

6-Я ПОПРАВКА К ЕСТР

Дата вступления в действие: 20 сентября 2010 года.

Часть первая. Поправки к основному тексту ЕСТР	2
Часть вторая. Поправки к приложению к ЕСТР	12
Часть третья. Поправки к добавлениям к приложению.....	15
ПОЯСНИТЕЛЬНЫЙ МЕМОРАНДУМ	17

Часть первая. Поправки к основному тексту ЕСТР

Статья 1 (Определения)

Приведенные ниже определения, содержащиеся в статье 1 ЕСТР, изменены следующим образом:

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

"g) "автомобильные перевозки" - любое передвижение в течение всего или части рейса по дорогам, открытым для общего пользования, порожнего либо с людьми или с грузом транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров или грузов;"

"j) "водитель" - любое лицо, независимо от того, работает оно по найму или нет, управляющее транспортным средством хотя бы в течение короткого периода времени или находящееся на транспортном средстве в рамках его обязанностей для того, чтобы управлять им в случае необходимости;"

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

Статья 1 дополнена следующими новыми определениями:

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

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

- "нормальный ежедневный период отдыха" - любой период отдыха продолжительностью не менее 11 часов. В качестве альтернативного варианта этот нормальный ежедневный период отдыха может быть разбит на два периода, первый из которых должен быть непрерывным периодом продолжительностью не менее 3 часов и второй - непрерывным периодом продолжительностью не менее 9 часов;

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

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

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

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

q) "другая работа" - любая трудовая деятельность, кроме управления транспортным средством, включая работу на того же самого или иного работодателя, в транспортном секторе или вне его. Этот термин не охватывает время ожидания и время, не используемое для управления и проведенное в движущемся транспортном средстве, на пароме или в поезде;

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

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

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

u) "период управления" - суммарная продолжительность управления с того момента, когда водитель начинает управлять транспортным средством после периода отдыха или перерыва и до начала следующего периода отдыха или перерыва. Период управления может быть непрерывным либо разбитым на отдельные периоды;

v) "экипаж из нескольких человек" - ситуация, когда в течение каждого периода управления между любыми двумя последовательными ежедневными периодами отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха в транспортном средстве для его управления находятся по крайней мере два водителя.

В течение первого часа управления в составе экипажа из нескольких человек присутствие другого водителя или водителей факультативно, однако на протяжении остального периода такое присутствие обязательно;

w) "транспортное предприятие" - любое физическое лицо, любое юридическое лицо, любое объединение или группа лиц, не обладающая правосубъектностью, будь то коммерческого или иного характера, или любой официальный орган, обладающий собственной правосубъектностью или зависимый от органа власти, обладающего такой правосубъектностью, которые участвуют в автомобильной перевозке, будь то по найму или за вознаграждение либо за собственный счет."

Статья 2 (Область применения)

Статья 2 ЕСТР изменена следующим образом:

"1. Настоящее Соглашение применяется на территории каждой Договаривающейся стороны ко всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории вышеуказанной Договаривающейся стороны или на территории любой другой Договаривающейся стороны. **[За исключением территории Европейского союза.]**

2. Однако, если Договаривающиеся стороны, по территории которых производятся перевозки, не договорились об обратном, настоящее

Соглашение не применяется к международным автомобильным перевозкам грузов, совершаемым:

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

б) транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров и которые в силу своей конструкции и оборудования могут перевозить не более девяти человек, включая водителя, и предназначены для этой цели;

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

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

д) 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;

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

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

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

и) 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;

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

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

Статья 3 (Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися сторонами)

Пункт 2 статьи 3 ЕСТР изменен следующим образом:

"2. а) Однако в случае, когда транспортное средство зарегистрировано в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, каждая Договаривающаяся сторона может вместо контрольного устройства, отвечающего спецификациям, содержащимся в приложении к настоящему Соглашению, ограничиться

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

b) В этих целях каждый член экипажа должен вносить от руки в свой регистрационный листок с использованием соответствующих графических изображений, определенных в статье 12 приложения к данному Соглашению, информацию, касающуюся его профессиональной деятельности и периодов отдыха."

Статья 6 (Продолжительность управления)

Статья 6 ЕСТР изменена следующим образом:

"Статья 6

Продолжительность управления

1. Ежедневная продолжительность управления, определенная в статье 1 s) настоящего Соглашения, не должна превышать девяти часов. Она может быть увеличена максимум до 10 часов не более двух раз в течение недели.

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

3. Общая суммарная продолжительность управления между любыми двумя последовательными неделями не должна превышать 90 часов.

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

5. Водитель регистрирует в качестве рабочего времени любое время, затраченное в соответствии со статьей 1 q), а также любое время, затраченное для управления транспортным средством, используемым для коммерческих операций, не подпадающих под действие области применения настоящего Соглашения, и регистрирует любые периоды своего присутствия, как это предусмотрено в статье 12.3 с) приложения к настоящему Соглашению. Такие данные регистрируются либо вручную в регистрационном листке или в виде распечатки, либо посредством применения ручных регистрирующих средств на записывающем оборудовании".

Статья 7 (Перерывы)

Пункты 1-3 статьи 7 ЕСТР изменены следующим образом:

"1. После периода управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв не менее чем на 45 минут, если не наступает период отдыха.

2. Этот перерыв, определенный в статье 1 n) настоящего Соглашения, может быть заменен перерывом продолжительностью не менее 15 минут, за которым следует перерыв продолжительностью не менее 30 минут, распределенными на протяжении периода управления или сразу после этого периода таким образом, чтобы это соответствовало положениям пункта 1.

3. Для целей настоящей статьи время ожидания и время, не используемое для управления и проведенное в движущемся транспортном

средстве, на пароме или в поезде, не рассматривается в качестве "другой работы", определенной в статье 1 q) настоящего Соглашения, и должно квалифицироваться как "перерыв".

Статья 8 (Продолжительность отдыха)

Статья 8 ЕСТР изменена следующим образом:

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

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

Если часть ежедневного периода отдыха, которая попадает на этот 24-часовой период, составляет, как минимум, 9 часов, но менее 11 часов, то данный ежедневный период отдыха рассматривается в качестве сокращенного ежедневного периода отдыха.

3. В отступление от пункта 2 в течение 30 часов после окончания ежедневного или еженедельного периода отдыха водитель, входящий в состав экипажа из нескольких человек, определенного в статье 1 v), должен иметь новый ежедневный период отдыха продолжительностью, как минимум, 9 часов.

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

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

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

i) два нормальных еженедельных периода отдыха, или

ii) один нормальный еженедельный период отдыха и один сокращенный еженедельный период отдыха продолжительностью не менее 24 часов.

Однако это сокращение должно быть компенсировано эквивалентным периодом отдыха, используемым целиком до конца третьей недели, которая следует за данной неделей.

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

b) В отступление от пункта 6 а) водители, которые работают в составе экипажа по крайней мере две последовательные недели и которые не находятся в течение двух полных последовательных недель в Европейской экономической зоне и Швейцарии, должны использовать в течение любых двух последовательных недель по крайней мере:

i) два нормальных еженедельных периода отдыха, или

ii) один нормальный еженедельный период отдыха и один сокращенный еженедельный период отдыха продолжительностью не менее 24 часов или

iii) два сокращенных еженедельных периода отдыха продолжительностью не менее 24 часов.

Однако каждое сокращение должно быть компенсировано эквивалентным периодом отдыха, используемым целиком до конца третьей недели, которая следует за данной неделей.

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

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

8. По усмотрению водителя ежедневные периоды отдыха и сокращенные еженедельные периоды отдыха за пределами места приписки могут использоваться на транспортном средстве, если на нем имеются специально установленные приспособления для сна каждого водителя, предусмотренные конструкцией транспортного средства, и если это транспортное средство находится на стоянке.

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

В ЕСТР включена новая статья 8-бис в следующей редакции:

"Статья 8-бис

Отступления от статьи 8

1. В отступление от статьи 8 в случае, если водитель сопровождает транспортное средство, которое перевозится на пароме или поезде, и использует нормальный ежедневный период отдыха, этот период может прерываться не более двух раз другими видами деятельности, если соблюдены следующие условия:

а) 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;

б) период между промежутками ежедневного отдыха должен быть, по возможности, короче и ни в коем случае не может превышать в целом одного часа до погрузки или после выгрузки, причем таможенные формальности должны быть включены в операции по погрузке или выгрузке.

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

2. Любое время перемещения к месту нахождения транспортного средства, подпадающего под действие настоящего Соглашения, для того чтобы принять его под свою ответственность, или на обратном пути, когда транспортное средство не находится ни в месте проживания водителя, ни в операционном центре работодателя, где расположено место приписки водителя, не рассматривается в качестве отдыха или перерыва, кроме тех случаев, когда водитель находится на пароме или в поезде и имеет доступ к подходящим приспособлениям для сна.

3. Любое время, затраченное водителем на управление транспортным средством, которое не подпадает под действие настоящего Соглашения, при перемещении к месту нахождения транспортного средства, которое подпадает под действие настоящего Соглашения, или из

этого места, которое не является местом проживания водителя или операционным центром работодателя, где находится место приписки водителя, рассматривается в качестве "другой работы".

Статья 9 (Изъятия)

Последняя фраза статьи 9 ЕСТР изменена следующим образом:

"...Водитель должен указать характер и причину отхода от этих положений в регистрационном листке или на распечатке контрольного устройства или в своей ведомости не позднее чем в момент прибытия в подходящее место стоянки".

Статья 11 (Контроль, осуществляемый предприятием)

Пункт 1 статьи 11 ЕСТР изменен следующим образом:

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

Пункт 3 статьи 11 ЕСТР дополнен следующим образом:

"...и не способствуют нарушению настоящего Соглашения."

Статья 11 ЕСТР дополнена двумя пунктами следующего содержания:

"4. Транспортное предприятие несет ответственность за нарушения, совершенные водителями этого предприятия, даже если нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или страны, не являющейся Договаривающейся стороной.

Без ущерба для права Договаривающихся сторон возлагать полную ответственность на транспортные предприятия, Договаривающиеся стороны могут обуславливать, что такая ответственность возникает в случае нарушения предприятием пунктов 1 и 2.

Договаривающиеся стороны могут учесть любое доказательство, подтверждающее отсутствие основания для привлечения транспортного предприятия к ответственности за совершенное нарушение.

5. Предприятия, грузоотправители, экспедиторы, туристические операторы, генеральные подрядчики, субподрядчики и агентства по найму водителей обеспечивают, чтобы при составлении согласованных договорных графиков перевозки соблюдались положения настоящего Соглашения."

Статья 12 (Меры по обеспечению применения Соглашения)

Подпункты а) и с) пункта 1 статьи 12 ЕСТР изменены следующим образом:

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

i) в течение каждого календарного года проверялось не менее 1% рабочих дней водителей транспортных средств, на которые распространяется настоящее Соглашение; эта процентная доля увеличится, как минимум, до 2% с 1 января 2010 года и, как минимум, до 3% с 1 января 2012 года;

ii) не менее 15% общего количества на дорогах и не менее 25% - на предприятиях; с 1 января 2010 года не менее 30% общего количества

проверяемых рабочих дней должно проверяться на дорогах и не менее 50% - на предприятиях.

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

i) ежедневную и еженедельную продолжительность управления, продолжительность ежедневных и еженедельных перерывов и отдыха;

ii) регистрационные листки за предшествующие дни, которые должны находиться на транспортном средстве; и/или, в случае необходимости, данные, сохраняемые за тот же период на карточке водителя и/или в блоке памяти контрольного устройства и/или на распечатках;

iii) исправное функционирование контрольного устройства.

Эти проверки должны осуществляться без разграничения транспортных средств, предприятий и водителей на резидентов и нерезидентов, и независимо от места происхождения или назначения рейса либо типа тахографа.

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

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

ii) ограничение продолжительности управления за две недели;

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

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

Статья 12 ЕСТР дополнена пунктами 6-8 следующего содержания:

"6. a) Договаривающаяся сторона уполномочивает свои компетентные органы налагать санкции на водителя за нарушение настоящего Соглашения, которое было выявлено на ее территории и за которое еще не налагались санкции, даже если данное нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или государства, не являющегося Договаривающейся стороной.

b) Договаривающаяся сторона уполномочивает свои компетентные органы налагать санкции на предприятие за нарушение настоящего Соглашения, которое было выявлено на ее территории и за которое еще не налагались санкции, даже если данное нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или государства, не являющегося Договаривающейся стороной.

В порядке исключения, в случае выявления нарушения, совершенного предприятием, учрежденным в другой Договаривающейся стороне или государстве, не являющемся Договаривающейся стороной, наложение санкций производится в порядке, предусмотренном в двустороннем соглашении об автомобильном сообщении между соответствующими Сторонами.

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

7. В том случае, если Договаривающаяся сторона возбуждает судебное разбирательство или налагает санкцию за конкретное нарушение, она предоставляет водителю в письменном виде надлежащее доказательство этого.

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

В ЕСТР включены новые статьи **12-бис, 13-бис и 22-тер** следующего содержания:

"Статья 12-бис

Образцы типовых бланков

1. С целью содействия проведению проверок на дороге на международном уровне в приложении к настоящему Соглашению, дополненному для этой цели новым добавлением 3, при необходимости включаются образцы типовых бланков. Эти бланки включаются или изменяются в соответствии с процедурой, определенной в статье 22-тер.

2. Типовые бланки, включенные в добавление 3, не имеют обязательной силы. Вместе с тем в случае их использования они должны соответствовать установленному содержанию, в частности в том, что касается нумерации, порядка и названия позиций.

3. Договаривающиеся стороны могут дополнять эти данные другими сведениями с целью удовлетворения национальных и региональных требований. Эти дополнительные сведения никоим образом не могут требоваться в случае перевозок, осуществляемых из какой-либо другой Договаривающейся стороны или какой-либо третьей страны. В этом случае они должны быть изложены на бланке совершенно отдельно от данных, установленных для международных перевозок.

4. Эти бланки принимаются при их предъявлении в ходе проверки на дороге, осуществляемой на территории Договаривающихся сторон настоящего Соглашения, в том числе на территории Европейского союза, где в соответствии с законодательством Сообщества используются эквивалентные типовые бланки. Кроме того, бланки, определенные законодательством Европейского союза, касающимся периодов управления транспортным средством и периодов отдыха профессиональных водителей, признаются действительными на территории Договаривающихся сторон настоящего Соглашения, не являющихся членами ЕС.

Статья 13-бис

Переходные положения

Положения, упомянутые в конце пунктов 7 а) и 7 б) статьи 12 приложения к настоящему Соглашению, должны применяться в течение трех месяцев после вступления настоящей поправки в силу.

Статья 22-тер

Процедура внесения поправок в добавление 3

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

2. Любое предложение по включению в добавление 3 образцов типовых бланков в соответствии со статьей 12-бис настоящего Соглашения или изменению существующих бланков передается для принятия Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии. Предложение считается принятым в случае его одобрения большинством присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон.

Секретариат Европейской экономической комиссии официально информирует о принятой таким образом поправке компетентные органы всех Договаривающихся сторон и одновременно с этим направляет эту информацию Генеральному секретарю вместе с копией соответствующего текста.

3. Любой принятый таким образом образец может быть использован сразу же после даты направления этой информации Договаривающимся сторонам Соглашения."

Часть вторая. Поправки к приложению к ЕСТР

Статья 11

Пункт 2 статьи 11 приложения к ЕСТР заменен следующими положениями:

"2. а) Предприятие хранит регистрационные листки и распечатки - в том случае, если распечатки были сделаны в соответствии со статьей 12 (1), - в хронологическом порядке и в удобочитаемой форме в течение не менее одного года после их использования и предоставляет их копии заинтересованным водителям, которые обращаются с соответствующей просьбой. Предприятие также предоставляет копии данных, полученных с карточек водителей, заинтересованным водителям, которые обращаются с соответствующей просьбой, и распечатанные варианты этих копий. Эти регистрационные листки, распечатки и полученные данные предоставляются или выдаются по просьбе уполномоченных инспектирующих лиц.

б) Предприятие, использующее транспортные средства, которые оснащены контрольным устройством, соответствующим приложению IV приложения, и которые подпадают под действие настоящего Соглашения:

i) обеспечивает регулярную загрузку данных с прибора транспортного средства и карточки водителя, как это предусмотрено Договаривающейся стороной, и более частую загрузку соответствующих данных, с тем чтобы обеспечить наличие всех данных о деятельности, выполняемой этим предприятием или для этого предприятия;

ii) обеспечивает хранение всех данных, загружаемых как с прибора транспортного средства, так и с карточки водителя, в течение не менее 12 месяцев после регистрации и доступность таких данных в случае соответствующего требования инспектирующего лица либо непосредственно, либо дистанционно, с территории предприятия.

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

Статья 12

Второй абзац пункта 1 статьи 12 ЕСТР изменен следующим образом:

"В случае повреждения регистрационного листка или карточки водителя, на которых содержатся зарегистрированные данные, водители должны прилагать поврежденный регистрационный листок или поврежденную карточку водителя к запасному или соответствующему регистрационному листку, который используется для замены."

Вторая часть поправки к тексту на русском языке не относится.

Пункт 2 статьи 12 ЕСТР изменен следующим образом:

"2. а) Водители используют регистрационные листки или карточку водителя каждый день, когда они управляют транспортным средством, с момента приема транспортного средства под свою ответственность. Регистрационный листок или карточка водителя не извлекаются до конца ежедневного периода работы, за исключением тех случаев, когда ее извлечение допускается в соответствии с другими положениями. Ни один

регистрационный листок и ни одна карточка водителя не могут использоваться в течение более продолжительного периода, чем тот период, для которого они предназначены.

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.

b) Если по причине своего отсутствия водитель не может использовать контрольное устройство, установленное на транспортном средстве, то периоды времени, указанные ниже в подпунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3:

i) если транспортное средство оснащено контрольным устройством в соответствии с добавлением I, проставляются на регистрационном листке от руки, автоматически или иным способом разборчиво и без помарок; или

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

c) Водители вносят в регистрационные листки необходимые изменения, если на транспортном средстве находится более одного водителя, с тем чтобы информация, указанная ниже в подпунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3, была зарегистрирована на листке водителя, который фактически управляет транспортным средством."

Пункты 7 а) и 7 b) статьи 12 приложения к ЕСТР изменены следующим образом:

"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:

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

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

iii) любые записи, сделанные вручную, и распечатки, сделанные в течение текущей недели и предыдущих 15 календарных дней, как это требуется в соответствии с настоящим Соглашением.

Начиная с даты применения, установленной в статье 13-бис настоящего Соглашения, периоды времени, упомянутые в подпунктах i) и iii), должны охватывать текущий день и предыдущие 28 календарных дней.

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

i) карточку водителя, владельцем которой он является;

ii) любые записи, сделанные вручную, и распечатку, сделанную в течение текущей недели и предыдущих 15 календарных дней, как это требуется в соответствии с настоящим Соглашением;

iii) регистрационные листки, соответствующие тому же периоду времени, о котором говорится в предыдущем подпункте и в течение

которого он управлял транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1.

Начиная с даты применения, установленной в статье 13-бис настоящего Соглашения, периоды времени, упомянутые в подпункте ii), должны охватывать текущий день и предыдущие 28 календарных дней."

Статья 13

Пункт 2 статьи 13 приложения к ЕСТР изменены следующим образом:

2. а) Пока устройство является неисправным или функционирует неправильно, водитель указывает на регистрационном листке или регистрационных листках либо на соответствующем листке, который должен прилагаться к регистрационному листку или к карточке водителя и на которых водитель вписывает те данные, которые позволяют его идентифицировать (фамилию и номер своего водительского удостоверения или фамилию и номер своей карточки водителя), включая его подпись, всю информацию по различным периодам времени, которая более не регистрируется или надлежащим образом не печатается контрольным устройством.

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

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

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

- периоды, упомянутые во втором абзаце b), c) и d) пункта 3 статьи 12;

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."

Часть третья. Поправки к добавлениям к приложению

Добавление 2 (ЗНАК И СВИДЕТЕЛЬСТВА ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ)

В список, содержащийся в пункте 1 раздела I "Знак официального утверждения", включены следующие страны:

Албания 54

Армения 55

Черногория 56

Сан-Марино 57

'Сербия и Черногория 10' заменена на:

'Сербия 10'.

Новое добавление 3

После добавления 2 к приложению включено новое добавление 3 следующего содержания:

"ТИПОВЫЕ БЛАНКИ

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

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

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

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

b) Изменение текста бланка не допускается.

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

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

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

f) Если настоящий бланк составляется на ином языке, помимо английского или французского, то его название на национальном языке должно указываться под названием на английском и французском языке, которое должно сохраняться. Если бланк составлен на ином языке, помимо английского, то название позиций в самом бланке необходимо повторить на английском языке (см. прилагаемый образец).

2. (Подлежит заполнению впоследствии)... "

ДОБАВЛЕНИЕ 3 К ПРИЛОЖЕНИЮ К ЕСТР

ATTESTATION OF ACTIVITIES* (TO BE USED ONLY IN THE FRAMEWORK OF THE AETR**)
БЛАНК ПОДТВЕРЖДЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ* (ИСПОЛЬЗОВАТЬ ТОЛЬКО В РАМКАХ ЕСТР**)

Заполнить печатными латинскими буквами или прописью и подписать до рейса
Приложить к записям контрольного устройства, которые должны сохраняться
Подделка бланка подтверждения является правонарушением

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

1. Название предприятия (Name of the undertaking)
2. Улица, почтовый индекс, город (Street address, postal code, city)
- Страна (Country) :
3. Номер телефона (включая международный код):
Telephone number (including international prefix)
4. Номер факса (включая международный код):
Fax number (including international prefix)
5. Адрес электронной почты (e-mail address):

Я, нижеподписавшийся (I, the undersigned):

6. Фамилия и имя:
(Name and first name)
7. Должность на предприятии:
(Position in the undertaking)

заявляю, что водитель (declare that the driver) :

8. Фамилия и имя:
(Name and first name)
9. Дата рождения: (день/месяц/год):
Date of birth (day/month/year)
10. Номер водительского удостоверения или удостоверения личности или паспорта
(Driving licence number or identity card or passport)
.....

в течение периода (for the period):

11. с (час/день/месяц/год)/ from (day/month/year) :
12. по (час/день/месяц/год)/ from (day/month/year) :
13. находился в отпуске по болезни***/ was on sick leave
14. находился в ежегодном отпуске***/ was on annual leave
15. управлял транспортным средством, не подпадающим под действие положений ЕСТР***/
drove a vehicle exemptd from the scope of the AETR
16. Место/Place:..... Дата/date:

Подпись/signature

17. Я, нижеподписавшийся, водитель, подтверждаю, что в течение указанного выше периода не управлял транспортным средством, подпадающим под действие положений ЕСТР.
(I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of the AETR during the period mentioned above).
18. Место/Place:..... Дата/date:

Подпись водителя/signature of the driver :

* Настоящий формуляр можно получить в электронном и печатном варианте по следующему адресу:
<http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

** Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих автомобильные перевозки.

*** Зачеркнуть только одну позицию.

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЙ МЕМОРАНДУМ

ВВЕДЕНИЕ

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

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

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

ОСНОВНОЙ ТЕКСТ ЕСТР

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

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

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

Статья 6 (Продолжительность управления): Предложенные изменения имеют целью привести ЕСТР в том, что касается продолжительности управления профессиональными водителями, в соответствие с положениями, действующими в Европейском союзе.

В частности, новые пункты 5 и 6 уточняют соответственно, что начало и прекращение управления не связано с пересечением границы и что по соображениям безопасности дорожного движения другие виды деятельности, которыми занимается водитель, не должны считаться "отдыхом".

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

Статья 8 (Продолжительность отдыха): Во избежание неправильного или иного толкования в ходе проверок на дороге редакция этой статьи была полностью изменена в целях ее приведения в соответствие с соответствующими положениями правил ЕС.

Изменения, внесенные в эту статью, включают как формальные изменения, так и изменения по существу.

В последнем случае внесенные изменения (см. пункты 2-7) имеют целью упростить положения, которые действовали ранее, и облегчить проверки. В частности, была исключена компенсация за уменьшение продолжительности ежедневного отдыха.

С другой стороны, минимальная продолжительность ежедневного отдыха, использованного целиком, увеличена с 8 до 9 часов, причем этот период отдыха можно разбить только на два периода, а не на три. Однако возможность разбивки ежедневного отдыха не означает отмену обязательства о предоставлении минимального отдыха продолжительностью 12 часов. Кроме того, уточняется, что за 20-часовой период может также приниматься сокращенный период отдыха, используемый в месте приписки транспортного средства или водителя. Новые положения применяются отныне ко всем транспортным операциям, включая нерегулярные пассажирские перевозки.

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

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

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

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

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

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

Статья 11 (Контроль, осуществляемый предприятием): Изменение, внесенное в пункт 1, имеет целью подчеркнуть, что обязанность

надлежащим образом проинструктировать экипаж возлагается на предприятие.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ К ЕСТР

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

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

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

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

Добавление 2 к приложению

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

Добавление 3 к приложению (новое)

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