



UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION
(BSEC-URTA)

DOC/GA13/AETR/08

Стамбул, 30 апреля 2008г.

ТРИНАДЦАТОЕ СОБРАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ BSEC-URTA

Гостиница "Холидей Инн Москва Виноградово",
Москва - РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
Среда, 4 июня 2008 года в 10.00

**ЦИФРОВОЙ ТАХОГРАФ И РАБОТА ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

(Информационный документ, подготовленный Международным секретариатом BSEC-URTA)

Официальный журнал Европейского союза от 11 апреля 2006г. опубликовал Постановление (ЕС) № 561/2006 об автомобильных перевозках, которое разъясняет и обновляет правила, направленные на более легкий контроль режима работы водителей путем введения цифрового тахографа и других изменений.

Положение предусматривает обязательную установку цифрового тахографа на все новые транспортные средства с 1 мая 2006г. и введение новых правил режима работы и отдыха водителей с 11 апреля 2007г.

С целью согласовать требования касательно международных автомобильных перевозок и упростить их работу, ЕЭК ООН принял также поправки к Соглашению ЕСТР.

КЛЮЧЕВЫЕ ПУНКТЫ ПОПРАВОК К СОГЛАШЕНИЮ ЕСТР, ВСТУПИВШИЕ В СИЛУ 16 ИЮНЯ 2006г.:

Принятие транспортных средств, оснащенных цифровым тахографом, на территории ЕСТР с 16 июня 2006г. Любое транспортное средство, зарегистрированное в ЕС и оснащенное цифровым тахографом, должно, согласно закону, приниматься на территории любых стран ЕСТР, не входящих в ЕС, начиная с 16 июня 2006г.

Страны ЕСТР региона ЧЭС, не входящие в ЕС: Албания, Армения, Азербайджан, Молдова, Россия, Сербия, Турция и Украина, тогда как Грузия не является Договаривающейся стороной Конвенции ЕСТР.

Обязательная установка цифровых тахографов в странах ЕСТР, не входящих в ЕС. С 16 июня 2010г. все транспортные средства, подчиняющиеся правилам ЕСТР, должны быть оснащены цифровым тахографом (был предусмотрен 4-хлетний переходный период в 4 года);

Срок выдачи карточек. Договаривающиеся стороны ЕСТР будут выдавать карточки для цифрового тахографа не позднее, чем за 3 месяца до истечения 4-хлетнего переходного периода, т.е. 16 марта 2010г. Если Договаривающаяся сторона решит ввести обязательное для операторов требование установки цифровых тахографов до указанной даты, она, тем не менее, должна соблюдать данный трехмесячный срок выдачи карточек. Если в течение переходного периода оператор решит использовать транспортное средство с цифровым тахографом до того, как страна регистрации начнет выдачу карточек, проверки должны осуществляться на основе бумажных распечаток, отражающих работу водителя за текущую неделю и за последний день прошедшей недели, в который он работал. Эти распечатки должны содержать имя, номер водительского удостоверения и подпись водителя.

Запись режима работы с использованием аналогового и цифрового тахографов. Записи режима работы водителя, включая аналоговые диаграммные диски и распечатки с цифровых тахографов транспортных средств, все еще должны храниться как минимум год в хронологическом порядке и быть легко доступными для инспектора непосредственно или дистанционно из помещения предприятия.

Если у водителя имеется смарт-карта, необходимо иметь ее при себе и в любое время предоставить ее для проверки, независимо от того, использовалась ли смарт-карта для записи

данных или нет. В случае если смарт-карта повреждена (утеряна), водитель должен распечатать данные о транспортном средстве в начале поездки, добавить свои идентификационные данные и подпись; в конце поездки распечатать информацию за период времени, когда оборудование производило запись и добавить свои идентификационные данные и подписи.

Обе распечатки должны содержать следующую информацию, добавленную водителем вручную:

- имя водителя или номер водительского удостоверения,
- периоды: другой работы, доступности и остановок /отдыха, автоматически не записываемые устройством транспортного средства,
- подпись водителя.

“Другая работа”, включая работу на другого работодателя в или вне транспортного сектора, а также периоды “доступности” должны быть записаны под соответствующими значками, указанными на тахографе.

С 11 АПРЕЛЯ 2007г.:

Ежедневное время вождения. Ежедневное время вождения водителя обычно не должно превышать 9 часов, однако может быть увеличено максимум до 10 часов и не более 2-х раз в неделю. Увеличение рабочего времени до 10 часов больше не требует какого-либо компенсирующего ежедневного отдыха.

Еженедельное время вождения. Еженедельное время вождения не должно превышать 56 часов.

Двухнедельное время вождения. Максимум 90 часов в течение двух недель подряд.

Перерывы в работе. 45-минутный перерыв в течение или после 4½ часов работы, который может быть разбит на минимальный 15-минутный перерыв и последующий 30-минутный перерыв.

Ежедневный отдых. 11-часовой непрерываемый ежедневный отдых или 12-ти часовой разделяемый ежедневный отдых (12-ти часовой ежедневный отдых может быть разбит максимум на 2 части, первая из которых составляет 3, а другая – 9 часов) может быть заменен сокращенным ежедневным отдыхом, если он составляет не менее 9 часов и используется не более 3 раз между любыми двумя еженедельными периодами отдыха. Никакой компенсации не требуется.

Еженедельный отдых. Регулярный еженедельный составляет 45 часов и раз в две недели может быть сокращен минимум до 24 часов. Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращенный еженедельный период отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее 9 часов.

Мульти-экипаж. Период ежедневного отдыха 9 часов в течение каждых 30 часов работы, с последующим разрешением работать одному в течение первого часа.

Паромные / железнодорожные переезды. Регулярный 11-часовой ежедневный отдых может быть прерван не более двух раз, и прерывания не должны длиться более 1 часа. Никакой компенсации не требуется.

Правоприменение

- **Правоприменение на пограничных пунктах.** До настоящего времени, сотрудники полиции могли применять санкции против тех нарушений, которые произошли на их территории, или, в лучшем случае, их гражданами за пределами страны, которые часто было трудно преследовать. В будущем, в независимости от того, где произошло нарушение, сотрудники полиции во время придорожных проверок могут применять санкции и выдвигать обвинения.

- **Совместная ответственность всей транспортной цепи.** Данный принцип признает тот факт, что часто операторы оказываются слабым звеном в транспортной цепи и могут оказаться под несправедливым давлением со стороны клиентов и соглашаться на невозможное расписание работы, что заставляет их нарушать правила.

- **Иммобилизация транспортного средства.** Общий диапазон санкций установлен, что дает сотрудникам правоприменения право остановить транспортное средство, если установленное нарушение означает, что, продолжая управлять транспортным средством, водитель создает угрозу дорожной безопасности.

Обязанности водителя

С 1 января 2008г. водители должны иметь возможность предъявить записи, сделанные в течение текущего дня и предыдущих 28 дней. Водители должны иметь возможность предоставить записи на придорожной полосе при любом запросе инспектора (т.е. во время придорожных проверок).

- Водители, работающие на транспортных средствах, оборудованных аналоговым тахографом, должны иметь возможность предъявить:

- регистрационные листки за текущий день и предыдущие 28 дней,
- свою водительскую карточку цифрового тахографа (если водитель получил таковую),
- любой ручной отчет и распечатку, сделанные в течение того же периода.

- Водители, работающие на транспортных средствах, оборудованных цифровым тахографом, должны иметь возможность предъявить:

- свою водительскую карточку цифрового тахографа,
- любой ручной отчет или распечатку, сделанные в течение текущего дня и предыдущих 28 дней,
- любые регистрационные листки аналогового тахографа за тот же период (т.е. учитываются случаи, когда водитель работал на транспортном средстве, оборудованном аналоговым тахографом).

* * * * *