



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1
15 March 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Специальная рабочая группа по пересмотру ЕСТР

Третья сессия

Женева, 22-24 мая 2006 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

РАССМОТРЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕННЫХ ПОПРАВК К ЕСТР

Записка секретариата

В соответствии с предложением, которое содержится в статье 2.4 новых Правил, принятых ЕС (будут опубликованы до мая 2006 года в Официальном бюллетене Европейского союза), и которое было поддержано Комитетом по внутреннему транспорту на его шестьдесят восьмой сессии, секретариат в сотрудничестве с Европейской комиссией подготовил предложения по поправкам к ЕСТР в целях его согласования с новыми Правилами ЕС.

Эти поправки представлены в виде сопоставительной таблицы, в которой приводятся нынешний текст ЕСТР (в том числе еще не вступившие в силу последние поправки, касающиеся цифрового тахографа) и новые положения, подлежащие включению в его текст с учетом соответствующих положений новых Правил ЕС.

**СОПОСТАВИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА НЫНЕШНИХ ПОЛОЖЕНИЙ ЕСТР
И НОВЫХ ПОЛОЖЕНИЙ, ПОДЛЕЖАЩИХ ВКЛЮЧЕНИЮ В ЕСТР**

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

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
часть опирается на автомобиль, и последний несет на себе значительную часть полуприцепа и его груза;			
е. "состав транспортных средств" - сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;		Это определение в Правилах ЕС не используется	Сохранить.
f. "разрешенный максимальный вес" - максимальный вес груженого транспортного средства, объявленный допустимым компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;	"разрешенная максимальная масса " - максимальная масса груженого транспортного средства, объявленная допустимой компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;	Статья 4 m) Правил ЕС	Более правильным в техническом отношении является термин "масса", а не термин "вес".
g. "автомобильные перевозки" означают любое передвижение по дорогам, открытым для общего пользования, порожнем либо с людьми или с грузом транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров или грузов;	"автомобильные перевозки" означают любое передвижение в течение всего или части рейса по дорогам, открытым для общего пользования, порожнем либо с людьми или с грузом транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров или грузов;	Статья 4 а) Правил ЕС	В этой поправке уточняется, что правила следует применять к тем рейсам, которые либо начинаются, либо заканчиваются в конкретном месте (например, на строительной площадке, в карьере), но для которых в принципе используются дороги, предназначенные для общего пользования.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>h. "международные автомобильные перевозки" [<i>"международные перевозки по автомобильным дорогам"</i>] - любые автомобильные перевозки с пересечением, по крайней мере, одной границы;</p>		<p>В Правилах ЕС это определение не используется.</p>	<p>Сохранить.</p>
<p>i. "регулярные линии" означают линии, которые обеспечивают перевозку пассажиров через конкретно указанные интервалы движения по установленным маршрутам с посадкой и высадкой пассажиров на заранее определенных остановках.</p> <p>В правилах, регулирующих эксплуатацию линий, или в заменяющих их документах, утвержденных компетентными органами Договаривающихся сторон и опубликованных перевозчиком до вступления их в силу, конкретно указываются условия перевозки и, в частности, частота движения по линиям, расписания, тарифы и обязательство по перевозке пассажиров,</p>		<p>Статья 4 n) Правил ЕС</p>	<p>В ЕСТР содержится более полный текст.</p> <p>Сохранить.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>Независимо от организации того, кто организует перевозку, линии, которые обеспечивают перевозку конкретно указанных категорий пассажиров, исключая других пассажиров, если такие линии эксплуатируются в соответствии с условиями, конкретно указанными в первом подпункте настоящего определения, считаются регулярными линиями. Такие линии, в частности те, которые обеспечивают доставку рабочих к месту работы и обратно или школьников в школу и обратно, далее называются "специальными регулярными линиями";</p>			
<p>j. "водитель" - любое лицо, независимо от того, работает оно по найму или нет, управляющее транспортным средством хотя бы в течение короткого периода времени или находящееся на транспортном средстве для того, чтобы управлять им в случае необходимости;</p>	<p>"водителем" - любое лицо, независимо от того, работает оно по найму или нет, управляющее транспортным средством хотя бы в течение короткого периода времени или находящееся на транспортном средстве в рамках его обязанностей для того, чтобы управлять им в случае необходимости;</p>	<p>Статья 4 с) Правил ЕС</p>	<p>Этот нюанс позволяет обеспечить, чтобы "водителями" также считались водители, которые находятся в составе транспортных средств и которые меняются транспортными средствами, для того чтобы приступить к управлению, либо водители, находящиеся на транспортном средстве в рамках их обязанностей, для того чтобы занять место водителя в грузовом автомобиле/междугородном автобусе.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
к. "член экипажа" - водитель или любое из следующих лиц, независимо от того, работают они по найму или нет:		В Правилах ЕС это определение не используется.	Сохранить.
<ul style="list-style-type: none"> 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. "неделя" - период времени с 00.00 час. в понедельник до 24.00 час. в воскресенье;		Статья 4 i) Правил ЕС	Аналогичное определение

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>м. "отдых" - любой непрерывный период, продолжительностью не менее часа, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем;</p>	<p>"отдых" - любой непрерывный период [...], в течение которого водитель может свободно располагать своим временем;</p>	<p>Статья 4 f) Правил ЕС</p>	<p>Определение термина "отдых" было упрощено. "Отдых" следует отличать от "периода отдыха", который в правилах означает иной промежуток времени. Минимальный период отдыха в течение дня продолжительностью не менее одного часа больше не используется, как не применяется и понятие компенсации за уменьшение продолжительности ежедневного отдыха: сейчас в качестве перерывов на отдых используются 3 часа плюс 9 часов, поэтому выделение периода продолжительностью в 1 час больше не требуется и нецелесообразно.</p>
	<p>п) "другая работа" означает любую трудовую деятельность, кроме управления транспортным средством, включая работу на того же самого или иного работодателя, в рамках или за пределами транспортного сектора. Этот термин не охватывает время ожидания и время, используемое для</p>	<p>Статья 4 e) Правил ЕС</p>	<p>Будет включен, но в измененном виде.</p> <p>Это определение отражает определение, изложенное в статье 7(3) Соглашения, однако в нем конкретно указывается на необходимость учета работы на любого другого работодателя.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	управления и проведенное в движущемся транспортном средстве, на пароме или в поезде;		
	о) "продолжительность управления" означает время, используемое для управления, зарегистрированное автоматически или полуавтоматически либо вручную в соответствии с условиями, определенными в настоящем Соглашении;	Статья 4 j) Правил ЕС	Будет включен, но в измененном виде. Это определение просто подтверждает, что управление, зарегистрированное на записывающем оборудовании либо вручную в случае его поломки, надлежит рассматривать в качестве "продолжительности управления".
	р) "транспортное предприятие" означает любое физическое лицо, любое юридическое лицо, любое объединение или группу лиц, не обладающую 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	Статья 4 p) Правил ЕС	В этом определении уточняется понятие транспортного предприятия.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	или за вознаграждение либо за собственный счет.		
<u>Статья 2</u> <u>Область определения</u>			
1. Настоящее Соглашение применяется на территории каждой Договаривающейся стороны по всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории вышеуказанной Договаривающейся стороны или на территории любой другой Договаривающейся стороны.		Не применяется для перевозок в ЕС.	без изменений
2. Однако, а) если во время международной автомобильной перевозки один или несколько членов экипажа не покидают государственную территорию, в пределах которой они обычно занимаются своей производственной деятельностью, Договаривающаяся сторона, в ведении которой находится эта территория, может не применять в отношении этого или этих членов экипажа положения настоящего Соглашения;		Не применяется для перевозок в пределах ЕС.	без изменений

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>б) если Договаривающиеся стороны, по территории которых производятся перевозки, не договорились об обратном, настоящее Соглашение не применяется к международным автомобильным перевозкам грузов, совершаемым:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. транспортными средствами, которые используются для перевозки грузов и разрешенный максимальный вес которых, включая вес прицепов или полуприцепов, не превышает 3,5 тонны; 2. транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров и которые в силу своей конструкции и оборудования могут перевозить не более девяти человек, включая водителя, и предназначены для этой цели; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. транспортными средствами, которые используются для перевозки грузов и разрешенная максимальная масса которых, включая массу прицепов или полуприцепов, не превышает 3,5 тонны; 	<p>Соответствует статье 2(1) а) Правил ЕС.</p> <p>Соответствует статье 2(1) b) Правил ЕС.</p>	<p>без изменений</p> <p>(см. проект пересмотренной статьи 1 f))</p> <p>Сохранять без изменений.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>3. транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров на регулярных линиях, протяженность которых не превышает 50 км;</p> <p>4. транспортными средствами, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 30 км в час;</p> <p>5. транспортными средствами, которые используются вооруженными силами, органами гражданской обороны, пожарной службой и силами поддержания общественного порядка или которые находятся в их ведении;</p>	<p>4. транспортными средствами, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 40 км в час;</p> <p>5. 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;</p>	<p>Соответствует статье 3 а) Правил ЕС.</p> <p>Статья 3 б) Правил ЕС</p> <p>Статья 3 с) Правил ЕС</p>	<p>Сохранить без изменений.</p> <p>Этот предел был увеличен главным образом для охвата сельскохозяйственных тракторов, максимальная скорость которых составляет 40 км/ч (при этом см. статью 1 б)).</p> <p>Более ограничительное толкование в связи с второстепенными операциями, например автофургонами для перевозки имущества и т.д., в случае которых это освобождение пытаются использовать, с тем чтобы не подпадать под действие правил.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>6. транспортными средствами, которые используются службами канализации, защиты от наводнений, водо-, газо- и электроснабжения, для технического обслуживания и ремонта дорог, для сбора и удаления мусора, службами телеграфа и телефона, для перевозки почтовых отправлений, службами радио и телевидения и для обнаружения радио- и телевизионных передатчиков и приемников;</p>	<p>6. транспортными средствами, которые используются службами канализации, защиты от наводнений, ремонтными службами для систем водо-, газо- и электроснабжения, для технического обслуживания и ремонта дорог, для подомового сбора и удаления мусора, службами телеграфа и телефона, для перевозки почтовых отправлений, службами радио и телевидения и для обнаружения радио- и телевизионных передатчиков и приемников;</p>	<p>Статья 13 h) Правил ЕС</p>	<p>Поскольку предоставление общественных услуг во все большей степени осуществляется частными фирмами в условиях острой конкурентной борьбы, в новых правилах ЕС предусматривается факультативное право отхода от предписанных требований на национальном уровне. Здесь же они сформулированы в более конкретной форме. Вместе с тем почтовые услуги исключены, поскольку даже факультативное право отхода от предписанных требований касается транспортных средств массой менее 7,5 тонны, когда управление транспортным средством не является основным видом деятельности водителя.</p>
<p>7. транспортными средствами, которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций;</p>	<p>7. транспортными средствами, которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций, включая некоммерческие перевозки гуманитарных грузов;</p>	<p>Статья 3 d) Правил ЕС</p>	<p>В данном пункте уточняется один из аспектов чрезвычайных/спасательных операций: только в этом случае данный вид перевозок может подпадать под действие освобождения.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
8. специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;		Статья 3 е) Правил ЕС	без изменений
9. транспортными средствами, перевозящими цирковое или ярмарочное оборудование;	9. специальными транспортными средствами, перевозящими цирковое или ярмарочное оборудование;	Статья 13 j) Правил ЕС	Этот пункт призван обеспечить, чтобы обычные грузовые автомобили, которые могут использоваться для других перевозок, не пользовались преимуществом этого освобождения.
10. специальными аварийными транспортными средствами;	10. специальным аварийными транспортными средствами, которые эксплуатируются в пределах 100 км от своего пункта приписки;	Статья 3 f) Правил ЕС	Этот пункт призван предупредить нарушения правил теми аварийными транспортными средствами, которые регулярно перемещаются на большие расстояния без соблюдения каких-либо требований безопасности дорожного движения.
11. транспортными средствами, которые проходят дорожные испытания в целях совершенствования техники, ремонта или обслуживания, и новыми или переоборудованными транспортными средствами, которые еще не сданы в эксплуатацию;		Статья 3 g) Правил ЕС	Сохранить без изменений.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>12. транспортными средствами, которые используются для некоммерческих перевозок грузов для личного пользования;</p> <p>13. транспортными средствами, которые используются для сбора молока на фермах и возвращения на фермы молочной тары и молочных продуктов, предназначенных для кормления животных.</p>	<p>12. транспортными средствами, разрешенная максимальная масса которых не превышает 7,5 тонны и которые используются для некоммерческих перевозок грузов для личного пользования;</p> <p>14. Коммерческие транспортные средства, которые имеют исторический статус согласно законодательству государства-члена, где они эксплуатируются, и которые используются для некоммерческих перевозок пассажиров или грузов.</p>	<p>Статья 3 h) Правил ЕС</p> <p>Статья 13 l) Правил ЕС</p> <p>Статья 3 i) Правил ЕС</p>	<p>Данная поправка ограничивает действие освобождения меньшими по грузоподъемности транспортными средствами. Водители бóльших по грузоподъемности транспортных средств должны запрашивать профессиональную лицензию; как правило, они должны соблюдать положения Соглашения.</p> <p>Сохранить без изменений, даже если в Правилах ЕС это положение имеет лишь факультативный характер.</p> <p>Подлежит включению. Это освобождение предусмотрено для разъяснения конкретного случая применения освобождения в отношении данного типа транспортных средств.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p align="center"><u>Статья 3</u> <u>Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися сторонами</u></p>			
<p>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.</p>		В Правилах ЕС отсутствует.	Сохранить.
<p>2. В случае, когда транспортное средство зарегистрировано в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, каждая Договаривающаяся сторона может вместо контрольного устройства, отвечающего спецификациям, содержащимся в приложении к настоящему Соглашению, ограничиться требованием предъявить ежедневные регистрационные листки, заполненные водителем от руки.</p>		В Правилах ЕС отсутствует.	Сохранить.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<u>Статья 4</u> <u>Общие принципы</u>			
<p>Каждая Договаривающаяся сторона может применять более высокие минимальные или более низкие максимальные требования по сравнению с теми, которые указаны в статьях 5-8 включительно. Тем не менее положения настоящего Соглашения по-прежнему будут применяться к водителям, осуществляющим международные перевозки на транспортных средствах, зарегистрированных в другом государстве, являющемся или не являющемся Договаривающейся стороной.</p>		Статья 11 Правил ЕС, однако упоминание о коллективных или других договорах необязательно.	Сохранить.
<u>Статья 5</u> <u>Члены экипажа</u>			
<p>1. Для водителей, занятых в перевозках грузов, установлен следующий минимальный возраст:</p> <p>а) для водителей транспортных средств, включая, в случае необходимости, прицепы или полуприцепы, разрешенный максимальный вес которых не превышает 7,5 т, - не моложе 18 лет;</p>		В настоящее время такое положение содержится в статье 5 2) директивы 2003/59/ЕС, касающейся первоначальной квалификации и подготовки водителей. Незначительное	Текст ЕСТР сформулирован более конкретно. Сохранить без изменений.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>b) для водителей других транспортных средств:</p> <p>не моложе 21 года или</p> <p>не моложе 18 лет при условии, что эти лица имеют удостоверение о профессиональной пригодности, признаваемое одной из Договаривающихся сторон и подтверждающее окончание ими курсов подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов. Договаривающиеся стороны информируют друг друга о минимальном национальном уровне подготовки и других соответствующих условиях, касающихся водителей, занятых международной перевозкой грузов, в соответствии с настоящим Соглашением.</p>		<p>различие с точки зрения охватываемых транспортных средств в зависимости от полученных СПП. Статья 5 Правил ЕС касается только сопровождающих водителя лиц и кондукторов.</p>	

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>2. Водитель, занятый перевозкой пассажиров, должен быть не моложе 21 года.</p> <p>Водитель, занятый перевозкой пассажиров по маршрутам в радиусе свыше 50 км от обычного места приписки транспортного средства, должен, кроме того, отвечать одному из следующих условий:</p> <p>a) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 тонны;</p> <p>b) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, которые предназначены для пассажирских перевозок по маршрутам в радиусе 50 км от обычного места приписки этих транспортных средств или других типов пассажирских перевозок, не подпадающих под действие настоящего Соглашения, при условии, что компетентный орган сочтет, что в течение этого времени он приобрел необходимый опыт;</p>		<p>В настоящее время такое положение содержится в статье 5 3) директивы 2003/59/ЕС, касающейся первоначальной квалификации и подготовки водителей: опыт больше не является определяющим фактором, однако в зависимости от типа СПП устанавливается минимальный необходимый возраст.</p>	<p>Сохранить без изменений.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>с) 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.</p>			
<p align="center"><u>Статья 6</u> <u>Продолжительность управления</u></p>			
<p>1. Продолжительность управления между любыми двумя периодами ежедневного отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха, именуемая ниже "ежедневная продолжительность управления", не должна превышать девяти часов. Она может быть увеличена дважды в течение любой одной недели до 10 часов.</p> <p>После максимум шести ежедневных периодов управления водитель должен получить еженедельный период отдыха в соответствии с пунктом 3 статьи 8.</p>			<p>Первую часть оставить без изменений.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>Еженедельный период отдыха может быть отложен до конца шестого дня, если общая продолжительность управления на протяжении шести дней не превышает максимального времени, соответствующего шести ежедневным периодам управления транспортным средством.</p> <p>— В случае международных пассажирских перевозок, за исключением перевозок на регулярных линиях, вместо термина "шести" и "шестого" во втором и третьем подпунктах используются соответственно термины "двенадцати" и "двенадцатого".</p>	<p>Еженедельная продолжительность управления не должна превышать 56 часов.</p>	<p>Статья 6.2 Правил ЕС</p>	<p>Подлежит изменению. В данном тексте уточняется максимальная еженедельная продолжительность управления, которая, согласно нынешнему тексту Соглашения, может толковаться по-разному.</p>
<p>2. Общая продолжительность управления на протяжении любых двух недель не должна превышать девяносто часов.</p>		<p>Статья 6.3 Правил ЕС</p>	<p>Сохранить без изменений.</p>
	<p>3. Периоды управления включают любое время управления на территории Договаривающихся сторон и государств, не являющихся Договаривающимися сторонами.</p>	<p>Статья 6.4 Правил ЕС</p>	<p>В этом пункте уточняется, что управление не прекращается и не начинается при пересечении границы.</p>
	<p>4. Водитель регистрирует в качестве рабочего времени любое время, затраченное в соответствии со статьей 1 о),</p>	<p>Статья 6.5 Правил ЕС</p>	<p>В данном пункте рассматривается вопрос об управлении, относящемся к "смешанной области", и по соображениям</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>а также любое время, затраченное для управления транспортным средством, используемым для коммерческих операций, не подпадающих под действие области применения настоящего Соглашения, и регистрирует любые периоды своего присутствия, как это предусмотрено в статье 12.3 с) приложения. Такие данные регистрируются либо вручную в ведомости или в виде распечатки, либо посредством применения ручных регистрирующих средств на записывающем оборудовании.</p>		<p>безопасности дорожного движения предписывается, что другие виды деятельности, которыми занимается водитель, не должны считаться "отдыхом".</p>
<p><u>Статья 7</u> <u>Перерывы</u></p>			
<p>После управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв по крайней мере на 45 минут, если не наступает период отдыха.</p>		Статья 7 Правил ЕС	Сохранить без изменений.
<p>1. Этот перерыв может быть заменен перерывами продолжительностью не</p>	<p>Этот перерыв может быть заменен перерывами перерывом</p>	Статья 7 Правил ЕС	В тексте этого пункта рассматривается аномальная

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>менее 15 минут каждый, распределенными на протяжении периода управления или сразу после этого периода таким образом, чтобы это соответствовало положениям пункта 1.</p>	<p>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.</p>		<p>ситуация, когда водитель может управлять в течение почти 9 часов только с одним 15-минутным перерывом. По соображениям безопасности дорожного движения и по практическим соображениям этого времени не достаточно для восстановления сил. В поправке предусматривается минимальный 30-минутный перерыв.</p>
<p>2. В течение этих перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы. 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".</p>	<p>В течение этих перерывов водитель не должен управлять транспортным средством и выполнять никакой другой работы. Такие перерывы должны использоваться исключительно для восстановления сил. 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".</p>	<p>Данное положение существует в виде определения "перерыв" (см. статью 4 d)) в Правилах ЕС.</p>	<p>В этом тексте разъясняется цель перерыва. Вопрос о "другой работе" рассматривается в разделе определений. В отношении исключения - см. определение "другой работы".</p>
<p>3. Перерывы, соблюдаемые на основании настоящей статьи, не могут рассматриваться в качестве ежедневных периодов отдыха.</p>		<p>Такое уточнение в правилах ЕС отсутствует.</p>	<p>Сохранить без изменений.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p><u>Статья 8</u> <u>Продолжительность отдыха</u></p>			
<p>1. В течение каждых 24 часов водитель должен иметь непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не менее 11 часов, который может быть сокращен до минимум 9 часов непрерывного отдыха не более трех раз в течение любой одной недели при условии, что до конца следующей недели в качестве компенсации водителю предоставляется отдых эквивалентной продолжительности.</p> <p>В те дни, когда продолжительность отдыха не сокращается в соответствии с первым подпунктом, он может быть разбит на два или три отдельных периода в течение 24 часов, один из</p>	<p>1. В течение каждых 24 часов водитель должен иметь непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не менее 11 часов, который может быть сокращен до минимум 9 часов непрерывного отдыха не более трех раз между любыми двумя еженедельными периодами отдыха. в течение любой одной недели при условии, что до конца следующей недели в качестве компенсации водителю предоставляется отдых эквивалентной продолжительности.</p> <p>В те дни, когда продолжительность отдыха не сокращается в соответствии с первым подпунктом, он может быть разбит на два или три отдельных периода в течение</p>	<p>Статья 8 Правил ЕС, однако форма изложения отличается.</p>	<p>Для упрощения формулировки положений и облегчения процедур контроля текст, касающийся компенсации за уменьшение продолжительности ежедневного отдыха, был исключен. В качестве компенсации минимальная продолжительность ежедневного отдыха (см. положение о "перерывах на ежедневный отдых" в следующем пункте) увеличена с 8 до 9 часов, и причем для этого отдыха может быть предусмотрено только два, а не три периода. Требование о перерывах на ежедневный отдых по-прежнему означает, что продолжительность отдыха должны составлять не менее 12 часов.</p> <p>(См. выше)</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>которых должен составлять не менее 8 последовательных часов. В этом случае минимальная продолжительность отдыха увеличивается до 12 часов.</p>	<p>24 часов, первый из которых должен быть непрерывным периодом продолжительностью не менее 3 часов, а второй - непрерывным периодом продолжительностью не менее 9 часов один из которых должен составлять не менее 8 последовательных часов. В этом случае минимальная продолжительность отдыха увеличивается до 12 часов.</p>		
<p>2. Если в течение каждых 30 часов транспортным средством управляли по крайней мере два водителя, каждый водитель должен иметь период отдыха продолжительностью не менее 8 последовательных часов.</p>	<p>2. Если в течение каждых 30 часов транспортным средством управляли по крайней мере два водителя, каждый водитель должен иметь период отдыха продолжительностью не менее 8 9 последовательных часов. В течение первых часов такой работы экипажа в составе нескольких водителей, присутствия другого водителя или водителей является факультативным.</p>	<p>Статья 8 Правил ЕС, однако форма изложения отличается.</p>	<p>(См. комментарии, касающиеся изменений к статье 8(1))</p>
<p>3. В течение каждой недели один из периодов отдыха, упомянутых в пунктах 1 и 2, должен составлять в качестве еженедельного отдыха в общей сложности 45 последовательных часов. Этот период отдыха может быть</p>	<p>3. В течение каждой недели один из периодов отдыха, упомянутых в пунктах 1 и 2, должен составлять в качестве еженедельного отдыха в общей сложности 45 последовательных часов. Этот</p>	<p>Статья 8 Правил ЕС, однако форма изложения отличается.</p>	<p>Для упрощения положений и облегчения контроля в качестве 24-часового периода может также использоваться сокращенный период отдыха в месте приписки или проживания водителя:</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>сокращен до минимум 36 последовательных часов, если он используется в обычном месте приписки транспортного средства или в месте приписки водителя, или до минимум 24 последовательных часов, если он используется в любом другом месте. Любое сокращение продолжительности отдыха должно быть компенсировано эквивалентным временем отдыха, если оно используется целиком до конца третьей недели, которая следует за данной неделей.</p>	<p>период отдыха может быть сокращен до минимум 36 последовательных часов если он используется в обычном месте приписки транспортного средства или в месте приписки водителя, или до минимум 24 последовательных часов, если он используется в любом другом месте. Любое сокращение продолжительности отдыха должно быть компенсировано эквивалентным временем отдыха, если оно используется целиком до конца третьей недели, которая следует за данной неделей.</p> <p>Еженедельный период отдыха должен начинаться не позднее, чем по окончании шести 24-часовых периодов после предыдущего еженедельного периода отдыха.</p>		<p>в любом случае новый тахограф не может зарегистрировать факт отсутствия водителя в месте приписки. Исключение этого различия компенсируется новым положением, содержащимся в статье 8.8.</p> <p>В этом тексте уточняется общее правило, которое было менее конкретно изложено во втором и третьем подпунктах статьи 6(1). В настоящее время он также применяется ко всем транспортным операциям, включая нерегулярные пассажирские перевозки, - см. исключения в пункте 4 статьи 6(1).</p>
<p>4. Еженедельный период отдыха, который начинается в течение одной недели и продолжается в течение следующей недели, может быть присоединен к одной из этих недель.</p>		<p>Статья 8.9 Правил ЕС, однако форма изложения отличается.</p>	<p>Без изменений.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>5. В случае пассажирских перевозок, к которым применяется четвертый абзац пункта 1 статьи 6, еженедельный период отдыха может быть перенесен на ту неделю, которая следует за неделей, за которую полагается этот отдых, и присоединен к еженедельному периоду отдыха этой второй недели.</p>			<p>Исключить.</p> <p>См. комментарии к статье 8(3) выше.</p>
<p>6. Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение ежедневного и/или еженедельного периода отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее 8 часов и предоставляться по просьбе заинтересованного лица в месте стоянки транспортного средства или приписки водителя.</p>	<p>5. Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение ежедневного и/или еженедельного периода отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее 8 9 часов и предоставляться по просьбе заинтересованного лица в месте стоянки транспортного средства или приписки водителя.</p>	<p>Статья 8.7 Правил ЕС, однако форма изложения отличается.</p>	<p>См. комментарии к статье 8(1) выше.</p>
<p>7. Ежедневный период отдыха может использоваться на транспортном средстве, если на нем имеется спальное место и это транспортное средство находится на стоянке.</p>	<p>6. По усмотрению водителя ежедневный период отдыха и еженедельный период отдыха продолжительностью менее 45 часов может использоваться на транспортном средстве, если на нем имеется спальное место имеются приспособления для сна каждого водителя и это транспортное средство находится на стоянке.</p>	<p>Статья 8 Правил ЕС</p>	<p>В этом измененном тексте признается факт все более широкого использования бортовых приспособлений для сна в течение продолжительных периодов нахождения вне места приписки. Однако такое решение принимается самим водителем. Признается также тот факт, что приспособления для сна должны</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
			быть предусмотрены для каждого находящегося на борту транспортного средства водителя.
<p>8. В отступление от положений пункта 1 выше в случае, если водитель, осуществляющий перевозку грузов или пассажиров, сопровождает транспортное средство, которое перевозится на пароме или поезде, ежедневный период отдыха может прерываться не более одного раза, если соблюдены следующие условия:</p> <p>та часть ежедневного периода отдыха, которая проводится на суше, должна использоваться до или после той части ежедневного периода отдыха, которая проводится на борту парома или в поезде;</p> <p>период между двумя промежутками ежедневного отдыха должен быть, по возможности, короче и ни в коем случае не может превышать одного часа до погрузки или после выгрузки, причем таможенные формальности должны быть включены в операции по погрузке или выгрузке,</p>	<p>7. В отступление от положений пункта 1 выше в случае, если водитель, осуществляющий перевозку грузов или пассажиров, сопровождает транспортное средство, которое перевозится на пароме или поезде, ежедневный период отдыха может прерываться не более одного двух раз, если соблюдены следующие условия:</p> <p>та часть ежедневного периода отдыха, которая проводится на суше, должна использоваться до или после той части ежедневного периода отдыха, которая проводится на борту парома или в поезде;</p> <p>период между двумя промежутками ежедневного отдыха должен быть, по возможности, короче и ни в коем случае не может превышать в целом одного часа до погрузки или после выгрузки, причем таможенные формальности должны быть включены в операции по погрузке или выгрузке в течение</p>	Статья 9.1 Правил ЕС	<p>Признается тот факт, что водитель может быть вынужден садиться на паром/в поезд и покидать их, что ежедневный отдых может быть разбит на три части, однако по-прежнему применяется требование, в соответствии с которым максимальная продолжительность выполнения этих операций не должна превышать одного часа.</p> <p>Дополнительные компенсационные часы не предусмотрены.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>в течение обоих промежутков отдыха водитель должен располагать спальным местом.</p> <p>Ежедневный период отдыха, прерываемый таким образом, должен увеличиваться на 2 часа.</p>	<p>в всех промежутков отдыха водитель должен располагать спальным местом.</p> <p>Ежедневный период отдыха, прерываемый таким образом, должен увеличиваться на 2 часа.</p>	Статья 9.1 Правил ЕС	Исключить.
	<p>8. Любое время перемещения к месту нахождения транспортного средства, подпадающего под действие области применения настоящего Соглашения, для того чтобы принять его под свою ответственность 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 располагает спальным местом.</p>	Статья 9.2 Правил ЕС	<p>Добавить.</p> <p>В этом пункте уточняется, что период отдыха или перерыв считаются таковыми, если водитель имеет доступ к спальному месту на пароме/в поезде, всякий раз, когда он перемещается для того, чтобы принять грузовой автомобиль/междугородный/ городской автобус под свою ответственность или находится на обратном пути.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>9. Любое время управления водителем транспортного средства, который не подпадает под действие области применения настоящих Правил, при перемещении к месту нахождения транспортного средства, которое подпадает под действие области применения настоящего Соглашения, или из этого места, которое не является местом проживания водителя или операционным центром работодателя, где находится место приписки водителя, рассматривается в качестве "другой работы".</p>	Статья 9.3	<p>Добавить.</p> <p>В этом тексте разъясняются условия перемещения к месту нахождения транспортного средства и дополняется вопрос, рассматриваемый в статье 6(4) (новой).</p>
<p><u>Статья 9</u> <u>Изъятия</u></p>			
<p>Для того чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений настоящего Соглашения в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в транспортном средстве лиц, транспортного средства или находящегося на</p>	<p>Для того чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений настоящего Соглашения в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в транспортном средстве</p>	Статья 12 Правил ЕС	<p>Добавить.</p> <p>Это уточнение обеспечивает, для собственных целей регистрации водителем и для облегчения контроля, чтобы причина для превышения этого периода времени была четко указана на</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>нем груза. Водитель должен указать характер и причину отхода от этих положений в регистрационном листке контрольного устройства или в своей ведомости.</p>	<p>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 удобное место стоянки.</p>		<p>ранней стадии рейса. Она позволяет также учесть наличие цифрового тахографа.</p>
<p><u>Статья 10 (с поправками)</u> <u>Контрольное устройство</u></p>			
<p>1. Договаривающиеся стороны предписывают установку и использование на транспортных средствах, зарегистрированных на их территории, контрольного устройства согласно требованиям настоящего Соглашения, включая приложение и добавления к нему.</p> <p>2. Контрольное устройство по смыслу настоящего Соглашения должно отвечать, в том, что касается его конструкции, установки, использования и проверки, требованиям настоящего Соглашения, включая приложение и добавления к нему.</p>		<p>Контрольное устройство определено в Правилах 3821/85</p>	<p>Изменения не требуется.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
3. Считается, что контрольное устройство, отвечающее Правилам (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.			
<u>Статья 11</u> <u>Контроль, осуществляемый предприятием</u>			
1) Предприятие должно организовать автомобильные перевозки таким образом, чтобы члены экипажа могли соблюдать положения настоящего Соглашения.	1) Предприятие должно организовать автомобильные перевозки таким образом, чтобы члены экипажа могли соблюдать положения настоящего Соглашения, и надлежащим образом проинструктировать их.	Статья 10.2 Правил ЕС	В этом тексте обращается особое внимание на конкретную обязанность предприятия надлежащим образом проинструктировать экипаж.
2) Оно должно постоянно контролировать время управления, часы другой работы и время отдыха, используя для этого все находящиеся в его распоряжении документы, такие как личные контрольные книжки. В случае обнаружения нарушений настоящего Соглашения оно должно немедленно устранять их и принимать меры к недопущению их в будущем, например путем изменения графиков работы и маршрутов.		В Правилах ЕС конкретно не указано.	Сохранить.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>3) Выплаты водителям, работающим по найму, даже если они осуществляются в форме премий или надбавок к заработной плате, связанные с пройденным расстоянием и/или объемом перевезенных грузов, запрещаются, за исключением тех случаев, когда эти выплаты не ставят под угрозу безопасность дорожного движения.</p>	<p>3) Выплаты водителям, работающим по найму, даже если они осуществляются в форме премий или надбавок к заработной плате, связанные с пройденным расстоянием и/или объемом перевезенных грузов, запрещаются, за исключением тех случаев, когда эти выплаты не ставят под угрозу безопасность дорожного движения и не открывают возможности для нарушений настоящего Соглашения.</p>	<p>Статья 10.1 Правил ЕС</p>	<p>В этой дополнительной фразе четко разъясняется, почему такие выплаты должны быть запрещены.</p>
	<p>4) Транспортное предприятие несет ответственность за нарушения, совершенные водителями этого предприятия, даже если нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или страны, не являющейся Договаривающейся стороной.</p>	<p>Статья 12.3 Правил ЕС</p>	<p>Добавить. Эта презумпция ответственности, возлагаемой на работодателя, обеспечит принятие более эффективных мер предосторожности при составлении и изменении графиков. Предусматривается механизм защиты для работодателей.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>(изменения выделены жирным шрифтом)</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>Без ущерба для права Договаривающихся сторон возлагать полную ответственность на транспортные предприятия, Договаривающиеся стороны могут обуславливать, что такая ответственность возникает в случае нарушения предприятием пунктов 1 и 2.</p> <p>Договаривающиеся стороны могут учесть любое доказательство отсутствия основания для привлечения транспортного предприятия к ответственности за совершенное нарушение.</p>		
	<p>5) Предприятия, грузоотправители, экспедиторы, туристические операторы, основные подрядчики, субподрядчики и агентства по найму водителей обеспечивают, чтобы при составлении согласованных договорных графиков перевозки соблюдались положения настоящего Соглашения.</p>	Статья 12.4 Правил ЕС	Этот пункт позволяет обратить внимание всей транспортной цепочки на необходимость обеспечения того, чтобы при составлении планов работы не использовались необоснованные графики, противоречащие настоящему Соглашению.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p><u>Статья 12</u> <u>Меры по обеспечению применения Соглашения</u></p>			
<p>1) Каждая Договаривающаяся сторона принимает все надлежащие меры по обеспечению соблюдения положений настоящего Соглашения, в частности путем проведения должного контроля на дорогах и на предприятиях, ежегодно охватывающего значительную и репрезентативную часть водителей, предприятий и транспортных средств всех категорий перевозок, на которые распространяется область применения настоящего Соглашения.</p> <p>а) Компетентные административные органы Договаривающихся сторон организуют проведение контроля таким образом, чтобы:</p>		Новая директива ЕС	

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>- в течение каждого календарного года проверялось не менее 1% рабочих дней водителей транспортных средств, на которые распространяется настоящее Соглашение;</p> <p>- не менее 15% общего количества рабочих дней должны проверяться на дорогах и не менее 25% - на предприятиях;</p> <p>b) Проверки на дорогах должны включать в себя следующие элементы:</p>	<p>- в течение каждого календарного года проверялось не менее 1% рабочих дней водителей транспортных средств, на которые распространяется настоящее Соглашение; эта процентная доля увеличится по крайней мере до 2% с 1 января 2010 года и по крайней мере до 3% с 1 января 2012 года;</p> <p>- не менее 15% общего количества рабочих дней должны проверяться на дорогах и не менее 25% - на предприятиях; с 1 января 2010 года не менее 30% общего количества проверяемых рабочих дней должно проверяться на дорогах и не менее 50% - на предприятиях.</p> <p>b) Проверки на дорогах должны включать в себя следующие элементы:</p>		<p>В рамках ЕС государства-члены согласились повысить минимальный уровень проверок до 2% количества отработанных дней к 2008 году и до 3% - к 2010 году. Этот текст отражает возможность увеличения доли оснащенности цифровым тахографом в международном парке транспортных средств и последующую возможность проверки большего количества рабочих дней. Указанные даты соответствуют обязательной дате внедрения цифрового тахографа в рамках ЕСТР. Необходимо обеспечить более высокую процентную долю проверок на предприятиях, поскольку именно там могут быть проверены все параметры на протяжении более длительного периода времени.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<ul style="list-style-type: none"> - ежедневная продолжительность управления, продолжительность ежедневных перерывов и отдыха, а в случае наличия очевидных нарушений, также регистрационные листы за предшествующие дни, которые должны находиться на транспортном средстве; - продолжительность последнего еженедельного отдыха в соответствующих случаях - исправное функционирование контрольного устройства. 	<ul style="list-style-type: none"> - ежедневная и еженедельная продолжительность управления, продолжительность ежедневных и еженедельных перерывов и отдыха, а в случае наличия очевидных нарушений также регистрационные листы за предшествующие дни, которые должны находиться на транспортном средстве; и/или данные, сохраняемые за тот же период на карточке водителя и/или в блоке памяти контрольного устройства и/или на распечатках. - продолжительность последнего еженедельного отдыха в соответствующих случаях - исправное функционирование контрольного устройства. 		<p>Появление цифрового тахографа позволит проверять на дорогах параметры за более длительный период времени и, следовательно, можно будет также проверять периоды еженедельного отдыха.</p> <p>Исключить.</p> <p>Сохранить.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>Эти проверки должны осуществляться без разграничения транспортных средств и водителей на резидентов и нерезидентов.</p> <p>с) Проверки на предприятиях, помимо элементов, проверяемых на дорогах, и соблюдение требований пункта 3 статьи 10 должны включать в себя следующие элементы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - продолжительность еженедельных периодов отдыха и периодов управления между этими периодами отдыха; - ограничение продолжительности управления за две недели; 	<p>Эти проверки должны осуществляться без разграничения транспортных средств, предприятий и водителей на резидентов и нерезидентов, по месту происхождения или назначения рейса либо типа тахографа.</p> <p>с) Проверки на предприятиях, помимо элементов, проверяемых на дорогах, и соблюдение требований пункта 3 статьи 10 должны включать в себя следующие элементы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - продолжительность еженедельных периодов отдыха и периодов управления между этими периодами отдыха; - ограничение продолжительности управления за две недели; 		<p>Для обеспечения того, чтобы контроль за применением был справедливым и считался таковым, были добавлены дополнительные критерии неразграничения.</p> <p>Сохранить.</p> <p>Сохранить.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>- предоставление компенсации за сокращение продолжительности ежедневных или еженедельных периодов отдыха на основании пунктов 1 и 3 статьи 8;</p> <p>Использование регистрационных листов и/или листов организации рабочего времени водителей.</p> <p>2) В рамках взаимной помощи компетентные органы Договаривающихся сторон регулярно направляют друг другу всю имеющуюся информацию, которая касается:</p> <p>- нарушений настоящего Соглашения, совершенных нерезидентами, и любых санкций, налагаемых за такие нарушения;</p>	<p>- предоставление компенсации за сокращение продолжительности ежедневных или еженедельных периодов отдыха на основании пунктов 1 и 3 статьи 8;</p> <p>Использование регистрационных листов и/или данных из карточки транспортного средства, водителя и распечатки и/или листов организации рабочего времени водителей.</p>		<p>Положение о компенсации за ежедневный отдых было исключено.</p> <p>В этом дополнительном тексте учитывается наличие цифрового тахографа.</p> <p>Без изменений.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>- санкций, налагаемых Договаривающимися сторонами на своих резидентов за такие нарушения, совершенные на территории других Договаривающихся сторон.</p> <p>В случае серьезных нарушений такая информация должна включать принятые санкции.</p> <p>3) Если результаты проверки на дороге дают основание полагать, что водитель транспортного средства, зарегистрированного на территории другой Договаривающейся стороны, совершил нарушение, которое не может быть выявлено в ходе этой проверки в связи с нехваткой необходимой информации, компетентные органы заинтересованных Договаривающихся сторон оказывают друг другу помощь с целью прояснить ситуацию. В случаях, когда с этой целью компетентная Договаривающаяся сторона проводит проверку на территории предприятия, результаты этой проверки доводятся до сведения другой заинтересованной Договаривающейся стороны.</p>			<p>Без изменений.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>4) Договаривающиеся стороны сотрудничают друг с другом в организации согласованных проверок на дорогах.</p> <p>5) Один раз в два года Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций публикует доклад о применении Договаривающимися сторонами положений пункта 1 настоящей статьи.</p>			<p>Без изменений.</p> <p>Без изменений.</p>
	<p>6. Договаривающаяся сторона предоставляет компетентным органам право налагать санкции на предприятие и/или водителя за нарушение настоящего Соглашения, которое было выявлено на ее территории и за которое еще не налагались санкции, даже если данное нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или государства, не являющегося Договаривающейся стороной.</p>		<p>Из этого положения следует, что Договаривающиеся стороны должны уполномочивать персонал своих контролирующих органов обеспечивать соблюдение правил независимо от места совершения выявленного правонарушения. Предусматривается временная мера, позволяющая обеспечивать непрерывный обмен данными о выявленных правонарушениях между Договаривающимися сторонами.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>В порядке исключения в случае выявления нарушения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - не совершенного на территории заинтересованной Договаривающейся стороны и - совершенного предприятием, которое учреждено, или водителем, место работы которого находится в другой Договаривающейся стороне или в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной, <p>Договаривающаяся сторона может до 1 января 2011 года, вместо наложения санкции, уведомить о фактах нарушения компетентный орган в Договаривающейся стороне или в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной, где учреждено данное предприятие или где находится место работы водителя.</p>		<p>Следует обязать контролирующие учреждения предоставлять доказательства применения санкции. Следует предусмотреть пропорциональные санкции за нарушения Соглашения, которые могли бы охватывать транспортную цепочку в целом.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС (изменения выделены жирным шрифтом)	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>7. В том случае, если Договаривающаяся сторона возбуждает судебное разбирательство или налагает санкцию за конкретное нарушение, она предоставляет водителю в письменном виде надлежащее доказательство этого.</p> <p>8. Договаривающиеся стороны обеспечивают введение в действие системы пропорциональных санкций, которые могут включать финансовые санкции, за нарушения настоящего Соглашения с предприятиями или объединенными в ассоциации грузоотправителями, экспедиторами, туристическими операторами, основными подрядчиками, субподрядчиками и агентствами по трудоустройству водителей.</p>		

ПОСЛЕДУЮЩИЕ СТАТЬИ ОСТАЮТСЯ БЕЗ ИЗМЕНЕНИЙ

ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения	Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
Статья 11			
<p>2. Предприятие хранит в надлежащем состоянии регистрационные листы в течение не менее одного года после их использования и предоставляет их копии заинтересованным водителям, которые обращаются с соответствующей просьбой. Эти листы предоставляются или выдаются по просьбе уполномоченных инспектирующих лиц.</p>	<p>2 а) Предприятие хранит регистрационные листы 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 листы, распечатки и полученные данные предоставляются или выдаются по просьбе уполномоченных инспектирующих лиц.</p>	<p>Статья 26.3 Правил ЕС</p>	<p>В дополнительном тексте учитывается наличие цифрового тахографа. Добавить. В соответствии с этим положением транспортное предприятие обязано своевременно заносить данные таким образом, чтобы их можно было адекватным образом проверить на предприятии, и хранить их в течение не менее 12 месяцев - такая продолжительность хранения предусмотрена для всех других регистрируемых данных.</p>

ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения	Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>2 b) Предприятие, использующее транспортные средства, которые оснащены контрольным устройством, соответствующим приложению IV приложения, и которые подпадают под действие области применения настоящего Соглашения:</p> <p>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;</p>		

ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения	Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>ii) обеспечивает хранение всех данных, загружаемых как с прибора транспорта средства, так и с карточки водителя, в течение не менее 12 месяцев после регистрации и доступность таких данных, в случае соответствующего требования инспектирующего лица, либо непосредственно, либо дистанционно, с территории предприятия;</p> <p>iii) для целей настоящего подпункта термин "загрузка" толкуется в соответствии с определением, приведенным в пункте s) главы I добавления IV;</p>		
Статья 12			
<p>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.</p>	<p>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.</p>		<p>Без изменений.</p>

ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения	Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>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.</p> <p>Если карточка водителя повреждена, неправильно функционирует либо утеряна или украдена, то водитель обращается в течение семи календарных дней к компетентным органам Договаривающейся стороны, в которой он обычно проживает, с просьбой о ее замене.</p> <p>Если водитель желает возобновить действие своей карточки водителя, то он должен обратиться к компетентным органам Договаривающейся стороны, в которой он обычно проживает, не позднее чем за 15 рабочих дней до даты истечения действия карточки.</p>	<p>- 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.</p> <p>- Если карточка водителя повреждена, неправильно функционирует либо утеряна или украдена, то водитель обращается в течение семи календарных дней к компетентным органам Договаривающейся стороны, в которой он обычно проживает, с просьбой о ее замене.</p> <p>- Если водитель желает возобновить действие своей карточки водителя, то он должен обратиться к компетентным органам Договаривающейся стороны, в которой он обычно проживает, не позднее чем за 15 рабочих дней до даты истечения действия карточки.</p>		

ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения	Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>2. Водители используют регистрационные листы или карточку водителя каждый день, когда они управляют транспортным средством, с момента приема транспортного средства под свою ответственность. Регистрационный лист 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 лист и ни одна карточка водителя не могут использоваться в течение более продолжительного периода, чем тот период, для которого они предназначены.</p>	<p>2 а) Водители используют регистрационные листы или карточку водителя каждый день, когда они управляют транспортным средством, с момента приема транспортного средства под свою ответственность. Регистрационный лист 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 лист и ни одна карточка водителя не могут использоваться в течение более продолжительного периода, чем тот период, для которого они предназначены.</p> <p>В том случае, если на борту транспортного средства, оснащенного цифровым устройством в соответствии с добавлением IV, находится более одного водителя, каждый водитель обеспечивает, чтобы его карточка водителя была вставлена в правильное гнездо тахографа.</p>	<p>Статья 26.4 Правил ЕС</p>	<p>Этот дополнительный текст позволяет обновить данное положение с учетом наличия цифрового тахографа.</p>

ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения	Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>Если по причине своего отсутствия водитель не может использовать контрольное устройство, установленное на транспортном средстве, то на регистрационном листе от руки, автоматически или иным способом разборчиво и без помарок проставляются периоды времени, указанные в подпунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3 настоящей статьи.</p>	<p>b) Если по причине своего отсутствия водитель не может использовать контрольное устройство, установленное на транспортном средстве, то периоды времени, указанные в подпунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3:</p> <p>i) если транспортное средство оснащено контрольным устройством в соответствии с добавлением I, проставляются на регистрационном листе от руки, автоматически или иным способом разборчиво и без помарок; или,</p> <p>ii) если транспортное средство оснащено контрольным устройством в соответствии с добавлением IV, проставляются в карточке водителя с использованием ручного приспособления для ввода данных, предусмотренного в записывающем оборудовании.</p>		

ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения	Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>Водители вносят в регистрационные листы необходимые изменения, если на транспортном средстве находится более одного водителя, с тем чтобы информация, указанная в подпунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3 настоящей статьи, была зарегистрирована на листе водителя, который фактически управляет транспортным средством.</p> <p>7. а) Если водитель управляет транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1, то он должен быть в состоянии предъявить всякий раз, когда этого потребует инспектирующее должностное лицо:</p> <ul style="list-style-type: none"> - регистрационные листы за текущую неделю и в любом случае регистрационный лист за последний день предшествующей недели, когда он управлял транспортным средством; 	<p>Водители вносят в регистрационные листы необходимые изменения, если на транспортном средстве находится более одного водителя, с тем чтобы информация, указанная в подпунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3 настоящей статьи, была зарегистрирована на листе водителя, который фактически управляет транспортным средством.</p> <p>i) регистрационные листы за текущую неделю и листы, использованные водителем в течение предыдущих 15 дней;</p>	<p>Статья 26.4 Правил ЕС</p>	<p>Этот дополнительный текст позволяет обновить данное положение с учетом новых положений ЕС, касающихся продолжительности управления и отдыха, а также цифрового тахографа.</p>

ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения	Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>- карточку водителя, если она у него имеется; и</p> <p>- распечатки данных из контрольного устройства, определение которого приводится в приложении 1В, касающихся тех периодов времени, которые указаны в подпунктах а), b), с) и d) второго абзаца пункта 3 настоящей статьи, если он управлял транспортным средством, оснащенным таким контрольным устройством, в течение того периода, который указан в первом абзаце настоящего пункта.</p> <p>б) Если водитель управляет транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1В, то он должен быть в состоянии предъявить всякий раз, когда этого потребует инспектирующее должностное лицо:</p>	<p>ii) карточку водителя, если она у него имеется; и</p> <p>iii) любые записи, сделанные вручную, и распечатки, сделанные в течение текущей недели и предыдущих 15 дней, как это требуется в соответствии с настоящим Соглашением.</p> <p>После 1 января 2010 года периоды времени, упомянутые в подпунктах i) и iii), должны охватывать текущий день и предыдущие 28 дней.</p> <p>б) Если водитель управляет транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1В, то он должен быть в состоянии предъявить всякий раз, когда этого потребует инспектирующее должностное лицо:</p> <p>i) карточку водителя, владельцем которой он является;</p>		

ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения	Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>ii) любые записи, сделанные вручную, и распечатку, сделанную в течение текущей недели и предыдущих 15 дней, как это требуется в соответствии с настоящим Соглашением;</p> <p>iii) регистрационные листы, 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.</p> <p>После 1 января 2010 года периоды времени, упомянутые в подпункте ii), должны охватывать текущий день и предыдущие 28 дней.</p>		

ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения	Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<ul style="list-style-type: none"> - карточку водителя, владельцем которой он является, и - регистрационные листы, соответствующие тому же периоду времени, о котором говорится в первом абзаце подпункта а) и в течение которого он управлял транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1. <p>с) Уполномоченное инспектирующее лицо может проверить соблюдение требований настоящего Соглашения путем анализа регистрационных листов, выводимых на экран или распечатанных данных, которые были зарегистрированы контрольным устройством или с помощью карточки водителя, либо - если это сделать невозможно - посредством анализа любого другого документа, который позволяет объяснить несоблюдение любого положения, например положений, изложенных в пунктах 2 и 3 статьи 13.</p>	<p>с) Уполномоченное инспектирующее лицо может проверить соблюдение требований настоящего Соглашения путем анализа регистрационных листов, выводимых на экран или распечатанных данных, которые были зарегистрированы контрольным устройством или с помощью карточки водителя, либо - если это сделать невозможно - посредством анализа любого другого документа, который позволяет объяснить несоблюдение любого положения, например положений, изложенных в пунктах 2 и 3 статьи 13.</p>		

ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения	Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
Статья 13			
<p>2. Пока устройство является неисправным или функционирует неправильно, водитель указывает на регистрационном листе или регистрационных листах либо на временном листе, который должен прилагаться к регистрационному листу или к карточке водителя и на которых водитель вписывает те данные, которые позволяют его идентифицировать (фамилию и номер своего водительского удостоверения или фамилию и номер своей карточки водителя), включая его подпись, всю информацию по различным периодам времени, которая более не регистрируется или надлежащим образом не печатается контрольным устройством.</p>	<p>2. а) Пока устройство является неисправным или функционирует неправильно, водитель указывает на регистрационном листе или регистрационных листах либо на временном листе, который должен прилагаться к регистрационному листу или к карточке водителя и на которых водитель вписывает те данные, которые позволяют его идентифицировать (фамилию и номер своего водительского удостоверения или фамилию и номер своей карточки водителя), включая его подпись, всю информацию по различным периодам времени, которая более не регистрируется или надлежащим образом не печатается контрольным устройством.</p>	<p>Статья 26.4 Правил ЕС</p>	

ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения	Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>Если карточка водителя повреждена, неправильно функционирует либо утеряна или украдена, то он в конце своего рейса распечатывает данные о периодах времени, которые зарегистрированы контрольным устройством, и указывает в этом документе подробности, позволяющие его идентифицировать (фамилию и номер своего водительского удостоверения или фамилию или номер своей карточки водителя), проставляя в том числе свою подпись.</p>	<p>b) В том случае, если карточка повреждена, неправильно функционирует либо утеряна или украдена, либо не находится в распоряжении водителя, водитель:</p> <p>i) в начале своего рейса распечатывает подробные сведения о транспортном средстве, которым он управляет, и вносит в эту распечатку:</p> <ul style="list-style-type: none"> - сведения, позволяющие идентифицировать водителя (фамилию и номер своего водительского удостоверения или фамилию или номер своей карточки водителя), проставляя в том числе свою подпись; - периоды, упомянутые во втором абзаце b), c) и d) пункта 3 статьи 12; 		<p>В этих пунктах разъясняется несколько ситуаций в связи с цифровым тахографом для обеспечения наличия всех зарегистрированных данных для их проверки сотрудниками контролирующих органов.</p>

ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения	Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>ii) в конце своего рейса распечатывает данные о периоде времени, которые зарегистрированы контрольным устройством, регистрирует любые периоды другой работы, присутствия и отдыха с того момента, когда в начале рейса была сделана распечатка, если эти данные не зарегистрированы тахографом, и указывает в этом документе подробности, позволяющие идентифицировать водителя (фамилию и номер своего водительского удостоверения или фамилию или номер своей карточки водителя), проставляя в том числе свою подпись.</p>		
