средства" - цифровая характеристика, показывающая величину выходного сигнала, который создается тем элементом транспортного средства, который соединяет его с контрольным устройством (вторичный вал или ось коробки передач); когда транспортное средство проходит расстояние в один измеренный километр при нормальных условиях испытания (см. пункт 4 главы VI настоящего добавления). Характеристический коэффициент выражается либо в оборотах на километр (w = ... об./км), либо в импульсах на километр (w = ... имп./км);

e) под "эффективной окружностью" шин колес - среднее значение расстояний, пройденных несколькими колесами, приводящими в движение транспортное средство (ведущими колесами), за один полный их оборот. Измерение этих расстояний должно проводиться при нормальных условиях испытаний (см. пункт 4 главы VI настоящего добавления), их величина имеет следующее выражение: L = ... мм.

II. Общие характеристики и функции контрольного устройства

Контрольное устройство должно обеспечивать регистрацию:

1. Расстояния, пройденного транспортным средством;

2. Скорости транспортного средства;

3. Продолжительности управления;

4. Других периодов работы или нахождения на рабочем месте;

5. Перерывов в работе и ежедневных периодов отдыха;

6. Вскрытия корпуса, содержащего регистрационный листок;

7. Для электронного контрольного устройства, представляющего собой устройство, которое функционирует на основе передачи электрических сигналов с датчиков расстояния и скорости, - любого перерыва, продолжительность которого превышает 100 миллисекунд в электрическом питании регистрирующего оборудования (за исключением освещения), в электрическом питании датчиков расстояния и скорости, а также любого перерыва в подаче сигнала от датчика расстояния и скорости.

На транспортных средствах, используемых двумя водителями, контрольное устройство должно обеспечивать регистрацию одновременно, но четко и на двух отдельных листках данных по периодам, указанным в пунктах 3, 4 и 5.

III. Требования к конструкции контрольного устройства

A. Общие положения

1. Контрольное устройство должно включать:

a) визуальные приборы, показывающие:

пройденное расстояние (счетчик расстояния);

скорость (спидометр);

время (часы).

b) регистрирующие приборы, в том числе:

прибор, регистрирующий пройденное расстояние;

прибор, регистрирующий скорость;

один или несколько приборов, которые регистрируют время и которые соответствуют требованиям, изложенным в пункте 4 части C главы III.

c) пишущее устройство, отдельно регистрирующее в регистрационном листке:

каждое вскрытие корпуса, содержащего этот листок;

для электронного контрольного устройства, определенного в пункте 7 главы II, - любой перерыв, продолжительность которого превышает 100 миллисекунд в электрическом питании контрольного устройства (за исключением освещения) до повторного включения источника электрического питания;

для электронного контрольного устройства, определенного в пункте 7 главы II, - любой перерыв продолжительность которого превышает 100 миллисекунд, в электрическом питании датчика расстояния и скорости, и любой перерыв в подаче сигнала от датчика расстояния и скорости.

2. Любое включение в оборудование каких-либо устройств в дополнение к перечисленным выше не должно создавать помех для надлежащего функционирования обязательных устройств или для считки их показаний.

Контрольное устройство должно представляться на официальное утверждение полностью укомплектованным любыми подобными дополнительными устройствами.

3. Материалы

a) все составные части контрольного устройства должны быть изготовлены из материалов, обладающих достаточной устойчивостью и механической прочностью, а также стабильными электрическими и магнитными характеристиками,

b) любое изменение в составной части контрольного устройства или в характере материалов, используемых для ее производства, должно до его внедрения в производство быть представлено на официальное утверждение тому органу, который предоставил официальное утверждение типа в отношении контрольного устройства.

4. Измерение пройденного расстояния

Пройденное расстояние может быть измерено и зарегистрировано либо:

при движении вперед и движении задним ходом, либо

при движении только вперед.

Любая регистрация движения задним ходом ни в коем случае не должна отрицательно влиять на четкость и точность других регистрируемых данных.

5. Измерение скорости

a) диапазон измерения скорости должен соответствовать положениям, указанным в свидетельстве официального утверждения типа.

b) собственная частота и демпфирование измерительного прибора должны быть таковыми, чтобы приборы, показывающие и регистрирующие скорость, могли в рамках диапазона измерения реагировать на изменения ускорения до 2 м/сек2 в пределах допустимых погрешностей.

6. Измерение времени (часы)

a) орган управления механизма запуска часов должен быть расположен внутри корпуса, содержащего регистрационный листок; каждое вскрытие этого корпуса должно автоматически регистрироваться на регистрационном листке.

b) если механизм движения регистрационного листка вперед контролируется часами, то период, в течение которого эти часы идут правильно после полного завода, должен по крайнем мере на 10% превышать период регистрирования, соответствующий максимальному запасу листков, содержащемуся в оборудовании.

7. Освещение и защита

a) визуальные приборы контрольного устройства должны быть оборудованы соответствующими не ослепляющими приборами освещения.

b) для целей обеспечения нормальных условий использования все внутренние части контрольного устройства должны быть защищены от попадания влаги и пыли. Кроме того, они должны быть защищены от несанкционированного вскрытия путем использования корпусов, которые можно опечатывать.

B. Визуальные приборы

1. Индикатор пройденного расстояния (счетчик расстояния)

a) минимальная цена деления шкалы контрольного устройства, показывающего пройденное расстояние, должна составлять 0,1 километра. Цифры, показывающие гектометры, должны быть четко отличимы от цифр, показывающих целые километры.

b) цифры на шкале счетчика расстояния должны быть четко различимы, и их размер по высоте должен составлять не менее 4 мм для обеспечения их легкой считки.

c) счетчик расстояния должен регистрировать не менее 99 999,9 километра пробега.

2. Индикатор скорости (спидометр)

a) в рамках диапазона измерения шкала скорости должна быть равномерно градуирована на деления по 1, 2, 5 или 10 километров в час. Цена деления шкалы скорости (расстояние между двумя соседними делениями) не должна превышать 10% от максимальной скорости, указанной на шкале.

b) участок шкалы, выходящий за пределы диапазона измерения, цифрами может не отмечаться.

c) длина каждого промежутка шкалы, соответствующего разнице скорости в 10 километров в час, должна быть не менее 10 миллиметров.

d) на индикаторе стрелочного типа расстояние между стрелкой и циферблатом контрольного устройства не должно превышать 3 миллиметра.

3. Индикатор времени (часы)

Индикатор времени должен быть видимым снаружи контрольного устройства и должен обеспечивать четкую, устойчивую и недвусмысленную считку его показаний.

C. Регистрирующие приборы

1. Общие положения

a) на всем оборудовании, независимо от формы регистрационного листка (лента или диск), должен быть нанесен знак, обеспечивающий правильную установку регистрационного листка, с тем чтобы время, показываемое часами, и отметка времени на листке совпадали.

b) механизм, обеспечивающий подачу регистрационного листка, должен быть таким, чтобы последний двигался равномерно и мог быть без труда установлен и извлечен.

c) для регистрационных листков в форме диска устройство, обеспечивающее движение вперед, должно контролироваться часовым механизмом. В этом случае круговое движение листка должно быть непрерывным и равномерным, с минимальной скоростью 7 миллиметров в час, измеряемой по внутреннему краю кольца, обозначающего границу зоны записи скорости.

В оборудовании ленточного типа, где устройство, обеспечивающее движение листков вперед, контролируется часовым механизмом, скорость прямолинейного движения вперед должна быть не менее 10 миллиметров в час.

d) регистрация пройденного расстояния, скорости транспортного средства и любого вскрытия корпуса, содержащего регистрационный листок или листки, должна быть автоматической.

2. Регистрация пройденного расстояния

a) каждый километр пройденного расстояния должен быть отражен на записи в виде отклонения по крайней мере на один миллиметр в соответствующей системе координат.

b) даже на скоростях, приближающихся к верхнему пределу диапазона измерения, регистрация расстояний должна оставаться четкой.

3. Регистрация скорости

a) независимо от формы регистрационного листка, перо самописца, регистрирующего скорость, должно обычно двигаться по прямой линии и под прямым углом по отношению к направлению движения регистрационного листка.

Однако движение пера самописца может быть криволинейным, если соблюдаются следующие условия:

след, оставляемый пером самописца, должен быть перпендикулярным к средней окружности (для листков в форме диска) или к оси (для листков в форме ленты) зоны, предназначенной для регистрации скорости;

соотношение между радиусом кривой следа, оставленного пером самописца, и шириной зоны, предназначенной для регистрации скорости, должно быть не меньше чем 2,4 к 1, независимо от формы регистрационного листка;

градуировка шкалы времени должна проходить через зону записи в форме кривой того же радиуса, что и след, оставляемый пером самописца. Расстояния между делениями на шкале времени должны соответствовать периоду, не превышающему один час.

b) каждое изменение скорости на 10 километров в час должно отражаться на записи в виде отклонения по крайней мере на 1,5 миллиметра в соответствующей системе координат.

4. Регистрация времени

a) конструкция контрольного устройства должна быть таковой, чтобы период управления всегда регистрировался автоматически и чтобы можно было, в случае необходимости, при помощи прибора включения отдельно зарегистрировать другие периоды времени, например:

(I) под знаком - продолжительность управления;

(II) под знаком - все другие периоды работы;

(III) под знаком - другие периоды нахождения на рабочем месте, а именно:

время ожидания, т.е. период, в течение которого водители не обязаны оставаться на своих рабочих местах, иначе как для реагирования на возможные сигналы к началу или возобновлению вождения либо к выполнению другой работы;

время, проведенное рядом с водителем во время движения транспортного средства;

время, проведенное на спальном месте во время движения транспортного средства;

(IV) под знаком - знаком перерывы в работе и периоды ежедневного отдыха.

Рисунки не приводятся, могут быть предоставлены по запросу пользователя

Каждая Договаривающаяся Сторона может разрешить, чтобы все периоды, указанные в подпунктах (II) и (III) выше, регистрировались под знаком на регистрационных листках, используемых на транспортных средствах, которые зарегистрированы на ее территории.

b) необходимо, чтобы по характеристикам следов пера самописца, их взаимному расположению и, при необходимости, по знакам, указанным в пункте 4 a), можно было провести четкое различие между разными периодами времени.

Разные периоды времени должны отличаться друг от друга на записи толщиной соответствующих следов или при помощи любой другой системы, имеющей по крайней мере такую же эффективность с точки зрения отчетливости и легкости расшифровки записи.

c) на транспортных средствах, экипаж которых состоит более чем из одного водителя, записи, указанные в пункте 4 a), должны осуществляться на двух отдельных листках, причем каждый листок предназначен для одного водителя. В этом случае движение отдельных листков вперед должно обеспечиваться либо единым механизмом, либо отдельными синхронизированными механизмами.

D. Закрывающее устройство

1. Корпус, содержащий регистрационный листок или листки и прибор управления механизмом запуска часов, должен быть оборудован замком.

2. Каждое вскрытие корпуса, содержащего регистрационный листок или листки и прибор управления механизмом запуска чатов, должно автоматически регистрироваться на листке или листках.

E. Маркировка

1. На циферблате контрольного устройства должна быть нанесена следующая маркировка:

рядом с цифрой, показываемой счетчиком расстояния, - единица измерения расстояния, обозначенная сокращением "км";

рядом со шкалой скорости - знак "км/ч";

диапазон измерения спидометра - в форме "V мин. ... км/ч, V макс. ... км/ч". Эта маркировка не нужна, если она указана на табличке описания оборудования.

Однако эти требования не должны распространяться на контрольные устройства, официально утвержденные до 10 августа 1970 года.

2. Табличка описания должна быть наглухо закреплена на устройстве и должна иметь следующую маркировку, которая должна быть видимой при установке контрольного устройства:

название и адрес завода-изготовителя оборудования;

номер, присвоенный заводом-изготовителем, и год изготовления;

знак официального утверждения типа контрольного устройства;

постоянная оборудования в форме "k = ... об./км" или k = ... имп./км";

факультативно: диапазон измерения скорости в форме, указанной в пункте 1;

если влияние чувствительности прибора к углу наклона на регистрируемые данные, поступающие с оборудования, может выходить за пределы допустимых отклонений, допустимый угол, выраженный следующим образом:

Рисунок не приводится, может быть предоставлен по запросу пользователя

где альфа - угол, измеренный при горизонтальном положении лицевой части (обращенной вверх) оборудования, для которого калибруется прибор, альфа, бета и гамма являются, соответственно, максимальными допустимыми верхним и нижним отклонениями от угла калибрования альфа.

F. Максимально допустимые отклонения

(визуальные и регистрирующие приборы)

1. На испытательном стенде перед установкой:

a) пройденное расстояние:

на 1% больше или меньше реального расстояния, если это расстояние составляет не менее одного километра;

b) скорость:

на 3 км/ч больше или меньше реальной скорости;

c) время:

+- две минуты в день и максимум 10 минут за семь дней в случаях, если продолжительность времени хода часов после их повторной заводки не меньше этого периода.

2. После установки:

a) пройденное расстояние:

на 2% больше или меньше реального расстояния, если это расстояние составляет не менее одного километра;

b) скорость:

на 4 км/ч больше или меньше реальной скорости;

c) время:

+- две минуты в день или

+- 10 минут за семь дней.

3. В эксплуатации:

a) пройденное расстояние:

на 4% больше или меньше реального расстояния, если это расстояние составляет не менее одного километра;

b) скорость:

на 6 км/ч больше или меньше реальной скорости;

c) время:

+- две минуты в день или

+- 10 минут за семь дней.

4. Максимально допустимые отклонения, указанные в пунктах 1, 2 и 3, действительны для температур в диапазоне от 0°C до 40°C, причем температура измеряется в непосредственной близости от оборудования.

5. Измерение максимально допустимых отклонений, изложенных в пунктах 2 и 3, должно производиться в условиях, указанных в главе VI.

IV. Регистрационные листки

A. Общие положения

1. Регистрационные листки должны быть такими, чтобы они не затрудняли нормальное функционирование прибора и чтобы содержащиеся на них записи были нестираемыми, легко читаемыми и четкими.

Регистрационные листки должны сохранять свои размеры и все занесенные на них записи при нормальных условиях влажности и температуры.

Кроме того, каждый член экипажа должен иметь возможность заносить на листки без их повреждения и ухудшения четкости записей следующую информацию:

a) в начале использования листка: свои фамилию и имя;

b) дату и место начала использования листка и дату и место завершения его использования;

c) регистрационный номер каждого транспортного средства, для работы на котором он назначен, как в начале первой поездки, зарегистрированной на листке, так и впоследствии, в случае смены транспортного средства в ходе использования листка;

d) показания одометра:

в начале первой поездки, зарегистрированной на листке;

в конце последней поездки, зарегистрированной на листке;

в случае смены транспортного средства в течение рабочего дня (показание по транспортному средству, для работы на котором он был назначен, и показание по транспортному средству, для работы на котором он будет назначен);

e) время каждой смены транспортного средства.

При нормальных условиях хранения записи должны сохранять свою четкость по крайней мере в течение одного года.

2. Минимальная возможная продолжительность записи на листках, независимо от их формы, должна составлять 24 часа.

Если соединяются несколько дисков для повышения непрерывной возможной продолжительности записи, которая может быть обеспечена без вмешательства персонала, соединения между различными дисками должны осуществляться таким образом, чтобы не было перерывов записи, или ее наложений в момент перехода с одного диска на другой.

B. Зоны записи и их градуирование

1. Регистрационные листки должны иметь следующие зоны записи:

зона, предназначенная исключительно для данных, касающихся скорости;

зона, предназначенная исключительно для данных, касающихся пройденного расстояния;

одна или несколько зон для данных, касающихся времени управления, других периодов работы и нахождения на рабочем месте, перерывов в работе и периодов отдыха водителей.

2. Зона записи скорости должна быть разбита на деления по 20 километров в час или менее. Скорость, соответствующая каждому делению на шкале, должна быть указана в цифровом выражении против каждого деления. Знак "км/ч" должен быть проставлен в этой зоне по крайней мере один раз. Последнее деление шкалы должно совпадать с верхний пределом диапазона измерения.

3. Зона записи пройденного расстояния должна быть расположена таким образом, чтобы можно было легко снимать показания количества пройденных километров.

4. Зона или зоны, предназначенные для записи периодов, указанных в пункте 1, должны содержать такие знаки, которые позволяют четко определять различные периоды времени.

C. Информация, которая должна заноситься на регистрационные листки

Каждый листок должен содержать следующую информацию в печатной форме:

название и адрес или фирменное название завода-изготовителя;

знак официального утверждения образца листка;

знак официального утверждения типа или типов контрольных устройств, на которых может использоваться данный листок;

верхний предел диапазона измерения скорости, указанный в километрах в час.

В рамках минимальных дополнительных требований на каждый листок должна наноситься в печатной форме шкала времени, градуированная таким образом, чтобы показания времени можно было снимать непосредственно с интервалами по 15 минут, а определение любого пятиминутного интервала не вызывало трудностей.

D. Свободное место для записей, вписываемых от руки

На листках должно иметься такое свободное пространство, чтобы водители могли вписать, как минимум, следующие данные:

фамилию и имя водителя;

дату и место начала использования листка и дату и место завершения его использования;

регистрационный номер или номера транспортного средства или транспортных средств, для работы на которых назначается водитель в период использования листка;

показания одометра транспортного средства или транспортных средств, для работы на которых назначается водитель в период использования листка;

время любой смены транспортных средств.

V. Установка контрольного устройства

A. Общие положения

1. Контрольное устройство должно быть установлено на транспортном средстве таким образом, чтобы водитель мог со своего места наблюдать за показаниями спидометра, счетчика расстояния и часов и чтобы при этом все части этих приборов, включая приводные элементы, были защищены от случайной поломки.

2. Необходимо, чтобы постоянная контрольного устройства могла быть приведена в соответствие с характеристическим коэффициентом транспортного средства при помощи надлежащего приспособления, так называемого адаптера.

Транспортные средства с двумя или более передаточными числами заднего моста должны быть оборудованы переключающим устройством, которое автоматически приводит эти различные передаточные числа в соответствие с передаточным числом контрольного устройства, которое было установлено на данном транспортном средстве.

3. После проверки контрольного устройства, проводимой после его установки, на транспортном средстве рядом с устройством или на самом устройстве крепится табличка с данными об установке таким образом, чтобы ее было хорошо видно. После каждого осмотра, который проводится утвержденным механиком или мастерской, когда требуется изменение самой установки, на месте предыдущей таблички должна быть установлена новая табличка.

На табличке должны быть указаны по крайней мере следующие данные:

фамилия/название, адрес или фирменное название утвержденного механика или мастерской;

характеристический коэффициент транспортного средства в форме "w = ... об./км" или "w = ... имп./км";

эффективная окружность шин колес в форме "L = ... мм";

даты определения характеристического коэффициента транспортного средства и измерения эффективной окружности шин колес.

B. Наложение пломб

Пломбы накладываются на следующие части:

a) табличка с данными об установке за исключением тех случаев, когда она установлена таким образом, что ее нельзя снять без уничтожения указанной на ней маркировки;

b) два конца соединения между самим контрольным устройством и транспортным средством;

c) непосредственно адаптер и участок его включения в цепь;

d) переключающий механизм для транспортных средств с двумя или более передаточными числами ведущего моста;

e) участки, соединяющие адаптер и переключающий механизм с остальной частью контрольного устройства;

f) корпуса, оговоренные в пункте 7 b) части A главы III.

В особых случаях в ходе официального утверждения типа контрольного устройства может требоваться установка дополнительных пломб, в этом случае в свидетельстве официального утверждения должна производиться запись об установке этих пломб.

В чрезвычайных случаях могут быть сняты только те пломбы, которые указаны в подпунктах b), c) и e); в каждом отдельном случае нарушения этих пломб должно составляться и представляться компетентному органу письменное заявление, в котором указываются причины такого действия.

VI. Проверки и инспекции

Договаривающаяся Сторона назначает органы, которые проводят проверки и инспекции.

1. Утверждение новых или восстановленных приборов

Каждое отдельное новое или восстановленное устройство должно быть освидетельствовано с точки зрения правильности его функционирования и точности его показаний и записей в пределах, изложенных в пункте 1 части F главы III, путем наложения пломб в соответствии с пунктом f) части B главы V.

С этой целью Договаривающаяся Сторона может оговаривать первоначальную проверку, состоящую из проверки и подтверждения соответствия нового или восстановленного устройства, официально утвержденному образцу и/или требованиям настоящего приложения и добавлений к нему, или может делегировать полномочия по освидетельствованию заводам-изготовителям или их официально уполномоченным агентам.

2. Установка

После монтажа на транспортном средстве контрольное устройство и вся установка должны соответствовать положениям, касающимся максимально допустимых отклонений, которые изложены в пункте 2, части F главы III.

Инспекционные испытания должны проводиться утвержденным механиком или мастерской под их ответственность.

3. Периодические инспекции

a) периодические инспекции контрольного устройства, установленного на транспортных средствах, должны проводиться не реже одного раза в два года, они могут проводиться одновременно с испытаниями транспортных средств на пригодность к эксплуатации на дорогах.

Эти инспекции должны включать следующие проверки:

правильность работы контрольного устройства;

наличие на контрольном устройстве знака официального утверждения типа;

наличие таблички с данными;

целостность пломб на контрольном устройстве и на других частях;

эффективная окружность шин колес.

b) Инспекция в целях проверки соблюдения положения пункта 3 части F главы III о максимально допустимых отклонениях в ходе эксплуатации должна проводиться не реже одного раза в шесть лет, хотя каждая Договаривающаяся Сторона может установить более короткие интервалы для проведения таких инспекций транспортных средств, зарегистрированных на ее территории. В ходе таких инспекций должна проводиться замена таблички с данными об установке.

4. Измерение погрешностей

Измерение погрешностей при установке или в ходе эксплуатации должно проводиться при следующих условиях, которые должны рассматриваться как стандартные условия испытаний:

транспортное средство в снаряженном состоянии без груза;

давление в шинах соответствует инструкциям завода-изготовителя;

износ шин в пределах разрешенных законодательством;

движение транспортного средства: транспортное средство, приводимое в движение собственным двигателем, должно двигаться прямолинейно по ровной поверхности со скоростью 50 +- 5 км/ч; испытание может также проводиться на соответствующем испытательном стенда при условии обеспечения аналогичной точности.

Приложение - добавление 1B

Требования к конструкции, испытанию, установке и осмотру цифрового контрольного устройства, используемого на автомобильном транспорте

Статья 1 - Преамбула

1. Поскольку настоящее добавление является адаптированным вариантом приложения 1B к постановлению Совета (EEC) № 3821/85 от 20 декабря 1985 года о контрольном устройстве на автомобильном транспорте {С поправками, внесенными на основании постановления Совета (ЕС) № 2135/98 от 24 сентября 1998 года (Официальный бюллетень № L274 от 9 октября 1998 года), а также постановления Комиссии (ЕС) № 1360/2002 от 13 июня 2002 года (Официальный бюллетень № L207 от 5 августа 2002 года (исправление -Официальный бюллетень № L77 от 13 марта 2004 года)) и №432/2004 от 5 марта 2004 года (Официальный бюллетень № L71 от 10 марта 2004 года)}, содержание этого приложения с учетом его объема и сугубо технического характера в ЕСТР не воспроизводится. Для ознакомления с полным официальным текстом и последующими поправками к нему Договаривающиеся стороны отсылаются к тексту, опубликованному в Официальном бюллетене Европейского союза.

Вследствие этого содержание настоящего добавления 1B ограничено вступительными положениями, в которых делаются ссылки на соответствующие тексты Европейского союза и Официальные бюллетени, где он были опубликованы, и в которых с помощью перекрестных ссылок выделяются конкретные места приложения, потребовавшие адаптации к контексту ЕСТР.

2. Для облегчения работы с этим приложением, включая адаптированный текст в целях учета ЕСТР, и получения общего представления о данном тексте, секретариат Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций подготовит сводный текст этого добавления. Однако этот текст не будет иметь никакой юридической силы. При необходимости данный текст, подготовленный на официальных языках ЕЭК ООН, будет обновляться.

Статья 2 - Вступительные положения к добавлению 1B

1. В соответствии с пунктом 1 статьи 1 выше Договаривающимся сторонам предлагается при работе с приложением 1B ссылаться на постановление Комиссии (ЕС) № 1360/2002 от 13 июня 2002 года, опубликованное в Официальном бюллетене Европейских сообществ № L 207/1 от 5 августа 2002 года и № 432/2004 от 5 марта 2004 года (см. сноску ниже, в которой указаны даты их опубликования в Официальном бюллетене Европейского союза), посредством которого с учетом технического прогресса в седьмой и восьмой раз адаптируется постановление (CEE) № 3821/85 о контрольном устройстве на автомобильном транспорте.

2. Для целей добавления 1B:

2.1 Термины в левой колонке ниже должны быть заменены соответствующими терминами, указанными в правой колонке:

Термины, использованные в приложении 1B заменяется на термины, использованные в ЕСТР:

Государства-члены	Договаривающиеся стороны
MS	CP
Приложение (1B)	Добавление (1B)
Добавление	Раздел добавления
Постановление	Соглашение или ЕСТР
Сообщество	ЕЭК ООН

2.2 Ссылки на правовые тексты в левой колонке ниже заменяются ссылками, указанными в правой колонке:

Правовые тексты Европейского сообщества	Заменяется на	Правовые тексты Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций
Постановление Совета № 3821/85/CEE		ЕСТР
Директива Совета № 92/23/CEE		Правила № 54 ЕЭК
Директива Комиссии № 95/54/CE, посредством которой с учетом технического прогресса адаптируется директива Совета 72/245/EEC		Правила № 10 ЕЭК

2.3 Перечень текстов или положений, для которых эквивалентных текстов ЕЭК ООН не существует или по которым требуется дополнительная информация, приводится ниже. Эти тексты или информация цитируются только для справки.

2.3.1 Предельные значения для установки устройства ограничения скорости, как определено в разделе I (определения) bb) приложения 1B/добавления 1B, соответствуют положениям директивы № 92/6/EEC от 10 февраля 1992 года (Официальный биллютень № L 57 от 02/03/1992).

2.3.2 Измерение расстояний, как определено в разделе I (определения) u) приложения 1B/добавления 1B, осуществляется в соответствии с положениями директивы Совета № 97/27/CE от 22 июля 1997 года с последними поправками (Официальный биллютень № L 233 от 25/08/1997).

2.3.3 Идентификация транспортных средств, как определено в разделе I (определения) nn) приложения 1B/добавления 1B, осуществляется в соответствии с положениями директивы Совета № 76/114/EEC от 18 декабря 1975 года (Официальный биллютень № L 24 от 30/01/1976).

2.3.4 Положения о безопасности должны соответствовать положениям, содержащимся в рекомендации Совета № 95/144/EC от 7 апреля 1995 года, относительно общих критериев

оценки информационной технологической безопасности (Официальный биллютень № L 93 от 26/04/1995).

2.3.5 Защита физических лиц в отношении обработки данных личного характера и свободной передачи таких данных осуществляется в соответствии с положениями директивы Совета № 95/46/ЕС от 24 октября 1995 года с последними поправками (Официальный биллютень № L 281 от 23/11/1995).

2.4 Другие положения, подлежащие изменению или исключению

2.4.1 Текст требования 172 исключается и заменяется словом "зарезервировано".

2.4.2 Требование 174 изменяется следующим образом:

"отличительный знак Договаривающейся стороны, выдающей карточку. В качестве отличительных знаков Договаривающихся сторон, не являющихся членами Европейского союза, используются знаки, предусмотренные в Венской конвенции о дорожном движении 1968 года или Женевской конвенции о дорожном движении 1949 года".

2.4.3 Ссылка на флаг Европейского союза с буквами "MS", означающими "государство-член", в требовании 178 заменяется буквами "CP", означающими "Договаривающаяся сторона", при этом флаг Договаривающейся стороны, не являющейся членом Европейского союза, факультативен.

2.4.4 Требование 181 изменяется следующим образом:

"Проконсультировавшись с секретариатом ЕЭК ООН, Договаривающиеся стороны могут добавить цвета или маркировку, например элементы безопасности, без ущерба для других положений настоящего добавления".

2.4.5 Требование 278 изменяется следующим образом:

"Испытания на эксплуатационную совместимость проводятся единым компетентным органом".

2.4.6 Требования 291-295 исключаются и заменяются словом "зарезервировано".

2.4.7 В добавлении 9/разделе 9 добавления к ЕСТР (официальное утверждение типа – перечень минимальных требуемых испытаний), 1, 1-1, вступительное предложение изменяется следующим образом:

"Процедура официального утверждения типа конструкции записывающей аппаратуры (или компонента) либо карточки тахографа основана на:"»

Приложение - добавление 2

ЗНАК И СВИДЕТЕЛЬСТВА ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

I. Знак официального утверждения

II. Свидетельство официального утверждения продукции, соответствующей добавлению 1

III. Свидетельство официального утверждения продукции, соответствующей добавлению 1B

1. Знак официального утверждения

1. Знак официального утверждения состоит из:

прямоугольника, в котором проставлена буква "e", за которой следует указанный ниже общепринятый отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение:

Германия	- 1	Российская Федерация	- 22
Франция	- 2	Греция	- 23
Италия	- 3	Ирландия	- 24
Нидерланды	- 4	Хорватия	- 25
Швеция	- 5	Словения	- 26
Бельгия	- 6	Словакия	- 27
Венгрия	- 7	Беларусь	- 28
Чешская Республика	- 8	Эстония	- 29
Испания	- 9	Республика Молдова	- 30
Сербия	-10	Босния и Герцеговина	- 31
Соединенное Королевство	- 11	Латвия	- 32
Австрия	- 12	Лихтенштейн	- 33
Люксембург	- 13	Болгария	- 34
Швейцария	- 14	Казахстан	- 35
		Литва	- 36
Норвегия	- 16	Турция	- 37
Финляндия	- 17	Туркменистан	- 38
Дания	- 18	Азербайджан	- 39
Румыния	- 19	Бывшая югославская	
Польша	- 20	Республика Македония	- 40
Португалия	- 21	Андорра	- 41
		Узбекистан	- 44
		Кипр	- 49
		Мальта	- 50
		Албания	- 54
		Армения	- 55
		Черногория	- 56
		Сан-Марино	- 57
		Монако	- 59

Последующие порядковые номера будут присваиваться:

I) странам - Договаривающимся Сторонам Соглашения 1958 года о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов, оборудования и частей механических транспортных средств - те же номера, которые были присвоены этим странам на основании данного Соглашения;

II) странам, не являющимся Договаривающимися Сторонами Соглашения 1958 года, - в хронологическом порядке ратификации ими этого Соглашения или в порядке их присоединения к нему и

номера официального утверждения, соответствующего номеру свидетельства официального утверждения, который присваивается прототипу контрольного устройства, или регистрационного листка, и располагаемого в любой точке в непосредственной близости от этого прямоугольника.

Примечание: Для обеспечения в будущем соответствия между общепринятыми отличительными номерами, предусмотренными в Соглашении 1958 года, и номерами, использующимися в Соглашении ЕСТР, новым Договаривающимся Сторонам должен присваиваться одинаковый номер в обоих Соглашениях.

2. Знак официального утверждения проставляется на табличке описания каждого контрольного устройства и каждого регистрационного листка. Он должен быть нестираемым и всегда оставаться четким.

3. Размеры знака официального утверждения, показанные ниже, выражены в миллиметрах, эти размеры являются минимальными. Соотношения между размерами должны сохраняться.

Рисунок *

Рисунок не приводится, может быть предоставлен по запросу пользователя

II. Свидетельство официального утверждения продукции, соответствующей добавлению 1

Договаривающаяся Сторона, предоставившая официальное утверждение, выдает Стороне, подавшей заявку, свидетельство официального утверждения, образец которого приведен ниже. При сообщении другим Договаривающимся Сторонам о предоставлении или, в соответствующих случаях, отмене официальных утверждений Договаривающаяся Сторона должна использовать копии этого свидетельства.

Свидетельство официального утверждения продукции, соответствующей добавлению 1

Название компетентной администрации .....

Уведомление, касающееся**:

официального утверждения типа контрольного устройства

отмены официального утверждения типа контрольного устройства

официального утверждения образца регистрационного листка

отмены официального утверждения регистрационного листка

.....

Официальное утверждение N .....

1. Торговый знак или название .....

2. Название типа или образца .....

3. Название завода-изготовителя .....

4. Адрес завода-изготовителя .....

.....

5. Представлено на официальное утверждение (дата) .....

6. Испытано (место) .....

7. Дата и номер протокола испытания .....

8. Дата официального утверждения .....

9. Дата отмены официального утверждения .....

10. Тип или типы контрольного устройства, для эксплуатации на котором (которых) предназначен листок .....

.....

11. Место .....

12. Дата .....

13. Прилагаемые описательные документы .....

---

14. Примечания

.....

(подпись)

---

* Данные цифры приведены исключительно в качестве примера.

** Ненужное вычеркнуть.

III. Свидетельство официального утверждения продукции, соответствующей добавлению 1B

После того как Договаривающаяся сторона предоставляет официальное утверждение, она выдает подателю заявки свидетельство официального утверждения,

составленное в соответствии с приведенным ниже образцом. Договаривающиеся стороны используют копии данного документа для уведомления других Договаривающихся сторон о предоставлении официальных утверждений или любых отменах официальных утверждений.

СВИДЕТЕЛЬСТВО ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ПРОДУКЦИИ, СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ ДОБАВЛЕНИЮ 1B

Наименование компетентного административного органа

Сообщение, касающееся1:

□ официального утверждения

□ отмены официального утверждения

□ образца контрольного устройства

□ компонента контрольного устройства2

□ карточки водителя

□ карточки мастерской

□ карточки предприятия

□ карточки контролера

№ официального утверждения

1. Торговое или фирменное название
2. Название модели
3. Наименование изготовителя
4. Адрес изготовителя
5. Представлено на официальное утверждение (дата)
6. Испытательная (испытательные) лаборатория (лаборатории)
7. Дата и номер протоколов
8. Дата официального утверждения
9. Дата отмены официального утверждения
10. Модель (модели) компонента (компонентов) контрольного устройства, с которой (которыми) предстоит использовать данный компонент
11. Место
12. Дата
13. Прилагаемые спецификации

14. Замечания (включая указание мест наложения пломб, если они требуются)

(Подпись)

1 Сделать отметку в соответствующих клетках.

2 Указать данный компонент в сообщении".

добавление 3

ТИПОВЫЕ БЛАНКИ

В соответствии со статьей 12 бис настоящего Соглашения автомобильные перевозчики могут использовать в целях содействия проведению проверок на дороге типовые бланки, приведенные ниже:

1.БЛАНК ПОДТВЕРЖДЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ представляет собой бланк, который следует использовать в том случае, когда водитель находился в отпуске по болезни или в ежегодном отпуске или если он управлял транспортным средством, не подпадающим под действие положений ЕСТР по смыслу статьи 2 настоящего Соглашения.

Указание по использованию. (Изложить, по возможности, на обратной стороне бланка)

a)Все позиции настоящего бланка должны быть заполнены перед рейсом транспортным предприятием и соответствующим водителем.

b)Изменение текста бланка не допускается.

c)Бланк считается действительным в том случае, если он подписан как уполномоченным представителем транспортного предприятия, так и самим водителем. В случае индивидуальных предприятий водитель подписывает бланк один раз от имени предприятия и один раз в качестве водителя. Действительным считается только подписанный подлинник настоящего документа.

d)На распечатке бланка может содержаться логотип предприятия. Позиции 1 5 могут быть напечатаны заблаговременно. Печать предприятия не может заменять подпись лица, которое должно подписать бланк, однако его подпись может быть подкреплена печатью.

e)Дополнительная национальная или региональная информация должна указываться на обратной стороне бланка.

f)Если настоящий бланк составляется на ином языке, чем английский или французский, то его название на национальном языке должно указываться под названиями на английском и французском языках, которые должны сохраняться на бланке. Если

бланк составлен на ином языке, чем английский, то названия разделов в самом бланке должны повторяться на английском языке (см. прилагаемый образец).

2. (зарезервировано для другой возможной формы)…"

ДОБАВЛЕНИЕ 3 ПРИЛОЖЕНИЯ К ЕСТР

ATTESTATION OF ACTIVITIES* / FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITÉS*

БЛАНК ПОДТВЕРЖДЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ*

(Регламент 561/2006 (ЕС) или ЕСТР**)/ (REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR**)

Заполнить печатными латинскими буквами и подписать до рейса/ To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey

Приложить к записям контрольного устройства, которые должны сохраняться/ To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

Подделка бланка подтверждения является правонарушением/ False attestations constitute an infringement

Часть, подлежащая заполнению предприятием (Part to be filled in by the undertaking)

1.Название предприятия /Name of the undertaking

2.Улица, почтовый индекс, город/Street address, postal code, city

Страна/Country:

3.Номер телефона (включая международный код)/Telephone number (including international prefix)

4.Номер факса (включая международный код)/Fax number (including international prefix)

5.Адрес электронной почты/e-mail address:

Я, нижеподписавшийся (I, the undersigned):

6.Фамилия и имя/ Name and first name:

7.Должность на предприятии/Position in the undertaking:

заявляю, что водитель/declare that the driver :

8.Фамилия и имя/Name and first name:

9.Дата рождения: (день/месяц/год)/ Date of birth (day/month/year):

10.Номер водительского удостоверения или удостоверения личности или паспорта/Driving licence or identity card or passport number

……
……

11.Начал работать на предприятии с (день/месяц/год)/ who has started to work at the undertaking on (day/month/year)

в течение периода/for the period:

12.с (час/день/месяц/год)/ from (day/month/year):
……

13.по (час/день/месяц/год)/ to (day/month/year):

14. □ находился в отпуске по болезни***/ was on sick leave

15. □ находился в ежегодном отпуске ***/ was on annual leave)

16. □ находился в отпуске или на отдыхе***/was on leave or rest

17. □ управлял транспортным средством, не подпадающим под действие положений Регламента (ЕС) 561/2006 или ЕСТР***/drove a vehicle exempted from the scope of the Regulation(EC) 561/2006 or the AETR

18. □ выполнял другую работу, отличную от управления транспортным средством,***/was performing any work other than driving of a vehicle

19. □ был в ожидании***/was available

20. Место/Place:……..……... Дата/date:
……...

Подпись/signature

21.Я, нижеподписавшийся, водитель, подтверждаю, что в течение указанного выше периода не управлял транспортным средством, подпадающим под действие положений Регламента 561/2006 (ЕС) или ЕСТР.

(I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of the (EC) Regulation 561/2006 or AETR during the period mentioned above).

22.Место/Place:……..……... Дата/date:
……

Подпись водителя/signature of the driver

ЕДИНЫЙ
ТРАНСПОРТНЫЙ
ОПЕРАТОР

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЙ МЕМОРАНДУМ

ВВЕДЕНИЕ

С момента своего создания в 1970 году ЕСТР изменяли пять раз в целях улучшения его содержания с учетом технического прогресса и обеспечения его соответствия нормативным актам Сообщества. Последняя внесенная поправка вступила в силу 16 июня 2006 года.

Пакет предложений по внесению поправок, содержащихся в настоящем документе, имеет целью привести ЕСТР в соответствие с законодательством, введенным в действие в Европейском союзе в части продолжительности управления и отдыха профессиональных водителей, с тем чтобы, с одной стороны, обеспечить соответствие правил, применимых к международным перевозкам в автомобильном сообщении, во всех странах ЕЭК ООН и, с другой стороны, повысить безопасность дорожного движения.

Внесение этих изменений предполагает необходимость внесения поправок и дополнений в ЕСТР (статьи 1, 2, 3, 6, 7, 8, 8-бис, 11, 12, 12-бис, 13-бис, 22-тер), а также в приложение к нему (статьи 11, 12 и 13) и в добавления 1, 2 и 3 (новое). Относящиеся к ним предложения подробно излагаются ниже.

ОСНОВНОЙ ТЕКСТ ЕСТР

Статья 1 (Определения): Предложенное изменение имеет целью привести определения ЕСТР в соответствие с определениями правил Европейского союза.

Статья 2 (Область применения): Предложенное изменение имеет целью привести исключения, содержащееся в ЕСТР, в соответствие с исключениями, предусмотренными правилами Европейского союза.

Статья 3 (Применение Соглашения к третьим странам): Изменения, предложенные к пункту 2 a) и b), имеют целью уточнить условия применения ЕСТР к транспортным средствам, прибывающим из третьей страны.

Статья 6 (Продолжительность управления): Предложенные изменения имеют целью привести ЕСТР в том, что касается продолжительности управления профессиональными водителями, в соответствие с положениями, действующими в Европейском союзе. В частности, новые пункты 4 и 5 уточняют соответственно, что начало и прекращение управления не связано с пересечением границы и что по соображениям безопасности дорожного движения другие виды деятельности, которыми занимается водитель, не должны считаться "отдыхом".

Статья 7 (Перерывы): Предложенные изменения носят главным образом формальный характер.

Статья 8 (Продолжительность отдыха): Во избежание неправильного или иного толкования в ходе проверок на дороге редакция этой статьи была полностью изменена в целях ее приведения в соответствие с соответствующими положениями правил ЕС. Изменения, внесенные в эту статью, включают как формальные изменения, так и изменения по существу.

В последнем случае внесенные изменения (см. пункты 2-7) имеют целью упростить положения, которые действовали ранее, и облегчить проверки. В частности, была исключена компенсация за уменьшение продолжительности ежедневного отдыха. С другой стороны, минимальная продолжительность ежедневного отдыха, использованного целиком, увеличена с 8 до 9 часов, причем этот период отдыха можно разбить только на два периода, а не на три. Однако возможность разбивки ежедневного отдыха не означает отмену обязательства о предоставлении отдыха продолжительностью не менее 12 часов. Кроме того, уточняется, что 24-часовой период может использоваться в качестве сокращенного периода отдыха, в месте базирования транспортного средства или дома у водителя. Новые положения применяются отныне ко всем транспортным операциям, включая нерегулярные пассажирские перевозки.

Изменение, внесенное в пункт 8, учитывает тот факт, что установленные приспособления для сна все чаще и чаще используются в течение продолжительных периодов в том случае, когда водитель находится вне места приписки. Однако водителю предоставляется право самому выбирать решение на предмет того, использовать ли ежедневные периоды отдыха и сокращенные еженедельные периоды отдыха на борту транспортного средства. Этим изменением вводится принцип, в соответствии с которым приспособления для сна должны быть предусмотрены для каждого водителя, находящегося на борту транспортного средства.

Статья 8-бис (новая) (Отступления от статьи 8): Часть прежней статьи 8 была перенесена в эту новую статью, которая была также дополнена новыми положениями, разработанными на основе тех положений, которые были включены в правила ЕС.

Изменение, внесенное в пункт 1, учитывает тот факт, что водитель может быть вынужден садиться на паром или поезд или покидать их; в этом случае ежедневный отдых может быть разбит на три части, однако требование о том, чтобы максимальная продолжительность этих операций не превышала одного часа, сохраняется.

В пункте 2 уточняется, что период отдыха или перерыв считается таковым в том случае, если водитель имеет доступ к спальному месту на пароме или поезде во всех случаях, когда он перемещается с целью принять грузовой автомобиль/междугородный/ городской автобус под свою ответственность, или находится на обратном пути.

В пункте 3 уточняются правила, действующие в том случае, когда водитель перемещается к месту нахождения транспортного средства (или возвращается оттуда) на борту транспортного средства, не подпадающего под действие ЕСТР, и дополняются положения пункта 5 статьи 6.

Статья 9 (Изъятия): Это изменение имеет целью обязать водителя самому производить регистрацию данных. Кроме того, оно учитывает факт внедрения в практику цифрового тахографа, который является предметом пятой поправки.

Статья 11 (Контроль, осуществляемый предприятием): Изменение, внесенное в пункт 1, имеет целью подчеркнуть, что обязанность надлежащим образом проинструктировать экипаж возлагается на предприятие.

Добавление в конце пункта 3 имеет целью уточнить причину, по которой такие выплаты должны быть запрещены.

Новый пункт 4 вводит понятие презумпции ответственности работодателя. На основании этого правила графики работы должны составляться и изменяться более тщательно. Этот пункт также предусматривает соответствующий механизм защиты работодателей.

Новый пункт 5 имеет целью обратить внимание всей транспортной цепочки на необходимость исключить возможность использования необоснованных графиков, противоречащих настоящему Соглашению, при составлении планов работы.

Статья 12 (Меры по обеспечению применения Соглашения): Изменение, внесенное в пункт 1, имеет целью усилить проверки на дороге и на предприятиях. Увеличение числа проверок, которые необходимо произвести, основано на правилах, принятых ЕС, и отражает факт установки на транспортных средствах, осуществляющих международные перевозки, цифрового тахографа, что позволяет проконтролировать большее число отработанных дней. Указанные даты соответствуют дате обязательного внедрения цифрового тахографа в рамках ЕСТР (16 июня 2010 года). В конце пункта c) были включены дополнительные критерии неразграничения с целью создать такое положение, при котором контроль за применением был бы справедливым и воспринимался в качестве такового.

Новые положения пункта 6 имеют целью предоставить странам возможность разрешать своим уполномоченным сотрудникам налагать санкции за несоблюдение правил независимо от места, в котором было обнаружено нарушение. Для того чтобы Договаривающиеся стороны могли принять решение по поводу изъятия, содержащегося в пункте b), предусматривается соответствующая временная мера.

Пункт 7 имеет целью уточнить, что в том случае, когда Договаривающаяся сторона возбуждает судебное разбирательство или налагает санкцию за данное нарушение, она должна предоставить надлежащие доказательства.

Пункт 8 обязывает Договаривающиеся стороны обеспечить введение в действие системы пропорциональных санкций в случае нарушения Соглашения тем или иным субъектом транспортной цепочки.

Статья 12-бис (новая) (Образцы типовых бланков): Эта новая статья имеет целью включить в ЕСТР типовые бланки, которые могут быть использованы профессиональными водителями для облегчения проверок на дороге. Эта статья определяет условия использования этих бланков.

Статья 13-бис (новая) (Переходные положения): Эта новая статья имеет целью уточнить дату применения некоторых положений приложения к ЕСТР начиная с даты вступления в силу данной поправки.

Статья 22-тер (новая) (Процедура внесения поправок в добавление 3): Эта новая статья имеет целью ввести в действие упрощенную процедуру внесения поправок в добавление 3, которое предусматривает лишь образцы типового бланка (см. статью 12 бис выше).

ПРИЛОЖЕНИЕ К ЕСТР

Статья 11: Добавления, внесенные в эту статью, учитывают факт внедрения в практику цифрового тахографа. В соответствии с этими положениями транспортное предприятие обязано своевременно заносить данные таким образом, чтобы их можно было адекватным образом проверить на предприятии и хранить в течение не менее 12 месяцев - т.е. в течение времени хранения, предусмотренного для всех других регистрируемых данных.

Статья 12: Изменения, внесенные в пункт 1, носят чисто формальный характер. Новые положения, включенные в подпункт b) пункта 2, имеют целью обновить данное положение с учетом наличия цифрового тахографа.

Изменения, внесенные в пункт 7, также имеют целью обновить содержащиеся в нем положения с учетом новых положений ЕС, касающихся продолжительности управления и отдыха, а также цифрового тахографа.

Статья 13: Новые положения, включенные в пункт b), имеют целью уточнить некоторые ситуации, связанные с внедрением цифрового тахографа, и обеспечить наличие всех зарегистрированных данных для их проверки уполномоченными сотрудниками.

Добавление 1 к приложению

Предложенная поправка, касающаяся текста ЕСТР только на русском языке, имеет целью использование тех же формулировок, которые содержатся в пункте 3 c) первого абзаца статьи 12 приложения.

Добавление 2 к приложению

Предложенная поправка имеет целью обновить список стран, присоединившихся к ЕСТР, которым присваивается соответствующий номер, позволяющий идентифицировать их знак официального утверждения (пункт 1 раздела I добавления 2).

Добавление 3 к приложению (новое)

Предложенная поправка имеет целью определить типовые бланки, которые могут быть использованы профессиональными водителями. Первый включенный бланк представляет собой "БЛАНК ПОДТВЕРЖДЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ" (см. статью 12 бис).