



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по автомобильному транспорту

**Группа экспертов по Европейскому соглашению,
касающемуся работы экипажей транспортных
средств, производящих международные
автомобильные перевозки (ЕСТР)**

Вторая сессия

Женева, 6 июня 2012

Пункт 3 с) предварительной повестки дня

Программа работы

**Права и обязательства третьих сторон
по Соглашению ЕСТР**

**Уточнения, касающиеся правового документа,
имеющего преимущественную силу в случае
автотранспортных операций, осуществляемых
частично или полностью в пределах Европейского
союза транспортными компаниями не являющихся
членами ЕС государств – участников Европейского
соглашения, касающегося работы экипажей
транспортных средств, производящих международные
автомобильные перевозки (ЕСТР)**

**Представлено Международным союзом автомобильного
транспорта (МСАТ)**

I. Мандат

1. На первой сессии Группы экспертов по ЕСТР, проходившей 2 марта 2012 года, МСАТ изъявил готовность предоставить шаблоны таблиц/вопросников, позволяющие Договаривающимся сторонам ЕСТР и Европейскому союзу дать ответы на вопрос о том, какой правовой документ применяется в различных сценариях в ходе автомобильных перевозок (например, поездок, осуществляемых частично или полностью в пределах ЕС транспортными компаниями

государств – участников ЕСТР, не являющихся членами ЕС, и транспортными компаниями государств – участников ЕСТР, являющихся членами ЕС), а также уточнить права и обязанности операторов из третьих стран при проезде через территорию Договаривающихся сторон ЕСТР. Секретариату было поручено содействовать этой инициативе путем предоставления шаблонов на трех языках на следующей сессии ЕЭК и их размещения на вебсайте Отдела транспорта. Секретариат будет отслеживать ответы с целью составления сводной таблицы правил, применимых в различных сценариях.

II. Введение

Уточнения, касающиеся правового документа, имеющего преимущественную силу в случае автотранспортных операций, осуществляемых частично или полностью в пределах Европейского союза

2. В статье 2 Соглашения ЕСТР предусмотрено, что его положения "должны применяться ко всем международным автомобильным перевозкам", осуществляемым транспортными средствами, зарегистрированными на территории его Договаривающихся сторон. Международные автомобильные перевозки определены как "перевозки с пересечением, по крайней мере, одной границы". Сегодня все 27 государств – членов ЕС являются самостоятельными Договаривающимися сторонами Соглашения ЕСТР, но в указанном Соглашении не уделяется особого внимания и не предоставляется особого режима таможенным союзам или политическим объединениям, таким как ЕС.

3. Впоследствии некоторые из них оспорили статью 2.3 регламента ЕС 561/2006/ЕС, в которой говорится, что именно этот законодательный акт, а не ЕСТР, применяется к водителям в ходе всех поездок, осуществляемых исключительно в пределах ЕС, независимо от страны их регистрации.

4. ЕС утверждает, что в соответствии с ЕСТР все перевозки, осуществляемые исключительно в пределах ЕС, могут подпадать под действие правил ЕС на основании оговорки к Соглашению ЕСТР, которую сделали Бельгия, Германия, Дания, Ирландия, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Соединенное Королевство, Финляндия и Франция и которая гласит: "Транспортные операции между государствами – членами Европейского экономического сообщества рассматриваются как национальные перевозки по смыслу ЕСТР, если только такие перевозки не осуществляются транзитом через территорию третьего государства, являющегося Договаривающейся стороной ЕСТР".

5. Однако степень применения этой оговорки сегодня ко всем государствам – членам ЕС, в том числе к тем, которые не вносили ее, и к тем, кто не являлся членом Европейского союза во время ее внесения, ставится под сомнение. Это не в последнюю очередь обусловлено тем соображением, что эта оговорка стала возможна в силу отсутствия возражений других Договаривающихся сторон, которые в то время не могли предвидеть процессы расширения ЕС, а следовательно, и последствия отсутствия их возражения против такой оговорки, если рассматривать ее в своем развитии, т.е. как оговорку, могущую стать применимой ко всем государствам – членам ЕС – прежним, нынешним и будущим.

6. Поскольку между положениями правил ЕС и ЕСТР, касающимися продолжительности управления транспортным средством и отдыха, сохраняются различия, то они представляют собой нечто большее, чем просто академические или чисто легалистические соображения. В отсутствие краткосрочного окончательного урегулирования этих вопросов и для того, чтобы у транспортных операторов была полная правовая определенность, МСАТ запросил у отдельных Договаривающихся сторон мнение относительно "вопроса о документе, имеющем преимущественную силу", а также относительно того, какие правила они будут применять к операторам автомобильных перевозок, предпринимающим конкретные виды транспортных операций, указанные в прилагаемых таблицах I–III в приложении I к настоящему документу.

III. Требования, предъявляемые Договаривающимися сторонами ЕСТР в отношении регистрации продолжительности управления транспортным средством и отдыха водителей из третьих стран в соответствии со статьей 3 Соглашения ЕСТР

7. ЕСТР затрагивает интересы водителей из третьих стран, пересекающих территории Договаривающихся сторон ЕСТР, в силу статьи 3 Соглашения, которая гласит следующее:

"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".

8. Статья 10 требует использования контрольного устройства, указанного в Соглашении ЕСТР и сконструированного в соответствии с ним. Однако в статье 3.2 оговаривается, что Договаривающаяся сторона может вместо контрольного устройства согласиться на использование ручных записей, производимые водителем.

9. "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 от руки водителем".

10. Эти положения, полностью оставляя решение о контрольном устройстве на усмотрение Договаривающихся сторон, далеко не удовлетворительны, в результате чего нет единой политики, отсутствует прозрачность и создается правовая неопределенность. Введение цифрового тахографа, а вместе с ним и гораздо более высоких требований к калибровке устройства и использованию карточек водителя, делает эту ситуацию еще более неустойчивой.

11. В качестве первого шага для выработки приемлемого единого подхода к этому вопросу Договаривающимися сторонами ЕСТР предлагается предоставить информацию о том, какое контрольное оборудование они требуют от транспортных операторов третьих стран при пересечении их территории.

12. Следует отметить, что уже предпринимались попытки решить этот вопрос. В ответ на озабоченность, выраженную МСАТ, одна из рабочих групп ЕЭК ООН, явно ссылаясь на статью 3.2, пришла к выводу о том, что:

13. "16. Рабочая группа пришла к мнению, что статья 3 ЕСТР четко указывает возможные пути разрешения таких ситуаций..."¹.

14. Европейская комиссия также стремилась подчеркнуть необходимость прагматического применения статьи 3 к водителям третьих стран, повторяя разъяснение ЕЭК ООН, согласно которому:

"Соглашение, прежде всего, регулирует продолжительность управления и отдыха и напрямую не обязывает их применять цифровой тахограф для того, чтобы их транспортным средствам было разрешено перевозить товары и пассажиров по территориям Договаривающихся сторон ЕСТР. Статья 3 Соглашения регулирует данный вопрос, и Договаривающиеся стороны применяют это Соглашение в духе доброй воли².

¹ www.unece.org/trans/doc/2010/sc1/ECE-TRANS-SC1-S-390e.pdf.

² Протоколы заседания Комитета по автомобильному транспорту ЕС – Социальные правила (Регламент (ЕС) № 561/2006 и Директива 2006/22/ЕС), состоявшегося в Брюсселе 27 апреля 2010 года.

Приложение

I. Уточнения, касающиеся правового документа, имеющего преимущественную силу в случае автотранспортных операций, осуществляемых частично или полностью в пределах ЕС транспортными компаниями государств – участников ЕСТР, не являющихся членами ЕС

	Вид транспортной операции, осуществляемой транспортными компаниями государств – участников ЕСТР, не являющихся членами ЕС одиночные грузы мнение относительно: документа, имеющего преимущественную силу Просьба ответить в соответствии с ЕСТР или регламентом 561 ЕС и с разъяснением						
Договаривающаяся сторона	Москва (Договаривающаяся сторона (ДС) ЕСТР, не являющаяся членом ЕС) — Варшава (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) ³	Москва (ДС, не являющаяся членом ЕС) — Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку)	Варшава (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — Прага (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки)	Прага (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку)	Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) — Париж (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку)	Варшава — Краков (перевозка внутри страны, не сделавшей оговорки)	Берлин — Мюнхен (перевозка внутри страны, сделавшей оговорку)
Австрия							
Азербайджан							
Албания							
Андорра							
Армения							
Бельгия							
Болгария							
Босния и Герцеговина							
Бывшая югославская Республика Македония							
Венгрия							

³ Оговорка к Соглашению ЕСТР, которую сделали Бельгия, Германия, Дания, Ирландия, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Соединенное Королевство, Финляндия и Франция и которая гласит: "Транспортные операции между государствами – членами Европейского экономического сообщества рассматриваются как национальные перевозки по смыслу ЕСТР, если только такие перевозки не осуществляются транзитом через территорию третьего государства, являющегося Договаривающейся стороной ЕСТР".

	<i>Вид транспортной операции, осуществляемой транспортными компаниями государств – участников ЕСТР, не являющихся членами ЕС одиночные грузы мнение относительно: документа, имеющего преимущественную силу Просьба ответить в соответствии с ЕСТР или регламентом 561 ЕС и с разъяснением</i>						
<i>Договаривающаяся сторона</i>	<i>Москва (Договариваю- щаяся сторона (ДС) ЕСТР, не являющаяся членом ЕС) — Варшава (ДС – член ЕС, не сде- лавшая оговорки)³</i>	<i>Москва (ДС, не являющаяся членом ЕС) — Берлин (ДС – член ЕС, сделав- шая оговорку)</i>	<i>Варшава (ДС – член ЕС, не сделав- шая оговорки) — Прага (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки)</i>	<i>Прага (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — Берлин (ДС – член ЕС, сделав- шая оговорку)</i>	<i>Берлин (ДС – член ЕС, сделав- шая оговорку) — Париж (ДС – член ЕС, сделав- шая оговорку)</i>	<i>Варшава — Краков (перевозка внутри страны, не сделав- шей оговорки)</i>	<i>Берлин — Мюнхен (перевозка внутри страны, сделавшей оговорку)</i>
Германия							
Греция							
Грузия							
Дания							
Ирландия							
Испания							
Италия							
Казахстан							
Кипр							
Латвия							
Литва							
Лихтенштейн							
Люксембург							
Мальта							
Молдова							
Монако							
Нидерланды							
Норвегия							
Польша							
Португалия							
Республика Беларусь							
Российская Федерация							
Румыния							

	<i>Вид транспортной операции, осуществляемой транспортными компаниями государств – участников ЕСТР, не являющихся членами ЕС одиночные грузы мнение относительно: документа, имеющего преимущественную силу Просьба ответить в соответствии с ЕСТР или регламентом 561 ЕС и с разъяснением</i>						
<i>Договаривающаяся сторона</i>	<i>Москва (Договаривающаяся сторона (ДС) ЕСТР, не являющаяся членом ЕС) — Варшава (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки)³</i>	<i>Москва (ДС, не являющаяся членом ЕС) — Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку)</i>	<i>Варшава (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — Прага (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки)</i>	<i>Прага (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку)</i>	<i>Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) — Париж (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку)</i>	<i>Варшава — Краков (перевозка внутри страны, не сделавшей оговорки)</i>	<i>Берлин — Мюнхен (перевозка внутри страны, сделавшей оговорку)</i>
Сан-Марино							
Сербия							
Словакия							
Словения							
Соединенное Королевство							
Туркменистан							
Турция							
Узбекистан							
Украина							
Финляндия							
Франция							
Хорватия							
Черногория							
Чешская Республика							
Швейцария							
Швеция							
Эстония							

II. Уточнения, касающиеся правового документа, имеющего преимущественную силу в случае автотранспортных операций, осуществляемых частично или полностью в пределах ЕС транспортными компаниями государств – участников ЕСТР, являющихся членами ЕС

	<i>Вид транспортной операции, осуществляемой транспортными компаниями государств – участников ЕСТР, являющихся членами ЕС одиночные грузы мнение относительно: документа, имеющего преимущественную силу Просьба ответить в соответствии с ЕСТР или регламентом 561 ЕС и с разъяснением</i>						
<i>Договаривающаяся сторона</i>	<i>Варшава (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) – Москва (ДС, не являющаяся членом ЕС)</i>	<i>Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) – Москва (ДС, не являющаяся членом ЕС)</i>	<i>Варшава (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) – Прага (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки)</i>	<i>Прага (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) – Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку)</i>	<i>Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) – Париж (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку)</i>	<i>Транспортное средство с двумя водителями 1-й водитель: Брюссель – Москва через Берлин</i>	<i>Транспортное средство с двумя водителями 2-й водитель: Брюссель – Берлин</i>
Австрия							
Азербайджан							
Албания							
Андорра							
Армения							
Бельгия							
Болгария							
Босния и Герцеговина							
Бывшая югославская Республика Македония							
Венгрия							
Германия							
Греция							
Грузия							
Дания							
Ирландия							
Испания							
Италия							

	<p align="center"><i>Вид транспортной операции, осуществляемой транспортными компаниями государств – участников ЕСТР, являющихся членами ЕС одиночные грузы мнение относительно: документа, имеющего преимущественную силу Просьба ответить в соответствии с ЕСТР или регламентом 561 ЕС и с разъяснением</i></p>						
<i>Договаривающаяся сторона</i>	<i>Варшава (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — Москва (ДС, не являющаяся членом ЕС)</i>	<i>Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) — Москва (ДС, не являющаяся членом ЕС)</i>	<i>Варшава (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — Прага (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки)</i>	<i>Прага (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку)</i>	<i>Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) — Париж (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку)</i>	<i>Транспортное средство с двумя водителями 1-й водитель: Брюссель — Москва через Берлин</i>	<i>Транспортное средство с двумя водителями 2-й водитель: Брюссель — Берлин</i>
Казахстан							
Кипр							
Латвия							
Литва							
Лихтенштейн							
Люксембург							
Мальта							
Монако							
Нидерланды							
Норвегия							
Польша							
Португалия							
Республика Беларусь							
Республика Молдова							
Российская Федерация							
Румыния							
Сан-Марино							
Сербия							
Словакия							
Словения							
Соединенное Королевство							
Туркменистан							

	<p align="center"><i>Вид транспортной операции, осуществляемой транспортными компаниями государств – участников ЕСТР, являющихся членами ЕС одиночные грузы мнение относительно: документа, имеющего преимущественную силу Просьба ответить в соответствии с ЕСТР или регламентом 561 ЕС и с разъяснением</i></p>						
<i>Договаривающаяся сторона</i>	<i>Варшава (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — Москва (ДС, не являющаяся членом ЕС)</i>	<i>Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) — Москва (ДС, не являющаяся членом ЕС)</i>	<i>Варшава (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — Прага (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки)</i>	<i>Прага (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку)</i>	<i>Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) — Париж (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку)</i>	<i>Транспортное средство с двумя водителями 1-й водитель: Брюссель — Москва через Берлин</i>	<i>Транспортное средство с двумя водителями 2-й водитель: Брюссель — Берлин</i>
Турция							
Узбекистан							
Украина							
Финляндия							
Франция							
Хорватия							
Черногория							
Чешская Республика							
Швейцария							
Швеция							
Эстония							

III. Уточнения, касающиеся правового документа, имеющего преимущественную силу в случае автомобильных перевозок сборных грузов, осуществляемых частично или полностью в пределах ЕС транспортными компаниями государств – участников ЕСТР, не являющихся членами ЕС

	<i>Вид транспортной операции, осуществляемой транспортными компаниями государств – участников ЕСТР, не являющихся членами ЕС сборные грузы мнение относительно: документа, имеющего преимущественную силу Просьба ответить в соответствии с ЕСТР или регламентом 561 ЕС и с разъяснением</i>			
<i>Договаривающаяся сторона</i>	Этап 1 <i>Москва (ДС, не являющаяся членом ЕС) — Варшава (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) (где выгружается первый груз)</i>	Этап 2 <i>Варшава (ДС – член ЕС, не сде- лавшая оговорки) — Прага (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) (где выгружается вто- рой груз из Москвы)</i>	Этап 3 <i>Прага (ДС – член ЕС, не сделав- шая оговорки) — Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговор- ку) (где выгружается третий груз из Москвы)</i>	Этап 4 <i>Берлин (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) — Париж (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) (где выгружается четвёртый груз из Москвы)</i>
Австрия				
Азербайджан				
Албания				
Андорра				
Армения				
Бельгия				
Болгария				
Босния и Герцеговина				
Бывшая югославская Республика Македония				
Венгрия				
Германия				
Греция				
Грузия				
Дания				
Ирландия				

	<p><i>Вид транспортной операции, осуществляемой транспортными компаниями государств – участников ЕСТР, не являющихся членами ЕС <u>сборные грузы</u> мнение относительно: документа, имеющего преимущественную силу Просьба ответить в соответствии с ЕСТР или регламентом 561 ЕС и с разъяснением</i></p>			
<i>Договаривающаяся сторона</i>	Этап 1 <i>Москва</i> (ДС, не являющаяся членом ЕС) — <i>Варшава</i> (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) (где выгружается первый груз)	Этап 2 <i>Варшава</i> (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — <i>Прага</i> (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) (где выгружается второй груз из Москвы)	Этап 3 <i>Прага</i> (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — <i>Берлин</i> (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) (где выгружается третий груз из Москвы)	Этап 4 <i>Берлин</i> (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) — <i>Париж</i> (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) (где выгружается четвёртый груз из Москвы)
Испания				
Италия				
Казахстан				
Кипр				
Латвия				
Литва				
Лихтенштейн				
Люксембург				
Мальта				
Монако				
Нидерланды				
Норвегия				
Польша				
Португалия				
Республика Беларусь				
Республика Молдова				
Российская Федерация				
Румыния				
Сан-Марино				
Сербия				
Словакия				
Словения				

	<p><i>Вид транспортной операции,</i> <i>осуществляемой транспортными компаниями государств – участников ЕСТР, не являющихся членами ЕС</i> <i><u>сборные грузы</u></i> <i>мнение относительно: документа, имеющего преимущественную силу</i> <i>Просьба ответить в соответствии с ЕСТР или регламентом 561 ЕС и с</i> <i>разъяснением</i></p>			
<i>Договаривающаяся сторона</i>	Этап 1 <i>Москва</i> (ДС, не являющаяся членом ЕС) — <i>Варшава</i> (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) (<i>где выгружается первый груз</i>)	Этап 2 <i>Варшава</i> (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — <i>Прага</i> (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) (<i>где выгружается второй груз из Москвы</i>)	Этап 3 <i>Прага</i> (ДС – член ЕС, не сделавшая оговорки) — <i>Берлин</i> (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) (<i>где выгружается третий груз из Москвы</i>)	Этап 4 <i>Берлин</i> (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) — <i>Париж</i> (ДС – член ЕС, сделавшая оговорку) (<i>где выгружается четвёртый груз из Москвы</i>)
Соединенное Королевство				
Туркменистан				
Турция				
Узбекистан				
Украина				
Финляндия				
Франция				
Хорватия				
Черногория				
Чешская Республика				
Швейцария				
Швеция				
Эстония				

IV. Требования, предъявляемые Договаривающимися сторонами ЕСТР в отношении регистрации продолжительности управления и отдыха водителей из третьих стран в соответствии со статьей 3 Соглашения ЕСТР

	<i>Требования, предъявляемые Договаривающимися сторонами ЕСТР в отношении регистрации продолжительности управления и отдыха водителей из третьих стран</i>					
<i>Договаривающаяся сторона</i>	<i>Полностью откалиброванный аналоговый тахограф для транспортных средств, которые были впервые введены в эксплуатацию до 16 июня 2010 года</i>	<i>Полностью откалиброванный цифровой тахограф и персональная карточка водителя для транспортных средств, которые были впервые введены в эксплуатацию после 16 июня 2010 года</i>	<i>Ручная запись в бортовом журнале водителя или другая запись в бумажном документе</i>	<i>Ручная запись в виде отметки, сделанной на аналоговом тахографе</i>	<i>Ручная запись в виде распечатки с неоткалиброванного цифрового тахографа</i>	<i>Ручная запись в виде распечатки с откалиброванного цифрового тахографа</i>
Австрия						
Азербайджан						
Албания						
Андорра						
Армения						
Бельгия						
Болгария						
Босния и Герцеговина						
Бывшая югославская Республика Македония						
Венгрия						
Германия						
Греция						
Грузия						
Дания						
Ирландия						
Испания						
Италия						
Казахстан						
Кипр						

	<i>Требования, предъявляемые Договаривающимися сторонами ЕСТР в отношении регистрации продолжительности управления и отдыха водителей из третьих стран</i>					
<i>Договаривающаяся сторона</i>	<i>Полностью откалиброванный аналоговый тахограф для транспортных средств, которые были впервые введены в эксплуатацию до 16 июня 2010 года</i>	<i>Полностью откалиброванный цифровой тахограф и персональная карточка водителя для транспортных средств, которые были впервые введены в эксплуатацию после 16 июня 2010 года</i>	<i>Ручная запись в бортовом журнале водителя или другая запись в бумажном документе</i>	<i>Ручная запись в виде отметки, сделанной на аналоговом тахографе</i>	<i>Ручная запись в виде распечатки с неоткалиброванного цифрового тахографа</i>	<i>Ручная запись в виде распечатки с откалиброванного цифрового тахографа</i>
Латвия						
Литва						
Лихтенштейн						
Люксембург						
Мальта						
Монако						
Нидерланды						
Норвегия						
Польша						
Португалия						
Республика Беларусь						
Республика Молдова						
Российская Федерация						
Румыния						
Сан-Марино						
Сербия						
Словакия						
Словения						
Соединенное Королевство						
Туркменистан						
Турция						
Узбекистан						
Украина						

	<i>Требования, предъявляемые Договаривающимися сторонами ЕСТР в отношении регистрации продолжительности управления и отдыха водителей из третьих стран</i>					
<i>Договаривающаяся сторона</i>	<i>Полностью откалиброванный аналоговый тахограф для транспортных средств, которые были впервые введены в эксплуатацию до 16 июня 2010 года</i>	<i>Полностью откалиброванный цифровой тахограф и персональная карточка водителя для транспортных средств, которые были впервые введены в эксплуатацию после 16 июня 2010 года</i>	<i>Ручная запись в бортовом журнале водителя или другая запись в бумажном документе</i>	<i>Ручная запись в виде отметки, сделанной на аналоговом тахографе</i>	<i>Ручная запись в виде распечатки с неоткалиброванного цифрового тахографа</i>	<i>Ручная запись в виде распечатки с откалиброванного цифрового тахографа</i>
Финляндия						
Франция						
Хорватия						
Черногория						
Чехия						
Швейцария						
Швеция						
Эстония						