



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

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

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Сотая сессия

Женева, 17-19 октября 2006 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

РАССМОТРЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕННЫХ ПОПРАВК К ЕСТР

Записка секретариата

В соответствии с предложением, которое содержится в статье 2.4 новых Правил, принятых ЕС (опубликованы в мае 2006 года в Официальном бюллетене Европейского союза), и которое было поддержано Комитетом по внутреннему транспорту на его шестьдесят восьмой сессии, секретариат в сотрудничестве с Европейской комиссией подготовил предложения по поправкам ЕСТР в целях его согласования с новыми Правилами ЕС № 562/2006 и Директивой 2006/22/ЕС от 15 марта 2006 года.

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

После обсуждения, состоявшегося на сессии Специальной рабочей группы по пересмотру ЕСТР (22-24 мая 2006 года), секретариат изменил эту таблицу, внося изменения, предложенные Специальной группой. Обновленная таблица приводится ниже. Новые изменения выделены курсивом.

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

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<u>Статья 1</u> <u>Определения</u>	<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 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 часть опирается на автомобиль, и последний несет на себе значительную часть полуприцепа и его груза;		Статья 4 b) Правил ЕС	См. выше.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
e. "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 "вес". <i>Этот термин используется также в других правовых документах ЕЭК ООН, в частности в Венской конвенции о дорожном движении.</i>
g. "автомобильные перевозки" означают любое передвижение по дорогам, открытым для общего пользования, порожнего либо 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, порожнего либо с людьми или с грузом транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров или грузов;	Статья 4 а) Правил ЕС	В этой поправке уточняется, что правила следует применять к тем рейсам, которые либо начинаются, либо заканчиваются в конкретном месте (например, на строительной площадке, в карьере), но для которых в принципе используются дороги, предназначенные для общего пользования.
h. "международные автомобильные перевозки" - любые автомобильные перевозки с пересечением, по крайней мере, одной границы;		В Правилах ЕС это определение не используется	Сохранить.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<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>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</p>		Статья 4 n) Правил ЕС	<p>В ЕСТР содержится более полный текст.</p> <p><i>Сохранить. Это определение основано на определении, содержащемся в Правилах (ЕЕС) 684/92 от 16 марта 1992 года.</i></p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>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>"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;</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 обязанности, для того чтобы занять место водителя в грузовом автомобиле/междугородном автобусе.</p>
<p>к. "член экипажа" - водитель или любое из следующих лиц, независимо от того, работают они по найму или нет:</p> <p>i) сопровождающий, т.е. любое лицо, сопровождающее водителя для оказания ему помощи при выполнении некоторых маневров и обычно принимающее активное</p>		<p>В Правилах ЕС это определение не используется</p>	<p>Сохранить.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>участие в транспортных операциях, хотя и не являющееся водителем в значении, указанном в подпункте "j" настоящей статьи;</p> <p>ii) кондуктор, т.е. любое лицо, сопровождающее водителя транспортного средства, производящего перевозки пассажиров, в частности с целью выдачи или проверки билетов или других документов, дающих пассажирам право на проезд в этом транспортном средстве;</p>			
<p>l. "неделя" - период времени с 00.00 час. в понедельник до 24.00 час. в воскресенье;</p>		Статья 4 i) Правил ЕС	Аналогичное определение.
<p>m. "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>	Статья 4 f) Правил ЕС	<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</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
			используются 3 часа плюс 9 часов, поэтому выделение периода продолжительностью в 1 час больше не требуется и нецелесообразно.
	п) "перерыв" означает любой период, в течение которого водитель не может управлять транспортным средством или выполнять любую другую работу и который используется исключительно для восстановления сил;	Статья 4 d) Правил ЕС	<i>Новое определение, добавленное по предложению Специальной рабочей группы по пересмотру ЕСТР.</i>
	о) "ежедневный период отдыха" означает 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" означает любой период отдыха продолжительностью не менее 11 часов. В качестве	Статья 4 g) Правил ЕС	<i>Новое определение, добавленное по предложению Специальной рабочей группы по пересмотру ЕСТР.</i>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p><i>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,</i></p> <p>- "сокращенный ежедневный период отдыха" означает любой период отдыха продолжительностью по крайней мере 9 часов, но менее 11 часов;</p>		
p)	"еженедельный период отдыха" означает течение которого водитель может свободно располагать своим временем и который охватывает "нормальный еженедельный период отдыха" и "сокращенный	Статья 4 h) Правил ЕС	Новое определение, добавленное по предложению Специальной рабочей группы по пересмотру ЕСТР.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p><i>еженедельный период отдыха</i>":</p> <ul style="list-style-type: none"> - "нормальный еженедельный период отдыха" <i>означает любой период отдыха продолжительностью не менее 45 часов,</i> - "сокращенный еженедельный период отдыха" <i>означает любой период отдыха продолжительностью менее 45 часов, который может, при условии соблюдения положений, изложенных в статье 8(4) Соглашения, быть сокращен минимум до 24 последовательных часов;</i> 		
q)	"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	Статья 4 е) Правил ЕС	<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</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	сектора. Этот термин не охватывает <i>время</i> ожидания и время, <i>не</i> используемое для управления и введенное в движение транспортным средством, на пароме или в поезде;		любого другого работодателя.
r)	"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 запирающем оборудовании либо вручную в случае его поломки, надлежит рассматривать в качестве "периода управления".
s)	<i>"ежедневная продолжительность управления" означает общую суммарную продолжительность управления между окончанием одного ежедневного периода отдыха и началом следующего ежедневного периода отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха;</i>	Статья 4 k) Правил ЕС	<i>Новое определение, добавленное по предложению Специальной рабочей группы по пересмотру ЕСТР.</i>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>t) "еженедельная продолжительность управления" означает общую суммарную продолжительность управления в течение недели;</p>	Статья 4 l) Правил ЕС	См. выше.
	<p>и) "период управления" означает суммарную 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;</p>	Статья 4 q) Правил ЕС	См. выше.
	<p>у) "экипаж из нескольких человек" означает ситуацию, когда в течение каждого периода управления между любыми двумя последовательными еженедельными периодами отдыха или между еженедельным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха в транспортном</p>	Статья 4 o) Правил ЕС	См. выше.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p><i>средстве для его управления</i> <i>находится по крайней мере</i> <i>два водителя. В течение</i> <i>первого часа управления в</i> <i>составе экипажа из</i> <i>нескольких человек</i> <i>присутствие другого водителя</i> <i>или водителей</i> <i>факультативно, однако на</i> <i>протяжении остального</i> <i>периода такое присутствие</i> <i>обязательно;</i></p>		
	<p>в) "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 или за вознаграждение либо за собственный счет.</p>	Статья 4 р) Правил ЕС	В этом определении уточняется понятие транспортного предприятия.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>Статья 2 Область применения</p> <p>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.</p>	<p>Статья 2 Область применения</p>	<p>Не применяется для перевозок в ЕС.</p>	<p>без изменений</p>
<p>2. Однако,</p> <p>а) если во время международной автомобильной перевозки один или несколько членов экипажа не покидают государственную территорию, в пределах которой они обычно занимают своей производственной деятельностью, Договаривающаяся сторона, в ведении которой находится эта территория, может не применять в отношении этого или этих членов экипажа положения настоящего Соглашения;</p>		<p>Не применяется для перевозок в пределах ЕС.</p>	<p>без изменений</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным ирифтом Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>b) 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 перевезти не более девяти человек, включая водителя, и предназначены для этой цели; 3. транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров на регулярных линиях, протяженность которых не превышает 50 км; 	<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>без изменений</p> <p>Соответствует статье 2(1) а) Правил ЕС.</p> <p>Соответствует статье 2(1) b) Правил ЕС.</p> <p>Соответствует статье 3 а) Правил ЕС.</p>	<p>без изменений</p> <p>(см. проект пересмотренной статьи 1 f))</p> <p>Сохранять без изменений.</p> <p>Сохранить без изменений.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<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>Статья 3 b) Правил ЕС</p> <p>Статья 3 c) Правил ЕС</p>	<p>Этот предел был увеличен главным образом для охвата сельскохозяйственных тракторов, максимальная скорость которых составляет 40 км/ч (<i>при этом см. статью 1 b</i>)).</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 <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>6. транспорными средствами, которые используются службами канализации, зацнцы от наводнений, водо-, газо- и электрообнабжения, для технического обслуживания и ремонта дорог, для сбора и удаления мусора, службами телеграфа и телефона, для перевозки почтовых отправлений, службами радио- и телевизионных передатчиков и приемников;</p>		Статья 13 h) Правил ЕС	<i>Исключен. Это освобождение будет допускаться только на национальном уровне или в рамках двусторонних либо многосторонних соглашений.</i>
<p>7. транспортными средствами, которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций;</p>	<p>б. транспортными средствами, которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций, включая некоммерческие перевозки гуманитарных грузов;</p>	Статья 3 d) Правил ЕС	В данном пункте уточняется один из аспектов чрезвычайных/спасательных операций: только в этом случае данный вид перевозок может подпадать под действие освобождения.
<p>8. специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;</p>	<p>7. специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;</p>	Статья 3 e) Правил ЕС	без изменений
<p>9. транспорными средствами, перевозящими цнрковое или ярмарочное оборудование;</p>		Статья 13 j) Правил ЕС	<i>Исключен. Это освобождение будет допускаться только на национальном уровне или в рамках двусторонних либо многосторонних соглашений.</i>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
10. специальными аварийными транспортными средствами;	8. 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;	9. 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.
12. транспортными средствами, которые используются для некоммерческих перевозок грузов для личного пользования;	10. транспортными средствами, разрешенная максимальная масса которых не превышает 7,5 тонны и которые используются для некоммерческих перевозок грузов для личного пользования;	Статья 3 h) Правил ЕС	Данная поправка ограничивает действие освобождения меньшими по грузоподъемности транспортными средствами. Водители больших по грузоподъемности транспортных средств должны запрашивать профессиональную лицензию; как правило, они должны соблюдать положения Соглашения.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
13. транспортируемые средствами , которые не включаются для сбора молока на фермах и возвращения на фермы молочной тары и молочных продуктов ; предназначенных для кормления животных ;		Статья 13 l) Правил ЕС	<i>Исключен. Это освобождение будет допускаться только на национальном уровне или в рамках двусторонних либо многосторонних соглашений.</i>
	11. Коммерческие транспортные средства, которые имеют исторический статус согласно законодательству Договаривающейся стороны, и где они эксплуатируются, и которые используются для некоммерческих перевозок пассажиров или грузов.	Статья 3 i) Правил ЕС	<i>Новое освобождение, подлежащее включению.</i> Это освобождение предусмотрено для разъяснения конкретного случая применения освобождения в отношении данного типа транспортных средств.
<u>Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами не являются Договаривающимися сторонами</u>	<u>Статья 3</u> <u>Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами не являются Договаривающимися сторонами</u>		
1. Каждая Договаривающаяся сторона будет применять на своей территории к международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на		В Правилах ЕС отсутствует.	Сохранить.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>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> <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, ограничить требованием предъявить ежедневные регистрационные листки, заполненные водителем от руки.</p>		В Правилах ЕС отсутствует.	Сохранить.
<p>Статья 4 Общие принципы</p> <p>Каждая Договаривающаяся сторона может применять более высокие минимальные или более низкие максимальные требования по сравнению с теми, которые указаны в статьях 5-8 включительно. Тем не менее положения настоящего Соглашения по-прежнему будут применяться к водителям, осуществляющим международные перевозки на транспортных средствах, зарегистрированных в другом государстве, являющемся или не являющемся Договаривающейся стороной.</p>	<p>Статья 4 Общие принципы</p>	Статья 11 Правил ЕС, однако упоминание о коллективных или других договорах необязательно.	Сохранить.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС выделены жирными ирифтом Новые изменения выделены курсивом	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>Статья 5 Члены экипажа</p> <p>1. Для водителей, занятых в перевозках грузов, установлен следующий минимальный возраст:</p> <p>а) для водителей транспортных средств, включая, в случае необходимости, прицепы или полуприцепы, разрешенный максимальный вес которых не превышает 7,5 т, - не моложе 18 лет;</p> <p>б) для водителей других транспортных средств:</p> <p>не моложе 21 года или</p>	<p>Статья 5 Члены экипажа</p>	<p>В настоящее время такое положение содержится в статье 5 2) директивы 2003/59/ЕС, касающейся первоначальной квалификации и подготовки водителей. Незначительное различие с точки зрения охватываемых транспортных средств в зависимости от полученных УПП</p>	<p>Текст ЕСТР сформулирован более конкретно.</p> <p>Сохранить без изменений.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<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><i>(удостоверение о профессиональной пригодности).</i></p> <p>Статья 5 Правил ЕС касается только сопровождающих водителя лиц и кондукторов.</p>	
<p>2. Водитель, занятый перевозкой пассажиров, должен быть не моложе 21 года.</p> <p>Водитель, занятый перевозкой пассажиров по маршрутам в радиусе свыше 50 км от обычного места приписки транспортного средства, должен, кроме того, отвечать одному из следующих условий:</p>		<p>В настоящее время такое положение содержится в статье 5 3) директивы 2003/59/ЕС, касающейся первоначальной квалификации и подготовки водителей:</p>	<p>Сохранить без изменений.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС выделены жирным ирифттом Новые изменения выделены курсивом	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>а) 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>б) 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>опыт больше не является определяющим фактором, однако в зависимости от типа УПП устанавливается минимальный необходимый возраст.</p>	
<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>			

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>Статья 6 Продолжительность управления</p> <p>1. Продолжительность управления между любыми двумя периодами ежедневного отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха, именуемая ниже "ежедневная продолжительность управления", не должна превышать девяти часов. Она может быть увеличена дважды в течение любой одной недели до 10 часов.</p> <p>После максимум шести ежедневных периодов управления водитель должен получить еженедельный период отдыха в соответствии с пунктом 3 статьи 8.</p>	<p>Статья 6 Продолжительность управления</p> <p>1. Ежегодная продолжительность управления, определенная в статье 1 s) настоящей соглашения, не должна превышать девяти часов. Она может быть увеличена максимум до 10 часов в течение недели.</p>	<p>Статья 6.1 Правил ЕС</p>	<p>Формулировка, основанная на Правилах ЕС.</p>
<p>Еженедельный период отдыха может быть отложен до конца шестого дня, если общая продолжительность управления на протяжении шести дней не превышает максимального времени, соответствующего шести ежедневным периодам управления транспортным средством.</p> <p>— В случае международных пассажирских перевозок, за исключением перевозок на</p>	<p>2. Еженедельная продолжительность управления, определенная в статье 1 t) настоящего соглашения, не должна превышать 56 часов.</p>	<p>Статья 6.2 Правил ЕС</p>	<p>Формулировка, основанная на Правилах ЕС.</p> <p>В данном тексте уточняется максимальная еженедельная продолжительность управления, которая, согласно нынешнему тексту Соглашения, может толковаться по-разному.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
регулярных линиях, вместо термина "шестидневный" и "шестого" во втором и третьем подпунктах не изменяются соответственно термины "двенадцати" и "двенадцатого".			
2. Общая продолжительность управления на протяжении любых двух недель не должна превышать девяносто часов.	3. Общая суммарная продолжительность управления между любыми двумя последовательными неделями не должна превышать 90 часов.	Статья 6.3 Правил ЕС	<i>Формулировка, основанная на Правилах ЕС.</i>
	4. Периоды управления включают любое время управления на территории Договаривающихся сторон и государств, не являющихся Договаривающимися сторонами.	Статья 6.4 Правил ЕС	В этом пункте уточняется, что управление не прекращается и не начинается при пересечении границы.
	5. Водитель регистрирует в качестве рабочего времени любое время, затраченное в соответствии со статьей 1 q), а также любое время, затраченное для управления транспортным средством, используемым для коммерческих операций, не подпадающих под действие области применения настоящего Соглашения, и регистрирует любые периоды	Статья 6.5 Правил ЕС	В данном пункте рассматривается вопрос об управлении, относящемся к "смешанной области", и по соображениям безопасности дорожного движения предписывается, что другие виды деятельности, которыми занимается водитель, не должны считаться "отдыхом".

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	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>1. После управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв по крайней мере на 45 минут, если не наступает период отдыха.</p> <p>2. Этот перерыв может быть заменен перерывами продолжительностью не менее 15 минут каждый, распределенными на протяжении этого периода управления или сразу после этого периода таким образом, чтобы это соответствовало положениям пункта 1.</p>	<p>Статья 7 Перерывы</p> <p>1. После периода управления в течение четырех с половиной часов водитель должен перерыв не менее чем на 45 минут, если не наступает период отдыха.</p> <p>2. Этот перерыв, определенный в статье 1 п) 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</p>	<p>Статья 7 Правил ЕС</p> <p>Статья 7 Правил ЕС</p>	<p><i>Это положение согласовано с текстом Правил ЕС.</i></p> <p>В тексте этого пункта рассматривается аномальная ситуация, когда водитель может управлять в течение почти 9 часов только с одним 15-минутным перерывом. По соображениям безопасности дорожного движения и по практическим соображениям этого времени не достаточно для восстановления сил. В поправке</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	таким образом, чтобы это соответствовало положениям пункта 1.		предусматривается минимальный 30-минутный перерыв.
3. 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".	3. В течение этих перерывов водитель не должен управлять транспортным средством и выполнять никакой другой работы: 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", <i>определенной в статье 1 q) настоящего Соглашения</i> , и должно <i>квалифицироваться как "перерыв"</i> .	Данное положение существует в виде определения (см. статью 4 d) "перерыв" в Правилах ЕС).	<i>Это положение исключено, поскольку оно соответствует определению "перерыв", содержащемуся в статье 1 n).</i> <i>Сохранено и дополнено только последнее предложение этого пункта.</i> <i>Текст в квадратных скобках требует дополнительного обсуждения.</i>
4. Перерывы, соблюдаемые на основании настоящей статьи, не могут рассматриваться в качестве ежедневных периодов отдыха.		Такое уточнение в правилах ЕС отсутствует.	Сохранить без изменений. <i>Это положение может быть исключено в случае принятия добавления текста, предложенного в пункте 3.</i>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным ирифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>Статья 8 Продолжительность отдыха</p> <p>1. В течение каждых 24 часов водитель должен иметь непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не менее 11 часов, который может быть сокращен до минимум 9 часов непрерывного отдыха не более трех раз в течение любой одной недели при условии, что до конца следующей недели в качестве компенсации водителю предоставляется отдых эквивалентной продолжительности.</p> <p>В те дни, когда продолжительность отдыха не сокращается в соответствии с первым подпунктом, он может быть разбит на два или три отдельных периода в течение 24 часов, один из которых должен составлять не менее 8 последовательных часов. В этом случае минимальная продолжительность отдыха увеличивается до 12 часов.</p> <p>2. Если в течение каждых 30 часов транспортным средством управляли по крайней мере два водителя, каждый</p>	<p>Статья 8 Продолжительность отдыха</p> <p>1. Водитель должен использовать ежедневные и еженедельные периоды отдыха, определенные в статье 1 о) и р).</p> <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.</p> <p>Если часть ежедневного периода отдыха, которая попадает на этот 24-часовой период, составляет по крайней мере 9 часов, но меньше, чем 11 часов, то данный ежедневный период отдыха рассматривается в качестве сокращенного ежедневного периода отдыха.</p> <p>3. В отступление от пункта 2 в</p>	<p>Статья 8 Правил ЕС</p>	<p><i>Во избежание неправильного или иного толкования Специальная рабочая группа сочла, что было бы предпочтительно согласовать эту статью с соответствующими положениями Правил ЕС.</i></p> <p>Цель изменения: 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 причём для этого отдыха может быть предусмотрено только два, а не три периода. Требование о перерывах на ежедневный отдых по-прежнему означает, что продолжительность отдыха</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>водитель должен иметь период отдыха продолжительностью не менее 8 последовательных часов.</p> <p>3. В течение каждой недели один из периодов отдыха, упомянутых в пунктах 1 и 2, должен составлять в качестве еженедельного отдыха в общей сложности 45 последовательных часов. Этот период отдыха может быть сокращен до минимум</p> <p>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>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><i>течение 30 часов после окончания еженедельного или еженедельного периода в остав водителем, входящий в состав экипажа из нескольких человек, определенное в статье 1 v), должен иметь новый еженедельный период отдыха продолжительностью не менее 9 часов.</i></p> <p>4. Еженедельный период отдыха может быть увеличен до нормального еженедельного периода отдыха или сокращенного еженедельного периода отдыха.</p> <p>5. Водитель может иметь не более трех сокращенных еженедельных периодов отдыха между любыми двумя еженедельными периодами отдыха.</p> <p>6. За любые две последовательные недели водитель должен использовать по крайней мере: - два нормальных еженедельных периода</p>		<p>должны составлять не менее 12 часов.</p> <p>Для упрощения положений и облегчения контроля в качестве 24-часового периода может также использоваться сокращенный период отдыха в месте приписки или проживания водителя: в любом случае новый тахограф</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом	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>6. Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение ежедневного и/или еженедельного периода отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее 8 часов и предоставляться по просьбе заинтересованного лица в месте стоянки транспортного средства или приписки водителя.</p> <p>7. Ежедневный период отдыха может использоваться на транспортном средстве, если на нем имеется спальное место и это транспортное средство находится на стоянке.</p>	<p><i>отдыха, или</i></p> <p>- <i>один нормальный еженедельный период отдыха и один сокращенный еженедельный период отдыха</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Еженедельный период отдыха должен начинаться не позднее чем по окончании шести 24-часовых периодов после предыдущего еженедельного периода отдыха.</i></p> <p>7. Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение еженедельного периода отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее 8 часов и предоставляется на транспортном средстве, если на нем имеется спальное место и это транспортное средство находится на стоянке.</p>		<p>не может зарегистрировать факт отсутствия водителя в месте приписки.</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>В этом измененном тексте признается факт все более широкого использования бортовых приспособлений для сна в течение продолжительных периодов нахождения вне места приписки. Однако такое решение принимается самим водителем. Признается также тот факт, что приспособления для сна должны быть предусмотрены для каждого находящегося на борту транспортного средства водителя. <i>Исключение второй части</i></p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>проеббе-заннтерееованного-лнца в-мееге-еояннн-траненортного ередетва-ннн-нрнннннн-воднтеля.</p> <p>8. По усмотрению водителя ежедневный период отдыха и еженедельный период отдыха продолжительностью менее 45 часов за пределами места приписки может использоваться на транспортном средстве, если на нем имеются енальнее-мееге имеются подходящие приспособления для сна каждого водителя и это транспортное средство находится на стоянке.</p> <p>9. Еженедельный период отдыха, попадающий на две недели, может быть отнесен к любой из этих недель, но не к обеим сразу.</p>		<p><i>статьи 8.7 и добавленный текст в статье 8.8, выделены курсивом, предлаются Председателем Специальной рабочей группы.</i></p>
<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,</p>	<p>Новая статья 8-бис</p> <p>1. В отступление от статьи 8 в случае, если водитель сопровождает транспортное средство, которое перевозится на пароме или поезде, и использует</p>	Статья 9.1 Правил ЕС	<p><i>Во избежание неправильного или иного толкования предложенный текст в максимально возможной степени согласован с соответствующими положениями Правил ЕС.</i></p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>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 погрузке или выгрузке,</p> <p>в течение обоих промежутков отдыха водитель должен располагать</p>	<p><i>нормальный ежедневный период отдыха, этот период может прерываться не более двух раз другими видами деятельности, если соблюдены следующие условия:</i></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 погрузке или выгрузке.</p> <p>В течение всех этих промежутков</p>		<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. Дополнительные компенсационные часы не предусмотрены.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>спальным местом.</p> <p>Ежедневный период отдыха; прерываемый тактич. образом, должен увеличиваться на 2 часа.</p>	<p>ежедневного периода отдыха водитель должен располагать спальным местом.</p> <p>2. Любое время перемещения к месту нахождения транспортного средства, подпадающего под действие области применения 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 <i>имеет доступ к подходящим приспособлениям для сна.</i></p>	<p>Исключить.</p> <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 находитесь на обратном пути.</p>	
<p>3. Любое время управления водителем транспортного средства, которое не подпадает под действие области</p>	<p>Статья 9.3</p>	<p>Добавить.</p> <p>В этом тексте разъясняются условия перемещения к месту</p>	

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>применения <u>настоящего</u> <u>Соглашения</u>, при перемещении к месту нахождения транспортного средства, которое подпадает под действие области применения настоящего <u>Соглашения</u>, или из этого места, которое не является местом проживания водителя или операционным центром работодателя, где находится место приписки водителя, рассматривается в качестве "другой работы".</p>		<p>нахождения транспортного средства и дополняется вопрос, рассматриваемый в статье 6(4) (новой).</p>
<p>Статья 9 Изъятия</p> <p>Для того чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и удобного места стоянки, водитель может отойти от положений настоящего Соглашения в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в транспортном средстве лиц, транспортное средство должно находиться на территории, характерной для транспортного средства или находящегося на нем груза. Водитель должен указать характер и причину отхода от этих положений в регистрационном листке ведомости устройства или в своей ведомости.</p>	<p>Статья 9 Изъятия</p> <p>Для того чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отойти от положений настоящего Соглашения в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в транспортном средстве лиц, транспортное средство или находящегося на нем груза. Водитель должен указать характер и причину отхода от этих положений в регистрационном листке или на распечатке контрольного устройства</p>	<p>Статья 12 Правил ЕС</p>	<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 ранней стадии рейса. Она позволяет также учесть наличие цифрового тахографа.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	или в своей ведомости не позднее чем в момент прибытия в подходящее место стоянки.		
<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>3. Считается, что контрольное устройство, отвечающее Правилам (ЕЕС) № 3821/85 Совета от 20 декабря 1985 года, в том что касается его конструкции, установки, использования и проверки, соответствует требованиям настоящего Соглашения, включая приложение и добавления к нему.</p>	<p><u>Статья 10 (с поправками)</u> <u>Контрольное устройство</u></p>	<p>Контрольное устройство определено в Правилах 3821/85</p>	<p>Изменения не требуются.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
Статья 11 Контроль, осуществляемый предприятием	Статья 11 Контроль, осуществляемый предприятием		
1) Предприятие должно организовать автомобильные перевозки таким образом, чтобы члены экипажа могли соблюдать положения настоящего Соглашения.	1) Предприятие должно <i>так</i> организовать автомобильные перевозки <i>и надлежащим образом проинструктировать членов экипажа, чтобы они</i> могли соблюдать положения настоящего Соглашения.	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 устранить их и принимать меры к недопущению их в будущем, например путем изменения графиков работы и маршрутов.		В Правилах ЕС конкретно не указано.	Сохранить.
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,	3) Выплаты водителям, работающим по найму, даже если они осуществляются в форме премий или надбавок к заработной плате, связанные с пройденным расстоянием	Статья 10.1 Правил ЕС	В этой дополнительной фразе четко разъясняется, почему такие выплаты должны быть запрещены.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
запрещаются, за исключением тех случаев, когда эти выплаты не ставят под угрозу безопасность дорожного движения.	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>4) Транспортное предприятие несет ответственность за нарушения, совершенные водителями этого предприятия, даже если нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или страны, не являющейся Договаривающейся стороной.</p> <p>Без ущерба для права Договаривающихся сторон возлагать полную ответственность на транспортные предприятия, Договаривающиеся стороны могут обуславливать, что такая ответственность возникает в случае нарушения предприятием пунктов 1 и 2.</p>	Статья 10.3 Правил ЕС	<p>Добавить.</p> <p>Эта презумпция ответственности, возлагаемой на работодателя, обеспечит принятие более эффективных мер предосторожности при составлении и изменении графиков. Предусматривается механизм защиты для работодателей.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	Договаривающиеся стороны могут учесть любое доказательство отсутствия основания для привлечения транспортного предприятия к ответственности за совершенное нарушение.		
	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.	<i>Статья 10.4</i> 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.
<u>Статья 12</u> <u>Меры по обеспечению применения Соглашения</u> 1) Каждая Договаривающаяся сторона принимает все надлежащие меры по обеспечению соблюдения положений настоящего Соглашения, в частности путем проведения должного контроля на дорогах	<u>Статья 12</u> <u>Меры по обеспечению применения Соглашения</u>	Новая директива ЕС	

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<p>и на предприятиях, ежегодно охватывающего значительную и репрезентативную часть водителей, предприятий и транспортных средств всех категорий перевозок, на которые распространяется область применения настоящего Соглашения.</p> <p>а) Компетентные административные органы Договаривающихся сторон организуют проведение контроля таким образом, чтобы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - в течение каждого календарного года проверялось не менее 1% рабочих дней водителей транспортных средств, на которые распространяется настоящее Соглашение; - не менее 15% общего количества рабочих дней должны проверяться на дорогах и не менее 25% - на предприятиях; 	<ul style="list-style-type: none"> - в течение каждого календарного года проверялось не менее 1% рабочих дней водителей транспортных средств, на которые распространяется настоящее Соглашение; эта процентная доля увеличится по крайней мере до 2% с 1 января 2010 года и по крайней мере до 3% с 1 января 2012 года; - не менее 15% общего количества на дорогах и не менее 25% - на предприятиях; с 1 января 2010 года не менее 30% общего количества 	<p>Новая директива ЕС</p>	<p>В рамках ЕС государства-члены согласились повысить минимальный уровень проверок до 2% количества отработанных дней к 2008 году и до 3% - к 010 году. Этот текст отражает возможность увеличения доли оснащённости цифровым тахографом в международном парке транспортных средств и последующую возможность проверки большего количества рабочих дней. Указанные даты соответствуют обязательной дате внедрения цифрового тахографа в рамках ЕСТР.</p> <p>Необходимо обеспечить более</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>проверяемых рабочих дней должно проверяться на дорогах и не менее 50% - на предприятиях.</p>		<p>высокую процентную долю проверок на предприятиях, поскольку именно там могут быть проверены все параметры на протяжении более длительного периода времени.</p>
<p>b) Проверки на дорогах должны включать в себя следующие элементы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ежедневная продолжительность управления, продолжительность ежедневных перерывов и отдыха, а в случае наличия очевидных нарушений, также регистрационные листы за предшествующие дни, которые должны находиться на транспортном средстве; продолжительность ежедневного отдыха в соответствующих случаях 	<p>b) Проверки на дорогах должны включать в себя следующие элементы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ежедневная и еженедельная продолжительность управления, продолжительность ежедневных и еженедельных перерывов и отдыха, а [...] 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. 		<p>Появление цифрового тахографа позволит проверять на дорогах параметры за более длительный период времени и, следовательно, можно будет также проверять еженедельные периоды отдыха.</p> <p>Исключить.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - исправное функционирование контрольного устройства. 	<ul style="list-style-type: none"> - исправное функционирование контрольного устройства. 		<p>Сохранить.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	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, и независимо от места происхождения или назначения рейса либо типа тахографа.</p> <p>с) Проверки на предприятиях, помимо элементов, проверяемых на дорогах, и соблюдение положений пункта 2 статьи 11 приложения 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><i>Этот пункт будет изменен с учетом поправок, внесенных в статью 10 ЕСТР, которые вступили в силу 16 июня 2006 года.</i></p> <p>Сохранить.</p> <p>Сохранить.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
<ul style="list-style-type: none"> - предоставление компенсации за сокращение продолжительности ежедневных или еженедельных периодов отдыха на основании пунктов 1 и 3 статьи 8; - Использование регистрационных листов и/или листов организации рабочего времени водителей. 	<ul style="list-style-type: none"> - предоставление компенсации за сокращение продолжительности еженедельных и еженедельных периодов отдыха на основании пунктов 1 и 3 статьи 8; - Использование регистрационных листов и/или данных из карточки транспортного средства, водителя и распечатки и/или листов организации рабочего времени водителей. 		<p>Положение о компенсации за еженедельный отдых было исключено.</p> <p>В этом дополнительном тексте учитывается наличие цифрового тахографа.</p>
<p>2) В рамках взаимной помощи компетентные органы Договаривающихся сторон регулярно направляют друг другу всю имеющуюся информацию, которая касается:</p> <ul style="list-style-type: none"> - нарушений настоящего Соглашения, совершенных нерезидентами, и любых санкций, налагаемых за такие нарушения; 			<p>Без изменений.</p>

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом	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 даны 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.</p>			

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
В случаях, когда с этой целью компетентная Договаривающаяся сторона проводит проверку на территории предприятия, результаты этой проверки доводятся до сведения другой заинтересованной Договаривающейся стороны.			Без изменений.
4) Договаривающиеся стороны сотрудничают друг с другом в организации согласованных проверок на дорогах.			Без изменений.
5) Один раз в два года Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций публикует доклад о применении Договаривающимися сторонами положений пункта 1 настоящей статьи.			Без изменений.

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>6. Договаривающаяся сторона предоставляет компетентным органам право налагать санкции на предприятие и/или водителя за нарушение настоящего Соглашения, которое было выявлено на ее территории и за которое еще не налагалось санкции, даже если данное нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или государства, не являющегося Договаривающейся стороной. В порядке исключения в случае выявления нарушения:</p> <p>- не совершенного на территории заинтересованной Договаривающейся стороны и совершенного предприятием,</p>	<p><i>Статья 19.2 Правил ЕС</i></p>	<p>Из этого положения следует, что Договаривающиеся стороны должны уполномочивать персонал своих контролирующих органов обеспечить соблюдение правил независимо от места совершения выявленного правонарушения. Предусматривается временная мера, позволяющая обеспечивать непрерывный обмен данными о выявленных правонарушениях между Договаривающимися сторонами.</p> <p>Следует обязать контролирующие учреждения предоставлять 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 <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>которое учреждено, или водителем, место работы которого находится в другой Договаривающейся стороне или в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной, 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>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>		

Текст ЕСТР (с последними поправками)	Пересмотренный текст с учетом новых Правил и Директивы ЕС <i>Первоначальные изменения выделены жирным шрифтом</i> <i>Новые изменения выделены курсивом</i>	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>8. Договаривающиеся стороны обеспечивают введение в действие системы пропорциональных санкций, которые могут включать финансовые санкции, за нарушения настоящего Соглашения с предприятиями или объединениями в ассоциации грузоправителями, экспедиторами, туристическими операторами, основными подрядчиками, субподрядчиками и агентствами по трудоустройству водителей.</p>		

ПОСЛЕДУЮЩИЕ СТАТЬИ ОСТАЮТСЯ БЕЗ ИЗМЕНЕНИЙ

<p>ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения Статья 11</p>	<p>Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС Статья 11</p>	<p>Соответствующая статья в новых Правилах ЕС</p>	<p>Комментарии</p>
<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 регистрационные 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>

<p>ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения</p>	<p>Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС</p>	<p>Соответствующая статья в новых Правилах ЕС</p>	<p>Комментарии</p>
	<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>	<p><i>Статья 10.5 Правил ЕС</i></p>	

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

<p>ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения</p>	<p>Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС</p>	<p>Соответствующая статья в новых Правилах ЕС</p>	<p>Комментарии</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>			

<p>ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения</p>	<p>Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС</p>	<p>Соответствующая статья в новых Правилах ЕС</p>	<p>Комментарии</p>
<p>2. Водители используют регистрационные листы или карточку водителя каждый день, когда они управляют транспортным средством, с момента приема транспортного средства под свою ответственность. Регистрционный 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 регистрционный 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. Регистрционный 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 регистрционный 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>

<p>ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения</p>	<p>Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС</p>	<p>Соответствующая статья в новых Правилах ЕС</p>	<p>Комментарии</p>
<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>		

<p>ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения</p>	<p>Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС</p>	<p>Соответствующая статья в новых Правилах ЕС</p>	<p>Комментарии</p>
<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>c) 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>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"> i) регистрационные листы за текущую неделю и листы, использованные водителем в течение предыдущих 15 календарных дней; 	<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 управляет транспортным средством, оснащенным таким контрольным устройством, в течение того периода, который указан в первом абзаце настоящего пункта.</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 календарных дней, как это требуется в соответствии с настоящим Соглашением.</p> <p>После 1 января [2010 года] периоды времени, упомянутые в подпунктах i) и ii), должны охватывать текущий день и предыдущие 28 календарных дней.</p>		<p><i>Вопрос о переходном периоде, указанном в квадратных скобках, требует дополнительного обсуждения.</i></p>
<p>b) 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>b) 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>ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения</p>	<p>Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС</p>	<p>Соответствующая статья в новых Правилах ЕС</p>	<p>Комментарии</p>
<p>- 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>	<p>i) карточку водителя, владельцем которой он является;</p> <p>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;</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 календарных дней.</p>		

<p>ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения</p>	<p>Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС</p>	<p>Соответствующая статья в новых Правилах ЕС</p>	<p>Комментарии</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>			<p><i>Без изменений.</i></p>
<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 данные, которые вписывает те идентифицировать (фамилию и номер своего водительского удостоверения или фамилию и номер своей карточки</p>	<p>2.а) Пока устройство является неисправным или функционирует неправильно, водитель указывает на регистрационном листе или регистрационных листах либо на <i>соответствующем</i> 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</p>		

<p>ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения</p>	<p>Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС</p>	<p>Соответствующая статья в новых Правилах ЕС</p>	<p>Комментарии</p>
<p>водителя), включая его подпись, всю информацию по различным периодам времени, которая более не регистрируется или подлежащим образом не печатается контрольным устройством.</p> <p>Если карточка водителя повреждена, неправильно функционирует либо утеряна или украдена, то он в конце своего рейса распечатывает данные о периодах времени, которые зарегистрированы контрольным устройством, и указывает в этом документе подробности, позволяющие его идентифицировать (фамилию и номер своего водительского удостоверения или фамилию и номер своей карточки водителя), представляя в том числе свою подпись.</p>	<p>своего водительского удостоверения или фамилию и номер своей карточки водителя), включая его подпись, всю информацию по различным периодам времени, которая более не регистрируется или подлежащим образом не печатается контрольным устройством.</p> <p>b) В том случае, если карточка повреждена, неправильно функционирует, <i>утеряна или украдена, либо не находится в распоряжении водителя</i>, 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), представляя в том числе свою подпись; 	<p>Статья 26.4 Правил ЕС</p>	<p>В этих пунктах разъясняется несколько ситуаций в связи с цифровым тахографом для обеспечения наличия всех зарегистрированных данных для их проверки сотрудниками контролирующих органов.</p>

ПРИЛОЖЕНИЕ к ЕСТР Контрольное устройство: Общие положения	Пересмотренный текст с учетом новых Правил ЕС	Соответствующая статья в новых Правилах ЕС	Комментарии
	<p>- периоды, упомянутые во втором абзаце b), c) и d) пункта 3 статьи 12;</p> <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), представляя в том числе свою подпись.</p>		