

Краткая инструкция

по порядку контроля режимов труда и отдыха водителей с применением цифровых контрольных устройств, предусмотренных требованиями ЕСТР.

1. Область применения
2. Порядок выполнения операций при проведении процедур контроля
 - 2.1 Проверка режимов труда и отдыха водителей
 - 2.2 Проверка контрольного устройства на соответствие
3. Методы контроля
 - 3.1 Зарегистрированные нарушения
 - 3.2 Косвенные признаки наличия нарушений
 - 3.3 Сбор доказательной базы в порядке применения санкций
4. Описание основных процедур
 - 4.1 Проверка соблюдения ежедневных нормативов
 - 4.2 Проверка соблюдения нормативов за прошедший период
 - 4.3 Проверка соблюдения нормативов за период, превышающий 28 дней
 - 4.4 Проверка соответствия контрольного устройства требованиям ЕСТР
5. Приложения

Введение

Инструкция предназначена для инспекторов, проверяющих соблюдение требований по выполнению нормативов по режимам труда и отдыха водителей, которые применяют контрольные устройства в соответствии с требованиями ЕСТР.

Составители данной инструкции выражают благодарность нижеследующим организациям, предоставившим демонстрационные материалы, которые были использованы в тексте:

1. ООО "Меттэм-М", торговому представителю фирмы VDO Continental на территории РФ, поставляющей на российский рынок контрольное устройство VDO DTSC0 1381.
2. ЗАО "Авесто Центр", торговому представителю фирмы Stoneridge Electronics на территории РФ, поставляющей на российский рынок контрольное устройство SE5000.
3. ООО "Рустахоконтроль", выполняющей тестирование устройств, используемых в рамках ЕСТР, по результатам которых составляется экспертное заключение о функциональных возможностях и готовности к применению на территории РФ.

1. Область применения

Процедуры и методы контроля, а также нормативные требования, описанные в тексте данной инструкции, применяются в том случае, если для транспортного средства (далее по тексту ТС) нормами законодательства предписано обязательное оборудование контрольным устройством (далее по тексту КУ) в соответствии с требованиями ЕСТР.

Таковыми ТС являются:

- ТС, подпадающие под действие ЕСТР
- ТС, подпадающие под действие Постановления Правительства Российской Федерации №922 от 03 Августа 1996г.
- ТС, на которых предписана обязательная установка КУ, и установленный тип КУ соответствует требованиям ЕСТР (подпадающие под действие Постановления

Правительства Российской Федерации № 720 от 10 сентября 2009г. с учетом исправлений, внесенных Постановлением Правительства Российской Федерации № 706 от 10.09.2010)

В случаях, когда возникает противоречие между действующими нормами российского законодательства и действующими нормами международного соглашения ЕСТР, в соответствии с 15 статьей Конституции Российской Федерации, нормы, предписанные ЕСТР, имеют преимущественную силу над нормами внутри российского законодательства. Это необходимо учитывать при контроле перевозчиков являющихся и не являющихся резидентами РФ.

Пример 1: если российский перевозчик выполняет международный рейс, то независимо от момента пересечения границы, он обязан выполнять требования ЕСТР с момента начала рейса при движении по территории РФ и далее после пересечения границы и обратно, причем рейс считается завершенным, только после того, как водитель полностью выполнит требования по принятию, полагающегося ему периода отдыха.

Пример 2: если российский перевозчик выполняет перевозку, подпадающую под требования российских нормативных актов, то инспектор проверяет соответствие его режимов труда и отдыха нормам российского законодательства, а КУ проверяется на соответствие нормам ЕСТР в том случае, если установлено КУ сертифицированное под ЕСТР.

2. Порядок выполнения операций при проведении процедур контроля

Соглашение ЕСТР предусматривает право инспектора определить необходимую процедуру проверки соответствия режимов труда и отдыха водителей.

При выполнении процедур проверки инспектор руководствуется данными зарегистрированными КУ. Для обеспечения достоверности этих данных предусмотрены обязательные требования к исправному функционированию КУ и защите от возможных несанкционированных манипуляций с данными. Это необходимо для сбора доказательной базы при наложении взыскания.

Поэтому инспектору предписано проверять два объекта контроля:

- соблюдение режимов труда и отдыха водителей
- исправное функционирование КУ (проверка КУ на соответствие требованиям ЕСТР)

Собственно процедура контроля представляет собой проверку, начиная от оперативной и простой, а при необходимости, переходящей к расширенной и сложной.

Процедуры контроля разделены на проверки на дорогах и на предприятиях.

Проверка на дорогах предусматривает контроль водителя/лей непосредственно выполняющего/щих рейс за период 28 дней. И контроль соответствия КУ требованиям ЕСТР.

Проверка на предприятиях предусматривает проверку режимов труда и отдыха водителей за период 365 дней по данным архива предприятия и проверку соответствия КУ требованиям ЕСТР, и кроме этого, при выполнении процедуры разбирательства по инициативе инспектора, выполнявшего проверку на дороге.

2.1 Проверка режимов труда и отдыха водителей

ЕСТР предписывает порядок проверки режимов труда и отдыха водителей на дороге, которая включает в себя следующие процедуры:

- проверка ежедневных периодов вождения и отдыха/перерывов за текущие сутки, а если у инспектора есть основания предполагать наличие нарушений за предыдущие дни, то
- проверка периодов вождения и отдыха/перерывов за предшествующие дни, а также еженедельных периодов вождения и отдыха/перерывов за период 28 предшествующих суток.

- при обнаружении нарушений за предписанный период в первых двух пунктах, выполняется расширенная проверка наличия нарушений за период 365 дней, зарегистрированных в памяти КУ для принятия решения о выполнении процедуры разбирательства (за рамками контроля на дороге) с предприятием перевозчиком о допущении нарушений при выполнении перевозок.

При выполнении проверок на предприятии инспектор выполняет следующие процедуры контроля:

- проверка ведения архива предприятия с данными по режимам труда и отдыха водителей (в том числе и достоверности данных в архиве).
- проверка наличия нарушений режимов труда и отдыха водителей (выборочная или полная в соответствии с предписанием) за период 365 дней.

2.2 Проверка контрольного устройства на соответствие

ЕСТР предписывает инспектору проверять КУ на соответствие требованиям Соглашения. Эта проверка выполняется с целью убедиться в достоверности зарегистрированных данных, чтобы они могли быть использованы в качестве доказательной базы при наложении взыскания, и для того чтобы убедиться, что наличие попыток несанкционированного изменения данных не зарегистрировано.

Проверка включает в себя как технические мероприятия (проверка функционирования), так и проверку соблюдения формальных требований по обеспечению достоверности и непрерывной регистрации данных.

3. Методы контроля

Методы контроля подразделяются на прямые и косвенные.

К прямым методам относятся проверки данных КУ с зарегистрированными нарушениями. Например: на распечатке зарегистрировано время непрерывного вождения 5 часов, при допустимых 4,5 часа, если оправдательных документов нет, то можно применять санкции.

К косвенным методам относятся методы сопоставления данных из различных источников. Например: инспектор сравнивает сведения, которые получил от водителя при его опросе со сведениями из памяти КУ: водитель сообщил, что начало маршрута в городе Москва, а инспектор проверяет его в городе Смоленск, расстояние составляет по карте дорог: - 398 км, ориентировочное время в пути: – 6-7 часов. Это ориентиры, по которым можно сравнить данные с показаниями тахографа. И если физические величины сильно отличаются от показаний тахографа, то следует выполнить более внимательную проверку ТС, тахографа и данных из карты водителя. Например: время зарегистрированного вождения составляет: - 2 часа 30 минут, проведя простейший расчет средней скорости движения, получаем скорость равную: - 160км/ч, это нереально. Значит, возможно выполнялась несанкционированная манипуляция с данными, нужно разбираться с КУ, водителем, ТС и т.д.

3.1 Зарегистрированные нарушения

В памяти КУ хранятся данные о событиях и нарушениях происшедших с КУ и ТС за прошедший период времени, и не менее 365 дней от момента регистрации в памяти КУ и 28 дней в памяти карты водителя.

Режимы труда и отдыха водителей проверяются методом сравнения нормативных требований с зарегистрированными в памяти карты водителя данными, для этих целей предназначен ежедневный отчет из памяти карты водителя. В случаях, когда необходима подтверждающая проверка сведений, инспектор имеет право воспользоваться

ежедневным отчетом из памяти КУ. На этих отчетах помимо всех режимов занятости водителя есть данные по нарушениям и сбоям, происходившим за эти сутки.

3.2 Косвенные признаки наличия нарушений

В процессе проверки нарушений по косвенным признакам инспектору может потребоваться отчет о событиях и нарушениях из памяти КУ и карты водителя, на этих отчетах распечатываются данные за прошедшие 365 дней из памяти КУ и 28 суток из памяти карты водителя.

Если инспектор проверяет соответствие КУ требованиям ЕСТР, то для проверки параметров настройки он пользуется отчетом с техническими данными, где указаны данные по мастерским, выполнявшим работы с КУ, и значения коэффициентов на которые было настроено КУ. Это связано с тем, что некорректная регистрация данных может быть связана как с действиями водителя, так и с некорректной настройкой КУ, выполненной в мастерской.

3.3 Сбор доказательной базы в порядке применения санкций

Для применения санкций к нарушителю инспектор обязан собрать доказательную базу, в которую входят следующие юридически признаваемые документы:

1. Тахограммы (в случае применимости аналоговых КУ за период, подпадающий под проверку). При этом необходимо помнить, что владельцем тахограмм всегда является водитель. Поэтому инспектор должен сделать для себя ксерокопию, а в обязанности водителя входит предоставить оригинал тахограммы в случае разбирательства. Тахограммы должны быть правильно и полностью заполнены водителем, иначе они не могут быть приняты в качестве зарегистрированных данных. Тахограммы должны быть сертифицированы и соответствовать модели применяемого КУ. Использование тахограмм более 24 часов запрещено, в этом случае тахограмма становится недействительной.
2. Распечатки (в случае применимости цифровых КУ за период, подпадающий под проверку). При этом нужно помнить, что распечатки предоставляются по требованию инспектора, обязательно полностью и правильно заполняются как водителем, так и инспектором (если они печатаются в порядке контроля). Водитель не обязан выполнять распечатку заранее и возить ее с собой, он делает ее при необходимости. В некоторых случаях, когда водитель должен зафиксировать какое-либо событие, он выполняет печать отчета, полностью и правильно заполняет его, и делает соответствующую запись в отведенном для этого поле. Такая распечатка 28 суток находится в рейсе с водителем, а потом передается и хранится в архиве предприятия перевозчика. Рулоны бумаги, которые используются для распечаток, должны быть сертифицированы и соответствовать модели применяемого КУ. Таких рулонов на борту ТС должно быть достаточное количество, чтобы каждый из членов экипажа мог предоставить инспектору затребованный им отчет. Оригинал распечатки, затребованный в порядке выполнения контроля и правильно заполненный, остается у инспектора. При необходимости, можно повторить распечатку для того, чтобы оставить второй экземпляр у водителя (этот экземпляр также является оригиналом, в случае его полного и правильного заполнения). Если тип отчета не входит в перечень обязательных и предписанных требованиями ЕСТР, то инспектор не имеет право требовать от водителя распечатки этого отчета. При этом, он может выполнить печать такого отчета самостоятельно и с использованием собственного рулона бумаги.
3. Файлы из памяти КУ и файлы из памяти карты водителя (в случае применимости цифровых КУ за период, подпадающий под проверку). Такие файлы являются

юридически признаваемыми документами, поскольку принцип их создания, хранения и расшифровки предусматривает механизмы защиты от несанкционированного доступа и изменения данных. Сбор доказательной базы возложен на инспектора, при этом применяется два способа получения файлов для использования их в качестве доказательства наличия нарушения:

- первый, загрузка файла инспектором с применением технических средств в архив инспекции (в процессе оперативного контроля водителя за 28 суток);
- второй, получение файла из архива предприятия, в качестве подтверждающих данных, при проведении процедур расследования (в процессе проведения расследования, выходящего за рамки оперативного контроля 28 последних суток).

Файлы признаются в качестве доказательств, если они предоставляются в юридически оговоренном формате с ненарушенной подписью.

4. Форма аттестации деятельности водителя, согласно утвержденному образцу, полностью и правильно заполненная на базе перевозчика. Этот документ подтверждает любой период времени, за который нет данных, зарегистрированных любым из предыдущих способов, или, в случае режима OUT, как подтверждающий зарегистрированные данные. Такая форма находится у водителя в рейсе, если она перекрывает данные за 28 прошедших суток, или в архиве предприятия, если период времени в 28 суток уже прошел. Данная форма остается у водителя, даже в случае, если она входит в доказательную базу, инспектор делает для себя ксерокопию, а предоставление оригинала при проведении процедур разбирательства входит в обязанности перевозчика.

Любой состав вышеперечисленных документов может входить в доказательную базу, которую обязан собрать инспектор в случае наложения взыскания на нарушителя. При этом данные, которые необходимо собрать в качестве доказательной базы должны непосредственно относиться к выявленному нарушению и применяться при расчетах, и должны быть достаточны для определения вины нарушителя.

4. Описание основных процедур

Далее по тексту идет описание основных процедур, выполняемых инспектором при проведении проверок на дорогах и на предприятиях. Эти проверки должны выполняться с учетом вышеперечисленных общих положений.

4.1 Проверка соблюдения ежедневных нормативов

Основной проверкой (и часто единственной – по решению инспектора и в рамках его полномочий) является проверка текущих (или любых выбранных) суток на наличие нарушений режимов труда и отдыха.

Такая проверка может проходить и на предприятиях и на дорогах.

На предприятиях такая проверка проходит в рамках общей программы проверки предприятия и может быть выборочной или сплошной. Но в любом случае эта проверка будет опираться на данные из архива предприятия и предусматривает использование технических средств контроля, имеющихся у инспектора. Поскольку предприятие не обязано иметь программу анализа данных, а инспектору такая программа необходима. В обязанности предприятия входит предоставить запрошенные инспектором файлы, а их анализ входит в обязанности инспектора. Поэтому инспектора должны быть оснащены техническими средствами для проведения проверок подобного рода.

На дорогах такую проверку можно выполнить и без использования технических средств контроля, с применением доступных функций самого КУ. Для этого выполняется распечатка ежедневного отчета из памяти карты водителя. В случае наличия нарушений и для сбора доказательств инспектору рекомендуется воспользоваться техническими средствами загрузки данных, чтобы сохранить в архиве инспекции файлы из памяти карты водителя и из памяти КУ (эти файлы входят в состав доказательной базы)

Процедура проверки на дорогах предусматривает следующий порядок операций:

- убедиться, что карта водителя/лей соответствует идентификационным данным самого водителя/лей (проверить его водительское удостоверение, фотографию и карту)
- спросить водителя о маршруте за текущие сутки: – начало смены, перерывы, примерный маршрут (для оценки косвенных показателей). Инспектор должен знать приблизительные данные по движению по прилегающим маршрутам, чтобы проверить физические параметры: – пройденное расстояние, затраченное на маршруте время, среднюю скорость движения по маршруту.
- установить карту инспектора в свободный слот цифрового КУ (внешний вид моделей цифровых КУ см. Приложение 1), при работе экипажа предварительно освободить второй слот от карты второго водителя (порядок установки карты см. в Приложении 2)
- послать на печать ежедневную распечатку из карты водителя (порядок работы с меню при заказе распечатки см. Приложение 3)
- проверить режимы труда и отдыха водителя (краткую справку по режимам см. Приложение 4) по данным распечатки (пример расшифровки распечатки см. Приложение 5)
- принять решение о необходимости продолжения проверки за предшествующие дни
- при необходимости применить технические средства контроля или анализа нарушений (пример применения см. Приложение 6)

При выполнении процедур контроля с использованием распечаток отчетов или сообщений на экране КУ инспектору необходимо уметь читать и расшифровывать пиктограммы, введенные ЕСТР для упрощения интерфейса с пользователем в многонациональной среде применения КУ (таблица значений пиктограмм приведена в Приложении 7).

Данные, зарегистрированные КУ, привязаны ко времени:

- в случае аналогового КУ, регистрируемое время соответствует часовому поясу места базирования предприятия;
- в случае цифрового КУ, регистрируемое время соответствует единому мировому скоординированному времени, так называемое время UTC.

При анализе режимов труда и отдыха необходимо учитывать этот фактор времени, поскольку рабочая смена водителя может переходить из одних суток по времени UTC в другие.

Например: рабочее время водителя закончилось в 22:00 01.01.2010 с этого момента наступил период сокращенного ежедневного отдыха, который составил 9 часов. Отдых был завершен в 07:00 02.01.2010. На распечатке, которую запросил инспектор 02.01.2010 в 16:00 02.01.2010 будет указано, что период отдыха за текущие сутки составил 7 часов, поскольку в отчете выдаются данные только за сутки по времени UTC с 00:00 текущих суток до 24:00 текущих суток UTC. Для того чтобы оценить полную продолжительность ежедневного отдыха инспектору необходимо запросить отчет за предыдущие сутки, в котором будет указано в какое время начался период ежедневного отдыха, и сколько времени он продолжался. После этого необходимо сложить период отдыха из предыдущего отчета и его продолжение в отчете за текущие сутки, и получить общую продолжительность непрерывного отдыха.

На распечатке ежедневного отчета из памяти карты водителя есть раздел, в котором указаны события и технические сбои в работе оборудования, произошедшие за сутки и в присутствии карты водителя в КУ. Если у инспектора есть основания для дополнительной проверки этих параметров, он может запросить отчет о событиях и технических сбоях из памяти КУ в качестве подтверждающего отчета. Для расшифровки событий и нарушений инспектор должен уметь пользоваться таблицей кодов по событиям и нарушениям (см. Приложение № 8)

Если у инспектора появляются сомнения относительно выполнения водителем предписанных режимов труда и отдыха, то необходимо продолжить проверку в расширенном режиме, опираясь на данные предыдущих дней и проверяя дополнительные признаки возможных нарушений.

4.2 Проверка соблюдения нормативов за прошедший период

В случае наличия признаков возможных нарушений требований ЕСТР, инспектор обязан выполнить расширенную проверку данных по водителю, КУ и по наличию возможных несанкционированных действий с зарегистрированными данными.

Для обеспечения такой проверки у водителя должно быть достаточное количество рулонов бумаги, чтобы обеспечить распечатку ежедневных отчетов из памяти карты водителя за 28 предшествующих суток, а также распечатку дополнительных подтверждающих отчетов, предписанных ЕСТР (типы обязательных отчетов представлены в Приложении №9):

- ежедневный отчет из памяти КУ;
- отчет о событиях и технических сбоях из памяти карты водителя;
- отчет о событиях и технических сбоях из памяти КУ;
- отчет о превышении максимально разрешенной скорости движения;
- отчет с техническими данными.

Ежедневный отчет из памяти КУ позволяет инспектору получить подтверждающие данные из памяти КУ по режимам труда и отдыха водителя/лей и по присутствию водителей в кабине ТС. Этот отчет инспектор запрашивает в том случае, если у него возникают сомнения по выполнению водителем требований ЕСТР за какой-то конкретный день или сомнения в работе экипажа (пример такого отчета см. в Приложении №10).

Отчет о событиях и технических сбоях (нарушениях) помогает инспектору определиться с возможными несанкционированными манипуляциями с данными, как в присутствии водителя (отчет из памяти карты водителя см. Приложение №11), так и происходящих с ТС (отчет из памяти КУ см. Приложение №12).

Отчет о превышении максимально допустимой скорости движения дает информацию инспектору о таких событиях зарегистрированных за прошедшие 365 дней (пример такого отчета см. Приложение №13).

Отчет с техническими данными дает возможность инспектору выполнить проверку на соответствие КУ требованиям ЕСТР (пример такого отчета см. Приложение № 14).

Расширенная проверка подразумевает возможность анализа данных, предоставленных вышеперечисленными отчетами, либо с помощью технических средств контроля с использованием загрузчика данных и программы анализа данных.

В случае обнаружения нарушений требований ЕСТР инспектор обязан собрать доказательную базу, которая будет включать в себя:

- в любом случае, файлы из памяти карты водителя/лей и из памяти КУ;
- подписанные инспектором и водителем/лями распечатки;
- копии форм аттестации деятельности водителя/лей (в случае применимости за период 28 дней), оригиналы остаются у водителя/лей;

- копии распечаток с записями водителя/лей о произошедших отступлениях от норм ЕСТР, оригиналы остаются у водителя/лей;
- любые другие, поясняющие ситуацию копии документов, оригиналы остаются у водителя/лей.

В случае необходимости инспектор проверяет соответствие КУ требованиям ЕСТР (см. пункт 4.4)

По результатам проверки, и в случае наличия нарушений, инспектор применяет предусмотренные санкции к водителю/лям или предприятию непосредственно в момент обнаружения нарушения, если факты нарушений собраны и подтверждены доказательствами. Или отпускает водителя, и начинает процедуру расследования с предприятием, если требуется сбор дополнительных доказательств, не касающихся или касающихся данного рейса, но не относящихся к ответственности данного водителя/лей.

4.3 Проверка соблюдения нормативов за период, превышающий 28 дней

Если по результатам проверки обнаружены нарушения совершенные ранее (выходящие за рамки периода в 28 прошедших суток), или выходящие за рамки текущего рейса и не относящиеся к ответственности присутствующего водителя, то инспектор обязан собрать доказательную базу, имеющуюся у него в наличии, отпустить водителя и начать расследование с предприятием владельцем. При этом, как минимум, необходимо разгрузить в архив инспекции все доступные данные из памяти карты водителя и КУ.

Расследование в этом случае выполняется по процедуре проверки данных из архива предприятия по предусмотренной дистанционной процедуре или в рамках выездной проверки на предприятии, право выбора остается за инспекцией.

Проверка на предприятии включает в себя те же проверки, что и на дороге, но доступный период составляет 365 дней с момента регистрации данных. При проведении проверки на предприятии используется архив предприятия и технические средства инспекции, включающие программу анализа предоставленных предприятием данных. В обязанности предприятия входит исключительно предоставление данных, а их анализ вменяется в обязанности инспектора.

В процессе проверки инспектор принимает все документы, входящие в доказательную базу (см. пункт 3.3)

4.4 Проверка соответствия контрольного устройства требованиям ЕСТР

ЕСТР предусматривает проверку КУ на соответствие требованиям, эта процедура, по решению инспектора, может выполняться и в процессе контроля на дорогах и при контроле на предприятиях. Эта процедура призвана обеспечить достоверность регистрируемых КУ данных. По результатам этой проверки инспектор делает вывод о соответствии КУ требованиям ЕСТР и возможности дальнейшей эксплуатации ТС с применяемым КУ.

Предусмотрено 4 признака соответствия КУ требованиям ЕСТР:

1. КУ имеет заводскую табличку с указанием сертификата допуска в соответствии с требованиями ЕСТР (порядок проверки, требования и пример проверки приведены в Приложении № 15).
2. ТС с установленным на него КУ оснащено действующей табличкой допущенной мастерской с указанием измеренных параметров настройки КУ и предусмотренных идентификационных данных (порядок проверки, требования и пример проверки приведены в Приложении № 16).
3. Пломбы, установленные допущенной мастерской, не нарушены и находятся на положенных местах пломбирования (порядок проверки, требования и пример проверки приведены в Приложении № 17).

4. КУ функционирует согласно инструкции по эксплуатации и выполняет регистрацию режимов труда и отдыха (порядок проверки, требования и пример проверки приведены в Приложении №18) .

Процедура проверки на соответствие обычно применяется инспектором в случае наличия подозрений о несанкционированных попытках манипуляции с данными КУ. При обнаружении нарушений требований по соответствию либо обнаружении несанкционированных манипуляций с данными, инспектор не только применяет предписанные законодательством санкции, но и отправляет ТС в допущенную мастерскую для восстановления КУ.

При этом необходимо разделять умышленное и неумышленное нарушение требований по соответствию КУ нормам ЕСТР. И применять санкции с учетом характера нарушения.

Например:

1. Нарушение пломбы датчика движения может свидетельствовать об умышленной манипуляции с данными, в том случае если датчик выкручивался из коробки передач, чтобы нарушить действительную регистрацию движения ТС. Это подтверждено прямыми или косвенными фактами и может быть доказано на основе собранной доказательной базы. В этом случае необходимо применять наиболее строгое взыскание. И отправлять ТС на восстановление системы в ближайшую мастерскую.
2. Пломба датчика нарушена из-за коррозии пломбировочного троса и никаких данных об умышленной манипуляции не обнаружено. В этом случае необходимо зафиксировать факт нарушения пломб, в порядке как это предписано ЕСТР: – на оборотной стороне распечатки. Далее водитель обязан в течение не более 7 дней восстановить систему, если он успевает за этот срок вернуться на базу, то по возвращении, если не успевает, то непосредственно в рейсе. Весь тот период пока КУ не соответствует требованиям ЕСТР: – водитель обязан на оборотной стороне распечатки отмечать свои режимы труда и отдыха вручную, используя суточную таблицу режимов, при этом правильно заполняя такую распечатку. Для этих целей лучше всего подходит ежедневный отчет из памяти карты водителя, который он должен печатать 2 раза за смену:

- в начале смены и заполнять в нем все данные, которые известны на начало смены, а далее рисовать в таблице вручную свои периоды работы и отдыха,
- в конце смены и заполнять все данные на конец смены.

В таком случае на лицевой стороне распечатки данные становятся доказательной базой, подтвержденной водителем, предусмотренным ЕСТР способом.

Во втором случае наказание не предусмотрено, поскольку все выполнено в рамках ЕСТР. При этом визуально оба случая выглядят одинаково.

5. Приложения