



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/2006/2\*  
9 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

СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ

Сводный текст Европейского соглашения, касающегося работы экипажей  
транспортных средств, производящих международные автомобильные  
перевозки (ЕСТР)

ВВЕДЕНИЕ

Для облегчения понимания и чтения Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), заключенного 1 июля 1970 года, секретариат подготовил сводный вариант этого Соглашения, в который были включены соответствующие поправки, принятые с момента его заключения. **Этот сводный вариант следует рассматривать в качестве не имеющего никакого юридического значения.**

---

\* Переиздано по техническим причинам.

Сводный текст включает первоначальный вариант Соглашения (E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564), поправки 1-4 (E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564/Amend.1-4, которые вступили в силу соответственно 3 августа 1983 года, 24 апреля 1992 года, 28 февраля 1995 года и 27 февраля 2004 года), а также последнюю пятую поправку, которая вступила в силу 16 июня 2006 года и опубликована под следующим условным обозначением: TRANS/SC.1/375/Add.1. Перед этим сводным текстом приведена неофициальная таблица с указанием его содержания, подготовленная секретариатом для содействия поиску необходимой информации в этом документе.

## СОДЕРЖАНИЕ

	<b>Стр.</b>
<b>Основной текст ЕСТР</b> .....	6
<b>Статья 1</b> Определения .....	6
<b>Статья 2</b> Область применения .....	8
<b>Статья 3</b> Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися сторонами .....	10
<b>Статья 4</b> Общие принципы .....	11
<b>Статья 5</b> Члены экипажа .....	11
<b>Статья 6</b> Продолжительность управления .....	12
<b>Статья 7</b> Перерывы .....	13
<b>Статья 8</b> Продолжительность отдыха .....	13
<b>Статья 9</b> Изъятия .....	15
<b>Статья 10</b> Контрольное устройство .....	16
<b>Статья 11</b> Контроль, осуществляемый предприятием .....	16
<b>Статья 12</b> Меры по обеспечению применения Соглашения .....	17
<b>Статья 13</b> Переходные положения .....	19
<b>Статья 14</b> Заключительные положения .....	20
<b>Статья 15</b> (Денонсирование Соглашения)* .....	21
<b>Статья 16</b> (Прекращение действия) .....	21
<b>Статья 17</b> (Заявление о применении на территориях) .....	21
<b>Статья 18</b> (Спор) .....	22
<b>Статья 19</b> (Оговорки) .....	22
<b>Статья 20</b> (Созыв дипломатической конференции) .....	23
<b>Статья 21</b> (Поправка к Соглашению и к Приложению) .....	23
<b>Статья 22</b> (Поправка к Добавлениям 1 и 2) .....	26
<b>Статья 22-бис</b> Процедура внесения поправок в Добавление 1В .....	27
<b>Статья 23</b> (Уведомление государств) .....	28
<b>Статья 24</b> (Протокол о подписании) .....	29
<b>Статья 25</b> (Депозитарий) .....	29

---

\* Названия, заключенные в скобки, имеют неофициальный характер.

## СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

		<b>Стр.</b>
<b>Приложение к Соглашению</b>	<b>Контрольное устройство .....</b>	30
<b>Глава I</b>	Официальное утверждение типа (статьи 1-8) .....	30
<b>Глава II</b>	Установка и осмотр (статья 9) .....	33
<b>Глава III</b>	Использование оборудования (статьи 10-14) .....	34
<b>Добавление 1</b>	<b>Требования к конструкции, проверке, установке и инспекции .....</b>	45
<b>Глава I</b>	Определения .....	45
<b>Глава II</b>	Общие характеристики и функции контрольного устройства.....	46
<b>Глава III</b>	Требования к конструкции контрольного устройства .....	46
	А. Общие положения .....	46
	В. Визуальные приборы .....	49
	С. Регистрирующие приборы .....	50
	D. Закрывающее устройство .....	53
	E. Маркировки .....	53
	F. Максимально допустимые отклонения (визуальные и регистрирующие приборы) .....	54
<b>Глава IV</b>	Регистрационные листки .....	56
	А. Общие положения .....	56
	В. Зоны записи и их градуирование .....	57
	С. Информация, которая должна заноситься на регистрационные листки .....	58
	D. Свободное место для записей, вписываемых от руки .....	58
<b>Глава V</b>	Установка контрольного устройства .....	59
	А. Общие положения .....	59
	В. Наложение пломб .....	60
<b>Глава VI</b>	Проверки и инспекции .....	60

**СОДЕРЖАНИЕ** (продолжение)

	<b>Стр.</b>
<b>Добавление 1В</b>	
<b>Требования к конструкции, испытанию, установке и осмотру цифрового контрольного устройства, используемого на автомобильном транспорте .....</b>	<b>63</b>
<b>Статья 1</b>	
Преамбула .....	63
<b>Статья 2</b>	
Вступительные положения к Добавлению 1В .....	64
<b>Добавление 2</b>	
<b>Знаки и свидетельства официального утверждения .....</b>	<b>67</b>
I. Знак официального утверждения .....	67
II. Свидетельство официального утверждения продукции, соответствующей Добавлению 1 .....	69
III. Свидетельство официального утверждения продукции, соответствующей Добавлению 1В .....	70
<b>Протокол о подписании .....</b>	<b>72</b>

## **ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР)**

Договаривающиеся стороны,

желая способствовать развитию и улучшению международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов,

будучи убеждены в необходимости повышения безопасности дорожного движения, регламентации некоторых условий труда в предприятиях международного автомобильного транспорта в соответствии с принципами Международной организации труда и совместной выработки некоторых мер для обеспечения соблюдения такой регламентации,

согласились о нижеследующем:

### Статья 1

#### Определения

В настоящем Соглашении подразумеваются:

- a) под "транспортным средством" - любой автомобиль или прицеп; этот термин охватывает любой состав транспортных средств;
- b) под "автомобилем" - любое автодорожное самоходное транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов; этот термин не включает сельскохозяйственные тракторы;
- c) под "прицепом" - любое транспортное средство, предназначенное для его буксировки автомобилем; этот термин охватывает также полуприцепы;
- d) под "полуприцепом" - любой прицеп, предназначенный для сцепления с автомобилем таким образом, что часть его опирается на автомобиль, и последний несет на себе значительную часть веса полуприцепа и его груза;

- e) под "составом транспортных средств" - сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;
- f) под "разрешенным максимальным весом" - максимальный вес грузенного транспортного средства, объявленный допустимым компетентным органом государства, в которой зарегистрировано транспортное средство;
- g) "автомобильные перевозки"<sup>1</sup> означают любое передвижение по дорогам, открытым для общего пользования, порожнем либо с людьми или с грузом транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров или грузов";
- h) под "международными автомобильными перевозками" - любые автомобильные перевозки с пересечением, по крайней мере, с одной границы;
- i) "регулярные линии"<sup>2</sup> означают линии, которые обеспечивают перевозку пассажиров через конкретно указанные интервалы движения по установленным маршрутам с посадкой и высадкой пассажиров на заранее определенных остановках.

В правилах, регулирующих эксплуатацию линий, или в заменяющих их документах, утвержденных компетентными органами Договаривающихся сторон и опубликованных перевозчиком до вступления их в силу, конкретно указываются условия перевозки и, в частности, частота движения по линиям, расписания, тарифы и обязательство по перевозке пассажиров, если такие условия не определены законом или правилами.

Независимо от организации того, кто организует перевозку, линии, которые обеспечивают перевозку конкретно указанных категорий пассажиров, исключая других пассажиров, если такие линии эксплуатируются в соответствии с условиями, конкретно указанными в первом подпункте настоящего определения, считаются регулярными линиями. Такие линии, в частности те, которые обеспечивают доставку рабочих к месту работы и обратно или школьников в школу и обратно, далее называются "специальными регулярными линиями";

- j) под "водителем" - любое лицо, независимо от того, работает ли 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;

---

<sup>1</sup> Определение, введенное на основании поправки 2.

<sup>2</sup> Определение, введенное на основании поправки 2.

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

- i) сопровождающий, т. е. любое лицо, сопровождающее водителя для оказания ему помощи при выполнении некоторых маневров и обычно принимающее активное участие в транспортных операциях, хотя и не являющееся водителем в значении, указанном в подпункте "j" настоящей статьи;
- ii) кондуктор, т. е. любое лицо, сопровождающее водителя транспортного средства, производящего перевозки пассажиров, в частности с целью выдачи или проверки билетов или других документов, дающих пассажирам право на проезд в этом транспортном средстве;

l) под "неделей"<sup>3</sup> - период времени с 00.00 час. в понедельник до 24.00 час. в воскресенье;

m) под "отдыхом"<sup>4</sup> - любой непрерывный период, продолжительностью не менее часа, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем.

## Статья 2

### Область применения

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.

2. Однако,

а) если во время международной автомобильной перевозки один или несколько членов экипажа не покидают государственную территорию, в пределах которой они обычно занимаются своей производственной деятельностью, Договаривающаяся сторона,

---

<sup>3</sup> Определение, введенное на основании поправки 2.

<sup>4</sup> Определение, введенное на основании поправки 2.



в ведении которой находится эта территория, может не применять в отношении этого или этих членов экипажа положения настоящего Соглашения;

b) если Договаривающиеся стороны, по территории которых производятся перевозки, не договорились об обратном, настоящее Соглашение не применяется к международным автомобильным перевозкам грузов, совершаемым:<sup>5</sup>

1. транспортными средствами, которые используются для перевозки грузов и разрешенный максимальный вес которых, включая вес прицепов или полуприцепов, не превышает 3,5 тонны;
2. транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров и которые в силу своей конструкции и оборудования могут перевозить не более девяти человек, включая водителя, и предназначены для этой цели;
3. транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров на регулярных линиях, протяженность которых не превышает 50 км;
4. транспортными средствами, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 30 км в час;
5. транспортными средствами, которые используются вооруженными силами, органами гражданской обороны, пожарной службой и силами поддержания общественного порядка или которые находятся в их ведении;
6. транспортными средствами, которые используются службами канализации, защиты от наводнений, водо-, газо- и электроснабжения, для технического обслуживания и ремонта дорог, для сбора и удаления мусора, службами телеграфа и телефона, для перевозки почтовых отправлений, службами радио и телевидения и для обнаружения радио- и телевизионных передатчиков и приемников;
7. транспортными средствами, которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций;
8. специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;

---

<sup>5</sup> Изменено на основании поправки 2.

9. транспортными средствами, перевозящими цирковое или ярмарочное оборудование;
10. специальными аварийными транспортными средствами;
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;
12. транспортными средствами, которые используются для некоммерческих перевозок грузов для личного пользования;
13. транспортными средствами, которые используются для сбора молока на фермах и возвращения на фермы молочной тары и молочных продуктов, предназначенных для кормления животных.

### Статья 3<sup>6</sup>

#### Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися сторонами

1. Каждая Договаривающаяся сторона будет применять на своей территории к международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории государства, не являющегося Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, положения не менее строгие, чем те, которые предусмотрены в статьях 5, 6, 7, 8, 9 и 10 настоящего Соглашения.
2. В случае, когда транспортное средство зарегистрировано в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, каждая Договаривающаяся сторона может вместо контрольного устройства, отвечающего спецификациям, содержащимся в приложении к настоящему Соглашению, ограничиться требованием предъявить ежедневные регистрационные листки, заполненные водителем от руки.

---

<sup>6</sup> Изменено на основании поправки 1, а затем - поправки 2.

## Статья 4<sup>7</sup>

### Общие принципы

Каждая Договаривающаяся сторона может применять более высокие минимальные или более низкие максимальные требования по сравнению с теми, которые указаны в статьях 5-8 включительно. Тем не менее положения настоящего Соглашения по-прежнему будут применяться к водителям, осуществляющим международные перевозки на транспортных средствах, зарегистрированных в другом государстве, являющемся или не являющемся Договаривающейся стороной.

## Статья 5<sup>8</sup>

### Члены экипажа

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

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;

б) для водителей других транспортных средств:

- не моложе 21 года или
- не моложе 18 лет при условии, что эти лица имеют удостоверение о профессиональной пригодности, признаваемое одной из Договаривающихся сторон и подтверждающее окончание ими курсов подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов. Договаривающиеся стороны информируют друг друга о минимальном национальном уровне подготовки и других соответствующих условиях, касающихся водителей, занятых международной перевозкой грузов, в соответствии с настоящим Соглашением.

---

<sup>7</sup> Изменено на основании поправки 2.

<sup>8</sup> Изменено на основании поправки 2.

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

Водитель, занятый перевозкой пассажиров по маршрутам в радиусе свыше 50 км от обычного места приписки транспортного средства, должен, кроме того, отвечать одному из следующих условий:

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

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;

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.

## Статья 6<sup>9</sup>

### Продолжительность управления

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.

После максимум шести ежедневных периодов управления водитель должен получить еженедельный период отдыха в соответствии с пунктом 3 статьи 8.

Еженедельный период отдыха может быть отложен до конца шестого дня, если общая продолжительность управления на протяжении шести дней не превышает

---

<sup>9</sup> Изменено на основании поправки 2.

максимального времени, соответствующего шести ежедневным периодам управления транспортным средством.

В случае международных пассажирских перевозок, за исключением перевозок на регулярных линиях, вместо термина "шести" и "шестого" во втором и третьем подпунктах используются соответственно термины "двенадцати" и "двенадцатого".

2. Общая продолжительность управления на протяжении любых двух недель не должна превышать девяносто часов.

### Статья 7<sup>10</sup>

#### Перерывы

1. После управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв по крайней мере на сорок пять минут, если не наступает период отдыха.
2. Этот перерыв может быть заменен перерывами продолжительностью не менее пятнадцати минут каждый, распределенными на протяжении периода управления или сразу после этого периода таким образом, чтобы это соответствовало положениям пункта 1.
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".
4. Перерывы, соблюдаемые на основании настоящей статьи, не могут рассматриваться в качестве ежедневных периодов отдыха.

### Статья 8<sup>11</sup>

#### Продолжительность отдыха

1. В течение каждых двадцати четырех часов водитель должен иметь непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не менее одиннадцати часов, который может быть сокращен до минимум девяти часов непрерывного отдыха не более трех раз в

---

<sup>10</sup> Изменено на основании поправки 2.

<sup>11</sup> Изменено на основании поправки 2.

течение любой одной недели при условии, что до конца следующей недели в качестве компенсации водителю предоставляется отдых эквивалентный продолжительности.

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 двадцати четырех часов, один из которых должен составлять не менее восьми последовательных часов. В этом случае минимальная продолжительность отдыха увеличивается до двенадцати часов.

2. Если в течение каждых тридцати часов транспортным средством управляли по крайней мере два водителя, каждый водитель должен иметь период отдыха, продолжительностью не менее восьми последовательных часов.

3. В течение каждой недели один из периодов отдыха, упомянутых в пунктах 1 и 2, должен составлять в качестве еженедельного отдыха в общей сложности сорок пять последовательных часов. Этот период отдыха может быть сокращен до минимум тридцати шести последовательных часов, если он используется в обычном месте приписки транспортного средства или в месте приписки водителя, или до минимум двадцати четырех 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.

4. Еженедельный период отдыха, который начинается в течение одной недели и продолжается в течение следующей недели, может быть присоединен к одной из этих недель.

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.

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 восьми часов и предоставляться по просьбе заинтересованного лица в месте стоянки транспортного средства или приписки водителя.

7. Ежедневный период отдыха может использоваться на транспортном средстве, если на нем имеется спальное место и это транспортное средство находится на стоянке.

8. В отступление от положений пункта 1, выше, в случае, если водитель, осуществляющий перевозку грузов или пассажиров, сопровождает транспортное средство, которое перевозится на пароме или поезде, ежедневный период отдыха может прерываться не более одного раза, если соблюдены следующие условия:

- 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;
- период между двумя промежутками ежедневного отдыха должен быть, по возможности, короче и ни в коем случае не может превышать одного часа до погрузки или после выгрузки, причем таможенные формальности должны быть включены в операции по погрузке или выгрузке;
- в течение обоих промежутков отдыха водитель должен располагать спальным местом.

Ежедневный период отдыха, прерываемый таким образом, должен увеличиваться на два часа.

### Статья 9<sup>12</sup>

#### Изыятия

Для того чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений настоящего Соглашения в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в транспортном средстве лиц, транспортного средства или находящегося на нем груза. Водитель должен указать характер и причину отхода от этих положений в регистрационном листке контрольного устройства или в своей ведомости.

---

<sup>12</sup> Изменено на основании поправки 2.

## Статья 10<sup>13</sup>

### Контрольное устройство

1. Договаривающиеся стороны предписывают установку и использование на транспортных средствах, зарегистрированных на их территории, контрольного устройства согласно требованиям настоящего Соглашения, включая приложение и добавления к нему.
2. Контрольное устройство по смыслу настоящего Соглашения должно отвечать, в том, что касается его конструкции, установки, использования и проверки, требованиям настоящего Соглашения, включая приложение и добавления к нему.
3. Считается, что контрольное устройство, отвечающее постановлению (СЕЕ) № 3821/85 Совета от 20 декабря 1985 года, в том что касается его конструкции, установки, использования и проверки, соответствует требованиям настоящего Соглашения, включая приложение и добавления к нему.

## Статья 11<sup>14</sup>

### Контроль, осуществляемый предприятием

1. Предприятие должно организовать автомобильные перевозки таким образом, чтобы члены экипажа могли соблюдать положения настоящего Соглашения.
2. Оно должно постоянно контролировать время управления, часы другой работы и время отдыха, используя для этого все находящиеся в его распоряжении документы, такие как личные контрольные книжки. В случае обнаружения нарушений настоящего Соглашения оно должно немедленно устранять их и принимать меры к недопущению их в будущем, например путем изменения графиков работы и маршрутов.
3. Выплаты водителям, работающим по найму, даже если они осуществляются в форме премий или надбавок к заработной плате, связанные с пройденным расстоянием и/или объемом перевезенных грузов, запрещаются, за исключением тех случаев, когда эти выплаты не ставят под угрозу безопасность дорожного движения.

---

<sup>13</sup> Изменено впоследствии на основании поправок 1, 2, 3 и 5.

<sup>14</sup> Изменено на основании поправки 2.



Статья 12<sup>15</sup>

Меры по обеспечению применения Соглашения

1. Каждая Договаривающая сторона принимает все надлежащие меры по обеспечению соблюдения положений настоящего Соглашения, в частности путем проведения должного контроля на дорогах и на предприятиях, ежегодно охватывающего значительную и репрезентативную часть водителей, предприятий и транспортных средств всех категорий перевозок, на которые распространяется область применения настоящего Соглашения.

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

- 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.

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

- ежедневная продолжительность управления, продолжительность ежедневных перерывов и отдыха, а в случае наличия очевидных нарушений, также регистрационные листы за предшествующие дни, которые должны находиться на транспортном средстве;
- продолжительность последнего еженедельного отдыха в соответствующих случаях;
- исправное функционирование контрольного устройства.

Эти проверки должны осуществляться без разграничения транспортных средств и водителей на резидентов и нерезидентов.

с) Проверки на предприятиях, помимо элементов, проверяемых на дорогах, и соблюдение требований пункта 3 статьи 10 должны включать в себя следующие элементы:

---

<sup>15</sup> Изменено на основании поправок 2 и 4.

- продолжительность еженедельных периодов отдыха и периодов управления между этими периодами отдыха;
- ограничение продолжительности управления за две недели;
- 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.

2. В рамках взаимной помощи компетентные органы Договаривающихся сторон регулярно направляют друг другу всю имеющуюся информацию, которая касается:

- нарушений настоящего Соглашения, совершенных нерезидентами, и любых санкций, налагаемых на такие нарушения;
- санкций, налагаемых Договаривающимися сторонами на своих резидентов за такие нарушения, совершенные на территории других Договаривающихся сторон.

В случае серьезных нарушений такая информация должна включать принятые санкции.

3. Если результаты проверки на дороге дают основание полагать, что водитель транспортного средства, зарегистрированного на территории другой Договаривающейся стороны, совершил нарушение, которое не может быть выявлено в ходе этой проверки в связи с нехваткой необходимой информации, компетентные органы заинтересованных Договаривающихся сторон оказывают друг другу помощь с целью прояснить ситуацию. В случаях, когда с этой целью компетентная Договаривающаяся сторона проводит проверку на территории предприятия, результаты этой проверки доводятся до сведения другой заинтересованной Договаривающейся стороны.

4. Договаривающиеся стороны сотрудничают друг с другом в организации согласованных проверок на дорогах.

5. Один раз в два года Европейская Экономическая Комиссия Организации Объединенных Наций публикует доклад о применении Договаривающимися сторонами положений пункта 1 настоящей статьи".

### Статья 13<sup>16</sup>

#### Переходные положения

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

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

б) До выдачи Договаривающимися сторонами карточек, предусмотренных в подпункте а), положения статьи 14 приложения к настоящему Соглашению применяются к водителям, которые должны управлять транспортными средствами, оснащенными

---

<sup>16</sup> Изменено впоследствии на основании поправок 2 и 5.

цифровым контрольным устройством в соответствии с добавлением 1В к этому приложению".

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

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

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

#### Заключительные положения

#### Статья 14

1. Настоящее Соглашение будет открыто для подписания до 31 марта 1971 года и после этой даты для присоединения государств-членов Европейской экономической комиссии и государств, допущенных к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 положения о круге ведения этой Комиссии.
2. Настоящее Соглашение подлежит ратификации.
3. Ратификационные грамоты или акты о присоединении передаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
4. Настоящее Соглашение вступит в силу на сто восьмидесятый день после сдачи на хранение восьмого документа о ратификации или присоединении.
5. В отношении каждого государства, которое ратифицирует настоящее Соглашение или присоединится к нему после сдачи на хранение восьмого документа о ратификации

или присоединении, упомянутого в пункте 4 настоящей статьи, настоящее Соглашение вступит в силу по истечении ста восьмидесяти дней после даты сдачи на хранение этим государством своей ратификационной грамоты или акта о присоединении.

#### Статья 15

1. Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
2. Денонсация вступает в силу по истечении шести месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

#### Статья 16

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

#### Статья 17<sup>17</sup>

1. Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение своего документа о ратификации или присоединении или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что действие настоящего Соглашения будет распространено на всю территорию или часть территории, за внешние сношения которой оно ответственно. Настоящее Соглашение будет применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, начиная со ста восьмидесятого дня после получения Генеральным секретарем упомянутой нотификации, или, если в этот день настоящее Соглашение еще не вступит в силу, со дня его вступления в силу.
2. Каждое государство, сделавшее в соответствии с предыдущим пунктом настоящей статьи заявление о распространении применения настоящего Соглашения на территорию, за внешние сношения которой оно ответственно, может в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения денонсировать настоящее Соглашение в отношении данной территории.

---

<sup>17</sup> Изменено на основании поправки 2.

### Статья 18

1. Всякий спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения разрешается по возможности путем переговоров между спорящими Сторонами.
2. Всякий спор, который не разрешен путем переговоров, передается на арбитраж по заявлению одной из Договаривающихся сторон, между которыми возник этот спор, и передается соответственно одному арбитру или нескольким арбитрам, избранным по общему соглашению спорящих Сторон. Если в течение трех месяцев со дня заявления об арбитраже спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить единого арбитра, которому спор передается на разрешение.
3. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с предыдущим пунктом, имеет обязательную силу для спорящих Сторон.

### Статья 19<sup>18</sup>

1. Каждое государство может при подписании или ратификации настоящего Соглашения или при присоединении к нему заявить, что оно не считает себя связанным пунктами 2 и 3 статьи 18 настоящего Соглашения. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны этими пунктами в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такую оговорку.
2. Если в момент сдачи своего документа о ратификации или присоединении какое-либо государство сделает иную оговорку, чем та, которая предусмотрена в пункте 1 настоящей статьи, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает об этой оговорке государствам, которые уже сдали на хранение свои документы о ратификации или присоединении и не денонсировали впоследствии настоящего Соглашения. Оговорка считается принятой, если в течение шести месяцев со дня этого сообщения ни одно из этих государств не возразит против ее допущения. В противном случае оговорка не будет принята, и если сделавшее оговорку государство не возьмет ее обратно, то документ о ратификации или присоединении этого государства не будет иметь силы. При применении настоящего пункта не будут приниматься во внимание возражения государств, присоединение или ратификация которых в соответствии с настоящим пунктом не будет иметь силы в связи со сделанными ими оговорками.

---

<sup>18</sup> Изменено на основании поправки 2.

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

#### Статья 20<sup>19</sup>

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

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

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

#### Статья 21<sup>20</sup>

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

---

<sup>19</sup> Изменено на основании поправки 2.

<sup>20</sup> Изменено на основании поправок 2 и 5.

2. В течение шести месяцев со дня препровождения Генеральным секретарем проекта поправки каждая Договаривающаяся сторона может сообщить Генеральному секретарю:

а) либо что она имеет возражения против предложенной поправки,

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

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

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

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

а) если ни одна из Договаривающихся сторон не препроводила сообщения, предусмотренного в пункте 2 "б" настоящей статьи, по истечении шестимесячного срока, указанного в этом пункте 2 настоящей статьи;

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

- даты, когда все Договаривающиеся стороны, препроводившие такое сообщение, уведомили Генерального секретаря о принятии ими проекта; этой датой, однако, считается истечение шестимесячного срока, указанного в пункте 2 настоящей статьи, если все сообщения о принятии поправки были уведомлены до истечения этого срока;
- даты истечения девятимесячного срока, указанного в пункте 3 настоящей статьи.



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

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

7. Генеральный секретарь извещает возможно скорее все Договаривающиеся стороны о том, было ли сделано возражение против проекта поправки в соответствии с пунктом 2 "а" настоящей статьи и препроводили ли ему одна или несколько Договаривающихся сторон сообщение в соответствии с пунктом 2 "б" настоящей статьи. Если одна или несколько Договаривающихся сторон препроводили такое сообщение, Генеральный секретарь уведомляет впоследствии все Договаривающиеся стороны о том, сделали ли Договаривающаяся сторона или Стороны, которые препроводили ему это сообщение, возражение против предложенной поправки или приняли ее.

8. Независимо от предусматриваемой пунктами 1-6 настоящей статьи процедуры внесения поправок, приложение к настоящему Соглашению может быть изменено по соглашению между компетентными органами всех Договаривающихся сторон; если компетентный орган одной из Договаривающихся сторон заявит, что согласно ее национальному законодательству ее согласие зависит от получения специального разрешения или от одобрения законодательного органа, согласие компетентного органа упомянутой Договаривающейся стороны на изменение приложения будет считаться данным лишь тогда, когда этот компетентный орган заявит Генеральному секретарю, что требуемые полномочия или разрешения получены. В соглашении между компетентными органами будет установлена дата вступления в силу измененного приложения и может быть предусмотрено, что в течение переходного периода старое приложение полностью или частично остается в силе одновременно с новым приложением.

Статья 22<sup>21</sup>

1. В добавления 1 и 2 к приложению к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.
  2. По просьбе какой-либо Договаривающейся стороны, любое ее предложение о внесении поправок в добавления 1 и 2 к приложению к настоящему Соглашению рассматривается Основной рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии.
  3. В случае одобрения поправки большинство членов, присутствующих и участвующих в голосовании, и если такое большинство включает большинство присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь направляет поправку компетентным администрациям всех Договаривающихся сторон для ее принятия.
  4. Поправка принимается, если в течение шестимесячного срока со дня уведомления менее одной трети компетентных администраций Договаривающихся сторон уведомляет Генерального секретаря о своем возмущении против поправки.
- 4-бис.* В случае страны, которая становится Договаривающейся стороной настоящего Соглашения в период между моментом уведомления о проекте поправки и тем моментом, когда эта поправка будет сочтена приемлемой, секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии как можно скорее уведомляет новое государство-участник об этом проекте поправки. Новое государство-участник может проинформировать Генерального секретаря о любых возмущениях до истечения шестимесячного периода с даты препровождения первоначальной поправки всем Договаривающимся сторонам.
5. Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о любой принятой поправке, которая вступает в силу через три месяца со дня такого уведомления.

---

<sup>21</sup> Введено на основании поправки 2, затем изменено на основании поправки 5.

Статья 22-бис<sup>22</sup>

Процедура внесения поправок в добавление 1В

1. Поправки к добавлению 1В к приложению к настоящему Соглашению вносятся в соответствии с процедурой, определенной настоящей статьей.
2. Любое предложение по поправкам к вступительным статьям добавления 1В принимается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии большинством присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон. Любая принятая таким образом поправка будет направлена секретариатом упомянутой Рабочей группы Генеральному секретарю для уведомления всех Договаривающихся сторон. Она вступает в силу через три месяца после даты уведомления Договаривающихся сторон.
3. Поскольку добавление 1В, которое адаптировано к контексту настоящего Соглашения на основе приложения IV\* к постановлению (СЕЕ) 3821/85, упомянутому в статье 10 настоящего Соглашения, зависит непосредственно от изменений, внесенных в это приложение 1В Европейским союзом, любая поправка, внесенная в это приложение, применяется к добавлению 1В при следующих условиях:
  - секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии официально уведомит компетентные органы всех Договаривающихся сторон об опубликовании в Официальном бюллетене Европейских сообществ поправок, внесенных в приложение 1В к постановлению Сообщества, и одновременно с этим направит такую информацию Генеральному секретарю, сопроводив ее копией соответствующих текстов;
  - эти поправки непосредственно вступают в силу в рамках добавления 1В через три месяца после даты направления информации Договаривающимся сторонам.

---

<sup>22</sup> Введено на основании поправки 5.

\* С последними поправками, внесенными на основании постановления Комиссии (ЕК) № 1360/2002 от 13 июня 2002 года (Официальный бюллетень № L 207 от 5 августа 2002 года (исправление, Официальный бюллетень № L 77 от 13 марта 2004 года)) и № 432/2004 от 5 марта 2004 года (Официальный бюллетень № L 71 от 10 марта 2004 года).

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

### Статья 23<sup>23</sup>

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

- a) о ратификациях и присоединениях в соответствии со статьей 14 настоящего Соглашения;
- b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 14 настоящего Соглашения;
- c) о денонсациях в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения;
- d) о прекращении настоящего Соглашения в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения;
- e) об уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения;
- f) о заявлениях и уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 19 настоящего Соглашения;
- g) о вступлении в силу любой поправки в соответствии со статьей 21 настоящего Соглашения.

---

<sup>23</sup> Изменено на основании поправки 2.

Статья 24

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

Статья 25<sup>24</sup>

После 31 марта 1971 года подлинник настоящего Соглашения будет сдан на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии каждому из государств, указанных в пункте 1 статьи 17 настоящего Соглашения.

---

<sup>24</sup> Изменено на основании поправки 2.

## ПРИЛОЖЕНИЕ<sup>25</sup>

### КОНТРОЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО

#### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### Глава I – Официальное утверждение типа

##### Статья 1

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

Заявки на официальное утверждение типа контрольного устройства, образца регистрационного листа или карточки с памятью с прилагаемыми к ним соответствующими спецификациями подаются одной из Договаривающихся сторон изготовителем или его агентом. Никакой заявки в отношении одного и того же типа контрольного устройства, образца регистрационного листа или карточки с памятью не может подаваться более чем одной Договаривающейся стороне.

##### Статья 2

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

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

---

<sup>25</sup> Изменено на основании поправки 2 и затем полностью пересмотрено на основании поправки 5.

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

### Статья 3

Договаривающиеся стороны выдают подателю заявки знак официального утверждения, который соответствует образцу, приведенному в добавлении 2, для каждого типа контрольного устройства, регистрационного листа или карточки с памятью, которые они официально утвердили на основании статьи 2.

### Статья 4

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

### Статья 5

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

если в ходе эксплуатации обнаруживается, что они имеют какой-либо общий дефект, который делает их непригодными для той цели, для которой они предназначены.

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

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

В любом случае компетентные органы Договаривающихся сторон уведомляют друг друга в течение одного месяца о любой отмене официального утверждения типа или о любых других мерах, принятых в соответствии с пунктами 1, 2 и 3, указывая причины таких действий.

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

#### Статья 6

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

2. Компетентные органы каждой Договаривающейся стороны указывают в свидетельстве официального утверждения образца регистрационного листа тип или типы



контрольного устройства, на котором или которых этот образец листа может быть использован.

#### Статья 7

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

#### Статья 8

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

### **Глава II – Установка и осмотр**

#### Статья 9

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Глава III – Использование оборудования**

#### Статья 10

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

## Статья 11

1. Работодатель выдает достаточное количество регистрационных листов водителям транспортных средств, оснащенных контрольным устройством в соответствии с добавлением 1, с учетом того обстоятельства, что эти листы являются личными по своему характеру, а также с учетом продолжительности перевозки и возможного обязательства по замене поврежденных листов или листов, которые были изъяты инспектирующим должностным лицом. Работодатель выдает водителям листы только утвержденного образца, пригодные для использования в контрольном устройстве, установленном на транспортном средстве.

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

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.

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

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

а) Для целей настоящего Соглашения "место обычного проживания" означает место, где обычно проживает конкретное лицо в течение не менее 185 дней каждого календарного года в силу его личных или профессиональных обязательств либо, при отсутствии у него профессиональных обязательств, ввиду личных обстоятельств, свидетельствующих о тесной связи между этим лицом и местом, где он проживает.

Вместе с тем место обычного проживания лица, чьи профессиональные обязательства связаны с местом, которое отличается от места, в котором у него имеются личные обязательства, и которое поэтому проживает поочередно в разных местах,

расположенных в двух или более государствах, являющихся Договаривающимися сторонами, рассматривается в качестве места его личных обязательств при условии, что такое лицо возвращается в это место регулярно. Это последнее условие не является обязательным, если указанное лицо проживает в государстве, являющемся Договаривающейся стороной, в связи с командировкой на определенный срок.

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

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

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

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

Период административного действия карточки водителя не превышает пяти лет.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Статья 12

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

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

Если карточка водителя повреждена, неправильно функционирует либо утеряна или украдена, то водитель обращается в течение семи календарных дней к компетентным органам Договаривающейся стороны, в которой он обычно проживает, с просьбой о ее замене.

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

2. Водители используют регистрационные листы или карточку водителя каждый день, когда они управляют транспортным средством, с момента приема транспортного средства под свою ответственность. Регистрационный лист или карточка водителя не извлекаются до конца ежедневного периода работы, за исключением тех случаев, когда ее извлечение




допускается в соответствии с другими положениями. Ни один регистрационный лист и ни одна карточка водителя не могут использоваться в течение более продолжительного периода, чем тот период, для которого они предназначены.

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.

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.

### 3. Водители:

- обеспечивают соответствие указанного на регистрационном листе времени официальному времени страны регистрации транспортного средства,
- приводят в действие коммутационные механизмы, позволяющие отдельно и четко регистрировать следующие периоды времени:



- a) под знаком  или <sup>26</sup>: продолжительность управления;
- b) под знаком  или <sup>27</sup> все другие периоды работы;
- c) под знаком  или <sup>28</sup>: другие периоды нахождения на рабочем месте, а именно:

---

<sup>26</sup> Обозначения, используемые в цифровом тахографе.

<sup>27</sup> Обозначения, используемые в цифровом тахографе.

<sup>28</sup> Обозначения, используемые в цифровом тахографе.

- время ожидания, т.е. период, в течение которого водители не обязаны оставаться на своих рабочих местах, иначе как для реагирования на возможные сигналы к началу или возобновлению вождения либо к выполнению другой работы,
  - время, проведенное рядом с водителем в процессе движения транспортного средства,
  - время, проведенное на спальном месте в процессе движения транспортного средства,
- d) под знаком  или  <sup>29</sup> перерывы в управлении и периоды ежедневного отдыха.

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

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

- a) в начале использования листа: свою фамилию и имя;
- b) дату и место начала использования листа и дату и место завершения его использования;
- c) регистрационный номер транспортного средства, для работы на котором он назначается, как в начале первого рейса, зарегистрированного на листе, так и впоследствии, в случае смены транспортного средства, в течение использования листа;
- d) показания счетчика километров:
  - в начале первого рейса, зарегистрированного на листе,
  - в конце последнего рейса, зарегистрированного на листе,

---

<sup>29</sup> Обозначения, используемые в цифровом тахографе.



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

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

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

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

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

7. 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:

- регистрационные листы за текущую неделю и в любом случае регистрационный лист за последний день предшествующей недели, когда он управлял транспортным средством;
- карточку водителя, если она у него имеется; и
- распечатки данных из контрольного устройства, определение которого приводится в приложении 1В, касающихся тех периодов времени, которые указаны в подпунктах а), b), c) и d) второго абзаца пункта 3 настоящей статьи, если он управлял транспортным средством, оснащенным таким контрольным устройством, в течение того периода, который указан в первом абзаце настоящего пункта.

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:

- 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.

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.

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

### Статья 13

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

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

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

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

Если карточка водителя повреждена, неправильно функционирует либо утеряна или украдена, то он в конце своего рейса распечатывает данные о периодах времени, которые зарегистрированы контрольным устройством, и указывает в этом документе подробности, позволяющие его идентифицировать (фамилию и номер своего водительского удостоверения или фамилию или номер своей карточки водителя), проставляя в том числе свою подпись.

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

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

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

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

#### Статья 14

1. Во исполнение пункта 2 b) статьи 13 Соглашения водители, которые управляют транспортными средствами, зарегистрированными в одной из Договаривающихся сторон, которым компетентные органы еще не смогли выдать карточки водителя и которые в течение переходного периода, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, управляют участвующими в международном движении транспортными средствами, оснащенными цифровым контрольным устройством в соответствии с добавлением 1В к приложению, должны быть в состоянии предъявить по требованию инспектора распечатки и/или регистрационные листы за текущую неделю и в любом случае распечатку и/или регистрационный лист за последний день предыдущей недели, в течение которого он управлял транспортным средством.
2. Пункт 1 не применяется к водителям транспортных средств, зарегистрированных в стране, в которой предусмотрено обязательное требование пользоваться карточкой водителя. Однако водители должны предъявлять распечатки по первому требованию инспектора.
3. Распечатки, предусмотренные в пункте 1, должны содержать подробные сведения, позволяющие идентифицировать водителей (фамилию и номер водительского удостоверения), включая их подписи.

## Приложение – Добавление 1<sup>30</sup>

### ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ, ПРОВЕРКЕ, УСТАНОВКЕ И ИНСПЕКЦИИ

#### I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящем добавлении подразумеваются:

- a) под "контрольным устройством" – оборудование, предназначенное для установки на дорожных транспортных средствах в целях показания или регистрации в автоматическом или полуавтоматическом режиме данных о движении этих транспортных средств или об определенных периодах работы их водителей;
- b) под "регистрационным листком" – листок, который предназначен для внесения в него и хранения зарегистрированных данных, который вводится в контрольное устройство и на котором пишущие устройства последнего ведут непрерывную запись информации, подлежащей регистрации;
- c) под "постоянной контрольного устройства" – цифровая характеристика, показывающая величину входного сигнала, необходимого для показания и регистрации пройденного расстояния в один километр; эта постоянная должна выражаться либо в оборотах на километр ( $k = \dots$  сб./км), либо в импульсах на километр ( $k = \dots$  имп./км);
- d) под "характеристическим коэффициентом транспортного средства" – цифровая характеристика, показывающая величину выходного сигнала, который создается тем элементом транспортного средства, который соединяет его с контрольным устройством (вторичный вал или ось коробки передач), когда транспортное средство проходит расстояние в один измеренный километр при нормальных условиях испытания (см. пункт 4 главы VI настоящего добавления). Характеристический коэффициент выражается либо в оборотах на километр ( $W = \text{об./км}$ ), либо в импульсах на километр ( $W = \dots$  имп./км);
- e) под "эффективной окружностью" шин колес – среднее значение расстояний, пройденных несколькими колесами, приводящими в движение транспортное средство (ведущими колесами), за один полный их оборот. Измерение этих расстояний должно

---

<sup>30</sup> Изменено на основании поправки 2.

проводиться при нормальных условиях испытаний (см. пункт 4 главы VI настоящего добавления), их величина имеет следующее выражение:  $1 = \dots$  мм.

## **II. ОБЩИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ФУНКЦИИ КОНТРОЛЬНОГО УСТРОЙСТВА**

Контрольное устройство должно обеспечивать регистрацию:

1. расстояния, пройденного транспортным средством;
2. скорости транспортного средства;
3. продолжительности управления;
4. других периодов работы или нахождения на рабочем месте;
5. перерывов в работе и ежедневных периодов отдыха;
6. вскрытия корпуса, содержащего регистрационный листок;
7. для электронного контрольного устройства, представляющего собой устройство, которое функционирует на основе передачи электрических сигналов с датчиков расстояния и скорости, – любого перерыва, продолжительность которого превышает 100 миллисекунд в электрическом питании регистрирующего оборудования (за исключением освещения), в электрическом питании датчиков расстояния и скорости, а также любого перерыва в подаче сигнала на датчик расстояния и скорости.

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

## **III. ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ КОНТРОЛЬНОГО УСТРОЙСТВА**

### **A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Контрольное устройство должно включать:

- a) Визуальные приборы, показывающие:
- пройденное расстояние (счетчик расстояния);
  - скорость (спидометр);
  - время (часы).
- b) Регистрирующие приборы, в том числе:
- прибор, регистрирующий пройденное расстояние;
  - прибор, регистрирующий скорость;
  - один или несколько приборов, которые регистрируют время и которые соответствуют требованиям, изложенным в пункте 4 части С главы III.
- c) Пишущее устройство, отдельно регистрирующее в регистрационном листке:
- каждое вскрытие корпуса, содержащего этот листок;
  - для электронного контрольного устройства, определенного в пункте 7 главы II, – любой перерыв, продолжительность которого превышает 100 миллисекунд в электрическом питании контрольного устройства (за исключением освещения) до повторного включения источника электрического питания;
  - для электронного контрольного устройства, определенного в пункте 7 главы II, – любой перерыв, продолжительность которого превышает 100 миллисекунд, в электрическом питании датчика расстояния и скорости, и любой перерыв в подаче сигнала на датчик расстояния и скорости.

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

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

### 3. Материалы

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

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

### 4. Измерение пройденного расстояния

Пройденное расстояние может быть измерено и зарегистрировано либо:

- при движении вперед и движении задним ходом, либо
- при движении только вперед.

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

### 5. Измерение скорости

а) Диапазон измерения скорости должен соответствовать положениям, указанным в свидетельстве официального утверждения типа.

б) Собственная частота и демпфирование измерительного прибора должны быть таковыми, чтобы приборы, показывающие и регистрирующие скорость, могли в рамках диапазона измерения реагировать на изменения ускорения до  $2 \text{ м/сек}^2$  в пределах допустимых погрешностей.

### 6. Измерение времени (часы)

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



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

## 7. Освещение и защита

a) Визуальные приборы контрольного устройства должны быть оборудованы соответствующими неослепляющими приборами освещения.

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

## V. ВИЗУАЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ

### 1. Индикатор пройденного расстояния (счетчик расстояния)

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

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

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

### 2. Индикаторы скорости (спидометр)

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

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

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

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

### 3. Индикатор времени (часы)

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

## C. РЕГИСТРИРУЮЩИЕ ПРИБОРЫ

### 1. Общие положения

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

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

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

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

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

## 2. Регистрация пройденного расстояния

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

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

## 3. Регистрация скорости

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

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




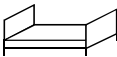
- след, оставляемый пером самописца, должен быть перпендикулярным к средней окружности (для листков в форме диска) или к оси (для листков в форме ленты) зоны, предназначенной для регистрации скорости;
- соотношение между радиусом кривой следа, оставленного пером самописца, и шириной зоны, предназначенной для регистрации скорости, должно быть не меньше чем 2, 4 к 1, независимо от формы регистрационного листка;
- градуировка шкалы времени должна проходить через зону записи в форме кривой того же радиуса, что и след, оставляемый пером самописца. Расстояния между делениями на шкале времени должны соответствовать периоду, не превышающему один час.


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

## 4. Регистрация времени

а) Конструкция контрольного устройства должна быть таковой, чтобы период управления всегда регистрировался автоматически и чтобы можно было, в случае

необходимости, при помощи прибора включения отдельно зарегистрировать другие периоды времени, например:

- i) под знаком  – продолжительность управления;
- ii) под знаком  – все другие периоды работы;
- iii) под знаком  – другие периоды нахождения на рабочем месте, а именно:
- время ожидания, т. е. период, в течение которого водители должны оставаться на своих местах в ожидании сигналов к началу или возобновлению движения или к выполнению другой работы;
  - время, проведенное рядом с водителем во время движения транспортного средства;
  - время, проведенное на спальном месте во время движения транспортного средства;
- iv) под знаком  – перерывы в работе и периоды ежедневного отдыха.

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

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

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

c) На транспортных средствах, экипаж которых состоит более чем из одного водителя, записи, указанные в пункте 4 а), должны осуществляться на двух отдельных листках, причем каждый листок предназначен для одного водителя. В этом случае

движение отдельных листков вперед должно обеспечиваться либо единым механизмом, либо отдельными синхронизированными механизмами.

#### D. ЗАКРЫВАЮЩЕЕ УСТРОЙСТВО

1. Корпус, содержащий регистрационный листок или листки и прибор управления механизмом запуска часов, должен быть оборудован замком.
2. Каждое вскрытие корпуса, содержащего регистрационный листок или листки и прибор управления механизмом запуска часов, должно автоматически регистрироваться на листке или листках.

#### E. МАРКИРОВКА

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

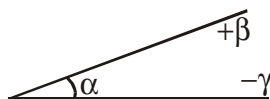
- рядом с цифрой, показываемой счетчиком расстояния, – единица измерения расстояния, обозначенная сокращением "км";
- рядом со шкалой скорости – знак "км/ч";
- диапазон измерения спидометра – в форме "V мин. ... км/ч, V макс. ... км/ч". Эта маркировка не нужна, если она указана на табличке описания оборудования.

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

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

- название и адрес завода-изготовителя оборудования;
- номер, присвоенный заводом-изготовителем, и год изготовления;
- знак официального утверждения типа контрольного устройства;

- постоянная оборудования в форме "k" = ... об./км" или  $k = \dots$  имп./км";
- факультативно: диапазон измерения скорости в форме, указанной в пункте 1;
- если влияние чувствительности прибора к углу наклона на регистрируемые данные, поступающие с оборудования, может выходить за пределы допустимых отклонений, допустимый угол, выраженный следующим образом:



где  $\alpha$  — угол, измеренный при горизонтальном положении лицевой части (обращенной вверх) оборудования, для которого калибруется прибор, а  $\beta$  и  $\gamma$  являются, соответственно, максимальными допустимыми верхним и нижним отклонениями от угла калибрования  $\alpha$ .

#### F. МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЕ ОТКЛОНЕНИЯ (ВИЗУАЛЬНЫЕ И РЕГИСТРИРУЮЩИЕ ПРИБОРЫ)

##### 1. На испытательном стенде перед установкой:

###### a) пройденное расстояние:

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

###### b) скорость:

на 3 км/ч больше или меньше реальной скорости;

###### c) время:

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

##### 2. После установки:

###### a) пройденное расстояние:

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

b) скорость:

на 4 км/ч больше или меньше реальной скорости;

c) время:

± две минуты в день или

± 10 минут за семь дней.

3. В эксплуатации:

a) пройденное расстояние:

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

b) скорость:

на 6 км/ч больше или меньше реальной скорости;

c) время:

± две минуты в день или

± 10 минут за семь дней.

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

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

## IV. РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ЛИСТКИ

### A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

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

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

- a) в начале использования листка: свои фамилию и имя;
- b) дату и место начала использования листка и дату и место завершения их использования;
- c) регистрационный номер каждого транспортного средства, для работы на котором он назначен, как в начале первой поездки, зарегистрированной на листке, так и впоследствии, в случае смены транспортного средства в ходе использования листка;
- d) показания одометра:
  - в начале первой поездки, зарегистрированной на листке;
  - в конце последней поездки, зарегистрированной на листке;
  - в случае смены транспортного средства в течение рабочего дня (показание по транспортному средству, для работы на котором он был назначен, и показание по транспортному средству, для работы на котором он будет назначен);
- e) время каждой смены транспортного средства.

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



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

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

## В. ЗОНЫ ЗАПИСИ И ИХ ГРАДУИРОВАНИЕ

1. Регистрационные листки должны иметь следующие зоны записи:
  - зона, предназначенная исключительно для данных, касающихся скорости;
  - зона, предназначенная исключительно для данных, касающихся пройденного расстояния;
  - одна или несколько зон для данных, касающихся времени управления, других периодов работы и нахождения на рабочем месте, перерывов в работе и периодов отдыха водителей.
2. Зона записи скорости должна быть разбита на деления по 20 километров в час или менее. Скорость, соответствующая каждому делению на шкале, должна быть указана в цифровом выражении против каждого деления. Знак "км/ч" должен быть проставлен в этой зоне по крайней мере один раз. Последнее деление шкалы должно совпадать с верхним пределом диапазона измерения.
3. Зона записи пройденного расстояния должна быть расположена таким образом, чтобы можно было легко снимать показания количества пройденных километров.
4. Зона или зоны, предназначенные для записи периодов, указанных в пункте 1, должны содержать такие знаки, которые позволяют четко определять различные периоды времени.

### C. ИНФОРМАЦИЯ, КОТОРАЯ ДОЛЖНА ЗАНОСИТЬСЯ НА РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ЛИСТКИ

Каждый листок должен содержать следующую информацию в печатной форме:

- название и адрес или фирменное название завода-изготовителя;
- знак официального утверждения образца листка;
- знак официального утверждения типа или типов контрольных устройств, на которых может использоваться данный листок;
- верхний предел диапазона измерения скорости, указанный в километрах в час.

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

### D. СВОБОДНОЕ МЕСТО ДЛЯ ЗАПИСЕЙ, ВПИСЫВАЕМЫХ ОТ РУКИ

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

- фамилию и имя водителя;
- дату и место начала использования листка и дату и место завершения его использования;
- регистрационный номер или номера транспортного средства или транспортных средств, для работы на которых назначается водитель в период использования листка;
- показания одометра транспортного средства или транспортных средств, для работы на которых назначается водитель в период использования листка;
- время любой смены транспортных средств.

## V. УСТАНОВКА КОНТРОЛЬНОГО УСТРОЙСТВА

### A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

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

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

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

На табличке должны быть указаны по крайней мере следующие данные:

- фамилия/название, адрес или фирменное название утвержденного механика или мастерской;
- характеристический коэффициент транспортного средства в форме
- "w" = ... об./км" или "w = ... имп./км";
- эффективная окружность шин колес в форме "1 = ... мм";
- даты определения характеристического коэффициента транспортного средства и измерения эффективной окружности шин колес.

## **В. НАЛОЖЕНИЕ ПЛОМБ**

Пломбы накладываются на следующие части:

- a) табличка с данными об установке за исключением тех случаев, когда она установлена таким образом, что ее нельзя снять без уничтожения указанной на ней маркировки;
- b) два конца соединения между самим контрольным устройством и транспортным средством;
- c) непосредственно адаптор и участок его включения в цепь;
- d) переключающий механизм для транспортных средств с двумя или более передаточными числами ведущего моста;
- e) участки, соединяющие адаптор и переключающий механизм с остальной частью контрольного устройства;
- f) корпуса, оговоренные в пункте 7 b) части А главы III.

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

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

## **VI. ПРОВЕРКИ И ИНСПЕКЦИИ**

Договаривающаяся сторона назначает органы, которые проводят проверки и инспекции.

### **1. Утверждение новых или восстановленных приборов**

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

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

## 2. Установка

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

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

## 3. Периодические инспекции

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

Эти инспекции должны включать следующие проверки:

- правильность работы контрольного устройства;
- наличие на контрольном устройстве знака официального утверждения типа;
- наличие таблички с данными;
- целостность пломб на контрольном устройстве и на других частях;
- фактическая окружность шин.

б) Инспекция в целях проверки соблюдения положения пункта 3 части F главы III о максимально допустимых отклонениях в ходе эксплуатации должна проводиться не реже одного раза в шесть лет, хотя каждая Договаривающаяся сторона может установить

более короткие интервалы для проведения таких инспекций транспортных средств, зарегистрированных на ее территории. В ходе таких инспекций должна проводиться замена таблички с данными об установке.

#### 4. Измерение погрешностей

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

- транспортное средство в снаряженном состоянии без груза;
- давление в шинах соответствует инструкциям завода-изготовителя;
- износ шин в пределах, разрешенных законодательством;
- движение транспортного средства: транспортное средство, приводимое в движение собственным двигателем, должно двигаться прямолинейно по ровной поверхности со скоростью  $50 \pm 5$  км/ч; испытание может также проводиться на соответствующем испытательном стенде при условии обеспечения аналогичной точности.

## Приложение – Добавление 1В<sup>31</sup>

### ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ, ИСПЫТАНИЮ, УСТАНОВКЕ И ОСМОТРУ ЦИФРОВОГО КОНТРОЛЬНОГО УСТРОЙСТВА, ИСПОЛЬЗУЕМОГО НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

#### Статья 1

#### Преамбула

1. Поскольку настоящее добавление является адаптированным вариантом приложения 1В к постановлению Совета (ЕЕС) № 3821/85 от 20 декабря 1985 года о контрольном устройстве на автомобильном транспорте, содержание этого приложения с учетом его объема и сугубо технического характера в ЕСТР не воспроизводится. Для ознакомления с полным официальным текстом и последующими поправками к нему Договаривающиеся стороны отсылаются к тексту, опубликованному в *Официальном бюллетене* Европейского союза.

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

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

---

<sup>31</sup> Введено на основании поправки 5.

\* С поправками, внесенными на основании постановления Совета (ЕС) № 2135/98 от 24 сентября 1998 года (Официальный бюллетень № L 274 от 9 октября 1998 года), а также постановлений Комиссии (ЕС) № 1360/2002 от 13 июня 2002 года (Официальный бюллетень № L 207 от 5 августа 2002 года (исправление – Официальный бюллетень № L 77 от 13 марта 2004 года)) и № 432/2004 от 5 марта 2004 года (Официальный бюллетень № L 71 от 10 марта 2004 года).

Статья 2Вступительные положения к добавлению 1В

1. В соответствии с пунктом 1 статьи 1 выше Договаривающимся сторонам предлагается при работе с приложением 1В ссылаться на постановления Комиссии № 1360/2002 от 13 июня 2002 года и № 432/2004 от 5 марта 2004 года (\* сноску ниже, в которой указаны даты их опубликования в *Официальном бюллетене* Европейского союза), посредством которых с учетом технического прогресса в седьмой и восьмой раз адаптируется постановление Совета (ЕЕС) № 3821/85 о контрольном устройстве на автомобильном транспорте.

2. Для целей добавления 1В:

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

Термины, использованные в приложении 1В		Термины, использованные в ЕСТР
Государства-члены	Заменяется на	Договаривающиеся стороны
MS		СР
Приложение (1В)		Добавление (1В)
Добавление		Раздел добавления
Постановление		Соглашение или ЕСТР
Сообщество		ЕЭК ООН

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

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



- 2.3 Перечень текстов или положений, для которых эквивалентных текстов ЕЭК ООН не существует или по которым требуется дополнительная информация, приводится ниже. Эти тексты или информация цитируются только для справки.
- 2.3.1 Предельные значения для установки устройства ограничения скорости, как определено в разделе I (определения) bb) приложения IV/добавления 1B, соответствуют положениям директивы № 92/6/ЕЕС от 10 февраля 1992 года (*Официальный бюллетень* № L 57 от 02/03/1992).
- 2.3.2 Измерение расстояний, как определено в разделе I (определения) u) приложения IV/добавления 1B, осуществляется в соответствии с положениями директивы Совета № 97/27/СЕ от 22 июля 1997 года с последними поправками (*Официальный бюллетень* № L 233 от 25/08/1997).
- 2.3.3 Идентификация транспортных средств, как определено в разделе I (определения) pp) приложения IV/добавления 1B, осуществляется в соответствии с положениями директивы Совета № 76/114/ЕЕС от 18 декабря 1975 года (*Официальный бюллетень* № L 24 от 30/01/1976).
- 2.3.4 Положения о безопасности должны соответствовать положениям, содержащимся в рекомендации Совета № 95/144/ЕС от 7 апреля 1995 года, относительно общих критериев оценки информационной технологической безопасности (*Официальный бюллетень* № L 93 от 26/04/1995).
- 2.3.5 Защита физических лиц в отношении обработки данных личного характера и свободной передачи таких данных осуществляется в соответствии с положениями директивы Совета № 95/46/ЕС от 24 октября 1995 года с последними поправками (*Официальный бюллетень* № L 281 от 23/11/1995).
- 2.4 Другие положения, подлежащие изменению или исключению
- 2.4.1 Текст требования 172 исключается и заменяется словом "зарезервировано".
- 2.4.2 Требование 174 изменяется следующим образом:  
  
"отличительный знак Договаривающейся стороны, выдающей карточку.  
В качестве отличительных знаков Договаривающихся сторон, не являющихся членами Европейского союза, используются знаки, предусмотренные в

Венской конвенции о дорожном движении 1968 года или Женевской конвенции о дорожном движении 1949 года".

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

2.4.4 Требование 181 изменяется следующим образом:

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

2.4.5 Требование 278 изменяется следующим образом:

"Испытания на эксплуатационную совместимость проводятся единым компетентным органом".

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

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

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

## Приложение - Добавление 2<sup>32</sup>

### ЗНАК И СВИДЕТЕЛЬСТВА ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

#### I. ЗНАК ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

1. Знак официального утверждения состоит из:

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

Германия	1	Ирландия	24
Франция	2	Хорватия	25
Италия	3	Словения	26
Нидерланды	4	Словакия	27
Швеция	5	Беларусь	28
Бельгия	6	Эстония	29
Венгрия	7	Республика Молдова	30
Чешская Республика	8	Босния и Герцеговина	31
Испания	9	Латвия	32
Сербия	10	Лихтенштейн	33
Соединенное Королевство	11	Болгария	34
Австрия	12	Казахстан	35
Люксембург	13	Литва	36
Швейцария	14	Турция	37
Норвегия	16	Туркменистан	38
Финляндия	17	Азербайджан	39
Дания	18	Бывшая югославская Республика Македония	40
Румыния	19	Андорра	41
Польша	20	Узбекистан	44
Португалия	21	Украина	46
Российская Федерация	22	Кипр	49
Греция	23	Мальта	50
		Албания	54

Последующие порядковые номера будут присваиваться:

---

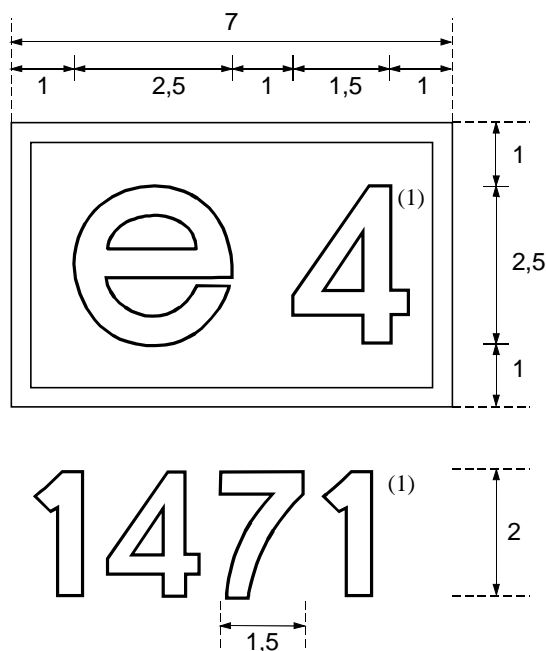
<sup>32</sup> Изменено на основании поправок 2, 3 и 5.

- i) странам - Договаривающимся сторонам Соглашения 1958 года о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов, оборудования и частей механических транспортных средств - те же номера, которые были присвоены этим странам на основании данного Соглашения;
  - ii) странам, не являющимся Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года, в хронологическом порядке ратификации ими этого Соглашения или в порядке их присоединения к нему
- и
- номера официального утверждения, соответствующего номеру свидетельства официального утверждения, который присваивается прототипу контрольного устройства, или регистрационного листка, и располагаемого в любой точке в непосредственной близости от этого прямоугольника.

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

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

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



(1) Данные цифры приведены исключительно в качестве примера.

## II. СВИДЕТЕЛЬСТВО ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ПРОДУКЦИИ, СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ ДОБАВЛЕНИЮ 1<sup>33</sup>

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

### СВИДЕТЕЛЬСТВО ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

Название компетентной администрации.....

Уведомление, касающееся\*:

- официального утверждения типа контрольного устройства
- отмены официального утверждения типа контрольного устройства
- официального утверждения образца регистрационного листка
- отмены официального утверждения регистрационного листка

Официальное утверждение №.....

1. Торговый знак или название .....
2. Название типа или образца .....
3. Название завода-изготовителя .....
4. Адрес завода-изготовителя .....
5. Представлено на официальное утверждение (дата) .....
6. Испытано (место) .....
7. Дата и номер протокола испытания .....
8. Дата официального утверждения .....
9. Дата отмены официального утверждения .....
10. Тип или типы контрольного устройства, для эксплуатации на котором (которых) предназначен листок .....
11. Место .....
12. Дата.....
13. Прилагаемые описательные документы .....
14. Примечания.....

.....  
(Подпись)

<sup>33</sup> Заголовок изменен на основании поправки 5.

\* Ненужное вычеркнуть

### III. СВИДЕТЕЛЬСТВО ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ПРОДУКЦИИ, СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ ДОБАВЛЕНИЮ 1В<sup>34</sup>

После того как Договаривающаяся сторона предоставляет официальное утверждение, она выдает подателю заявки свидетельство официального утверждения, составленное в соответствии с приведенным ниже образцом. Договаривающиеся стороны используют копии данного документа для уведомления других Договаривающихся сторон о предоставлении официальных утверждений или любых отменах официальных утверждений.

---

#### СВИДЕТЕЛЬСТВО ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ПРОДУКЦИИ, СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ ДОБАВЛЕНИЮ 1В

---

Наименование компетентного административного органа.....

Сообщение, касающееся<sup>1</sup>:

официального утверждения  
отмены официального утверждения  
    модели контрольного устройства  
    компонента контрольного устройства<sup>2</sup>.....  
карточки водителя  
карточки мастерской  
карточки предприятия  
карточки контролера

№ официального утверждения.....

1. Торговое или фирменное название.....
  2. Название модели .....
  3. Наименование изготовителя .....
  4. Адрес изготовителя.....  
.....
  5. Представлено на официальное утверждение (дата).....
  6. Испытательная лаборатория или испытательные лаборатории .....
  7. Дата и номер протоколов.....
  8. Дата официального утверждения .....
  9. Дата отмены официального утверждения .....
  10. Модель (модели) компонента (компонентов) контрольного устройства,  
с которым предстоит использовать данный компонент .....
  11. Место .....
  12. Дата.....
  13. Прилагаемые спецификации .....
- 
14. Замечания (включая указание мест наложения пломб, если они требуются)

.....  
(Подпись)

<sup>1</sup> Сделать отметку в соответствующих клетках.

<sup>2</sup> Указать данный компонент в сообщении

<sup>34</sup> Введено на основании поправки 5.

**ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ**

## ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ

В момент подписания Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, согласились о нижеследующем:

Договаривающиеся стороны заявляют, что настоящее Соглашение не предрешает вопроса относительно положений, которые могут быть в соответствующих случаях разработаны в дальнейшем в отношении продолжительности работы и режима рабочего дня.

### К статье 4 Соглашения

Положения пункта 1 этой статьи не должны толковаться как требующие применения вне территории государства, в котором зарегистрировано транспортное средство, совершающее перевозки, постановлений о запрещении движения в определенные дни и часы, которые могут существовать в этом государстве в отношении некоторых категорий транспортных средств. Положения пункта 2 этой статьи не должны толковаться как препятствующие Договаривающейся стороне требовать на ее территории соблюдения предписаний ее национального законодательства, которые в определенные дни и часы запрещают движение некоторых категорий транспортных средств.

Любая Договаривающаяся сторона, являющаяся стороной особого соглашения, предусмотренного пунктом 2 статьи 4 настоящего Соглашения, которое разрешает выполнение международных перевозок, начинающихся и заканчивающихся на территории Договаривающихся сторон упомянутого особого соглашения, транспортными средствами, зарегистрированными на территории одного из государств, которое является Договаривающейся стороной ЕСТР, но которое не является Договаривающейся стороной указанного особого соглашения, может поставить в качестве условия заключения двусторонних или многосторонних соглашений, разрешающих такие перевозки, требование, чтобы экипажи, выполняющие эти перевозки, соблюдали на территории государств-участников особого соглашения положения этого особого соглашения.

### К статье 12 Соглашения

Нижеподписавшиеся обязуются после вступления в силу Соглашения обсудить вопрос о включении в Соглашение путем внесения поправки положения, предусматривающего использование контрольного прибора официально утвержденного



типа, установленного на транспортном средстве, который, по мере возможности, заменял бы личную контрольную книжку.

К статье 14 Соглашения

Договаривающиеся стороны считают желательным:

- чтобы каждая Договаривающаяся сторона принимала необходимые меры для того, чтобы иметь возможность преследовать за нарушения положений Соглашения не только тогда, когда они допущены на ее территории, но и тогда, когда они совершаются на территории другого государства во время международной автомобильной перевозки, производимой транспортным средством, которое она зарегистрировала;
- чтобы они оказывали друг другу взаимное содействие при наложении санкций за совершенные нарушения.

К приложению к Соглашению

В отступление от пункта 4 общих положений приложения к настоящему Соглашению Швейцария может не требовать от работодателей подписания еженедельных отчетов в личных контрольных книжках.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

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

-----