**Постановление ЕС №561/2006 о «Продолжительности работы и отдыха водителей»**

* **Пункт 4 об «Определении некоммерческих перевозок» - МСАТ поддерживает предложение Комиссии и вносит предложение о дополнительных уточнениях.**

МСАТ одобряет новое предложенное Комиссией определение некоммерческих перевозок, которые характеризуются отсутствием вознаграждения и которые не приносят дохода в отличии от перевозок по найму, за вознаграждение или за свой собственный счет.

Однако МСАТ хотел бы, чтобы данное определение было уточнено с учетом последних изменений, таких как возникновение новых бизнес моделей и развитие экономических платформ, чтобы даже в случае непрямых финансовых взносов услуга классифицировалась как «Коммерческая перевозка».

Кроме того, МСАТ выступает за унифицирование похожих определений, подобных этому, в рамках действующих правовых документов, включенных в *Mobility Package*.

* **Пункт 6.5 о «Регистрируемой работе отличной от вождения и незанятости» - МСАТ предлагает более практичный подход и формулировку.**

По мнению МСАТ, предложенная поправка представляет собой строгий подход (также связанный с вопросом отпусков), при котором водитель должен задним числом полностью регистрировать его или ее деятельность за последний 28-дневный период. Это предписание не только отражает фундаментальное и значительное изменение в политике в отношении обязательств водителей по ведению записей, что привносит бюрократическую сумятицу в отрасль автомобильного транспорта, но и увеличивает риск непреднамеренных ошибок, что может привести к серьезным нарушениям.

Поэтому МСАТ выступает за более прагматичный подход и предлагает внести поправки в более строгое предложение Комиссии: предписать водителям вносить записи об уже выполненной работе и незанятости до начала вождения автомобилей с прицепом.

МСАТ также предлагает внести поправки в (более строгое) предложение Комиссии, предписав водителям записывать выполненную работу и периоды незанятости с последнего еженедельного отдыха. Этот вопрос имеет большое значение для водителей, выполняющих нерегулярные пассажирские перевозки, которые часто выходят за пределы сферы регулирования применения транспортных средств из-за эпизодического/сезонного характера этой деятельности. Действительно очень распространено, что в период низких сезонов водители автобусов лишь иногда выполняют перевозки в рамках регулируемой законодательством области, в то время как в остальные периоды водят школьные автобусы, находящиеся за пределами данной законодательной области. Таким образом, административная нагрузка на таких водителей по записи этих дней вручную может оказаться очень обременительной из-за необходимости выполнения многочисленных операций, не указанных законодательно, что может привести к высокому риску возникновения ошибок и последующим штрафам.

* **Пункт 7 «Сменный водитель может отдыхать в движущемся транспортном средстве» - МСАТ поддерживает предложение ЕС и предлагает более прагматичную формулировку.**

МСАТ приветствует это разъяснение, в котором прямым текстом указано, что сменный водитель может отдыхать в движущемся транспортном средстве, в связи с тем, что нынешняя редакция документа является источником различных интерпретаций и подходов к обеспечению соблюдения законодательства в странах Европейского Союза.

Кроме того, МСАТ предлагает более прагматичную формулировку в соответствии с действующим Guidance Line 2 и действующей практикой.

* **Пункт 8.6 о «Недельном контрольном периоде, сочетании сокращенного и стандартного еженедельного отдыха» - МСАТ предлагает использовать реальный четырехнедельный контрольный период.**

ЕС предлагает подвижный четырехнедельный контрольный период, в котором водитель может взять четыре стандартных периода или два сокращенных и два стандартных. Во втором случае компенсация должна быть выплачена до конца третьей недели контрольного периода.

Однако в целях дальнейшего совершенствования правовой эффективности, возможности предоставить операторам дополнительные опции по планированию эксплуатации транспортных средств и дать водителям возможность более гибко использовать компенсации для поддержания баланса между работой и свободным временем, МСАТ предлагает дальнейшее улучшение этого предложения ЕС путем установления реального четырехнедельного контрольного периода с выплатой компенсации за сокращенный еженедельный отдых до конца четвертой недели в сочетании с:

* Дополнительной возможностью (в дополнение к уже предложенным Комиссией) комбинировать один стандартный период с тремя сокращенными, что даст водителям возможность иметь более продолжительный период отдыха в конце четырехнедельного периода;
* Увеличение контрольного периода общего накопленного времени вождения с двух недель (в настоящее время) до четырех и с 90 часов до 180.
* **REGULATION (EC) NO 561/2006 ON DRIVING AND REST TIME RULES**
* **Article 4 – Definition of non-commercial services: IRU supports Commission proposal and proposes further clarifications**

IRU welcomes the new definition proposed by the Commission of non-commercial carriage as being different from for-hire and reward and own account, and which is characterised by no remuneration, and no income generation.

However, IRU would like this definition to be further clarified to take into account recent developments, such as development of new business models and practices from the platform economy, and including taking into consideration that even in case of indirect financial contribution, the service should be classified as “commercial transport”.

In addition, IRU pleads for a harmonisation of similar definitions, such as this one, across the relevant legal instruments proposed within the Mobility Package.

* **Article 6.5 – Recording work other than driving and availability: IRU proposes more pragmatic approach and wording**

For IRU, the proposed amendment represents a strict approach (also related to the leave letter issue) where the driver is required to fully register his or her activities in the last 28-day period in the tachograph, retroactively. Not only does this approach reflect a fundamental and significant change in policy regarding the obligations for registration by a driver in such a way that administrative burdens are placed on the road transport industry, but it increases the risks of unintentional mistakes, which can result in serious infringement.

IRU therefore favours a more pragmatic approach than the Commission and proposes to amend the stricter Commission proposal by requesting drivers to register other work and availability before beginning to drive in-scope vehicles.

IRU also proposes to amend the (stricter) Commission proposal by requesting drivers to register other work and availability since the last weekly rest period. The issue is of particular importance for drivers in occasional passenger transport, who are often driving out of scope vehicles, due to the occasional/seasonal character of this activity. It is indeed very common during low season that coach drivers only carry out very occasionally services in the scope of the regulation, whilst often driving school buses out of scope. Therefore, the administrative load for such drivers to manually introduce these days would be very burdensome due to the numerous out of scope operations leading to a high risk of errors and fines.

* **Article 7 – Second driver can take a break in a moving vehicle: IRU supports EC proposal and suggests more pragmatic wording**

IRU welcomes this clarification, explicitly stating that the second driver can take a break in a moving vehicle, since the current text is a source of varying interpretations and enforcement approaches across the EU.

In addition, IRU proposes a more pragmatic wording more in line with current [Guidance Note 2](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social_provisions/doc/guidance_2_en.pdf) and operational practice.

* **Article 8.6 – Reference week and combination of reduced and regular weekly rest: IRU proposes a genuine four-week reference period**

The EC proposes a rolling reference period of four weeks, where the driver can take either four regular weekly rests or two reduced and two regular ones. In such a case, compensation has to be taken before the end of the third week.

However, in order to further improve enforceability and offer additional options for operators to better plan the transport operation, and for drivers to make a more flexible use of compensations for a better work-life balance, IRU proposes to further improve this EC proposal by introducing a genuine four-week reference period, with compensation for reduced weekly rest taken before the end of the fourth week, coupled with:

* additional facility for the driver to be able to combine, in addition to the Commission proposal, one regular weekly rest with three reduced weekly rests within the 4-week period, thus creating the possibility for the driver to spend a longer rest period at the end of the four-week period.
* increasing the reference period for the total accumulated driving time from (currently) two to four weeks and, respectively, from 90 to 180 hours.