

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ КОМИССИИ (ЕС) № 1266/2009**

от 26 декабря 2009 г.

**о десятом согласовании с техническим прогрессом Постановления Совета (ЕЕС)  
№ 3821/85 о регистрирующем оборудовании на автомобильном транспорте**

(Текст касается Европейской экономической зоны (ЕЕА))

## ЕВРОПЕЙСКАЯ КОМИССИЯ,

Ссылаясь на Договор о создании Европейского Союза и Договор о функционировании Европейского Союза,

Ссылаясь на Постановление Совета (ЕЕС) № 3821/85 от 20 декабря 1985 г. о регистрирующем оборудовании на автомобильном транспорте<sup>1</sup> и, в частности, его Статью 17 (1),

Поскольку:

- (1) Статья 1 Постановления (ЕЕС) № 3821/85 требует, чтобы контрольное устройство (регистрирующее оборудование) на автомобильном транспорте по конструкции, испытаниям, монтажу и применению соответствовало Приложениям I, IV и II этого Постановления.
- (2) Статья 5 Постановления (ЕЕС) № 3821/85 устанавливает, что страны-участницы должны провести типовое утверждение для любых моделей цифровых тахографов, которые отвечают требованиям, приведенным в Приложении IV к этому Постановлению.
- (3) Статья 3 Постановления (ЕЕС) № 3821/85 требует, чтобы регистрирующее оборудование было установлено и использовалось на соответствующих транспортных средствах, зарегистрированных в стране-участнице.
- (4) Приложение IV к Постановлению (ЕЕС) № 3821/85 устанавливает технические требования для конструкции, испытаний, монтажа и проверке цифрового тахографа.
- (5) Для улучшения и работы и содействия применению цифровых тахографов с учетом уменьшения административной нагрузки на отрасль и обеспечения защиты информации о времени движения и в периодах отдыха одновременно для перевозочных предприятий и национальных контролирующих органов, необходимо привести в соответствие Приложение IV к Постановлению (ЕЕС) № 3821/85 с техническим прогрессом.
- (6) Настоящее Постановление не препятствует странам-участницам в проведении типового утверждения оборудования, которое отвечает установленным в нем требованиям, даже до даты применения Постановления, чтобы можно было быстро ввести в коммерческое использование более защищенное регистрирующее оборудование. Настоящее Постановление не препятствует странам-участницам в проведении типового утверждения программного обеспечения, которое позволяет модернизировать существующие цифровые тахографы так, чтобы они соответствовали требованиям Постановления.
- (7) Настоящее Постановление не требует замены работающих цифровых тахографов, установленных до даты начала применения Постановления.
- (8) Изготовители цифровых тахографов заявили, что любым сторонам будет предоставлен доступ к правам на интеллектуальную собственность, которые могут существенно облегчить процесс на добросовестных, оправданных и не дискриминирующих условиях и на двусторонних условиях.
- (9) Для облегчения приведения в соответствие отдельных узлов типового утверждения и обеспечения доступа на рынок новых изготовителей цифровых тахографов, регистрирующего оборудования и их узлов необходимо ввести применение международных стандартов для технического взаимодействия между разными компонентами.
- (10) Для содействия операторам транспорта и предприятиям в выполнении их обязательств по Директиве 95/46/ЕС Европейского парламента и Совета Европы от 24 декабря 1995 г. о защите личности в вопросах обработки персональных данных и свободного обращения этих данных<sup>2</sup> должно быть увеличено количество блокировок данных компаниями.
- (11) Для обеспечения должной реализации и контрольных проверок транспортных средств и для идентификации водителей в цифровой тахограф должен быть встроено более широкий набор символов.

<sup>1</sup> Официальный журнал L 370, 31.12.1985, с. 8

<sup>2</sup> Официальный журнал L 281, 23.11.1995, с. 31

- (12) Для содействия отрасли, изготовителям и контролирующим органам в вопросах идентификации действующих на рынке изготовителей, а также распознавания стран и их кодов по номерным знакам, используемым транспортными средствами при международных перевозках, как установлено Венской Конвенции о дорожном движении, 1968 г., необходимо чтобы, лаборатория, уполномоченная для проведения испытаний на совместимость вела соответствующий перечень, и сделать его доступным на странице в сети.
- (13) Для содействия предприятиям автомобильного транспорта в выполнении законодательных норм по хранению соответствующей информации для ее реализации следует ввести общие технические требования для распечаток в рамках проведения утверждения типа.
- (14) Для снижения административной нагрузки и, следовательно, затрат, возложенных на операторов и водителей, при использовании цифровых тахографов, положения, касающиеся установки, включения, калибровки и проверки оборудования, следует упростить и распространить их только на те транспортные средства, вождение которых подпадает под область действия правил для рабочих часов водителя, установленных в Постановлении (ЕС) № 561/2006 Европейского парламента и Совета Европы от 15 марта 2006 г. по вопросам гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автомобильного транспорта<sup>3</sup>.
- (15) При периодических проверках и в других случаях, когда требуется проверка, калибровка, ремонт и инспектирование регистрирующего оборудования, мастерские должны проверить, нет ли в оборудовании и не используются ли в нем устройства для манипулирования, и должна регистрировать и хранить акты о таких событиях, включая отсутствие печати или сорванную печать.
- (16) Только цифровые тахографы транспортных средств, подпадающих под категории M2, M3, N2 и N3 в соответствии с определением в Приложении II к Директиве 2007/46/ЕС Европейского парламента и Совета Европы от 5 сентября 2007 г., устанавливающей основы утверждения автотранспортных средств и их прицепов, а также систем, узлов и отдельных технических блоков для этих транспортных средств<sup>4</sup>, должны автоматически регистрировать случаи превышения скорости.
- (17) В соответствии с отчетом Объединенного исследовательского центра (*Отчет об атаках на защиту цифрового тахографа и о риске, связанном с введением адаптеров, устанавливаемых на легковых автомобилях*) связь между источником движения транспортного средства и датчиком движения должна быть защищена от несанкционированного вмешательства, например, с помощью магнитов, и данные о движении автомобиля должны подтверждаться дополнительными и независимыми внутренними и внешними источниками.
- (18) Для целостности и надежности защиты системы цифрового тахографа совершенно необходимо обеспечить однозначность выпускаемых для водителя карт тахографа. Чтобы не позволить водителю иметь и пользоваться несколькими действительными картами, необходимо ввести электронный обмен данными между странами участницами.
- (19) Интерфейс человек-машина для ручного ввода операций, когда водитель не находится в своем автомобиле и в течение времени, когда он не может зарегистрировать операцию в карте водителя, должен быть упрощен и сделан более четким.
- (20) Водителям полезно получать дополнительную, необязательную информацию на дисплее цифрового тахографа и отключать предупреждения, когда транспортное средство движется вне области действия правил.
- (21) Следует сократить время для загрузки данных с регистрирующего оборудования с помощью улучшения технического интерфейса.
- (22) Сохранение надежности системы перед лицом наступающего устаревания используемых сегодня механизмов защиты требует принятия чрезвычайных мер для обеспечения непрерывности процесса утверждения для оборудования тахографа.
- (23) Для обеспечения определения картины вождения при проверке на дороге и "реальной" регистрации вождения следует упростить расчет времени вождения и округление до одной минуты времени работы.
- (24) Предусмотренные Постановлением меры отвечают мнению Комитета, высказанному в Статье 18 Постановления (ЕЕС) № 3821/85.
- (25) Необходимо соответствующим образом изменить Постановления (ЕЕС) № 3821/85.

#### ПРИНЯЛА НАСТОЯЩЕЕ ПОСТАНОВЛЕНИЕ

##### Статья 1

Приложение IV к Постановлению (ЕЕС) № 3821/85 изменено, как указано в Приложении к настоящему Постановлению.

<sup>3</sup> Официальный журнал L 102, 11.4.2006, с. 1

<sup>4</sup> Официальный журнал L 263, 9.10.2007, с. 1

*Статья 2*

Постановление должно вступить в силу на двадцатый день после его публикации в *Официальном журнале Европейского Союза*.

Оно должно применяться с 1 октября 2011 г. Однако пункты 3.1, 3.8, 3.9, 3.11, 3.20, 8.2, 9.2, 12.3, 12.4 и 13 Приложения должны применяться с 1 октября 2012 г., а пункты 7.2, 7.3 и 7.5 должны применяться с даты вступления их в силу.

Это Постановление является обязывающим во всей своей полноте и непосредственно распространяется на все страны-участницы.

Исполнено в Брюсселе 16 декабря 2009 г.

*За комиссию*

*Президент*

Жозе Мануэль БАРРОСО

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение IV к Постановлению (ЕЕС) № 3821/85 изменено следующим образом:

**1. ИЗМЕНЕНИЯ К ГЛАВЕ I (ОПРЕДЕЛЕНИЯ)**

## 1.1. Определение (f) заменено следующим:

"(f) "Калибровка" означает: обновление или подтверждение параметров транспортного средства, сохраняющихся в памяти для данных. Параметры транспортного средства включают идентификацию транспортного средства (VIN, VRN и страна-участница регистрации) и характеристики транспортного средства (w, k, l, размер покрышек, установку ограничителя скорости (если применимо), текущее универсальное скоординированное время, текущее показание одометра).

Любое обновление или подтверждение универсального скоординированного времени считается корректировкой времени, а не калибровкой, если это не противоречит Требованию 256.

*Калибровка регистрирующего оборудования требует использования карты мастерской."*

## 1.2. Определение (l) заменено следующим:

"(l) "Карта предприятия" означает:

Карту тахографа, выпущенную администрацией страны-участницы для владельца или пользователя автомобиля, оснащенного регистрирующим оборудованием.

Карта предприятия определяет предприятия и позволяет выводить на дисплей, загружать и распечатывать данные, хранящиеся в регистрирующем оборудовании, которые заблокированы этим предприятием или не заблокированы никаким предприятием."

## 1.3. Определение (s) заменено следующим:

"(s) "Загрузка" означает:

Копирование вместе с цифровой подписью части или всех данных из памяти транспортного средства или из памяти карты тахографа, которые отвечают положениям, установленным в Постановлении (ЕС) № 561/2006.

Изготовители цифровых тахографов для транспортных средств и изготовители оборудования для загрузки файлов данных должны принять все оправданные меры, чтобы обеспечить проведение загрузки с минимальной задержкой для транспортного предприятия или водителя.

Загрузка не должна менять или удалять хранящиеся данные. Загрузка подробного файла скорости может не требоваться для установления соответствия с Постановлением (ЕС) № 561/2006, но может использоваться для других целей - типа расследования аварий."

## 1.4. К подстрочному примечанию (1) к параграфам "n" и "p" добавлен следующий параграф:

"Другие способы расчета непрерывного времени движения и суммарного времени перерывов можно использовать для этих определений, если они устарели за счет обновления другого, относящегося к этому вопросу законодательства."

**2. ИЗМЕНЕНИЯ К ГЛАВЕ II (ОБЩИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ)**

## 2.1. В Требование 001 введено следующее новое требование:

**"Требование 001а.** Интерфейс между датчиками движения и блоками транспортного средства должен соответствовать ISO 16844-1:2004, ред. 1:2005."

## 2.2. Требование 010 изменено следующим образом:

– Третий пункт удален.

– Последний пункт заменен следующим:

"К функции загрузки нет доступа в рабочем режиме (исключая предусмотренный Требованием 150 случай), исключая загрузку карты водителя, когда никакая другая карта не вставлена в контрольное устройство."

2.3. Второй пункт Требования 011 заменен следующим:

"– В режиме предприятия относящиеся к водителю данные (требования 081, 084 и 087) можно вывести только для периодов, когда нет блокировки или никакое другое предприятие не владеет блокировкой (определяется первыми 13 цифрами номера карты предприятия)."

### 3. ИЗМЕНЕНИЯ К ГЛАВЕ III (ФУНКЦИИ И ТРЕБОВАНИЯ)

3.1. После Требования 019 вставлено следующее требование:

"**Требование 019а.** Для выявления манипуляций данных о движении информация от датчика движения должна подтверждаться данными о движении транспортного средства, полученными от одного или нескольких источников, не зависящих от датчика движения."

3.2. Требование 028 заменено следующим:

"**Требование 028.** Дата и время по универсальному скоординированному времени должны использоваться для датирования данных внутри регистрирующего оборудования (регистрация, обмен данными) и для распечаток, указанных в Приложении 4 "Распечатки"."

3.3. Требование 029 заменено следующим:

"**Требование 029.** Для визуализации местного времени должна иметься возможность изменения отстройки выводимого на дисплей времени с шагом в полчаса. Не разрешаются никакие другие отстройки, отрицательные или положительные, кратные получасу."

3.4. Требование 040 удалено.

3.5. Требование 038, Требование 041 и Требование 042 заменены следующим:

"**Требование 038.** Первое изменение операции с переходом к ОТДЫХУ или ГОТОВНОСТИ, возникающее в течение 120 секунд после автоматического перехода к РАБОТЕ в связи с остановкой транспортного средства, считается происходящим в момент остановки транспортного средства (что может отменить переход к РАБОТЕ)."

"**Требование 041.** Для данной текущей минуты, если ВОЖДЕНИЕ регистрируется как действие одновременно для предыдущей минуты и следующей минуты, то вся минута регистрируется как ВОЖДЕНИЕ."

"**Требование 042.** Для данной текущей минуты, которая не отнесена к ВОЖДЕНИЮ в соответствии с предыдущим требованием 041, для всей минуты считается тот тип действий, который дольше всего осуществлялся в течение этой минуты (или последний из действий одинаковой длины)."

3.6. Требования 050, 050а и 050b заменены следующим:

"**Требование 050.** Должна иметься возможность ввести с помощью команд в меню места, с которых начинаются и/или заканчиваются периоды дневной работы. Если в течение одной текущей минуты проведено несколько таких вводов, регистрируется только последний выполненный ввод места начала и последний выполненный ввод места окончания в течение этого времени."

"**Требование 050а.** При введении карты водителя (или мастерской) и только в этот момент регистрирующее оборудование допускает ручной ввод действий. Должна иметься возможность ручного ввода, если это требуется, при первом введении ранее не использовавшейся карты водителя (или мастерской)."

Ручные вводы действий выполняются с использованием местного времени и даты временного пояса (отстройка универсального скоординированного времени), установленного в данный момент для устройства транспортного средства.

При введении карты водителя или мастерской держателю карты должно быть подано напоминание:

- Даты и времени последнего извлечения им карты.
- Дополнительно: местного времени, установленного в данный момент для контрольного устройства.

Должна иметься возможность ввода действий со следующими ограничениями:

- Тип действий должен быть РАБОТА, ГОТОВНОСТЬ или ПЕРЕРЫВ/ОТДЫХ.
- Время начала и окончания для любого действия должно быть только в промежутке между извлечением и введением карты.

Действия не должны перекрываться по времени.

Процедура ручного ввода действий может включать необходимое число последовательных шагов для задания типа, времени начала и времени окончания для каждого действия. Для каждой части периода времени между последней выемкой карты и временем текущего введения держатель карты должен иметь возможность не за-являть никакого действия.

При ручном вводе при введении карты держатель карты, если применимо, должен иметь возможность ввести:

- место окончания предыдущего дневного периода работы для соответствующего времени (если еще не введено при последнем извлечении карты),
- место начала текущего периода дневной работы для соответствующего времени.

Если место введено, оно должно быть зарегистрировано на соответствующей карте тахографа.

Ручной ввод прерывается, если:

- карта извлечена или
- транспортное средство движется, и карта находится в прорезе для карты водителя.

Допускается дополнительное прерывание, например, при превышении времени после определенного периода действий пользователя. Если ручной ввод прерывается, то регистрирующее оборудование должно аттестовать любые осуществленные законченные вводы места и действий (при однозначном времени и месте или типе действий, времени начала и окончания).

При введении карты второго водителя или мастерской во время ручного ввода действий для ранее вставленной карты, необходимо разрешить завершение этого предыдущего ручного ввода перед началом ручного ввода для второй карты.

Держатель карты должен иметь возможность произвести ручной ввод с помощью следующих минимальных операций:

Ручной ввод действий в хронологическом порядке за период от последнего извлечения карты до текущего введения.

Время начала первых действий должно быть установлено для времени извлечения карты. Для каждого последующего ввода время начала должно быть установлено непосредственно после времени окончания для предыдущего ввода. Тип действий и время окончания необходимо устанавливать для каждого действия.

Операция заканчивается, когда время окончания введенного вручную действия сравнивается со временем введения карты. После этого регистрирующее оборудование может дополнительно дать возможность держателю карты изменить любое введенное вручную действие до подтверждения с помощью подачи специальной команды. В последующем все такие изменения будут запрещены."

**"Требование 50b.** Регистрирующее оборудование должно разрешать водителю вводить в реальном масштабе времени два следующих специальных условия:

"ВНЕ ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ" (начало, конец)

"ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ПЕРЕПРАВЫ/ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ"

"ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ПЕРЕПРАВЫ/ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ" нельзя вводить, если задано условие "ВНЕ ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ".

Действующее условие "ВНЕ ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ" должно автоматически отключаться регистрирующим оборудованием при введении или извлечении карты водителя.

Действующее условие "ВНЕ ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ" подавляет следующие события и предупреждения:

- Во время отсутствия подходящей карты,
- Предупреждения в период времени непрерывного вождения."

3.7. Требование 065 заменено следующим:

**"Требование 065.** Это событие включается при любом превышении скорости. Это требование распространяется только на транспортные средства, подпадающие под категории M2, M3, N2 и N3 в соответствии с определением в Приложении II к Директиве 2007/46/ЕС, устанавливающей основы утверждения автотранспортных средств и их прицепов.

3.8. После Требования 067 вставлен следующий текст:

"9.9 бис. Событие "Конфликт движения транспортного средства"

**Требование 067а.** Это событие должно также включаться, когда результат измерения с нулевой скоростью входит в противоречие с информацией о движении, по крайней мере, от одного независимого источника непрерывно в течение одной минуты.

**Требование 067б.** Если блок транспортного средства может получить или обработать значение скорости от внешнего независимого источника информации о движении, это событие также может включиться в том случае, если эти значения скорости противоречат значениям, полученным по сигналу скорости от датчика движения, более одной минуты.

3.9. В Требование 094 вставлена следующая строка после события "ошибка данных о движении":

Конфликт движения транспортного средства	<ul style="list-style-type: none"> <li>– самое длительное событие из происшедших за последние 10 дней,</li> <li>– 5 самых длинных событий за последние 365 дней.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– дата и время начала события,</li> <li>– дата и время окончания события,</li> <li>– тип карт, номер и выпустившая страна-участница любой вставленной карты в начале и/или в конце события,</li> <li>– число аналогичных событий в тот день.</li> </ul>
--	---	--

3.10. Требование 104 заменено следующим:

"**Требование 104.** Регистрирующее оборудование должно регистрировать и хранить в своей памяти для данных следующие данные, относящиеся к 255 последним блокировкам предприятия:

- дата и время включения блокировки,
- дата и время выключения блокировки,
- номер карты предприятия и выпустившая карту страна-участница,
- название и адрес предприятия.

Ранее заблокированные данные с помощью блокировки, снятой с памяти в связи с приведенным выше ограничением, считаются не заблокированными."

3.11. После Требования 109а вставлено следующее требование:

"**Требование 109б.** Событие "Конфликт движения транспортного средства" не должно сохраняться на карте водителя и мастерской."

3.12. Требование 114 заменено следующим:

"**Требование 114а.** На дисплей должны выводиться символы, указанные в Приложении 1 к главе 4 "Наборы символов". Для этого вывода можно использовать упрощенные символические знаки (например, символы с диакритическим знаком могут выводиться без него, или вместо букв в верхнем регистре можно выводить буквы в нижнем регистре)."

3.13. Требование 121 заменено следующим:

"**Требование 121.** Когда нет необходимости выводить на дисплей какую-то другую информацию, регистрирующее оборудование должно выводить по умолчанию на дисплей следующее:

- местное время (результат, полученный при добавлении водителем корректирующего интервала времени с учетом местного времени к универсальному скоординированному времени),
- режим работы,
- текущие действия водителя и текущие действия второго водителя.

Касающаяся водителя информация:

- если текущее действие ВОЖДЕНИЕ, его текущее время непрерывного вождения и его текущее суммарное время перерывов,

– Если совершается иное действие кроме ВОЖДЕНИЯ, текущая продолжительность этого действия (после его выбора) и текущее суммарное время перерывов."

3.14. Требование 127 заменено следующим:

**"Требование 127.** Должна иметься возможность избирательно выводить на дисплей по требованию:

- дата и время по универсальному скоординированному времени и настройка местного времени,
- содержание любой из шести распечаток в том же формате, что и сами распечатки,
- время непрерывного вождения и суммарное время перерывов водителя,
- время непрерывного вождения и суммарное время перерывов второго водителя,
- время непрерывного вождения водителя за предыдущую и текущую неделю,
- время непрерывного вождения второго водителя за предыдущую и текущую неделю.

Дополнительно:

- текущая продолжительность действия второго водителя (после его выбора),
- суммарное время вождения водителя за текущую неделю,
- суммарное время вождения водителя за текущий дневной период,
- суммарное время вождения второго водителя за текущий дневной период."

3.15. Требование 133а заменено следующим:

**"Требование 133а.** Принтер должен распечатывать характеристики, указанные в Приложении 1 к главе 4 "Наборы символов"."

3.16. Требование 136 заменено следующим:

**"Требование 136.** На бумаге для распечатки, используемой регистрирующим оборудованием, должен иметься соответствующий знак утверждения и указание типа регистрирующего оборудования, для которого его можно использовать."

3.17. После требования 136 вставлены следующие требования:

**"Требование 136а.** Распечатки должны оставаться легко читаемыми и идентифицируемыми не менее двух лет при обычных условиях хранения по интенсивности освещения, влажности и температуре.

**Требование 136б.** Бумага для печати должна отвечать, как минимум, требованиям к испытаниям, опубликованным на сайте в сети лаборатории, которой поручено испытание совместимости, как указано в Требовании 278.

**Требование 136с.** Любые изменения и обновления технических требований, описанных в предыдущем параграфе, можно проводить только после консультации утвержденной лаборатории с изготовителем цифрового тахограф утвержденного типа с участием утверждающей тип администрации."

3.18. Требование 141 заменено следующим:

**"Требование 141.** Регистрирующее оборудование должно предупреждать водителя за 15 минут и в момент превышения максимального разрешенного времени непрерывного вождения."



3.19. Требование 145 заменено следующим:

"**Требование 145.** В последнем случае на ней должна быть метка "Т"."

1.20. После требования 161 вставлено следующее требование:

"**Требование 161а.** Датчики движения должны:

реагировать на магнитное поле, которое нарушает детектирование движения средства транспорта, и в таких условиях блок средства транспорта должен регистрировать и хранить ошибку датчика (Требование 070) или

иметь чувствительный элемент, который защищен или обладает иммунитетом к магнитному полю."

#### 4. ИЗМЕНЕНИЯ К ГЛАВЕ V (УСТАНОВКА)

4.1. К Требованию 239 добавлено следующее предложение:

"Поставка деталей регистрирующего оборудования, связанных с защитой, может контролироваться, если это требуется во время сертификации защиты."

4.2. Требование 243 заменено следующим:

"**Требование 243.** Изготовители или сборщики средств транспорта должны включить установленное регистрирующее оборудование не позже, чем транспортное средство будет использоваться в соответствии с Постановлением (ЕС) № 561/2006."

4.3. Требование 248 и Требование 249 заменены следующим:

"**Требование 248.** После установки необходимо провести калибровку. Первая калибровка не обязательно должна включать ввод регистрационного номера транспортного средства (VRN), если он не известен уполномоченной мастерской, проводящей калибровку. В этом случае все же владелец транспортного средства должен иметь возможность, и только в этот момент, ввести VNR с помощью его карты компании до использования транспортного средства в соответствии с Постановлением (ЕС) № 561/2006 (например, с помощью команд в меню подходящей структуры интерфейса человек-машина для автомобильного блока)<sup>5</sup>. Любое изменение или подтверждение этого вода возможно только с помощью карты мастерской."

"**Требование 249.** После проверки регистрирующего оборудования при установке на регистрирующем оборудовании должна быть закреплена ясно видимая и легко доступная монтажная бирка. Когда это невозможно, бирка должна быть закреплена на стойке "В" транспортного средства так, чтобы она была хорошо видна. Для транспортных средств, которые не имеют стойки "В", монтажная бирка должна быть закреплена на раме двери со стороны водителя транспортного средства и быть хорошо видимой в любом случае."

После каждой проверки уполномоченным сборщиком или в мастерской вместо прежней должна быть закреплена новая бирка."

4.4. Шестой пункт Требования 250 заменен следующим:

"дата измерения характеристического коэффициента и эффективной окружности покрышек."

4.5. После требования 250 вставлено следующее требование:

"**Требование 250а.** Только для транспортных средств М1 и N1, которые оборудованы адаптером в соответствии с Постановлением (ЕС) № 68/2009<sup>6</sup>, когда невозможно разместить всю необходимую информацию в соответствии с Требованием 250, то можно использовать вторую, дополнительную бирку. В этих случаях такая дополнительная бирка должна содержать, по крайней мере, последние четыре пункта, указанные в Требовании 250."

Эта дополнительная, вторая бирка, если она используется, должна быть закреплена сбоку или рядом с первой, основной биркой, указанной в Требовании 250, и должна быть в равной степени защищена. Более того, на второй бирке должны быть также указаны имя, адрес и торговое название уполномоченного сборщика или мастерской, которая проводит установку, и дата установки."

#### 5. ИЗМЕНЕНИЯ К ГЛАВЕ VI (ПРОВЕРКИ)

5.4. Требование 257 изменено следующим образом:

<sup>5</sup> Официальный журнал L 102, 11.4.2006, с. 1

<sup>6</sup> Официальный журнал L 3, 24.1.2009, с. 3

Четвертый пункт заменен следующим: "– что прикреплены монтажная бирка, определенная в Требовании 259, и бирка с описанием, определенная в Требовании 169", и добавлен следующий пункт: "– что отсутствуют устройства для манипуляции, закрепленные на оборудовании."

5.2. После Требования 257 вставлены следующие требования:

"**Требование 257а.** Если со времени последней проверки будет обнаружено возникновение одного из событий, перечисленных в разделе 9 главы III (Выявление событий и/или отказов), которое будет сочтено изготовителем тахографа и/или национальной администрацией как создающее риск для защиты, то мастерская должна:

- (a) сравнить идентификационные данные датчика движения, включенного в коробку передач, с данными, зарегистрированными парным (вторым) датчиком движения, подсоединенным к контрольному устройству,
- (b) проверить, что приведенная на установочной табличке информация согласуется с информацией, содержащейся в памяти контрольного устройства,
- (c) проверить, что заводской номер датчика движения и утвержденный номер, нанесенные на корпус датчика движения, согласуются с информацией, содержащейся в контрольного устройства."

"**Требование 257b.** Мастерская должна вести учет в своих отчетах о проверке любых данных, касающихся сорванной пломбы или устройств для манипуляции. Эти отчеты должны храниться в мастерской не менее двух лет и предоставляться компетентному органу по его запросу."

## 6. ИЗМЕНЕНИЯ К ГЛАВЕ VII (ВЫПУСК КАРТ)

6.1. После Требования 268 вставлено следующее требование:

"**Требование 268а.** Страны-участницы должны осуществлять электронный обмен данными, чтобы обеспечить однозначность выданной ими карты водителя для тахографа.

Компетентный орган страны-участницы может также осуществлять электронный обмен данными при проверке карты водителя на дороге или на предприятии компании, чтобы определить однозначность и статус карты."

## 7. ИЗМЕНЕНИЯ К ГЛАВЕ VIII (ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ ТИПА КОНТРОЛЬНОГО УСТРОЙСТВА И КАРТОЧЕК ТАХОГРАФА)

7.1. В раздел 1, Общие моменты в первый параграф добавлено новое предложение:

"Любой изготовитель контрольного устройства может обратиться за официальным утверждением типа произведенного им оборудования в части работоспособности с любым датчиком движения, утвержденного типа, и наоборот, при условии, что все узлы отвечают Требованию 001а."

7.2. После Требования 274 вставлены следующие требования:

"**Требование 274а.** В исключительных обстоятельствах, когда органы сертификации защиты отказываются сертифицировать новое оборудование на основании того, что устарели механизмы защиты, типовое утверждение продолжает действовать только для таких специальных и исключительных условий, когда не существует другого решения, согласующегося с этим Постановлением."

"**Требование 274b.** В таких обстоятельствах затронутая страна-участница должна без задержки информировать Европейскую Комиссию, которая обязана в течение двенадцати календарных месяцев после предоставления типового утверждения ввести процедуру, обеспечивающую восстановления уровня значения для исходного уровня."

7.3. После Требования 275 вставлено следующее требование:

"**Требование 275а.** Изготовители должны представить соответствующие образцы изделий типового утверждения и сопроводительную документацию, которая требуется лабораториям для проведения рабочих испытаний, в течение одного месяца после подачи запроса. Все затраты в связи с этим запросом несет запрашивающая сторона. Лаборатории должны хранить всю коммерчески важную информацию в секрете."

7.4. После Требования 277 вставлено следующее требование:

"**Требование 277а.** Сертификат функциональности для любого узла регистрирующего оборудования должен также указывать номер типового утверждения для всех других совместимых узлов регистрирующего оборудования с типовым утверждением."

7.5. Требование 281 заменено следующим:

"**Требование 281.** Для карт контрольного устройства, которые не получили сертификат защиты и сертификат функциональности, кроме исключительных обстоятельств, приведенных в Требовании 274а., не должны проводиться испытания на совместимость."

## 8. ИЗМЕНЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ 1 (СЛОВАРЬ ДАННЫХ)

8.1. Раздел 2.2 заменен следующим:

"2.2. Адрес

Адрес.

Адрес: = ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ {

кодовая страница ЦЕЛОЕ ЧИСЛО (0-255)

адрес ОКТЕТНАЯ СТРОКА (РАЗМЕР(35))

}

кодовая страница задает набор символов, определенных в Главе 4,

адрес соответствует адресу, закодированному с помощью заданного набора символов."

8.2. В разделе 2.54 строки с "0A" H до "0F" H RFU заменены следующим:

"0A" H Конфликт движения транспортного средства

с "0B" H до "0F" H RFU

8.3. Раздел 2.70 заменен следующим:

"2.70. Имя

Имя.

Имя: = ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ {

кодовая страница ЦЕЛОЕ ЧИСЛО (0-255)

имя ОКТЕТНАЯ СТРОКА (РАЗМЕР(35))

кодовая страница задает набор символов, определенных в главе 4,

имя соответствует имени, закодированному с помощью заданного набора символов."

8.4. Раздел 2.114 заменен следующим:

"2.114. Регистрационный номер транспортного средства

Регистрационный номер транспортного средства (VRN). Регистрационный номер присваивается органами регистрации транспортного средства.

Регистрационный номер транспортного средства: = ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ {

кодовая страница ЦЕЛОЕ ЧИСЛО (0-255)

Регистрационный номер транспортного средства ОКТЕТНАЯ СТРОКА (РАЗМЕР(35))

кодовая страница задает набор символов, определенных в главе 4,

Регистрационный номер транспортного средства представляет собой VRN, закодированный с помощью заданного набора символов.

Присвоенное значение: специальное для страны."

8.5. Последний параграф главы 4 заменен следующим текстом:

"Другие последовательности символов (адрес, имя, регистрационный номер автомобиля) используют в дополнение к символам из набора кодов десятичных символов 161-255 следующий набор 8-ми битовых символов, заданный номером кодовой страницы Стандартный набор символов	Кодовая страница (десятичный)
ISO/IEC 8859-1 Латинский-1 для Западной Европы	1
ISO/IEC 8859-2 Латинский-2 для Центральной Европы	2
ISO/IEC 8859-3 Латинский-3 для Южной Европы	3
ISO/IEC 8859-5 Латинский и кириллический	5
ISO/IEC 8859-7 Латинский и греческий	7
ISO/IEC 8859-9 Латинский-5 для Турции	9
ISO/IEC 8859-13 Латинский-7 для Прибалтики	13
ISO/IEC 8859-15 Латинский-9	15
ISO/IEC 8859-16 Латинский-10 для Юго-Восточной Европы	16
KOI 8-R Латинский/ кириллический	80
KOI 8-U Латинский/ кириллический	85"

8.6. Раздел 2.67 главы 2 заменен следующим:

"2.67. Код изготовителя

Код, идентифицирующий изготовителя оборудования с утверждением типа.

Код изготовителя: = ЦЕЛОЕ ЧИСЛО (0-255)

Лаборатория, уполномоченная проводить испытания рабочей совместимости, ведет и публикует перечень кодов изготовителей на своем сайте в сети (требование 290).

Код изготовителя временно придается разработчикам оборудования для тахографа при подаче в лабораторию узлов для проведения испытаний рабочей совместимости."

8.7. Раздел 2.71 заменен следующим:

"2.71. Буквенное обозначение страны

Буквенное обозначение страны должно соответствовать различительным символам, используемым на автомобилях при международных перевозках (Венская конвенция о дорожном движении, 1968 г.).

Буквенное обозначение страны: = Строка IA5 (РАЗМЕР(3))

Буквенное и цифровое обозначение страны должно входить в список, который ведет на своем сайте в сети лаборатория, уполномоченная проводить испытания рабочей совместимости, как указано в Требовании 278."

8.8. Раздел 2.72 заменен следующим:

"2.72. Цифровое обозначение страны

Цифра, обозначающая страну.

Цифровое обозначение страны: = ЦЕЛОЕ ЧИСЛО (0-255)

Присвоенное значение: см. тип данных 2.71 (Буквенное обозначение страны)

Любое изменение или обновление технических требований к буквенному или цифровому обозначению страны, приведенных в предыдущем параграфе, может проводиться только после получения уполномоченной лабораторией от изготовителя внешнего вида цифрового тахографа для транспортного средства с утверждением типа."

## 9. ИЗМЕНЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ 3 (ПИКТОГРАММЫ)

9.1. Требование PIC\_001 заменено следующим:

"PIC\_001. Регистрирующее оборудование может дополнительно использовать приведенные ниже пиктограммы и их сочетания (или достаточно близкие к ним пиктограммы и их сочетания, которые можно уверенно идентифицировать с приведенными пиктограммами)."

9.2. В раздел 2 в подразделе "События" добавлена следующая пиктограмма:



Конфликт движения автомобиля."

## 10. ИЗМЕНЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ 4 (РАСПЕЧАТКИ)

10.1. PRT\_006 в разделе 2, Технические требования к блоку данных замены следующим:

"PRT\_006. В распечатках должны использоваться следующие блоки данных и/или записи данных с приведенными ниже значениями и в указанном формате.

Блок или номер записи  
Значение

Формат данных

1. *Дата и время распечатки документа.*

▼ дд/мм/гггг чч:мм (универсальное скоординированное время)

2. *Вид распечатки*

Идентификатор блока данных

-----▼-----  
Пиктограмма xxx км/час

Сочетание пиктограмм распечатки (см. Приложение 3, установка ограничителя скорости) (распечатка только превышения скорости)

3. *Идентификационные данные держателя карты*

Идентификатор блока данных Р – пиктограмма человека

-----Р-----  
Фамилия Р \_\_\_\_\_  
Имя \_\_\_\_\_  
Идентификатор карты \_\_\_\_\_  
дд/мм/гггг

Фамилия держателя карты

Имя держателя карты (если имеется)

Идентификатор карты

Срок действия карты (если имеется)

Если карта не личная и не содержит фамилии держателя карты, вместо этого распечатывается название предприятия, мастерской или контрольного органа.

4. *Идентификационные данные транспортного средства*

Идентификатор блока данных

-----А-----  
А VIN \_\_\_\_\_  
Страна и VRN \_\_\_\_\_

VIN

Регистрирующая страна-участница и VRN

5. **Идентификационные данные БУ (бортового устройства)**

Идентификатор блока данных

Имя изготовителя БУ

Номер БУ по каталогу

----- <input type="checkbox"/> -----
<input type="checkbox"/> Изготовитель БУ _____
Номер БУ по каталогу _____

6. **Последняя калибровка контрольного устройства**

Идентификатор блока данных

Название мастерской

Идентификатор карты мастерской

Дата калибровки

----- <input type="checkbox"/> -----
<input type="checkbox"/> Фамилия _____
Идентификатор карты _____
<input type="checkbox"/> дд/мм/гггг

7. **Последний контроль (проверка контролером)**

Идентификатор блока данных

Идентификатор карты контролера

Дата, время и тип контроля

----- <input type="checkbox"/> -----
Идентификатор карты _____
<input type="checkbox"/> дд/мм/гггг чч:мм рррр

Для типа контроля до четырех пиктограмм. Тип контроля может быть следующим (в сочетаниях):

: загрузка карты, : загрузка VU, : печать, : вывод на дисплей.

8. **Данные о деятельности водителя, сохраняемые на карте в хронологической последовательности**

Идентификатор блока данных

Дата проверки (распечатываемый календарный день) и счетчик введения карты по дням

----- <input type="checkbox"/> -----
дд/мм/гггг xxx

8a. *Условия вне области действия в начале дня* (если такие условия вне области действия отсутствуют, оставить пустым).

-----OUT-----
---------------

8.1. **Период, в течение которого карта не была вставлена**

8.1a. Регистрация идентификатора (начало периода)

8.1b. *Неизвестный период*. Время начала, продолжительность

8.1c. Ручной ввод действий

----- <input type="checkbox"/> -----
? : чч:мм чччмм
A : чч:мм чччмм

Пиктограмма действий, время начала, продолжительность.

8.2. **Введение карты в прорезь S**

Идентификатор регистрации, S – пиктограмма прорези


Страна-участница, зарегистрировавшая транспортное средство и VRN

Показания счетчика пробега на момент ввода карты

-----S-----
<input type="checkbox"/> Страна и VRN
x xxx xxx км

## 8.3. Действия (при вставленной карте)

Пиктограмма действия, время начала, продолжительность, экипаж (пиктограмма экипажа, если ЭКИПАЖ, пустое место, если ОДИН)

A: чч:мм чччмм 

8.3а. Особые условия. Время ввода, пиктограмма особых условий (или сочетание пиктограмм)

чч:мм --- pppp---

## 8.4. Извлечение карты

Показание одометра транспортного средства и пройденное расстояние после последнего введения с известным показанием одометра

x xxx xxx км; x xxx км

## 9. Действия водителя, сохраненные в VU в хронологическом порядке для каждой прорези

Идентификатор блока данных

----------

Дата проверки (распечатываемый календарный день)

дд/мм/гггг

Показания счетчика пробега транспортного средства в 00:00 и 24:00

x xxx xxx - x xxx xxx км

## 10. Данные о деятельности водителей со считывающего устройства S

Идентификатор блока данных

-----S-----

10а. Условия вне области действия в начале дня (если такие условия вне области действия отсутствуют, оставить пустым).

-----OUT-----

## 10.1. Период отсутствия карточки в считывающем устройстве S

Идентификатор записи

-----

Карта не вставлена

 ---

Показания счетчика пробега транспортного средства в начале периода

x xxx xxx км

## 10.2. Введение карты

Идентификатор регистрации введения карты

-----

Фамилия водителя

 Фамилия \_\_\_\_\_

Имя водителя

Имя \_\_\_\_\_

Идентификатор карты водителя

Идентификатор карты \_\_\_\_\_

Срок действия карты водителя

дд/мм/гггг

Регистрация страны-участницы и VRN предыдущего использованного транспортного средства

 Страна и VRN \_\_\_\_\_

Дата и время извлечения карты из предыдущего транспортного средства

дд/мм/гггг чч:мм

Пустая строка


Показание счетчика пробега транспортного средства при введении карты, флаг ручного ввода водителем (M для да, пустое место для нет)

x xxx xxx км

Если в день распечатки карта водителя не вводилась, то для блока 10.2 следует использовать показания одометра для последнего известного введения карты до этого дня.

## 10.3. Действия

Пиктограмма действия, время начала, продолжительность, экипаж (пиктограмма экипажа, если ЭКИПАЖ, пустое место, если ОДИН)

A: чч:мм чччмм 

10.3а. *Особые условия.* Время ввода, пиктограмма особых условий (или сочетание пиктограмм)

чч:мм --- рррр---

## 10.4. Извлечение карты или конец периода без карты

Показание одометра при извлечении карты или в конце периода без карты и пройденное расстояние после введения или с начала периода без карты

x xxx xxx км; x xxx км

## 11. Сводка за день

Идентификатор блока

-----Σ-----

## 11.1. Сводка данных БУ за периоды отсутствия карточки в считывающем устройстве для карточки водителя

Идентификатор блока

1  ---

## 11.2. Сводка данных БУ за периоды отсутствия карточки в считывающем устройстве для карты второго водителя

Идентификатор блока

2  ---

## 11.3. Суточная сводка данных БУ по каждому водителю

Идентификатор регистрации

Фамилия водителя

Имя водителя

Идентификатор карты водителя

-----

☉ Фамилия \_\_\_\_\_

Имя \_\_\_\_\_

Идентификатор карты \_\_\_\_\_

## 11.4. Ввод места начала и/или конца дневного периода работы

рi = пиктограмма места начала или конца, время, страна, регион


рi чч:мм страна регион

Показание одометра

x xxx xxx км

## 11.5. Сумма действий (по карте)

Общая продолжительность вождения, пройденное расстояние

 чччмм x xxx км


Общая продолжительность работы и готовности

 чччмм  чччмм

Общая продолжительность отдыха и неизвестных действий

 чччмм ? чччмм

Общая продолжительность действий экипажа

 чччмм







11.6. *Всего действий (периоды без карты в прорези водителя)*

Общая продолжительность вождения, пройденное расстояние

Общая продолжительность работы и готовности




Общая продолжительность отдыха

	чччмм х xxx км
	чччмм 
	чччмм

11.7. *Всего действий (периоды без карты в прорези второго водителя)*

Общая продолжительность работы и готовности

Общая продолжительность отдыха

	чччмм 
	чччмм







11.8. *Всего действий (для водителя с включением обеих прорезей)*

Общая продолжительность вождения, пройденное расстояние

Общая продолжительность работы и готовности

Общая продолжительность отдыха


Общая продолжительность действий экипажа

	чччмм х xxx км
	чччмм 
	чччмм
	 чччмм

Когда требуется распечатка за текущий день, рассчитывает суммарная информация за день по имеющимся данным на момент распечатки.

12. *Сохраненные на карте события и/или отказы*

12.1. Идентификатор блока на карте последних 5 событий и отказов

-----  -----
---

12.2. Идентификатор блока на карте всех зарегистрированных событий

-----  -----
---

12.3. Идентификатор блока на карте всех зарегистрированных отказов

-----  -----
---






12.4. *Зарегистрированные события и/или отказы*

Идентификатор регистрации

Пиктограмма события или отказа, цель регистрации, дата и время начала


Дополнительный код события или отказа (если имеется), продолжительность

Регистрирующая страна-участница и VRN транспортного средства, на котором произошло событие или отказ


	чччмм х xxx км
	Pic (p) дд/мм/гггг чч:мм
	! xx чччмм
	 Страна и VRN _____

13. *События и/или отказы, продолжающиеся или хранящиеся в VU*

13.1. Идентификатор блока в VU последних 5 событий и отказов

-----  -----
---

13.2. Идентификатор блока в VU всех зарегистрированных событий

-----  -----
---

13.3. Идентификатор блока в VU всех зарегистрированных или продолжающихся отказов

----- ✕ -----

13.4. *Зарегистрированные события и/или отказы*

Идентификатор регистрации

Пиктограмма события или отказа, цель регистрации, дата и время начала

Дополнительный код события или отказа (если имеется), число аналогичных событий за данный день, продолжительность

Идентификация карты, вставленной в момент начала или конца события либо отказа (до 4 раз без повторения дважды одинаковых номеров карт)

Случай, когда не вставлена никакая карта

----- ✕ -----

☐ чччмм х ххх км

Pic (p) дд/мм/гггг чч:мм

! хх чччмм

Идентификатор карты

Идентификатор карты

Идентификатор карты

Идентификатор карты

☐ ---

Цель регистрации (p) представляет собой цифровой код, объясняющий, почему было зарегистрировано событие или отказ, с кодировкой в соответствии с элементом данных "цель регистрации события и отказа".

14. **Идентификация БУ**

Идентификатор блока данных

Имя изготовителя БУ

Адрес изготовителя БУ

Номер по каталогу БУ

Номер утверждения БУ

Заводской номер БУ

Год выпуска БУ

Версия программного обеспечения и дата установки БУ

----- ☐ -----

☐ Имя \_\_\_\_\_

Адрес \_\_\_\_\_

Номер по каталогу \_\_\_\_\_

Утверждение \_\_\_\_\_

Заводской номер \_\_\_\_\_

Уууу

V ххх дд/мм/гггг

15. **Идентификация датчика**

Идентификатор блока данных

Заводской номер датчика

Номер утверждения датчика

Дата первой установки датчика

----- ☐ -----

☐ Заводской номер \_\_\_\_\_

Утверждение \_\_\_\_\_

дд/мм/гггг

10.2. Раздел 3.1. Действия водителя по дневной распечатке с карты заменен следующим:

"3.1. Действия водителя по дневной распечатке с карты

PRT\_007. Действия водителя по дневной распечатке с карты должны иметь следующий формат:

1	Дата и время распечатки документа
2	Тип распечатки
3	Идентификатор контролера (если в VU вставлена карта контролера)
3	Идентификатор водителя (с карты, с которой проводится распечатка)
4	Идентификатор транспортного средства (транспортное средство, с которого проводится распечатка)
5	Идентификатор VU (VU, с которого проводится распечатка)
6	Последняя калибровка этого VU
7	Последний контроль инспектируемого водителя
8	Разделитель действий водителя
8a	Не подпадающие под область действия условия в начале данного дня
8.1a, 8.1b, 8/1c, 8.2, 8.3, 8.3f, 8.4	Действия водителя в порядке по времени
11	Ограничитель дневной сводки
11.4	Места в хронологическом порядке
11.5	Суммарные действия
12.1	События или отказы по разделителю карты
12.4	Регистрация событий или отказов (5 последних событий или отказов, сохраненных на карте)
13.1	События или отказы по разделителю VU
13.4	Регистрация событий или отказов (5 последних событий или отказов, сохраненных или продолжающихся в VU)
21.1	Место контроля
21.2	Подпись контролера
21.5	Подпись водителя"

10.3. Раздел 3.2, Действия водителя по дневной распечатке с БУ:

"3.2. Действия водителя по дневной распечатке с БУ

PRT\_008. Действия водителя по дневной распечатке с VU должны иметь следующий формат:

1	Дата и время распечатки документа
2	Тип распечатки
3	Идентификатор держателя карты (для всех вставленных в VU карт)
4	Идентификатор транспортного средства (транспортное средство, с которого проводится распечатка)
5	Идентификатор VU (VU, с которого проводится распечатка)
6	Последняя калибровка этого VU
7	Последний контроль этого регистрирующего оборудования
9	Разделитель действий водителя
10	Разделитель прорези водителя (прорезь 1)
10a	Не подпадающие под область действия условия в начале данного дня
10.1, 10.2, 10.3, 10.3a, 10.4	Действия в порядке по времени (прорезь водителя)
10	Разделитель прорези второго водителя (прорезь 2)
10a	Не подпадающие под область действия условия в начале данного дня
10.1, 10.2, 10.3, 10.3a, 10.4	Действия в порядке по времени (прорезь второго водителя)

11	Ограничитель дневной сводки
11.1	Сводка периодов без карты в прорези водителя
11.4	Места в хронологическом порядке
11.6	Суммарные действия
11.2	Сводка периодов без карты в прорези второго водителя
11.4	Места в хронологическом порядке
11.8	Общие действия
11.3	Сводка активности для водителя с учетом обеих прорезей
11.4	Места, введенные этим водителем в хронологическом порядке
11.7	Общие действия для данного водителя
13.1	Разделитель событий и отказов
13.4	Регистрация событий или отказов (5 последних событий или отказов, сохраненных или продолжающихся в VU)
21.1	Место контроля
21.2	Подпись контролера
21.3	С момента (место для водителя без карты для указания, какие периоды относятся к нему)
21.4	По момент
21.5	Подпись водителя"

## 11. ИЗМЕНЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ 7 (ПРОТОКОЛ ЗАГРУЗКИ ДАННЫХ)

11.1. Подстрочное примечание в разделе 2.1 в связи с процедурой загрузки заменено на следующее:

"(1) Вставленная карта включает соответствующее право доступа к функции загрузки и данным. Однако можно загружать данные с карты водителя, вставленной в одну из прорезей VU, когда в другую прорезь не вставлено никакой карты."

## 12. ИЗМЕНЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ 9 (ТИПОВОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ – ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНО НЕОБХОДИМЫХ ИСПЫТАНИЙ)

12.1. В главу I следующий стандарт ISO добавлен к первому параграфу:

"1.2. Ссылки

ISO 16844-3:2004, ред. 1:2006. Автотранспортные средства – Системы тахографов – Часть 3, Контакт датчика движения (с блоками транспортного средства)."

12.2. В главу II, РАБОЧИЕ ИСПЫТАНИЯ БЛОКА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА добавлено следующее новое требование к разделу 3 проводимых рабочих испытаний:

"3.36. Контакт датчика движения, связанные требования 001a. Требование 099"

12.3. В главу II добавлено следующее новое требование:

### "Рабочее испытание (VU)

3.37. Проверить, что VU детектирует, регистрирует и сохраняет события и/или отказы, заданные изготовителем VU, когда спаренный датчик движения реагирует на магнитные поля, нарушающие детектирование движения транспортного средства. Требование 161a."

12.4. В главу III добавлено следующее новое требование:

### "Рабочее испытание (датчик движения)

3.5. Проверить, что датчик движения невосприимчив к магнитным полям. Либо же проверить, что датчик движения реагирует на магнитные поля, нарушающие детектирование движения транспортного средства, так, что спаренный VU может детектировать, регистрировать и сохранять отказы датчика, связанное требование 161a."

12.5. В главу III, РАБОЧИЕ ИСПЫТАНИЯ ДАТЧИКА ДВИЖЕНИЯ добавлено следующее новое требование к разделу 3 проводимых рабочих испытаний:

"3.4. Контакт блока транспортного средства, Требование 001a."

**13. ИЗМЕНЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ 12 (АДАПТЕР ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ M1 и M2)**

В главу VII, раздел 7.2 добавлено следующее новое требование:

- "3.3. Проверить, что датчик движения невосприимчив к магнитным полям. Либо же проверить, что адаптер реагирует на магнитные поля, нарушающие детектирование движения транспортного средства, так, что подключенный VU может детектировать, регистрировать и сохранять отказы датчика, связанное требование 161a."
-