

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Томский государственный архитектурно-строительный университет»

Н.Н. ШЕВЧЕНКО

**СЕРТИФИКАЦИЯ И ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ
НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ
В СХЕМАХ И ТАБЛИЦАХ**

Томск
Издательство ТГАСУ
2014

УДК 629.113 – 235 (075.8)
Ш 37

Шевченко, Н.Н. Сертификация и лицензирование на автомобильном транспорте в схемах и таблицах [Текст]: учебно-методическое пособие для вузов / Н.Н. Шевченко – Томск: Изд-во Том. гос. архит.-строит. ун-та, 2014. – 48 с.
ISBN 978-5-93057-600-9

В учебном пособии представлен анализ требований к транспортным средствам в процессе производства и эксплуатации; анализ требований к организации перевозок различных видов автомобильным транспортом.

Для студентов высших учебных заведений, обучающихся по всем направлениям и профилям, связанным с эксплуатацией автотранспортных средств, сотрудников служб контроля и надзора в сфере автомобильного транспорта, работников предприятий автомобильной отрасли.

УДК 629.113 – 235 (075.8)
Ш 37

Рецензенты:

А.Н. Мирошниченко, кандидат техн. наук, доцент кафедры автомобилей и тракторов ТГАСУ,

Н.И. Финченко, кандидат техн. наук, доцент кафедры автомобилей и тракторов ТГАСУ.

ISBN 978-5-93057-600-9

© Н.Н. Шевченко, 2014
© Томский государственный
архитектурно-строительный
университет, 2014

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1. ТРЕБОВАНИЯ К АВТОТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ В ПРОЦЕССЕ ПРОИЗВОДСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ	5
1.1. Сертификация в области автомобильного транспорта.....	5
1.2. Сертификация автотранспортных средств	9
1.3. Подтверждение соответствия безопасности при внесении изменений в конструкцию транспортных средств	11
1.4. Сертификация услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.....	13
1.5. Анализ требований к автотранспортным средствам в процессе эксплуатации.....	15
2. ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ	17
2.1. Государственное регулирование в области перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом	17
2.2. Требования к руководству автотранспортных предприятий	21
2.3. Требования по обеспечению профессиональной надежности водителей	23
2.4. Требования законодательства по обеспечению безопасности эксплуатируемых транспортных средств	25
2.5. Требования к организации перевозок грузов общего назначения	27
2.6. Требования к организации перевозок пассажиров автобусами.....	29
2.7. Требования к организации перевозок пассажиров легковыми такси	31
2.8. Требования к организации перевозок опасных грузов.....	33
2.9. Требования к организации перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов	38
2.10. Требования к организации международных перевозок пассажиров и грузов	41
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	46
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	47

ВВЕДЕНИЕ

Современное общество предъявляет высокие требования к качеству продукции и безопасности ее использования. Качество продукции обеспечивается механизмом сертификации, представляющим свидетельство соответствующего компетентного органа о том, что процесс производства и сама продукция соответствует определенным стандартам. В соответствии с ФЗ «О техническом регулировании» обязательной сертификации подлежат автотранспортные средства, их компоненты, оборудование для производства работ по техническому обслуживанию, нефтепродукты. Добровольная сертификация распространяется на услуги, в том числе на услуги по перевозке пассажиров и грузов, услуги по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Автотранспортные средства представляют собой объекты повышенной опасности, в процессе эксплуатации которых безопасность обеспечивается своевременным проведением технического обслуживания, соблюдением Правил дорожного движения и соблюдением требований по организации перевозок пассажиров и грузов. Ответственность за контроль технического состояния транспортных средств, их охрану и эксплуатацию, своевременное проведение технического обслуживания возложена на собственника транспортного средства и субъекта транспортной деятельности.

В настоящее время услуги по перевозке пассажиров и грузов осуществляют множество предприятий (юридических лиц) и предпринимателей. В сфере предпринимательской деятельности согласно Гражданскому кодексу РФ ответственность за организацию перевозок несет хозяйствующий субъект, имеющий государственную регистрацию, независимо от того, находятся транспортные средства в собственности этого субъекта или используются на другом законном основании.

Требования по организации различного вида перевозок автомобильным транспортом, требования к исполнительным руководителям, водительскому составу, транспортным средствам представлены в федеральных законах, в различных нормативно-правовых актах Министерства транспорта РФ. Множество источников нормативной документации, а также постоянное обновление информации вызывает затруднения в принятии решений не только у студентов, но и у руководителей и предпринимателей.

В учебном пособии представлены результаты анализа требований и процедур в области сертификации и организации деятельности автотранспортных предприятий в виде ментальных карт. Ментальные карты (Mind maps) – это современный инструмент, представляющий любой процесс в систематизированной, комплексной и визуальной форме. Ментальные карты позволяют системно анализировать информацию, представлять ее с помощью схем, наглядность которых облегчает восприятие. Обучение с использованием ментальных карт позволяет активно формировать компетенции, основанные на вовлечении студентов в образовательный процесс. Процедуры и взаимосвязи, отраженные в ментальных картах, могут развиваться и углубляться в зависимости от поставленных задач.

Разработанные ментальные карты могут быть использованы в образовательном процессе при подготовке специалистов автомобильного транспорта, в контрольных, надзорных и лицензирующих службах в области автомобильных перевозок, а также могут быть полезны для руководителей автотранспортных предприятий.

1. ТРЕБОВАНИЯ К АВТОТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ В ПРОЦЕССЕ ПРОИЗВОДСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ

1.1. Сертификация в области автомобильного транспорта

Сертификация как оценка соответствия продукции стандартам применяется во всех развитых странах. В России во времена перестройки появился механизм сертификации, который изменялся, совершенствовался, а с 2002 г. Федеральный закон № 184-ФЗ «О техническом регулировании» регулирует отношения, возникающие при разработке, принятии, применении и исполнении обязательных требований к продукции или процессам проектирования, производства, эксплуатации продукции.

Система сертификации в России имеет 5 уровней организаций, занимающихся сертификацией:

- уровень первый: Госстандарт России, переименован в 2010 г. в Росстандарт; полное название «Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии»;
- уровень второй: Управления Росстандарта по отраслям. Это Центральный орган системы сертификации;
- уровень третий: собственно органы по сертификации продукции;
- уровень четвертый: испытательные лаборатории, аккредитованные на независимость и компетентность, тестирующие продукцию;
- уровень пятый: производители продукции и ее продавцы.

Системы сертификации регистрируются в Государственном реестре объектов системы.

Обязательная система сертификации состоит из подсистем сертификации однородной продукции. Система сертификации ГОСТ Р состоит из 40 подсистем по видам однородной продукции.

Основным нормативным документом, регулирующим процедуру сертификации автотранспортных средств в Российской Федерации, является технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств». Он содержит перечень требований и ссылок на Правила ЕЭК ООН, которым должно отвечать транспортное средство, а также описание отношений, возникающих при сертификации транспортных средств. С 1 января 2015 года в силу вступит технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), который заменит одноименный технический регламент Российской Федерации. Кроме того, существуют правила по проведению работ в системе сертификации механических транспортных средств и прицепов, которые распространяются на систему сертификации ГОСТ Р.

Схемы сертификации – это определенный порядок действий, в соответствии с которым проводится процедура сертификации качества продукции. ГОСТ Р 53603–2009 «Схемы сертификации продукции в Российской Федерации» устанавливает схемы сертификации продукции, их типовой состав, содержание и применение, а также содержит рекомендации по выбору определенной схемы. В табл. 1.1 приведен список основных схем сертификации и их отличительные особенности.

Сертификация запасных частей АТС осуществляется органом по сертификации, в который обратился заказчик, перед их выпуском в обращение. Технический регламент РФ «О безопасности колесных транспортных средств» устанавливает требования безопасности к компонентам транспортных средств, влияющих на безопасность в процессе эксплуатации. Обязательная сертификация осуществляется по одной из схем сертификации (табл. 1.2).

Основные схемы сертификации

№ схемы	Элемент схемы			Объем продукции	Заявитель	Сертификат
	Испытания продукции	Оценка произ- водства	Инспекционный контроль			
1с	Испытания образцов про- дукции	Анализ состо- яния произ- водства	Испытания образцов продук- ции и (или) анализ состояния производства	Серийный выпуск	Изготовитель, в том числе иностранный, при наличии уполно- моченного изготовите- лем лица	На продук- цию, выпус- каемую се- рийно
2с		Сертификация системы ме- неджмента	Испытания образцов продук- ции и контроль системы ме- неджмента			
3с		–	–	Партия продукции (единичное из- делие)		
4с	Испытания единичного изделия	–	–		–	На единичное изделие
5с	Исследование проекта про- дукции	Анализ состо- яния произ- водства	Испытания образцов продук- ции и (или) анализ состояния производства	Серийный выпуск, если в полной мере невозможно или затрудни- тельно подтвердить соответствие требованиям при испытаниях гото- вого изделия	Изготовитель, в том числе иностранный, при наличии уполно- моченного изготовите- лем лица на территории страны	На продук- цию, выпус- каемую се- рийно
6с		Сертификация системы ме- неджмента	Испытания образцов продук- ции и инспекционный кон- троль системы менеджмента			
7с	Исследование (испытание) типа	Анализ состо- яния произ- водства	Испытания образцов продук- ции и (или) анализ состояния производства	Сложная продукция, предназна- ченная для постановки на серийное и массовое производство		
8с		Сертификация системы ме- неджмента	Испытания образцов продук- ции и инспекционный кон- троль системы менеджмента			
9с	На основе анализа до- кументации	–	–	Партия продукции ограниченного объема, поставляемая иностранным изготовителем или сложная про- дукция		

Схемы сертификации для автомобильных запасных частей

Запасные части	Схема
Топливные баки, их пробки и заливные горловины; пневматические шины запасных колес (для временного пользования), стекло- и фароочистители; турбокомпрессоры; декоративные детали (решетки, ободки фар); натяжные устройства цепей	1с/2д
Детали цилиндропоршневой группы, коленчатые валы, вкладыши подшипников, шатуны	1с/2д, 5д
Защитные дуги, бамперы, стартерные аккумуляторы (батареи); упругие элементы подвески; свечи накаливания, искровые зажигания; электродвигатели; стартеры, приводы и реле стартеров	1с/3д
Ведущие мосты с дифференциалом (сборные)	1с/3д, 5д
Системы нейтрализации и выпуска отработавших газов (глушители, резонаторы); тормозные механизмы (в сборе): узлы и детали механических приводов тормозной системы, а также аппараты пневматического тормозного привода, тормозные диски и барабаны, тормозные камеры, компрессоры, узлы и детали рулевого управления; зеркала дальнего вида; автомобильные фары, лампы накаливания для них, световозвращатели; спидометры и их датчики приборов; ручки дверные петли, замки	2с, 3с
Трубки, шланги (включая элементы соединений) гидравлических систем тормозного привода, сцепления и рулевого привода; топливные насосы высокого давления (распылители, форсунки), жидкого охлаждения	2с, 3с/3д
Системы впрыска топлива, сцепления	2с/3д, 5д
Воздухоочистители; масляные фильтры и их сменные части	2с, 3с/2д, 5д
Теплообменники	2с/3д
Шаровые шарниры подвески и рулевого управления, включая их части; отопители-охладители	3с/3д
Карданные передачи, приводные валы, шарниры угловых скоростей; ремни для двигателей	3с/3д, 5д
Оборудование для питания двигателя; колодки, фрикционные накладки, аппараты гидравлического тормозного привода; колеса; пневматические шины; сцепные устройства	4с, 5с
Автоматические воздушные и жидкостные подогреватели-охладители (включая предпусковые)	4с/3д
Двигатели с искровым зажиганием, воспламенением от сжатия	5с

Объекты обязательной и добровольной сертификации в области автомобильного транспорта показаны на схеме (рис. 1.1).

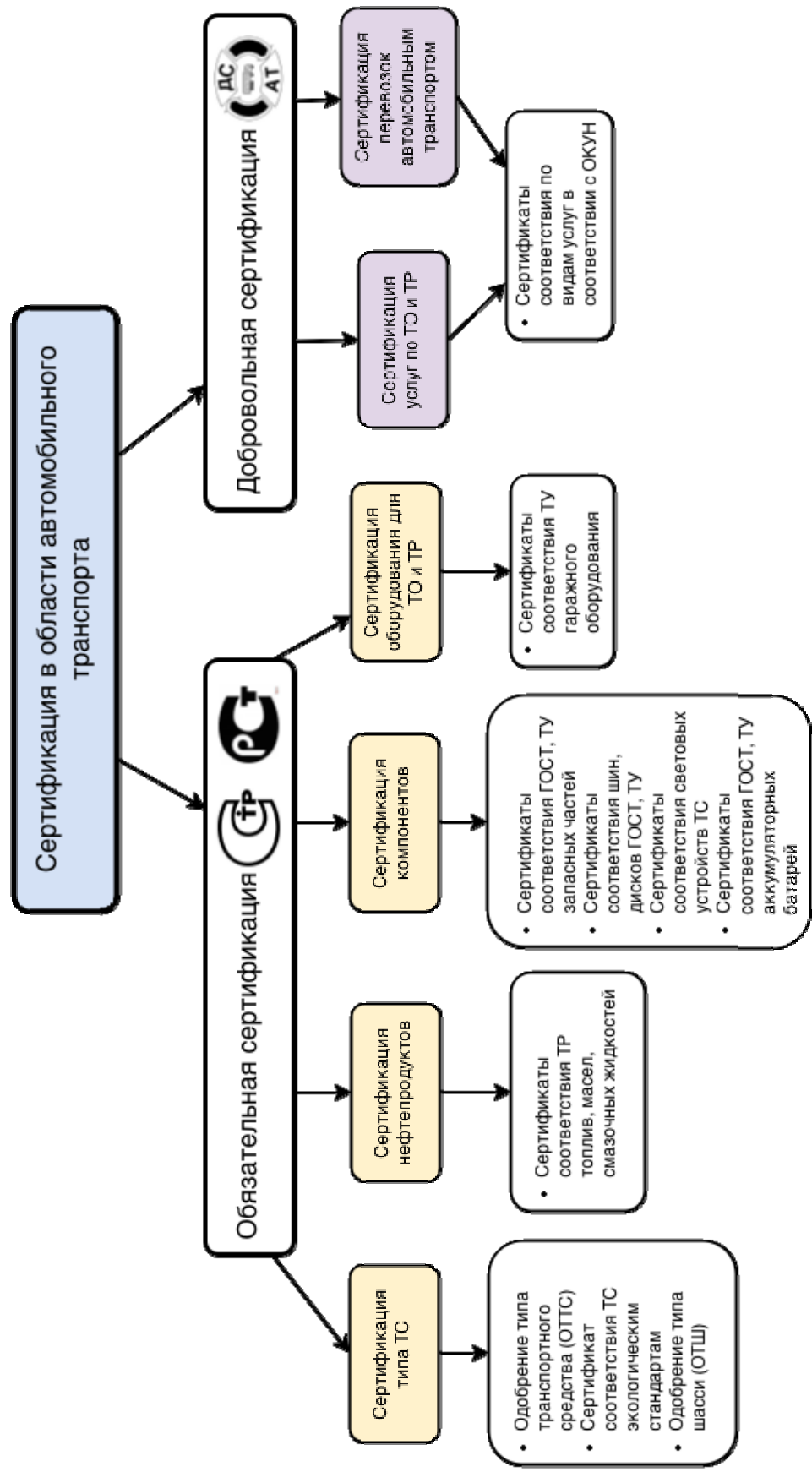


Рис. 1.1. Ментальная карта «Обязательная и добровольная сертификация в области автомобильного транспорта»

1.2. Сертификация автотранспортных средств

Обязательная оценка соответствия типов транспортных средств осуществляется перед выпуском их в обращение и проводится в форме одобрения типа транспортного средства (ОТТС). Процедура оценки соответствия в форме ОТТС относится к новым моделям автомобилей отечественных автозаводов, а также к автомобилям иностранного производства.

В России обязательная сертификация механических транспортных средств и прицепов введена в 1992 году. При этом требования стандартов относятся к различным категориям транспортных средств: двухколесным L1-L7, для перевозки пассажиров M1, M2, M3; для перевозки грузов N1, N2, N3, для прицепов и полуприцепов O1, O2, O3, O4, для транспортных средств повышенной проходимости G, а также к специальным транспортным средствам.

Каждая страна имеет национальные стандарты и системы сертификации. Разработанные в разных странах независимо друг от друга национальные стандарты отличаются как нормативами, так и методами испытаний, что приводило к увеличению издержек производителей при экспорте своей продукции в другие страны из-за необходимости неоднократного проведения процедуры доказательства соответствия требованиям страны-импортера. В этой связи подкомитет по автомобильному транспорту Европейской Экономической комиссии (ЕЭК) ООН 6 июня 1952 г. принял специальную резолюцию об образовании Рабочей группы экспертов по конструкции транспортных средств (WP.29), задачей которой стало согласование национальных требований по безопасности автомобильной техники. Результатом работы явилось Женевское соглашение 1958 г. «О принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств и прицепов». Требования к транспортным средствам сформулированы по четырем направлениям: активная безопасность, пассивная безопасность, экологическая безопасность и аспекты общей безопасности.

В 1987 г. наша страна присоединилась к Женевскому соглашению, отечественные автопроизводители получили право сертифицировать продукцию по Правилам ЕЭК ООН. В настоящее время в рамках Женевского соглашения применяется 127 Правил ЕЭК ООН, которые уточняются в соответствии с требованиями времени. Правила ЕЭК ООН заложены в основу технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств» и Правил по проведению работ в системе сертификации механических транспортных средств и прицепов.

В целях экспорта своей продукции на мировой рынок оценку соответствия по Правилам ЕЭК ООН проводят в странах Юго-Восточной Азии, Японии, Кореи, Китае, США и других странах. Европейское сообщество, применяющее в качестве стандартов Директивы ЕС, является коллективным членом ЕЭК ООН и сертифицирует экспортируемые транспортные средства по Правилам ЕЭК ООН.

Оценку соответствия в форме ОТТС осуществляют аккредитованные органы по сертификации, заключившие соглашения о сотрудничестве с организациями, проводящими испытания по комплексу Правил ЕЭК ООН. Эти соглашения согласовываются с Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии.

ОТТС служит основанием для выпуска, ввоза на территорию России, регистрации и допуска к эксплуатации транспортных средств. ОТТС выдается аккредитованными Росстандартом России органами по сертификации на основании документов, подтверждающих соответствие транспортных средств каждому из обязательных требований, принятых при их сертификации.

Схематичное представление последовательности действий для получения ОТТС представлено на рис. 1.2.

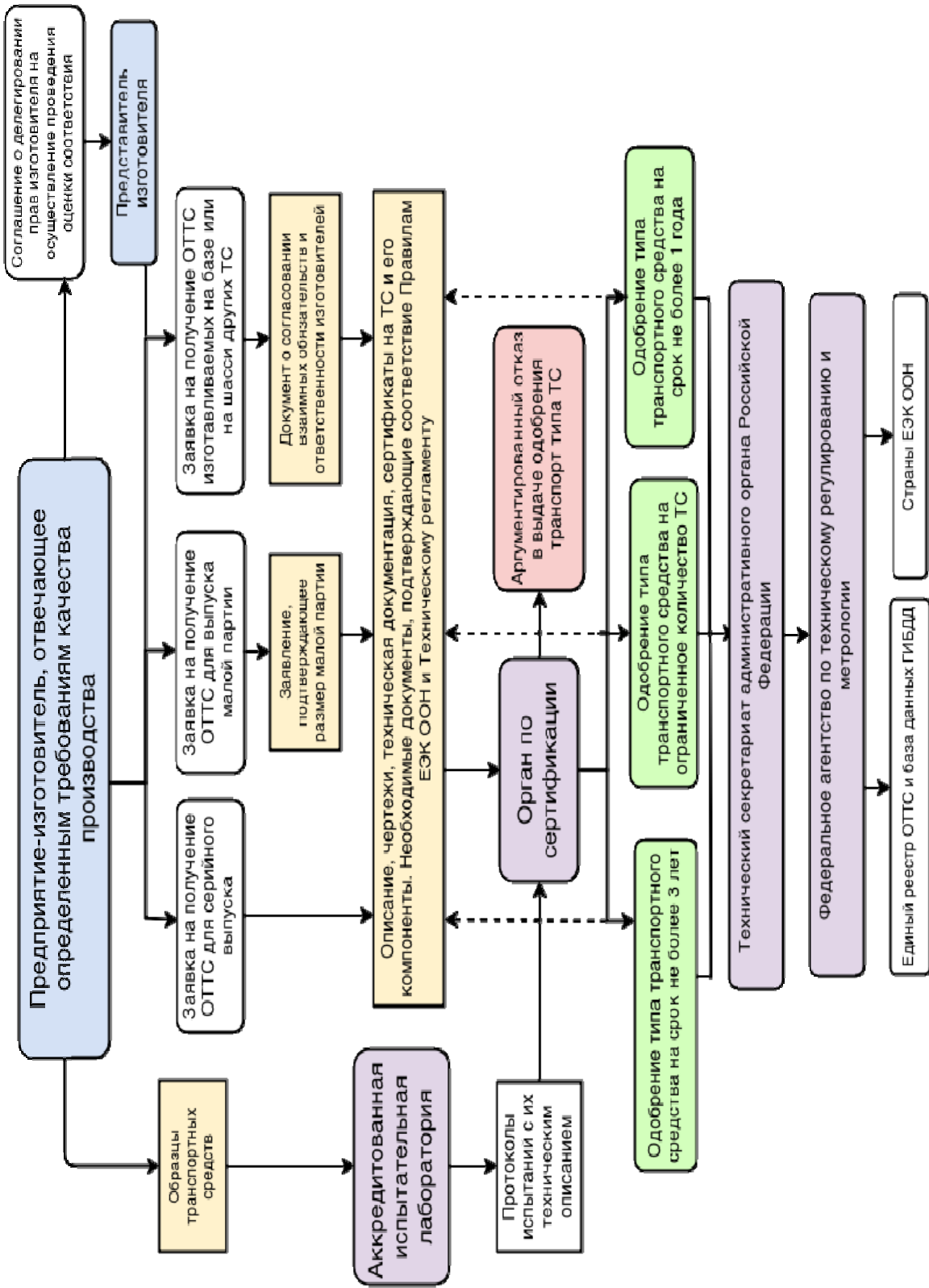


Рис. 1.2. Ментальная карта процедуры получения ОТТС

1.3. Подтверждение соответствия безопасности при внесении изменений в конструкцию автотранспортных средств

Внесение изменений в конструкцию транспортных средств, влияющих на их безопасность, регламентировано законодательными актами. К ним относятся:

– Приказ МВД от 7 декабря 2000 г. № 1240 «Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору». Этот приказ определяет порядок осуществления ГИБДД контрольных, надзорных и разрешительных функций по соблюдению норм и требований к конструкции и техническому состоянию автотранспортных средств, прицепов и пр.

– Приказ МВД России от 24.11.2008 № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств». Устанавливает единый на всей территории Российской Федерации порядок регистрации автотранспортных средств. Описывает процедуру допуска транспортных средств к участию в дорожном движении.

– Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств». Утвержден Постановлением Правительства Российской Федерации № 720 от 10 сентября 2009 г. Устанавливает требования к безопасности колесных транспортных средств при их выпуске в обращение на территории Российской Федерации.

– Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. 05.05.2014). Определяет правовые основы, цели и задачи обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации.

Рассмотрение заявлений на внесение изменений в конструкцию транспортного средства осуществляется подразделениями ГИБДД по месту учета транспортного средства. Изменения, связанные с переоборудованием ТС, осуществляющих перевозку пассажиров, крупногабаритных, тяжеловесных, опасных грузов и требующих получения заключения о возможности внесения изменений в конструкцию ТС, рассматриваются автотехнической комиссией УГИБДД МВД по области.

По результатам рассмотрения заявления подразделением ГИБДД принимается соответствующее решение. В решении указывается порядок и условия оформления и выдачи свидетельства о безопасности ТС, а также необходимость получения заключения о возможности и порядке внесения изменений в конструкцию. После внесения изменений в конструкцию транспортного средства производители этих работ (имеющие сертификат на данную услугу по коду ОКУН) выдают собственнику транспортного средства заявление-декларацию об объеме и качестве работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства, заверенные копии сертификатов соответствия на используемые для переоборудования составные части и предметы оборудования, запасные части и принадлежности, подлежащие обязательной сертификации.

Техническое состояние и конструкция транспортного средства после внесенных изменений проверяются на соответствие требованиям нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения путем проведения технического осмотра. По результатам проверки на транспортное средство оформляется диагностическая карта. Все документы представляются в ГИБДД, по результатам рассмотрения представленных документов подразделение ГИБДД оформляет, регистрирует и выдает заявителю свидетельство о безопасности транспортного средства и вносит изменения в ПТС и свидетельство о регистрации транспортного средства.

Схематичное представление последовательности действий процедуры получения свидетельства о безопасности транспортного средства после внесения изменений в конструкцию представлено на рис. 1.3.

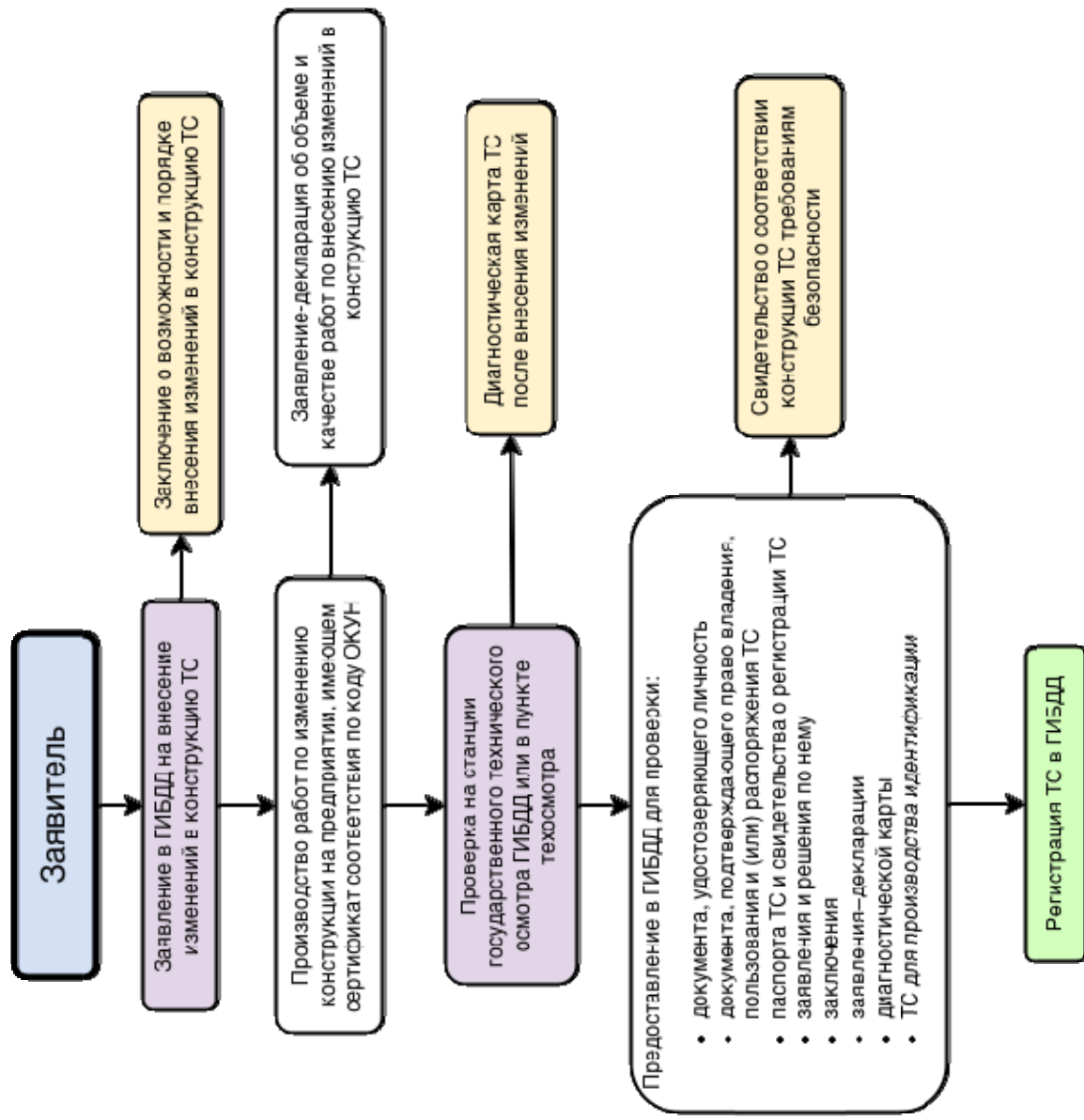


Рис. 1.3. Ментальная карта процедуры внесения изменений в конструкцию транспортного средства

1.4. Сертификация услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств

ФЗ «О техническом регулировании», принятый 27.12.2002 г. (ред. 23.06.2014), предусматривает добровольную сертификацию услуг; в области автомобильного транспорта это услуги по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств и услуги по перевозке пассажиров и грузов. Существуют различные системы сертификации услуг, которые утверждаются Росстандартом и имеют свой регистрационный номер.

Современные рыночные условия обуславливают проведение добровольной сертификации услуг автосервисов с целью повышения конкурентоспособности предприятия. Наличие официального добровольного сертификата соответствия автосервисных услуг дает следующие преимущества его обладателю:

- право принимать активное участие в конкурсах и тендерах, связанных с поставкой услуг крупным корпоративным клиентам или предприятиям государственного сектора экономики;
- возможность сотрудничества со страховыми компаниями (для получения доступа к оценке и последующему ремонту транспортных средств по страховым случаям);
- возможность получения и исполнения дилерских полномочий, что требует наличия сертифицированного производства;
- сертификат соответствия является существенным аргументом в судебных делах.

Сертификация услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств проводится на добровольной основе. Список услуг установлен ОКУН – Общероссийским классификатором услуг населению. Сертификация услуг автосервиса может быть проведена на любые виды услуг, указанных в разделе «Техническое обслуживание и ремонт машин, транспортных средств и оборудования»; код ОКУН – 017000.

Добровольная сертификация услуг автосервиса может быть проведена в системе ГОСТ Р или в системе ДС АТ. Система ДС АТ – система добровольной сертификации на автомобильном транспорте. Она создана Министерством транспорта РФ в декабре 2001 года. Имеет регистрацию в Государственном реестре Росстандарта от 27 декабря 2001 г., регистрационный номер № РОСС RU.0010.04УТ00.

Добровольная сертификация услуг автосервиса и услуг на автомобильном транспорте может проводиться по Правилам добровольной сертификации работ и услуг по ремонту и техническому обслуживанию автотранспортных средств (Приложение № 7 к Положению о системе ДС АТ).

В процессе сертификации проводится анализ документов, подтверждающих наличие производственной базы, оборудования, профессионального мастерства исполнителей работ, документального оформления работы с клиентами, проверка качества выполняемых работ.

Услуги по переоборудованию АТС подлежат обязательной сертификации и включают:

- услуги, связанные с внесением модификаций в конструкцию автотранспортного средства (при замене номерных агрегатов и других изменений в конструкцию ТС).
- услуги, связанные с лабораторными испытаниями в специализированной лаборатории по оценке выбросов в атмосферу вредных веществ двигателем автотранспортного средства.

Процедура сертификации услуг по ТО и ТР автотранспортных средств в систем ДС АТ показана на рис. 1.4.

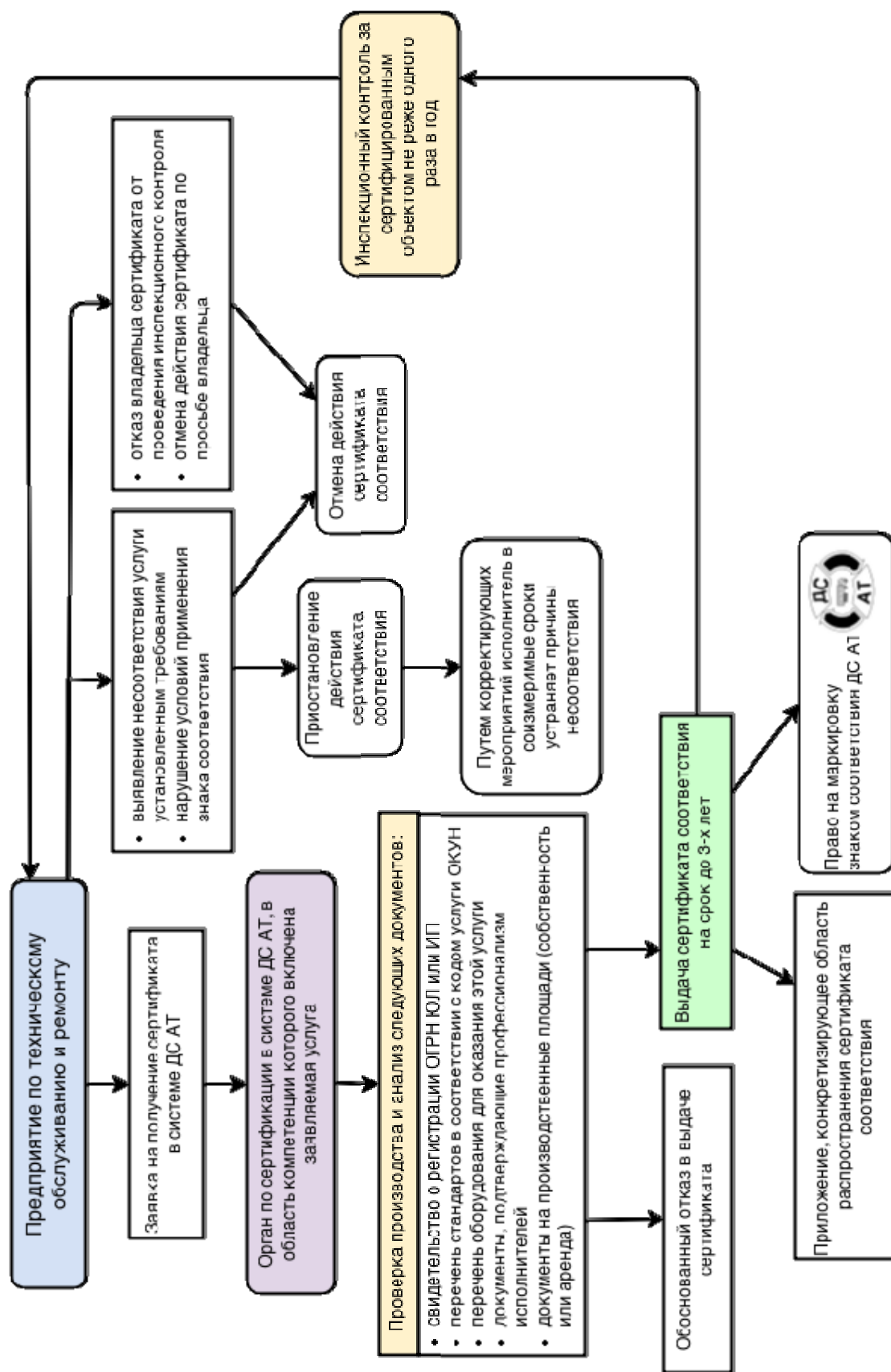


Рис. 1.4. Ментальная карта процедуры сертификации услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств в системе ДС АТ

1.5. Анализ требований к автотранспортным средствам в процессе эксплуатации

Безопасность на дорогах и безотказность автотранспортных средств зависит от технического состояния эксплуатируемых автомобилей. Требования по допуску автотранспортных средств к эксплуатации приведены в документе «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения». Здесь содержится перечень неисправностей и условий автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов, других самоходных машин, при которых запрещается их эксплуатация. Методы проверки приведенных параметров регламентированы ГОСТ Р 51709–2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки».

Особое внимание уделяется системам, влияющим на безопасность дорожного движения: тормозной системе, рулевому управлению, внешним световым приборам, колесам и шинам, а также экологическим требованиям по содержанию вредных веществ в выхлопных газах и другим элементам конструкции автомобилей.

Так, например, запрещается эксплуатация, если нормы эффективности торможения рабочей тормозной системы не соответствуют ГОСТ Р 51709–2001, нарушена герметичность тормозного привода, стояночная тормозная система не обеспечивает неподвижное состояние транспортных средств с полной нагрузкой – на уклоне до 16 процентов включительно; легковых автомобилей и автобусов в снаряженном состоянии – на уклоне до 23 процентов включительно; грузовых автомобилей и автопоездов в снаряженном состоянии – на уклоне до 31 процента включительно. Запрещается эксплуатация, если суммарный люфт в рулевом управлении превышает 10 градусов для легковых автомобилей и созданных на их базе грузовых автомобилей и автобусов; 20 градусов для автобусов; 25 градусов для грузовых автомобилей.

Запрещается эксплуатация, если шины легковых автомобилей имеют остаточную высоту рисунка протектора менее 1,6 мм, грузовых автомобилей – 1 мм, автобусов – 2 мм, мотоциклов и мопедов – 0,8 мм; если на одну ось транспортного средства установлены шины различных размеров, конструкций (радиальной, диагональной, камерной, бескамерной), моделей, с различными рисунками протектора, морозостойкие и неморозостойкие, новые и восстановленные, новые и с углубленным рисунком протектора, а также на транспортном средстве установлены ошипованные и неошипованные шины.

Для обеспечения безопасности дорожного движения законодательством установлены сроки проведения технического осмотра независимыми аккредитованными организациями с проведением инструментального контроля и заполнением диагностической карты транспортного средства. Для автобусов, легковых автомобилей коммерческого назначения, автомобилей для перевозки опасных грузов технический осмотр должен проводиться через 6 месяцев; для грузовых автомобилей и учебных через 12 месяцев; для новых легковых автомобилей некоммерческого назначения через 36 месяцев, через 24 месяца дважды, затем через 12 месяцев.

Схема требований к автотранспортным средствам в процессе эксплуатации показана на рис. 1.5.

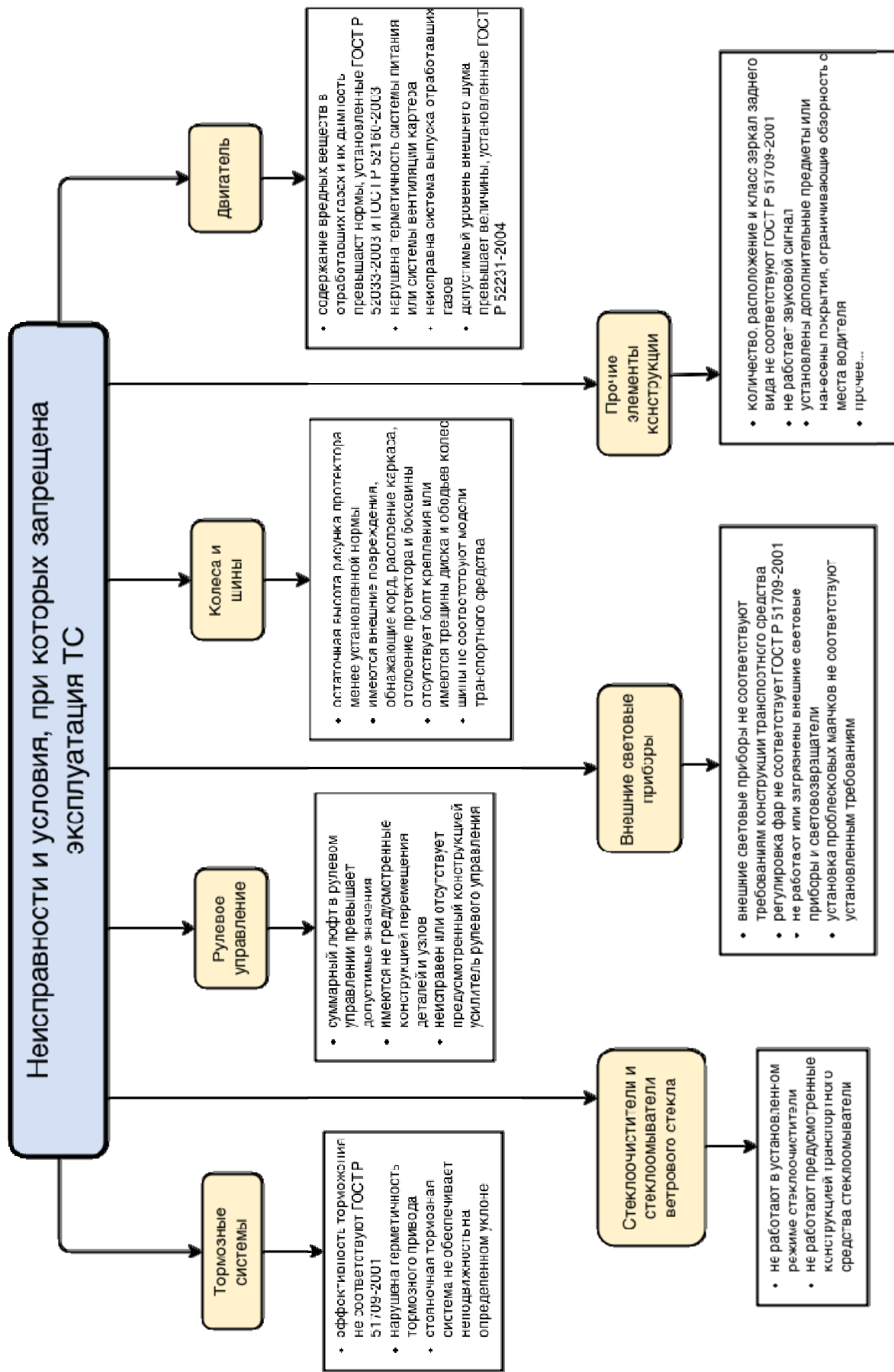


Рис. 1.5. Ментальная карта требований к техническому состоянию автотранспортных средств

2. ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

2.1. Государственное регулирование в области перевозок автомобильным транспортом

Автомобильный транспорт играет решающую роль в экономике страны вследствие своей мобильности, возможности доставлять грузы «от двери до двери», сравнительной доступности для малого и среднего бизнеса. В последние годы в связи с перестройкой экономики появилось множество мелких предприятий и предпринимателей, которые выполняют функции как по перевозке пассажиров, так и по перевозке грузов. В этих условиях остро встают вопросы организации перевозок автомобильным транспортом, повышения безопасности его эксплуатации, снижения отрицательных экологических последствий и т. д.

Государственное регулирование организации перевозочного процесса охватывает все виды перевозок: перевозки пассажиров автобусами, коммерческие перевозки пассажиров легковыми такси, перевозки грузов общего назначения, перевозки опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также международные перевозки. Все механизмы государственного регулирования направлены на повышение безопасности перевозочного процесса, регулирование рынка услуг, защиту населения и окружающей среды. Задачи регулирования перевозочного процесса показаны на рис. 2.1.



Рис. 2.1. Задачи регулирования транспортного процесса

Для обеспечения целей регулирования применяются нормативно-правовые методы и экономические, а также сочетание этих методов, позволяющие влиять на работу транспорта

как в долгосрочной перспективе, так и в режиме оперативных воздействий. Нормативно-правовые методы по своей направленности могут быть подразделены на методы, определяющие безопасность и регулирующие рынок транспортных услуг.

К нормативно-правовым актам, регулирующим безопасность автомобильного транспорта, можно отнести правила дорожного движения, устав автомобильного транспорта, правила безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, правила перевозок опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, стандарты по экологической безопасности и т. д.

К нормативно-правовым актам, регулирующим рынок транспортных услуг, можно отнести системы лицензирования, разрешительные системы для перевозки опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, перевозки пассажиров легковыми такси, систему допуска на международные перевозки и т. д.

Основными сводами правил в хозяйственной деятельности юридических лиц и предпринимателей, являются Гражданским кодексом РФ, регулирующий договорные отношения; Налоговый кодекс РФ, устанавливающий системы налогообложения; Трудовой кодекс РФ, регламентирующий отношения между работником и работодателем; Административный кодекс РФ, предусматривающий административную ответственность за нарушение законодательных актов.

В области автомобильного транспорта действуют федеральные законы, а также законы субъектов РФ:

1. Федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 (ред.05.05.2014);
2. Федеральный закон № 69-ФЗ «О внесении изменений в ФЗ № 196 «О безопасности дорожного движения» от 11.04.2011 г. (ред. 23.04.2012);
3. Закон Томской области « О требованиях к перевозкам пассажиров легковыми такси на территории Томской области» от 09.03.2010 № 35-ОЗ (ред. 16.10.2012);.
4. Федеральный закон № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» от 24.07.1998 г. (ред. 01.06.2014);
5. Федеральный закон № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 04.05.2011 г., (ред. 04.06.2014).

В сфере автотранспортной деятельности специфика организации эксплуатации АТС отражена в нормативно-правовых актах Министерства транспорта РФ. К основным документам Министерства транспорта можно отнести:

1. Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам, либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя). Утв. Правительством РФ 02.04.2012 № 280;

2. Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. Утв. Правительством РФ 15.04.2011 № 272 (ред. 09.01.2014);

3. Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Приказ Министра транспорта № 7 от 15.01.2014, зарегистрирован в Минюсте 05.06.2014 № 32585;

4. Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок. Утв. Постановлением Правительства РФ 16.10. 2001 г. № 730;

5. Положение о порядке допуска российских перевозчиков к процедуре МДП. Приказ Минтранса и ГТК от 01.09.1999 № 61/591;

6. Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом. Утв. Приказом Минтранса РФ от 08.08.1995 № 73 (ред. 14.10.1999).

В документах содержится перечень требований к организации работы субъектов транспортной деятельности, к профессиональной компетентности работников, обеспечению безопасности эксплуатируемых ТС, обеспечению безопасных условий перевозок пассажиров и грузов, включая перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также уделяется большое внимание мероприятиям по выполнению требований.

Министерство транспорта РФ имеет в своем составе департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта, разрабатывающий нормативно-правовую базу в области перевозок автомобильным транспортом и которому подведомственна Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) имеет центральный аппарат и территориальные управления в каждом территориальном округе РФ. К функциям территориального управления относится организация контроля реализации законодательных актов РФ по обеспечению эффективного функционирования автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, включая перевозки опасных грузов и международные перевозки.

Территориальное управление государственного автомобильного и дорожного надзора в сфере транспорта является вышестоящей организацией для управлений государственного автомобильного и дорожного надзора в сфере транспорта субъектов РФ (УГАДН). УГАДН ведут реестры предприятий и предпринимателей, занимающихся автомобильными перевозками пассажиров и грузов, проводят проверки на предмет соблюдения транспортного законодательства.

Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства включает Федеральное дорожное агентство (Росавтодор), которому подведомственные Управления эксплуатации автомобильных дорог в субъектах РФ. Управления Росавтодора обеспечивают контроль сохранности автомобильных дорог, выдают специальные разрешения на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

На рис. 2.2 показана структура законодательной и исполнительной власти в области автомобильного транспорта.

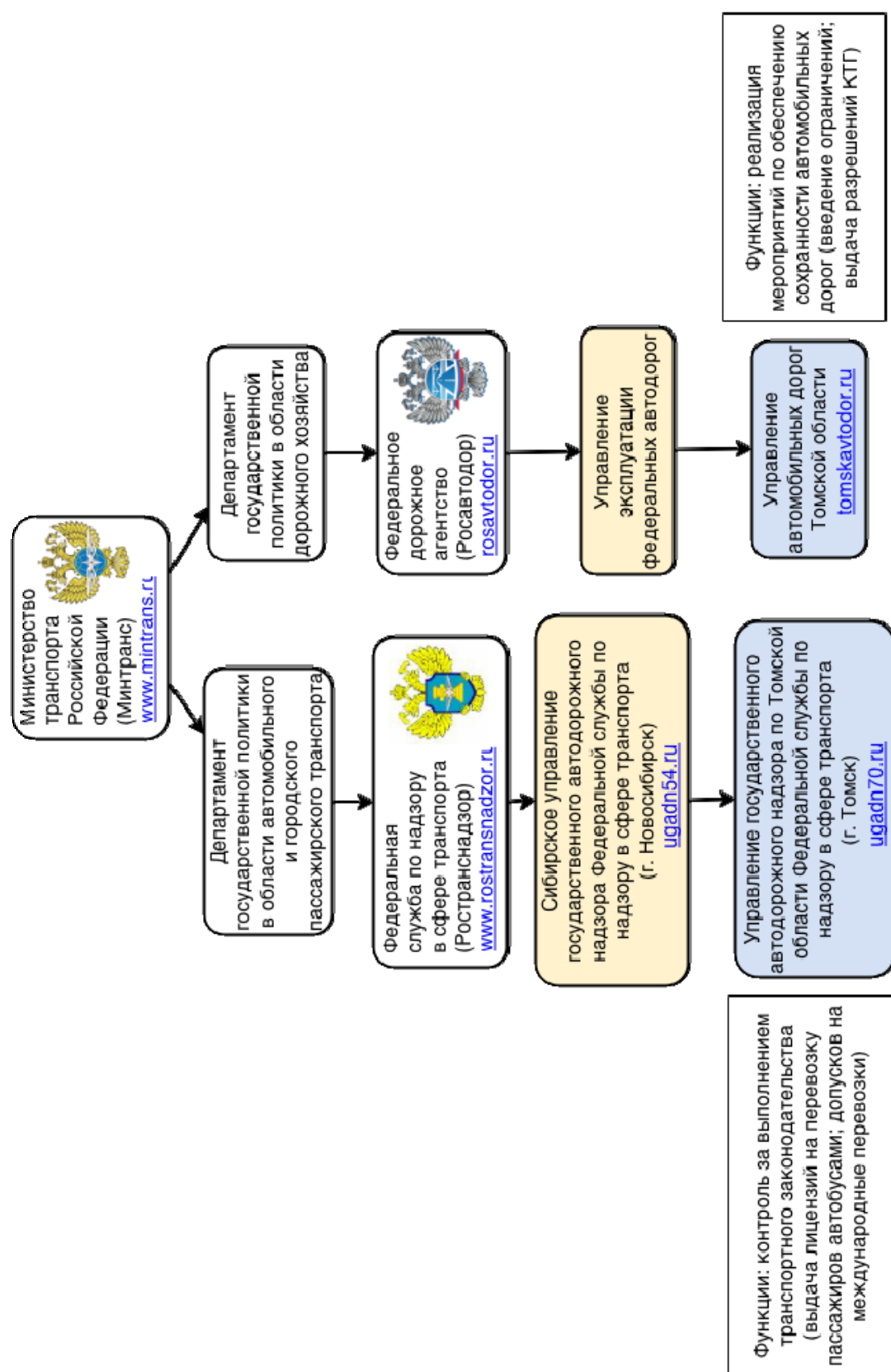


Рис. 2.2. Ментальная карта структуры исполнительной власти в области автомобильного транспорта

2.2. Требования к руководству автотранспортных предприятий

Законодательство РФ обязывает субъекты транспортной деятельности выполнять требования профессиональной пригодности сотрудников.

В области автомобильного транспорта хозяйственная деятельность может успешно осуществляться только под руководством компетентного специалиста автомобильного транспорта. Всю ответственность за организацию деятельности несет исполнительный руководитель или предприниматель. Исполнительный руководитель предприятия имеет право принимать решения от имени организации, представлять организацию во всех государственных учреждениях, несет личную административную ответственность за нарушение налогового, трудового, транспортного и др. законодательства. На должность исполнительного руководителя могут быть назначены лица, имеющие высшее или среднее образование по специальности (рис. 2.3), или лица, подтвердившие компетентность после обучения в аккредитованных учебных организациях и имеющие «Удостоверение о профессиональной компетентности». Это же требование относится к индивидуальным предпринимателям.

Кроме того, все специалисты периодически, раз в 5 лет, аттестуются в Управлении Государственного автодорожного надзора субъекта РФ.

Особое внимание уделяется ответственным за БДД, ведущим ежедневно работу по обеспечению безопасности перевозок. При численности водительского состава до 50 человек эта должность может быть совмещена. В соответствии приказом Министра транспорта № 7 от 15.01.2014 ответственный за БДД обязан проводить мероприятия по повышению безопасности, вести журналы учета по стажировкам водителей, инструктажам водителей (вводного, предрейсового, сезонного, специального), медицинским осмотрам водителей, выпуска на линию ТС, учета и анализ ДТП с участием водителей и т. д. Результаты учета хранятся субъектом транспортной деятельности в течение 3-х лет.

Субъект транспортной деятельности обязан проводить проверки мероприятий, перечисленных в приказе Министра транспорта № 7 от 15.01.2014 не реже одного раза в квартал.

В Приказе Министра транспорта № 7 от 15.01.2014 приведен перечень мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации:

1. Проведение стажировок водителей при переводе на новый маршрут или на новый тип транспортного средства.
2. Обеспечение водителей ТС оперативной информацией путем проведения соответствующих инструктажей.
3. Обеспечение проведения обязательных медицинских осмотров.
4. Мероприятия по совершенствованию водителями навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП.
5. Соблюдение условий работы в соответствии с режимами труда и отдыха, контроль этих условий.
6. Проверка соответствия ТС по назначению и конструкции требованиям перевозок.
7. Проверка наличия действующей разрешительной документации (свидетельство о регистрации ТС, полис ОСАГО, путевой лист и другие).
8. Проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту ТС в порядке и объеме, определяемых технической и эксплуатационной документацией изготовителя.

На рис. 2.3 сгруппированы требования к руководству транспортных предприятий.

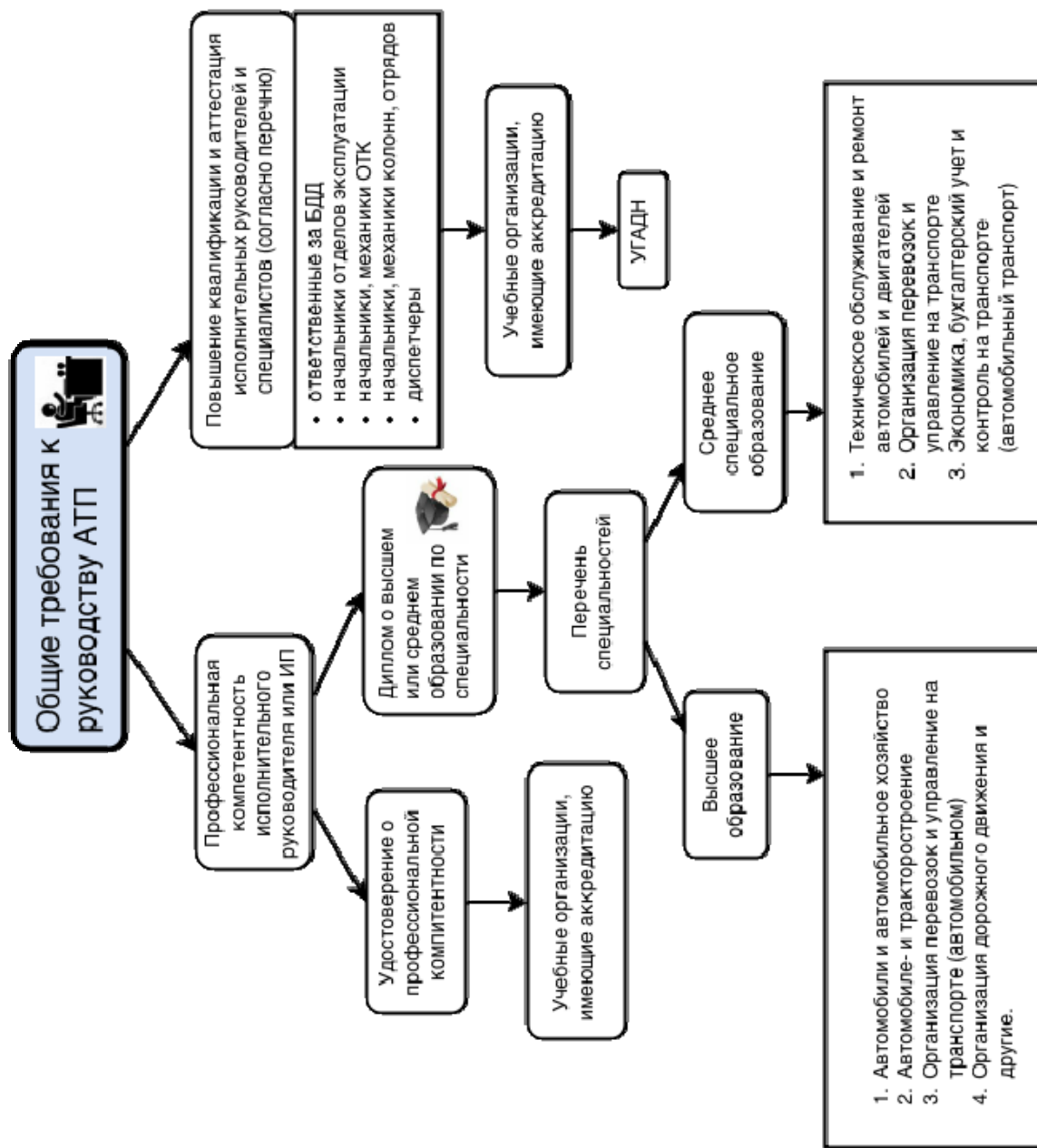


Рис. 2.3. Ментальная схема требований к руководству юридических лиц и предпринимателей

2.3. Требования по обеспечению профессиональной надежности водителей

Общие требования по обеспечению профессиональной надежности водительского состава показаны на рис. 2.4. Обеспечение профессиональной компетентности и профессиональной пригодности водителей достигается проведением профессионального отбора и профессиональной подготовки водителей, контролем состояния здоровья, соблюдением режима труда и отдыха в процессе их работы, прохождением инструктажа по безопасности перевозок.

Новая редакция «О безопасности дорожного движения» (№ 437-ФЗ от 28.12.2013) конкретизировала виды медицинских осмотров водителей (обязательные, периодические, предрейсовые и послерейсовые). Профессиональные водители обязаны проходить медицинское обследование при устройстве на работу, периодическое медобследование раз в два года, предрейсовый медицинский осмотр и послерейсовый при перевозке людей и опасных грузов. Субъект транспортной деятельности обязан осуществлять контроль сроков прохождения медицинских осмотров и направлять водителей в соответствии с приказом Минздравсоцразвития № 302н от 12.04.2011. Таким образом, на АТП должен быть организован учет медицинских справок в форме журнала или базы данных. Допускать к работе водителя с просроченной медицинской справкой к работе работодатель не может.

Субъект транспортной деятельности обязан заключить договор с медицинским учреждением, имеющим лицензию на проведение предрейсового медицинского контроля, отметка о прохождении такого контроля ставится в путевом листе водителя. На предприятии ведется журнал выпуска на линию медицинским работником в хронологии. Кроме того, хозяйствующий субъект обеспечивает не только документальный контроль, но и анализ результатов всех видов медицинских осмотров водителей.

Для безопасной работы водителей предусмотрены инструктажи (вводный, предрейсовый, предрейсовый, сезонный, специальный). Специальный инструктаж проводится со всеми водителями при необходимости срочного доведения до них информации в случаях: вступления в силу нормативных правовых актов, положения которых влияют на их профессиональную деятельность, изменения маршрута и условий движения, влияющих на безопасность, получения информации о ДТП с тяжелыми последствиями. Инструктажи документально оформляются в хронологическом порядке, срок хранения документа не менее 3-х лет.

С целью предупреждения ДТП с участием водителей организации субъект транспортной деятельности обязан проводить учет и анализ причин и условий ДТП, проверяются соблюдение ПДД водителем в предыдущие периоды, обстоятельства ДТП, соблюдение законодательства по времени управления ТС и времени отдыха и.т.д. Результаты оформляются документально и хранятся не менее 3-х лет.

С целью повышения профессионального мастерства водителей необходимо проводить ежегодные занятия по Программе Минтранса РФ РД-26127100-1070-1 в объеме 20 часов с отметкой о сдаче зачетов в личной карточке водителя.

Приказом Минтранса России № 7 от 15.01.2014 стажировки водителей обязательны при переводе на новый маршрут, при переводе на новый тип транспортного средства. Программу стажировки водителей по объему и содержанию разрабатывает хозяйствующий субъект, приказом назначает водителя-наставника, по окончании стажировки приказом оформляется допуск к самостоятельной работе. Документы по стажировкам хранятся на предприятии не менее 3-х лет.

Схема требований к водительскому составу представлена на рис. 2.4.

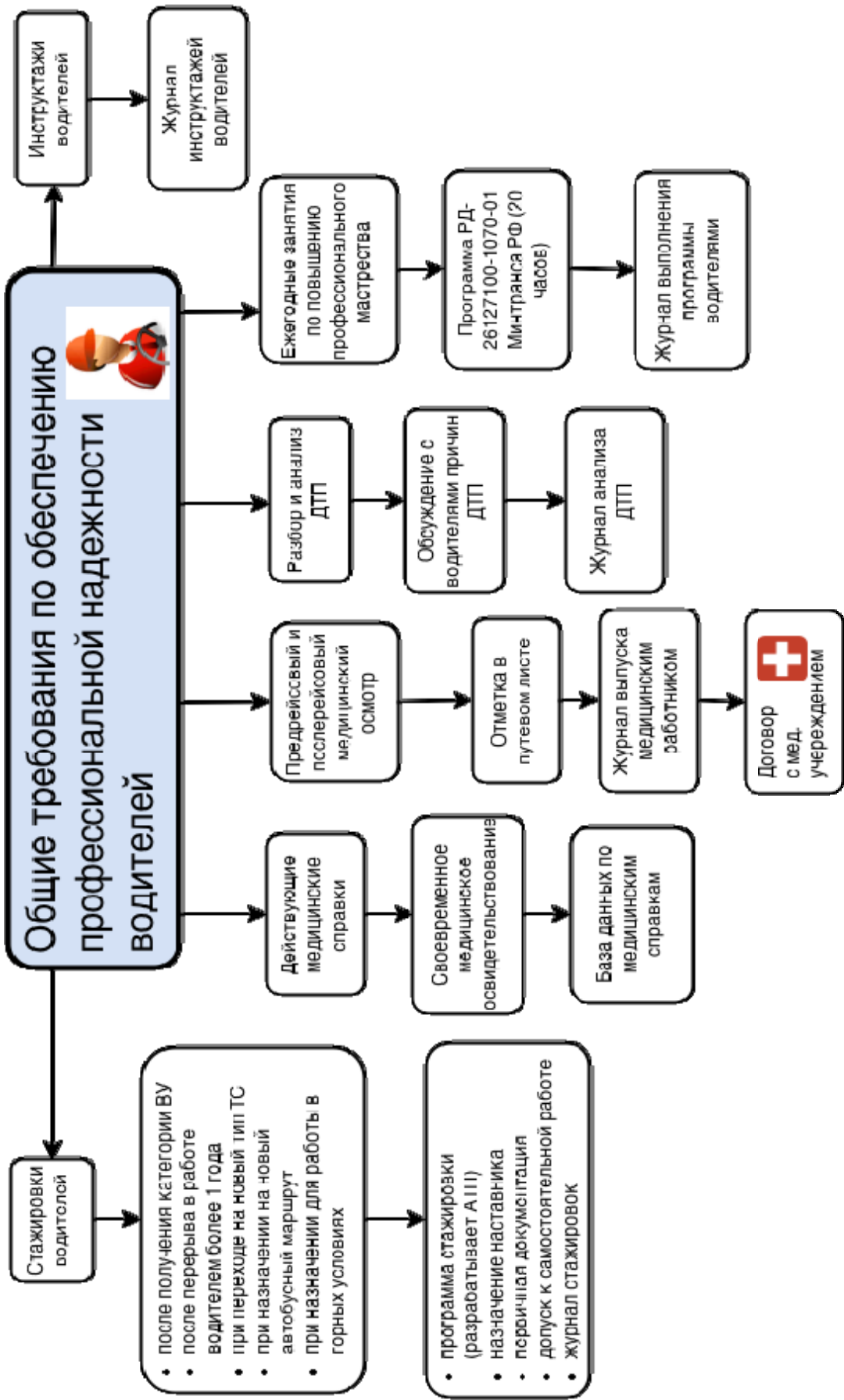


Рис. 2.4. Ментальная карта обеспечения профессиональной надежности водителей

2.4. Требования законодательства по обеспечению безопасности эксплуатируемых транспортных средств

Общие требования по допуску транспортных средств к эксплуатации рассмотрены в подразделе 1.4 и показаны на рис. 1.5. Предприятие или предприниматель должны использовать ТС, допущенные к эксплуатации в установленном порядке, обеспечить защиту от актов незаконного вмешательства, организовать техническое обслуживание и ремонт в соответствии с предписаниями изготовителя, проводить ежедневный контроль технического состояния и фиксировать результаты в путевых листах. Кроме того, ответственность за проведение независимого технического осмотра с диагностикой, наличие полиса ОСАГО несет также субъект транспортной деятельности.

Ответственность за выпуск на линию транспортных средств несет хозяйствующий субъект транспортной деятельности. В настоящее время в соответствии со ст. 12.31.1 Кодекса об административных нарушениях РФ за нарушение требований обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом влечет за собой наложение административного штрафа на должностных лиц в размере 20 000 рублей, на юридических лиц и предпринимателей – 100 000 рублей.

Все транспортные средства должны проходить предрейсовый контроль технического состояния с отметкой в путевом листе и ведением журнала выпуска на линию ТС. Технический осмотр с заполнением диагностической карты независимой организацией проводится в периодичности, зависящей от типа транспортного средства, в соответствии с ФЗ-170 «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 01.07.2011 (ред. 28.12.2013) с изм. ФЗ-145 от 04.06.2014.

В соответствии с законодательством субъект транспортной деятельности обязан обеспечить защиту транспортных средств от актов незаконного вмешательства, т. е. обеспечить условия для охраняемой стоянки ТС, в случае отсутствия собственной стоянки – на договорной основе.

Техническое состояние ТС поддерживается в течение всего срока эксплуатации. Своевременное проведение технического обслуживания, текущего ремонта продлевает срок полезного использования ТС и обеспечивает безаварийную эксплуатацию. Хозяйствующий субъект на основе Приказа Минтранса № 7 от 15.01.2014 обязан обеспечить организацию технического обслуживания и ремонта используемых транспортных средств в соответствии с предписаниями изготовителя. Для этого предприятие составляет график проведения техобслуживания транспортных средств, проводит работы по ТО и ТР в полном объеме, ведет учет этих работ в виде журналов учета или базы данных.

Требования по обеспечению безопасности эксплуатируемых транспортных средств показаны на схеме (рис. 2.5).

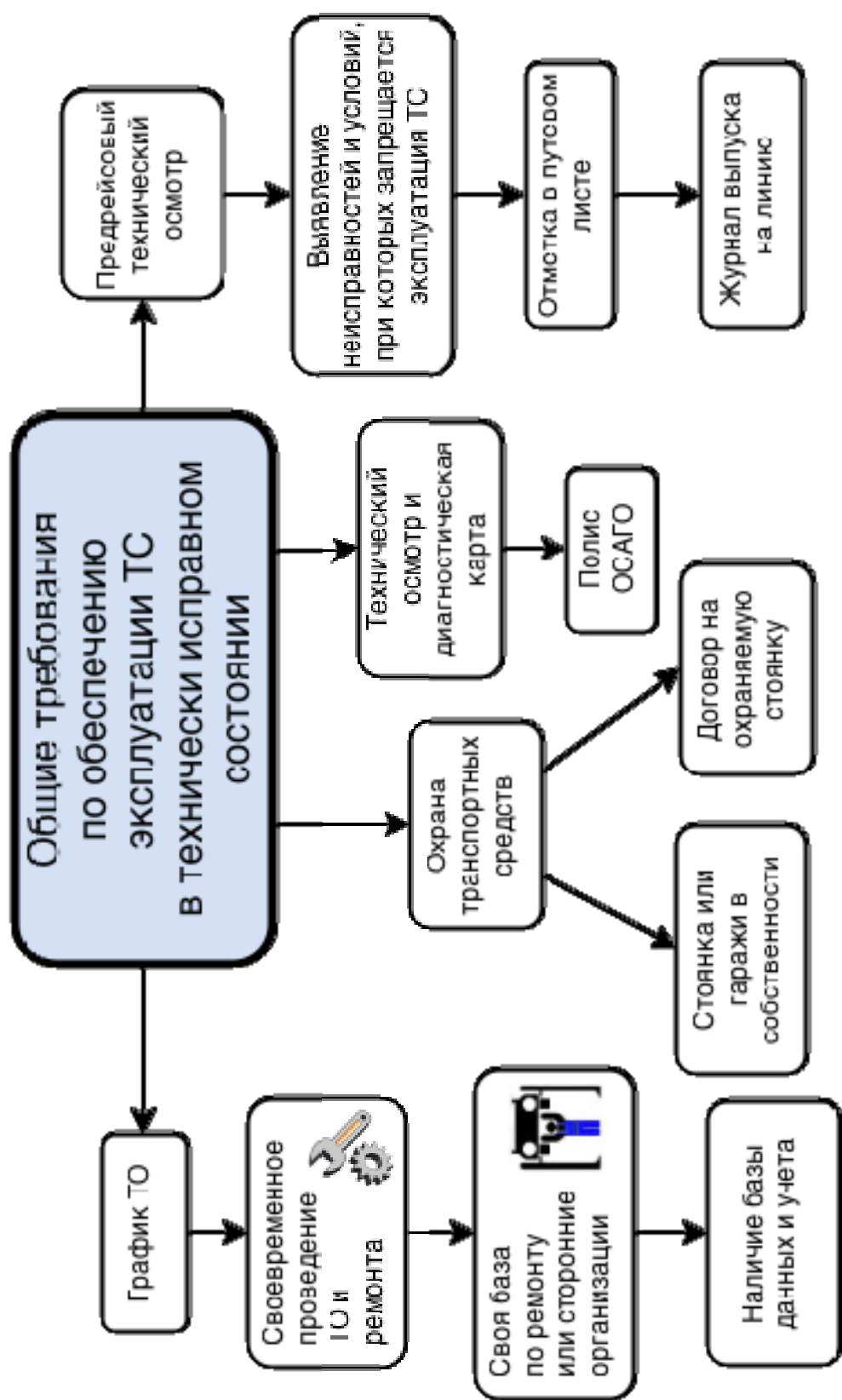


Рис. 2.5. Металлическая карта требований по обеспечению эксплуатации ТС в технически исправном состоянии

2.5. Требования к организации перевозок грузов общего назначения

В области перевозки грузов общего назначения по дорогам РФ действуют следующие документы:

1. Правила перевозки грузов автомобильным транспортом. Утв. Постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 (ред. 09.01.2014).

2. Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Приказ Министра транспорта № 7 от 15.01.2014, зарегистрирован в Минюсте 05.06.2014 № 32585.

Любая предпринимательская деятельность в нашей стране должна осуществляться после государственной регистрации юридического лица или предпринимателя, внесения данных о хозяйствующем субъекте в Единый государственный реестр. Все действующие юридические лица проходят процедуру получения свидетельства о внесении в ЕГРЮЛ (Единый государственный реестр юридических лиц), а индивидуальные предприниматели в ЕГРИП (Единый государственный реестр индивидуальных предпринимателей). После постановки на налоговый учет хозяйствующий субъект вправе выбрать систему налогообложения и выполнять налоговые и иные платежи в соответствии со сроками платежей и предоставлять отчетность в налоговые органы о своей деятельности.

Кроме того, на основании Приказа Министра транспорта РФ № 145 от 29.04.2013 в соответствии с Административным регламентом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта юридическое лицо или предприниматель обязаны информировать о начале своей деятельности УГАДН субъекта РФ.

Требования по профессиональной компетентности кадров, техническому состоянию ТС подробно рассмотрены в разделе 2.2.

Более подробно рассмотрим обеспечение безопасных условий перевозочного процесса. Во-первых, максимальная разрешенная масса ТС и осевые нагрузки не должны превышать значений, указанных в паспорте ТС, а габаритные размеры соответствовать Правилам перевозки грузов. Во-вторых, перевозка груза осуществляется на основании договора на перевозку, который подтверждается товарно-транспортной накладной, составленной грузоотправителем. В случае если перевозка груза производится в сопровождении представителя грузовладельца, необходим договор фрахтования ТС, заключаемого в форме заказа-наряда на предоставление транспортного средства.

Графики работы водителей должны составляться в соответствии с Положением «Об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей», утвержденного приказом Минтранса России № 15 от 20.08.2004.

В настоящее время контролю графиков работы водителей уделяется большое внимание. Законодательством предусмотрена установка тахографов на грузовые автомобили полной массой свыше 15 т с 01.07.2014; полной массой свыше 12 т с 01.09.2014; на грузовые автомобили категории N2 с 01.04.2015. Согласно Приказу Министра транспорта РФ № 36 от 13.02.2013 могут быть установлены аналоговые тахографы, соответствующие ЕСТР, или цифровые тахографы с блоком памяти СКЗИ.

Наряду с установкой тахографов следует уделить большое внимание анализу записей тахографов, организации работы по расшифровке данных и разработке мероприятий поощрению или наказанию водителей.

Схема требований по грузовым перевозкам по дорогам Российской Федерации показана на рис. 2.6.

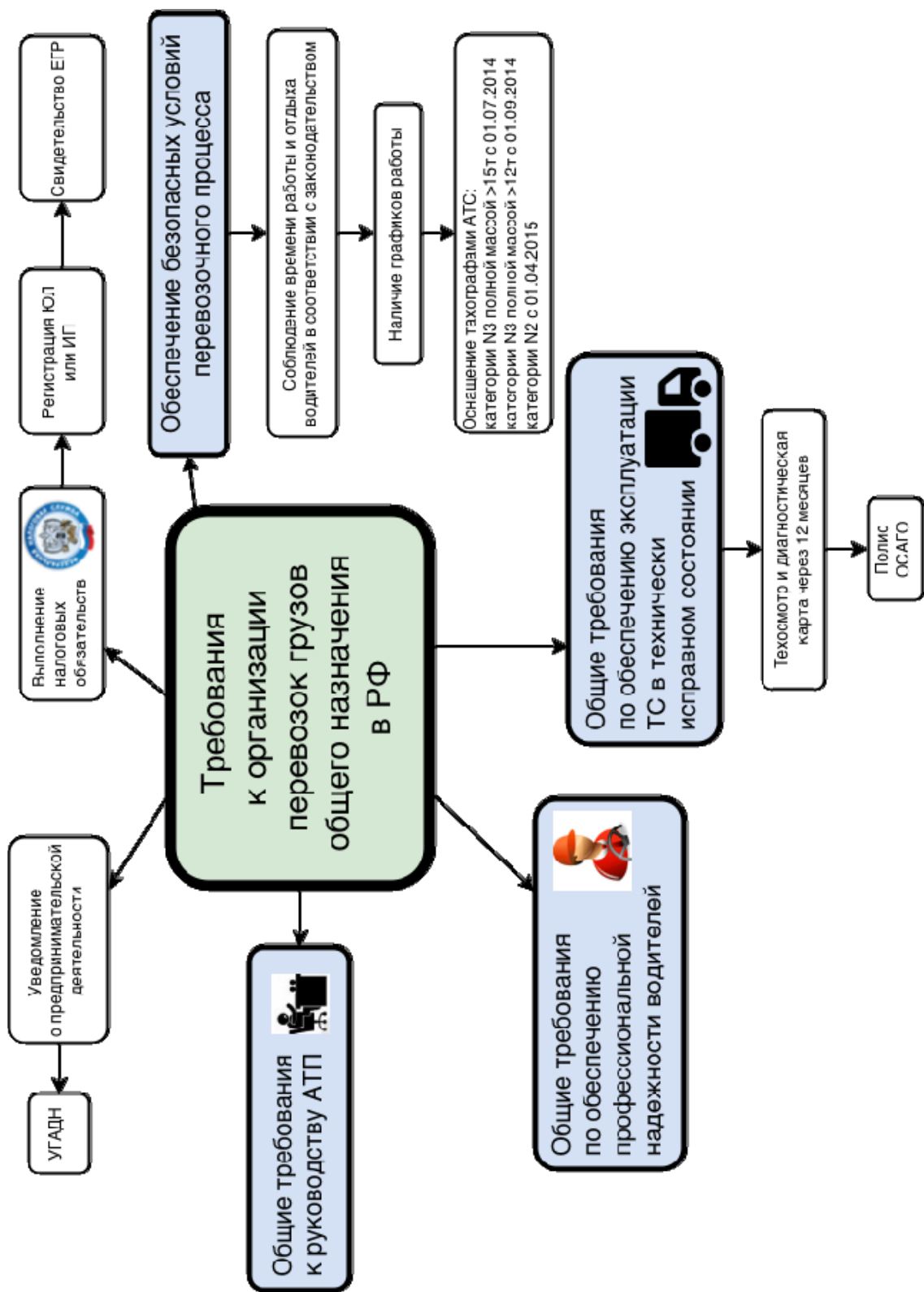


Рис. 2.6. Ментальная карта требований по организации перевозок грузов общего назначения

2.6. Требования к организации перевозок пассажиров автобусами

Перевозка пассажиров автобусами регулируется Положением о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам, либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), Правилами обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, Правилами перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим.

Общие требования к руководству, транспортным средствам, государственной регистрации хозяйствующих субъектов рассмотрены в разделах 2.2, 2.4, но имеются особенности, а именно:

- хозяйствующий субъект обязан получить разрешительный документ – лицензию на перевозку пассажиров на коммерческой основе и соблюдать лицензионные требования и условия;

- технический осмотр и диагностика автобусов для коммерческой перевозки пассажиров проводится через 6 месяцев;

- необходим непрерывный стаж водителем автобуса при перевозке детей, в междугородных и международных перевозках;

- при регулярных перевозках необходимо заключать договор о предоставлении маршрута в Администрации субъекта РФ;

- оснащение автобусов тахографами с 01.07.2014;

- в регулярных перевозках обязательно наличие графика движения, схемы маршрута с указанием опасных участков, проведение обследования маршрута с составлением акта обследования перед открытием нового и дважды в год (осенне-зимний, весенне-летний периоды);

- в перевозках по разовым заказам необходимо наличие договора на перевозку и указание фамилии ответственного в путевом листе;

- движение по переправам через водные преграды осуществляется после согласования с эксплуатирующей организацией и с соблюдением установленных правил;

- движение пассажиров через ледовые переправы запрещается за исключением районов I дорожно-климатической зоны при условии массы-брутто ТС в три раза меньше допустимой нагрузки на лед и температуре воздуха менее минус 20 °С (Решение о моменте открытия переправы принимает руководитель эксплуатирующей организации).

Кроме того, принят № 67-ФЗ Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», в соответствии с которым субъекты транспортной деятельности обязаны заключать договоры ОСГОП с 14.03.2013.

В салоне автобуса указывается следующая информация:

- наименование, адрес и номер телефона перевозчика, фамилия водителя;

- наименование, адрес и контактные телефоны органа, обеспечивающего контроль за осуществлением перевозок пассажиров и багажа.

Лицензирующим уполномоченным органом по перевозке пассажиров автобусами является Управление государственного автодорожного надзора (УГАДН), при оформлении лицензий ведется документальная проверка представляемых документов, и проверки соблюдения лицензионных требований и условий.

Требования к организации перевозок пассажиров автобусами в виде схемы показаны на рис. 2.7.

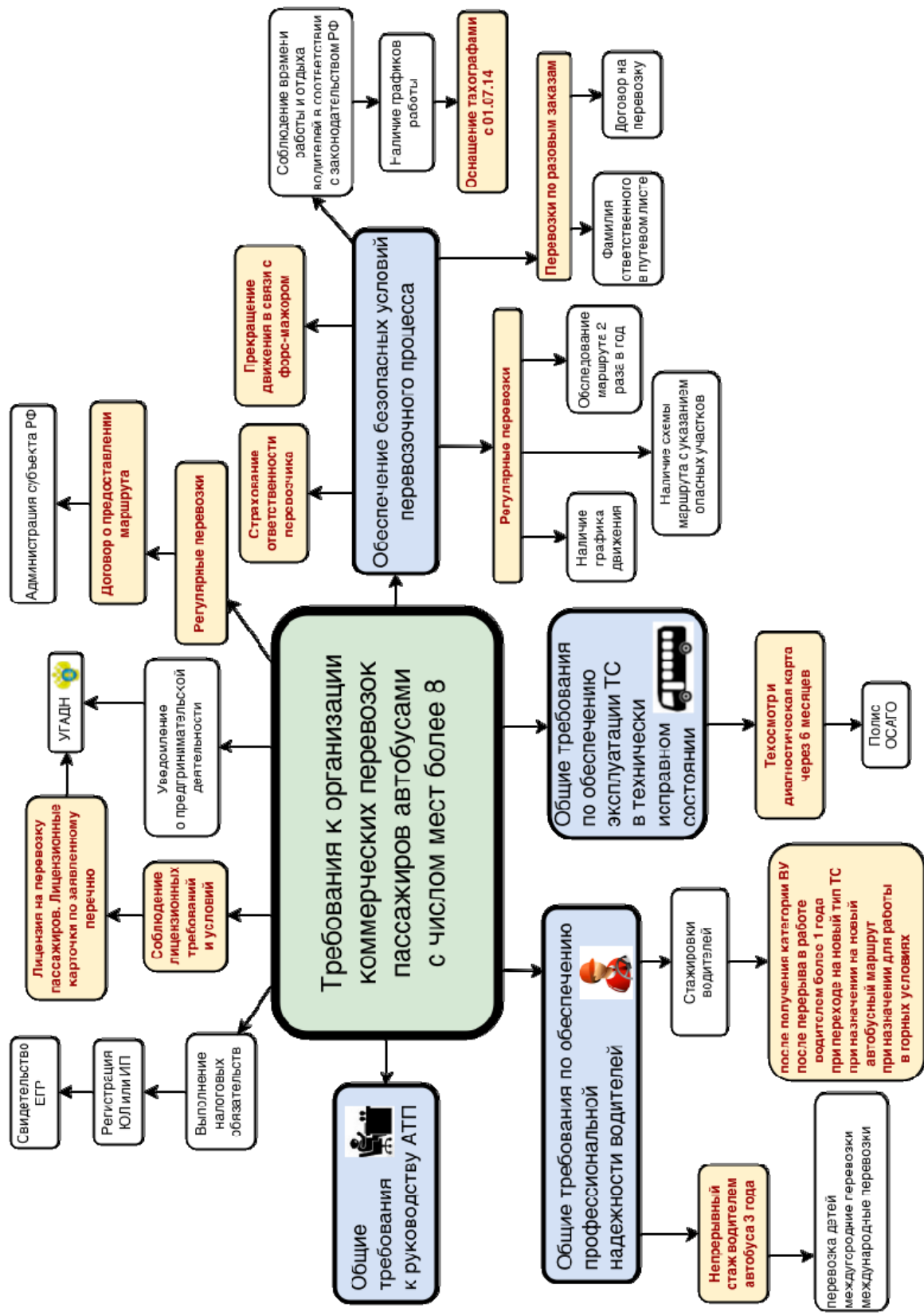


Рис. 2.7. Ментальная карта требований к организации перевозок пассажиров автобусами

2.7. Требования к организации перевозок пассажиров легковыми такси

Этот вид деятельности, значимый для населения, продолжительное время не регулировался законодательными актами. Принятый в 1992 г. в первой редакции Закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» предусматривал лицензирование перевозок пассажиров такси. Однако этот закон в первые годы перестройки был не совершенен, охватывал около 2000 видов деятельности, и в процессе своего развития количество лицензируемых видов деятельности было сокращено, в том числе и перевозка пассажиров такси.

В целях защиты интересов граждан и упорядочивания рынка услуг по перевозке такси в 2011 году был принят Федеральный закон № 69-ФЗ «О внесении изменений в ФЗ № 196 «О безопасности дорожного движения», который называют законом «О такси».

Каждый субъект Федерации на основе ФЗ-69 разрабатывает свои правила и нормы. В Томской области принят закон Томской области «О требованиях к перевозкам пассажиров легковыми такси на территории Томской области» от 09.03.2010 № 35-ОЗ (ред. 16.10.2012), Постановление Администрации Томской области от 31.08.2011 № 260а «О разрешении на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Томской области».

На основе этих документов введена разрешительная система перевозок пассажиров легковыми такси, определен уполномоченный орган по выдаче и регистрации разрешений (в Томской области – это комитет по лицензированию Администрации Томской области). Разрешения выдаются на каждый автомобиль сроком на пять лет. Определено, что легковое такси – это транспортное средство категории М1 с числом мест не более 8 для перевозки пассажиров с заключением договора фрахтования, этот договор может быть в устной форме. Договор фрахтования – это договор, по которому одна сторона обязуется предоставить за плату другой стороне транспортное средство или часть его на одну поездку.

Законодательство установило требования к субъектам транспортной деятельности, требования к условиям деятельности в этой сфере и требования к легковым такси (рис. 2.8). Предусмотрена административная ответственность за нарушения законодательства, штрафы от 1000–5000 руб. на водителя и до 30 000–50 000 руб. на хозяйствующий субъект.

Основные требования к легковым такси:

- автомобили должны иметь на кузове (боковых поверхностях) цветографическую схему из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке;
- наличие опознавательного фонаря оранжевого цвета на крыше;
- водительский стаж не менее 3-х лет, исчисляемый с даты выдачи водительского удостоверения;
- наличие в салоне информации о хозяйствующем субъекте, контролирующем органе, условиях оплаты, визитной карточки водителя.

Основные требования по обеспечению безопасности при перевозках определены Правилами обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. (Приказ Министра транспорта № 7 от 15.01.2014, зарегистрирован в Минюсте 05.06.2014 № 32585).

Однако законы не работают в полной мере. В комитете по лицензированию Томской области ведется реестр выданных разрешений, выдано 5058 разрешений. Проверить автомобили на наличие установленных требований можно только на линии, т. к. в реестре только название хозяйствующего субъекта с соответствие с государственной регистрацией и нет рекламных названий фирм и компаний.

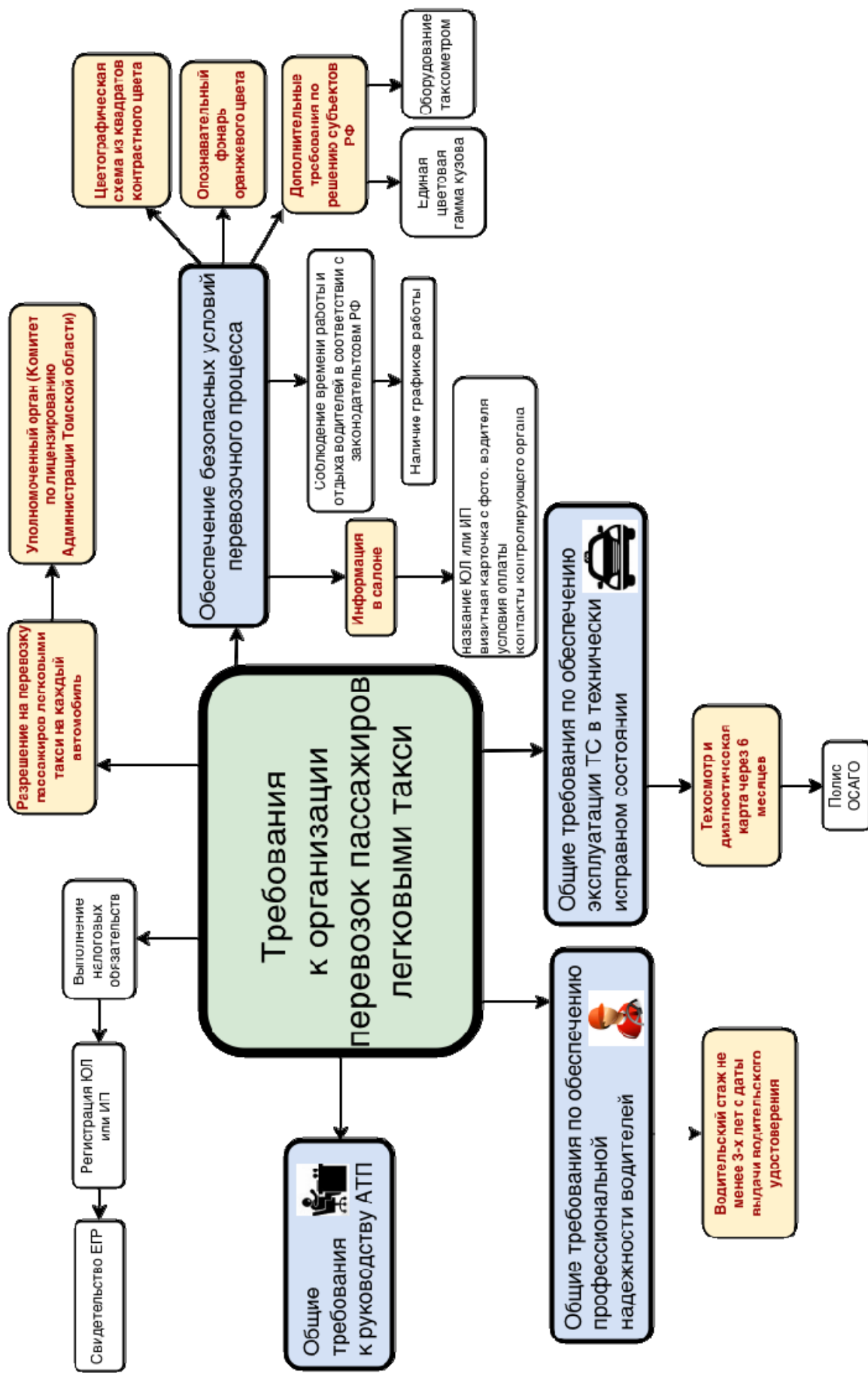


Рис. 2.8. Ментальная схема требований к организации перевозок пассажиров легковыми такси

2.8. Требования к организации перевозок опасных грузов

Опасные грузы – это грузы, которые в результате дорожно-транспортного происшествия могут нанести вред здоровью и нанести ущерб окружающей среде.

По инициативе ООН в Женеве в 1957 году заключено Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов ДОПОГ/ADR, которое действует на территории многих стран, в т. ч. в России. Опасные грузы по требованиям ГОСТ 19433–88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка» и ДОПОГ разделяются на следующие классы:

- 1 – взрывчатые материалы (ВМ);
- 2 – газы сжатые, сжиженные и растворенные под давлением;
- 3 – легковоспламеняющиеся жидкости (ЛВЖ);
- 4 – легковоспламеняющиеся твердые вещества (ЛВТ), самовозгорающиеся вещества (СВ); вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой;
- 5 – окисляющие вещества (ОК) и органические пероксиды (ОП);
- 6 – ядовитые вещества (ЯВ) и инфекционные вещества (ИВ);
- 7 – радиоактивные материалы (РМ);
- 8 – едкие и (или) коррозионные вещества (ЕК);
- 9 – прочие опасные вещества.

Каждый опасный груз имеет идентификационный номер опасности и номер согласно списку ООН, например, бензин автомобильный имеет номер 33–1203.

В настоящее время действуют следующие документы, регламентирующие перевозки опасных грузов:

- Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом (Приказ Минтранса России № 73 от 08.08.1995 ред. 02.04.2014 (для собственных нужд юридического лица или предпринимателя);
- Правила перевозки грузов автомобильным транспортом. Утв. Постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 (ред. 09.01.2014 (при оказании транспортных услуг);
- Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов ДОПОГ.

Транспортные средства, перевозящие опасные грузы, должны иметь две информационные таблицы опасного груза (рис. 2.9). Одна из этих таблиц должна крепиться спереди, а другая – сзади ТС.



Рис. 2.9. Информационная таблица опасного груза

На автоцистернах, транспортных средствах-батарейх или транспортных единицах с одной или несколькими цистернами, в которых перевозятся опасные грузы, должны дополнительно устанавливаться на боковых сторонах каждой цистерны, каждого отсека цистерны или каждого элемента транспортных средств-батарей.



Рис. 2.10. Установка информационных таблиц и знаков опасности при перевозке разных опасных грузов в контейнере-цистерне

Знаки опасности приведены в (табл. 2.1).

Таблица 2.1

Знаки опасности и классы опасного груза

Графическое обозначение знака опасности	Класс опасности	Вещества, относящиеся к классу опасности
	Класс опасности 1	Взрывчатые материалы, которые по своим свойствам могут взрываться, вызывать пожар с взрывчатым действием, а также устройства, содержащие взрывчатые вещества, и средства взрывания, предназначенные для производства пиротехнического эффекта
	Класс опасности 2	Газы сжатые, сжиженные охлаждением и растворенные под давлением, отвечающие хотя бы одному из следующих условий: либо при температуре 50 °С имеет давление пара более 300 кПа, либо являются полностью газообразным при температуре 20 °С и нормальном давлении 101,3 кПа
	Класс опасности 3	Легковоспламеняющиеся жидкости, смеси жидкостей, а также жидкости, содержащие твердые вещества в растворе или суспензии, которые выделяют легковоспламеняющиеся пары, имеющие температуру вспышки в закрытом тигле 61 °С
	Класс опасности 4	Легковоспламеняющиеся вещества и материалы, кроме классифицированных как взрывчатые, способные во время перевозки легко загораться от внешних источников воспламенения, в результате трения, поглощения влаги, самопроизвольных химических превращений, а также при нагревании

Графическое обозначение знака опасности	Класс опасности	Вещества, относящиеся к классу опасности
	Класс опасности 5	Окисляющие вещества и органические пероксиды, которые способны легко выделять кислород, поддерживать горение, а также могут, в соответствующих условиях или в смеси с другими веществами, вызвать самовоспламенение и взрыв
	Класс опасности 6	Ядовитые и инфекционные вещества, способные вызывать смерть, отравление или заболевание при попадании внутрь организма или при соприкосновении с кожей и слизистой оболочкой
	Класс опасности 7	Радиоактивные вещества с удельной активностью более 70 кБк/кг
	Класс опасности 8	Едкие и коррозионные вещества, которые вызывают повреждение кожи, поражение слизистых оболочек глаз и дыхательных путей, коррозию металлов и повреждения транспортных средств, сооружений или грузов, а также могут вызывать пожар при взаимодействии с органическими материалами или некоторыми химическими веществами
	Класс опасности 9	Вещества с относительно низкой опасностью при транспортировании, не отнесенные ни к одному из предыдущих классов, но требующие применения к ним определенных правил перевозки и хранения

Знаки опасности размещаются на обеих боковых сторонах и сзади ТС; обеих боковых сторонах и к каждой торцевой стороне контейнера, многоэлементного газового контейнера, контейнера-цистерны.

Особые требования предъявляются к водителям и персоналу при перевозке опасных грузов. Водительский состав проходит обучение по специальным программам в учебных организациях, имеющих аккредитацию, причем программы подготовки зависят от классов опасности перевозимого груза. В УГАДН создана экзаменационная комиссия по проверке и оценке необходимых знаний водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы. Результаты экзаменов передаются в территориальные управления УГАДН, которые

оформляют документ международного образца ДОПОГ – свидетельство водителя на перевозку определенных классов опасного груза.

Кроме того, в хозяйствующем субъекте должно быть лицо, ответственное за организацию перевозки опасных грузов, можно с совмещением обязанностей. Ответственный за перевозку опасных грузов также проходит обучение и аттестуется по знаниям правил организации безопасной перевозки опасных грузов.

Для перевозки опасных грузов необходимо специальное разрешение. Порядок выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, утвержден Приказом Минтранса РФ № 218 от 09.07.2012 (зарегистрирован в Минюсте РФ 3.08.2012) Специальное разрешение выдается на срок до 1 года. Причем для выдачи специального разрешения по дорогам местного и федерального значения назначены разные уполномоченные органы: для перевозки по дорогам местного значения – Администрация Томской области, по федеральным дорогам или по территориям двух и более регионов – УГАДН по месту регистрации перевозчика.

Опасные грузы могут перевозиться на специальных и специально оборудованных транспортных средствах. Порядок переоборудования приведен в «Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом». Для ТС типа EXII, EXIII, FL, AT необходимо получить в ГИБДД свидетельство о допуске ТС к перевозке опасных грузов (при перевозке определенного количества и определенных классов). Технический осмотр и диагностирование транспортного средства независимой организацией проводятся через 6 месяцев.

Установка тахографов на АТС для перевозки опасных грузов предусмотрена с 01.04.2014, причем допускается установка тахографа во взрывозащищенном исполнении с наличием сертификата, подтверждающего функции взрывозащищенности. С целью оперативной связи с водителем, быстрого реагирования в случае инцидента Министерство транспорта РФ приказом № 285 от 31.07.2012 обязало оборудовать используемый для перевозки опасных грузов транспорт системами ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

ГОСТ 19433–88 Грузы опасные. Классификация и маркировка выделяет группу «особо опасных грузов» с физико-химическими свойствами высокой степени опасности и требующих особых мер предосторожности при перевозке. Для перевозки «особо опасных грузов» грузоотправитель должен получить разрешение в УВД. Перевозка «особо опасных грузов» допускается при надлежащей охране и обязательно в сопровождении компетентного специалиста грузоотправителя. Необходимость сопровождения специалистами других опасных грузов, не отнесенных к «особо опасным грузам», определяет грузоотправитель.

Кроме того, при перевозке опасных грузов класса 1 требуется разрешение Горнотехнической инспекции; при перевозке опасных грузов класса 6 – разрешение органов здравоохранения; класса 7 – разрешение органов Госатомнадзора.

Для обеспечения безопасности перевозок опасных грузов обязательно проведение инструктажей, в путевом листе проставляются отметки красным цветом «Опасный груз», «Инструктаж по перевозке опасного груза пройден».

Схема мероприятий по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов показана на рис. 2.11.

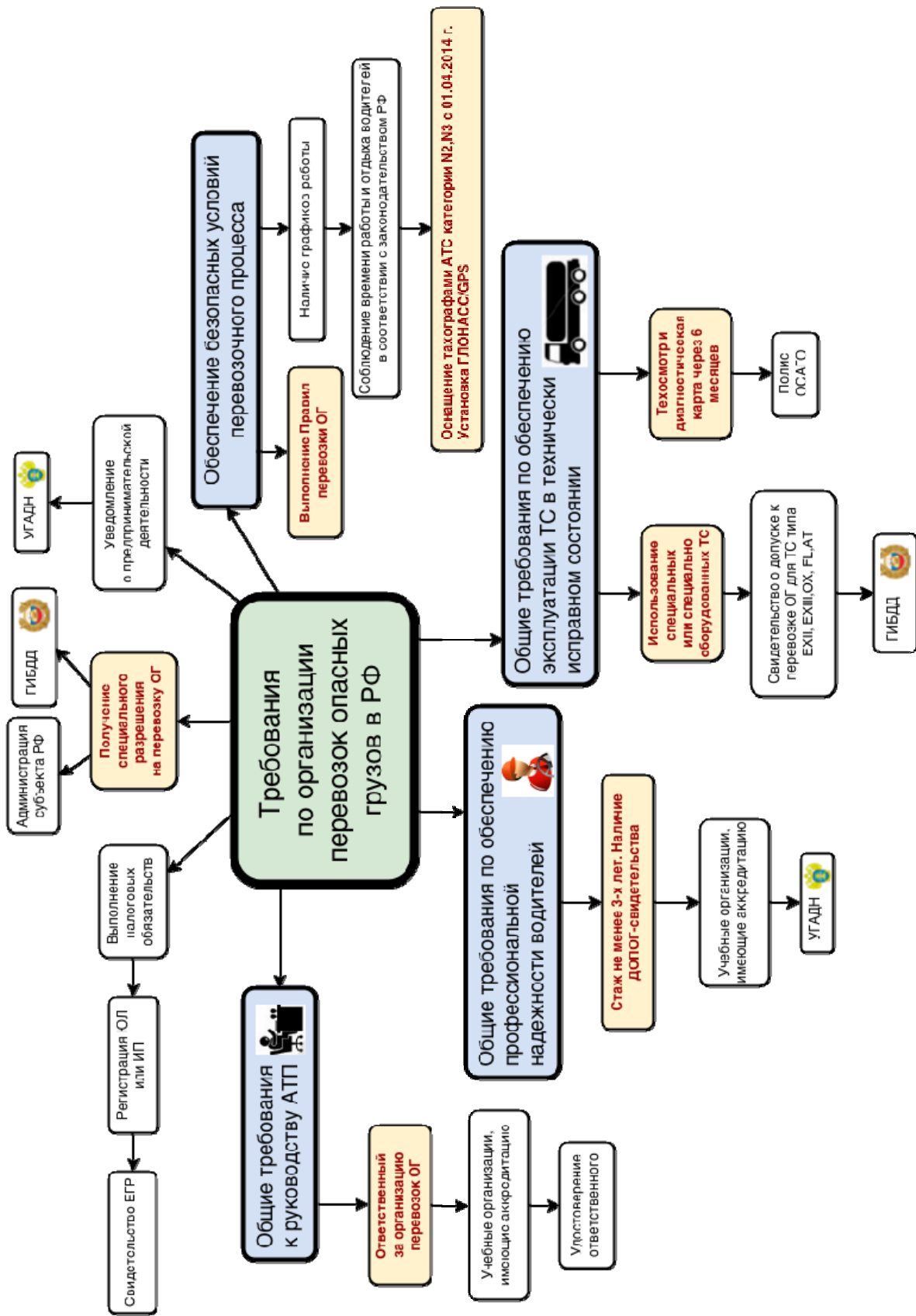


Рис. 2.11. Ментальная карта требований при перевозке опасных грузов

2.9. Требования к организации перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов

Документы, регулирующие перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов:

– Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации" (утв. Минтрансом России 27.05.1996) (ред. от 24.07.2012);

– Порядок выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов. Утв. приказом Министерства транспорта РФ № 258 от 24.07.2012;

– Федеральный закон № 257-ФЗ от 08.11.2007 (ред. от 03.02.2014) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

– Постановление Правительства Российской Федерации № 934 от 16.11.2009 «О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации»;

– Приказ Минтранса России № 125 от 27.04.2011 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств».

Груз считается тяжеловесным, если он превышает хотя бы один показатель из показателей табл. 2.2 и 2.3. Таблица 2.2 содержит показатели, при превышении которых груз будет считаться крупногабаритным.

Таблица 2.2

Предельно допустимые массы транспортных средств

Вид транспортного средства	Значение (тонн)
Автомобиль	
двухосный	18
трехосный	25
четырёхосный	32
Автопоезд	
трехосный	28
четырёхосный	36
пятиосный и более	40

Таблица 2.3

Предельно допустимые осевые нагрузки транспортных средств

Расстояние между сближенными осями, м	Значение предельно допустимой осевой нагрузки для дорог с нормативной осевой нагрузкой	
	100 кН/10 тс, кН/тс	115 кН/11,5 тс, кН/тс
Свыше 2	100/10	115/11,5
Свыше 1,65 до 2 (включительно)	90/9	105/10,5
Свыше 1,35 до 1,65 (включительно)	80/8	90/9

Расстояние между сближенными осями, м	Значение предельно допустимой осевой нагрузки для дорог с нормативной осевой нагрузкой	
	100 кН/10 тс, кН/тс	115 кН/11,5 тс, кН/тс
Свыше 1,3 до 1,35 (включительно)	70/7(75/7,5)	80/8
Свыше 1 до 1,3 (включительно)	70/7	80/8
До 1	60/6	70/7

Таблица 2.4

Предельно допустимые габариты транспортных средств

Длина	
Одиночное транспортное средство	12 метров
Прицеп	12 метров
Автопоезд	20 метров
Ширина	
Все транспортные средства	2,55 метра
Изотермические кузова транспортных средств	2,6 метра
Высота	
Все транспортные средства	4 метра

Согласно статье 31 ФЗ-257 движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, допускается при наличии специального разрешения.

Для получения специального разрешения требуется:

1) согласование маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;

2) возмещение владельцем транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных грузов, вреда, причиняемого таким транспортным средством;

3) наличие уведомления о включении транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, в Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о присвоенной категории, а также о соответствии субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика требованиям в области транспортной безопасности.

Разрешение на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов выдают Управления автомобильных дорог субъектов РФ, которые проводят согласование маршрута перевозки с балансодержателями инженерных сооружений. Кроме того, необходим пропуск, предоставляющий право на движение транспортного средства при определенных габаритах груза, согласование с ГИБДД, УВД, организациями электроснабжения и управлением железных дорог.

Обязательные условия использования автомобиля прикрытия приведены в «Правилах обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». Приказ Министра транспорта № 7 от 15.01.2014, зарегистрирован в Минюсте 05.06.2014 № 32585.

Структурная схема организации перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов показана на рис. 2.12.

2.10. Требования к организации международных перевозок пассажиров и грузов

Международными считаются перевозки с пересечением хотя бы одной границы Российской Федерации. Международные перевозки в настоящее время имеют очень большое значение в развитии торговли, экономических связей между государствами. В связи с развитием рыночных отношений в России наблюдается тенденция увеличения объема международных перевозок, в том числе автомобильным транспортом.

Рынок международных перевозок во всем мире является престижным. Любое государство заинтересовано в развитии перевозок национальными перевозчиками, т. к. налоги, уплачиваемые этими хозяйствующими субъектами, остаются на территории страны и способствуют развитию экономики.

Международные перевозки регулируются двухсторонними соглашениями между странами, международными соглашениями и конвенциями, внутренним законодательством стран.

Двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении регулируют различные аспекты международных перевозок. Они определяют порядок пересечения границы, разрешительную систему для международных перевозок, порядок осуществления перевозок грузов и пассажиров, запрещение осуществления внутренних перевозок иностранным транспортом (каботаж), вопросы транзита и перевозок в третьи страны, порядок перевозок опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов и т. д. Каждая страна внутренним законодательством устанавливает правила въезда, выезда или проезда транзитом через ее территорию иностранных автотранспортных средств. Одним из основных требований является необходимость получения от компетентных органов страны разрешения на въезд на ее территорию или проезд транзитом иностранного транспортного средства.

Любая страна ограничивает перевозки на территории страны перевозчиками других государств путем выдачи ограниченного количества разрешений на въезд в страну или следование транзитом. Количество разрешений зависит от соответствия экологическим и техническим нормам безопасности. В разрешениях указывается дата срока действия, оно предъявляется при въезде в страну или следовании транзитом. Разрешение должно находиться на борту транспортного средства, держатель разрешения должен выполнять все национальные законы страны пребывания, в том числе в области таможенного контроля, дорожного движения, страхования. Разрешение возвращается в организацию, выдавшую это разрешение в течение 5 дней после использования.

Международные соглашения и конвенции в области международных автомобильных перевозок определяют унифицированные нормы для решения вопросов, связанных с эксплуатацией транспортных средств и перевозками, и договорных обязательств. Все соглашения и конвенции изменяются с течением времени, но принципы, заложенные в них, остаются постоянными.

Основными многосторонними международными соглашениями и конвенциями являются:

1. Конвенция о дорожном движении. Женева, 1949 г. и Протокол к ней о дорожных знаках и сигналах 1949 г. Действует в части организации дорожного движения;
2. Конвенция о дорожном движении. Вена, 1968 г. Закрепляет единообразную систему дорожных знаков и сигналов, единую разметку дорог;
3. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), Женева, 1975 г. Регулирует организацию использования автомагистралей, разработаны требования к международной дорожной сети, обозначаемой индексом «Е»;
4. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Женева, 1970 г. Устанавлива-

ет требования к водителям (возраст не менее 21 года), стаж не менее года для перевозки грузов автомобилями полной массой свыше 3,5 т, наличие удостоверения о профессиональной пригодности в области международных перевозок; устанавливает время управления транспортным средством и время отдыха водителей. Ежедневная продолжительность управления не более 9 часов, общая продолжительность управления в течение 2-х недель не более 90 часов. Непрерывное управление не более 4,5 часов, перерыв не менее 45 минут, который может быть разделен на перерывы не менее 15 минут. Регламентирует применение тахографов.

5. Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных транспортных средств. Женева, 1956 г. Конвенция предусматривает применение таможенной талонной книжки (карнет де пассаж) для учета пересечения границ коммерческими транспортными средствами, которая выпускается на двух языках: английском и французском.

6. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП. Женева, 1975 г. создала систему транспортирования грузов, упрощающую оформление грузов при пересечении границ. Относится к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами без таможенного досмотра на промежуточных таможах с применением специальной книжки МБП (карнет TIR).

Внутреннее законодательство России:

1. Федеральный закон № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» от 24.07.1998 г. (ред. 2011);

2. Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок. Утв. Постановлением Правительства РФ № 730 от 16.10.2001 г. (ред. от 24.05.2012);

3. Положение о порядке допуска российских перевозчиков к процедуре МДП. Утв. Приказом Минтранса РФ и ГТК РФ № 61/591 от 01.09.1999.

Государственное регулирование в области международных перевозок осуществляется путем предоставления специального разрешения на международные автомобильные перевозки – допуска к осуществлению международных перевозок на основании «Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок», которое утверждено Постановлением Правительства РФ № 730 от 16.10.2001 г.

Допуск к международным перевозкам должны получать юридические лица и предприниматели при перевозке грузов (автотранспортными средствами полной массой свыше 3,5 т) и пассажиров (транспортными средствами с числом мест более 8) не только для коммерческих перевозок, но и для некоммерческих (перевозок собственных грузов для производственных целей и своих работников). Допуск на международные перевозки осуществляет Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, при этом хозяйствующий субъект получает документ «Удостоверение допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок» и карточки допуска на каждое заявленное транспортное средство. Орган транспортного контроля ведет реестр удостоверений допуска и карточек допуска, который публикуется в интернете в системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг» <http://www.gosuslugi.ru>.

Условиями допуска являются:

1. Наличие транспортных средств, принадлежащих заявителю на праве собственности или другом законном основании, соответствующих международным техническим стандартам, а также международным соглашениям.

2. Соответствие специалистов, ответственных за международные перевозки, квалификационным требованиям по организации перевозок в международном сообщении. Квалифи-

кационные требования утверждаются Министерством транспорта и Федеральной таможенной службой. Обучение проводится в Ассоциации международных автоперевозчиков (АСМАП).

3. Устойчивое финансовое положение российского перевозчика (наличие в собственности имущества стоимостью не менее 300 тыс. рублей при использовании одного транспортного средства и не менее 170 тыс. руб. на каждое дополнительное транспортное средство). При этом предоставляются данные бухгалтерского баланса или оценочной стоимости имущества.

4. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. Обязательное международное страхование «зеленая карта» осуществляется через немецкую фирму «Софаг».

Удостоверение допуска выдается на 1 год российским перевозчикам, впервые подавшим заявление; на 5 лет (если в заявлении не указан меньший срок) российским перевозчикам, подавшим заявление по окончании срока ранее выданного; срок действия удостоверения, выданного на 5 лет, может быть продлен не более 2-х раз.

Отказ в выдаче удостоверения допуска может быть в случае наличия в заявлении недостоверной информации, несоответствия российского перевозчика условиям допуска.

Большую роль в организации перевозок играет АСМАП, задачей которой является координация хозяйственной деятельности перевозчиков, а также представление интересов участников Ассоциации и отстаивания их прав в Международном союзе автомобильного транспорта (МСАТ). Для перевозчиков членов АСМАП проводятся семинары, оказываются консультационно-информационные услуги по законодательству, разрешительной системе, таможенным вопросам, страхованию, обеспечению бланками и разрешениями.

Профессиональная подготовка специалистов юридических лиц и предпринимателей, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом в международном сообщении, предполагает знание международных договоров и иных правовых актов в этой области. Их профессиональная компетенция подтверждается наличием, кроме документов, рассмотренных в разделе 2.2, удостоверением о прохождении курса обучения и сдаче квалификационного экзамена по дополнительной образовательной программе «Квалификационная подготовка по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении». Специалисты в течение всей трудовой деятельности проходят повышение квалификации по организации и осуществлению международных перевозок автомобильным транспортом. Периодичность повышения квалификации регулируется работодателем и определяется по мере необходимости, но не реже одного раза в пять лет.

Особые требования предъявляются к водителям-международникам. Это специалисты высокого уровня, которые должны разбираться в правилах дорожного движения зарубежных стран, уметь пользоваться современными средствами коммуникации, средствами навигации для выбора оптимального маршрута, знать законодательство таможенного оформления и перемещения материальных ценностей через государственные границы, порядок обязательного документооборота. Обучение проводится в АСМАП, компетентность подтверждается удостоверением о профессиональной пригодности.

В соответствии с «Таможенной конвенцией о временном ввозе коммерческих дорожных транспортных средств» основным документом транспортного средства является «карнет де пассаж» – это документ строгой отчетности, в котором проставляются отметки о пересечении границ. Хозяином субъект получает книжки «карнет де пассаж» в АСМАП, после использования проводится при необходимости проверка АСМАП.

Большое внимание в международных перевозках уделяется безопасности, выполнению требований ЕСТР. Время управления и отдыха показаны в табл. 2.3.

За нарушение законодательства ЕСТР во многих странах предусмотрены очень большие штрафы, несоизмеримые со штрафными санкциями в России.

Таблица 2.3

Режимы труда и отдыха водителей, регламентированные ЕСТР

Время управления и отдыха водителей	Количество водителей в экипаже		
	Один водитель		Два и более
	Норма	Допускается	
Максимальное время непрерывного управления	4,5 часа		4,5 часа
Минимальное время перерыва	45 минут	Разделение на интервалы не короче 15 минут	45 минут
Максимальное время управления в сутки	9 часов	По 10 часов 2 дня в неделю	≥ 9 часов
Максимальное время управления в неделю	56 часов	90 часов в течение любых 2-х недель	56 часов
Минимальное время ежедневного отдыха	11 часов	От 9 часов 3 дня в неделю, по 12 часов в 2 интервала, один из которых не короче 9 часов	В течение 30 часов работы каждый водитель должен иметь отдых не менее 9 часов непрерывно
Минимальное время еженедельного отдыха	45 часов	Не менее 24 часов	45 часов

Допуск международных перевозчиков к процедуре МДП производится при условии наличия опыта международных перевозок, отсутствия серьезных и неоднократных нарушений таможенного законодательства, наличия знаний в области применения Конвенции МДП, устойчивого финансового положения. Устойчивое финансовое положение считается соответствующим требованиям, обеспечивающим выполнение обязательств, предусмотренных Конвенцией МДП, если одновременно выполняются следующие условия три условия:

- имеются в собственности основные средства остаточной стоимостью (с учетом износа), равной сумме не менее чем шестистам тысячам рублей (на дату подачи в АСМАП заявления о допуске к процедуре МДП;

- показатель запаса финансовой прочности, который определяется как разность между их активами и обязательствами, находится в допустимых значениях;

- отсутствие задолженностей по налогам и сборам.

В настоящее время уполномоченным органом по выдаче удостоверений МДП и книжек МДП (карнет TIR) является АСМАП. Удостоверение допуска к процедуре МДП должно находиться на борту транспортного средства и предъявляться при пересечении границ.

Схема требований к организации международных перевозок показана на рис. 2.13.

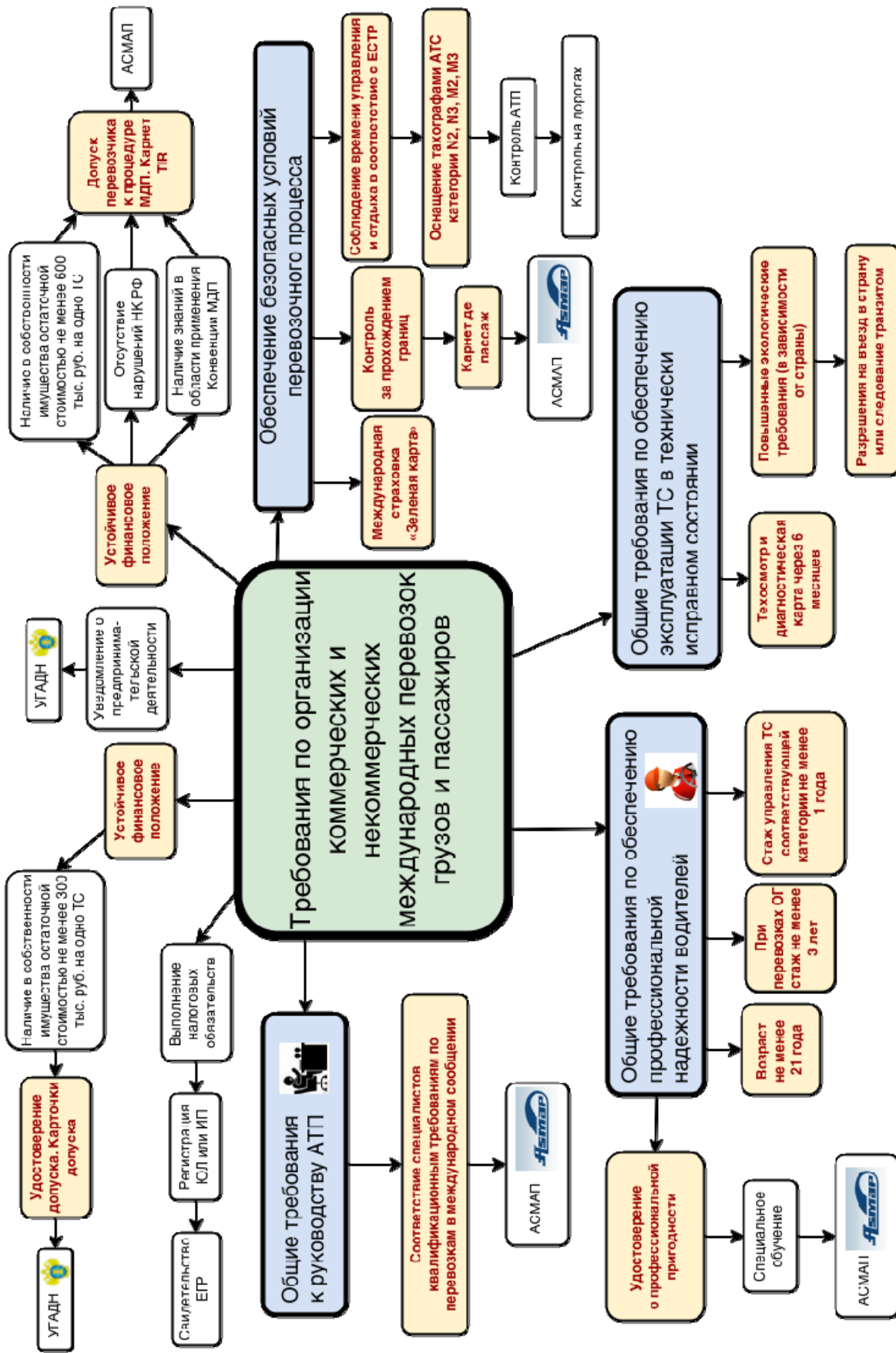


Рис. 2.13. Ментальная карта требований к международным перевозкам

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Безопасности эксплуатации автомобильного транспорта в настоящее время уделяется очень большое внимание в связи с ростом количества дорожно-транспортных происшествий. Безопасность на дорогах обеспечивается не только соблюдением Правил дорожного движения участниками движения, но и соответствующими мероприятиями многочисленных субъектов транспортной деятельности – юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

На состояние безопасности транспортного процесса оказывает влияние техническое состояние транспортных средств, их соответствие стандартам на этапе ввода в обращение, соответствие требованиям безопасности в процессе эксплуатации.

Государственное регулирование транспортного процесса применяется во всех развитых странах с целью защиты населения и регулирования рынка. Совершенствование механизмов государственного регулирования транспортного процесса в нашей стране является первоочередной задачей. В последнее время приняты новые нормативные акты в области автомобильного транспорта и внесены изменения в федеральные законы, регулирующие транспортный процесс, выполнение которых субъектами хозяйственной деятельности и постоянный контроль со стороны государственных структур призваны повысить безопасность автомобильного транспорта.

Целью пособия являлось обобщение материала в области сертификации и лицензирования, т.е. в области подтверждения стандартов и требований безопасности в процессе производства и эксплуатации автотранспортных средств и государственного регулирования перевозочной деятельности на автомобильном транспорте.

Изложенный материал соответствует нормативно-правовой базе по состоянию на июль 2014 года. Каждый раздел, изложенный в пособии, может быть расширен и углублен.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Лицензирование и сертификация на автомобильном транспорте: учебное пособие для вузов* / В.А. Бондаренко, Н.Н. Якунин, Н.В. Игнатова, В.Я. Климонтов. – М. : Машиностроение, 2004. – 496 с.
2. *Шапошников, Ю.А.* Лицензирование и сертификация на автомобильном транспорте: учебное пособие / Ю.А. Шапошников. – Барнаул : Изд-во АлтГТУ, 2005. – 127 с.
3. *Боровской, А.Е.* Сертификации транспортных средств: учебное пособие / А.Е. Боровской, Ю.В. Семикопенко. – Белгород : Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова, 2007. – 170 с.
4. *Кузнецова, В.Н.* Сертификация и лицензирование в сфере производства и эксплуатации машин и оборудования: учебное пособие. В.Н. Кузнецова. – Омск : СибАДИ, 2012. – 255 с.
5. *Порватов, И.Н.* Классификация и маркировка автомобилей. И.Н. Порватов, С.Р. Кристальный. – М. : МАДИ, 2010. – 50 с.
6. *Попов, Е.Ю.* Лицензирование и сертификация на автомобильном транспорте [электронный ресурс]: учебное пособие / Е.Ю. Попов. – Сыктывкар : СЛИ, 2013. – 41 с.
7. *Зеркалов, Д.В.* Международные автомобильные перевозки. В четырех книгах. Кн. 3. Организация движения: Справочник / Д.В. Зеркалов. – Киев : Изд-во «Основа», 2009. – 409 с.
8. *Российская Федерация.* Законы. О техническом регулировании : федер. закон № 184-ФЗ от 27.12.2002 г. (ред. 23.06.2014).
9. *Российская Федерация.* Законы. О безопасности дорожного движения : федер. закон № 196-ФЗ от 12.12.1995 (ред. 05.05.2014).
10. *Российская Федерация.* Законы. О внесении изменений в ФЗ № 196 «О безопасности дорожного движения» : федер. закон № 69 от 11.04.2011 г. (ред. 23.04.2012).
11. *Российская Федерация.* Законы. О лицензировании отдельных видов деятельности : федер. закон № 99-ФЗ от 04.05.2011 г. (ред. 04.06.2014).
12. *О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение Российской Федерацией, вредных (загрязняющих веществ).* Технический регламент. – Утв. Постановлением Правительства РФ № 609 от 12.10.2005 г. (ред. от 20.01.2012).
13. *О безопасности колесных транспортных средств.* Технический регламент. – Утв. Постановлением Правительства РФ № 720 от 10.09.2009 г. (ред. от 08.04.2014).
14. *Условия доступа* : <http://standard.gost.ru/>
15. *Условия доступа* : www.mintrans.ru/
16. *Условия доступа* : www.rostransnadzor.ru/
17. *Условия доступа* : <http://rosavtodor.ru/>
18. *Условия доступа* : <http://ugadn70.ru/>
19. *Условия доступа* : <http://tomskavtodor.ru/>
20. *Условия доступа* : <http://www.asmap.ru/>

Учебное издание

Нина Николаевна Шевченко

СЕРТИФИКАЦИЯ И ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ В СХЕМАХ И ТАБЛИЦАХ

Редактор Г.Г. Семухина
Технический редактор А.В. Володина
Оформление схем и таблиц А.Е. Леденев

Подписано в печать 15.05.2014.
Формат 84×108/16. Бумага офсет. Гарнитура Таймс.
Усл. печ. л. 5,04. Уч.-изд. л. 4,24. Тираж 60 экз. Зак. № 223.

Изд-во ТГАСУ, 634003, г. Томск, пл. Соляная, 2.
Отпечатано с оригинал-макета в ООП ТГАСУ.
634003, г. Томск, ул. Партизанская, 15.