



Для служебного пользования

ITF(2015)3/FINAL

Forum International des Transports  
International Transport Forum  
Международный Транспортный Форум

05 июня 2015 г.

русский – ор. английский

Международный Транспортный Форум  
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

#### ХАРТИЯ КАЧЕСТВА

Международных автомобильных грузовых перевозок в системе Многосторонней Квоты ЕКМТ

*Сводный текст Хартии Качества принят к сведению Министрами Транспорта европейских Стран-членов Международного Транспортного Форума, по пункту 4 Повестки дня Закрытого заседания Министров, состоявшегося 28 мая 2015 года в Лейпциге, Германия.*

JT03375606

Полный документ в формате оригинала доступен в информационной службе он-лайн  
Данный документ и любая содержащаяся в нем карта не ставят под вопрос статус или суверенитет любой территории,  
начертание международных границ и разграничительных линий, а также наименование любой территории, города или местности

## **ХАРТИЯ КАЧЕСТВА международных автомобильных грузовых перевозок в системе многосторонней квоты ЕКМТ**

### **Глава I – Область применения и определения**

#### **1. Область применения**

Настоящая Хартия распространяется на международные автомобильные грузовые перевозки в системе многосторонней квоты ЕКМТ. Она дополняет положения Руководства для должностных лиц и перевозчиков по использованию многосторонней квоты ЕКМТ<sup>1</sup>, в котором конкретизированы характеристики разрешений, распределяемых в соответствии с данной системой, а также условия и область их использования.

Положения Хартии могут также применяться, с необходимыми изменениями, в двусторонних и многосторонних Соглашениях о международных грузовых, а также пассажирских перевозках, если заинтересованные стороны примут такое решение.

Настоящая Хартия не затрагивает нормы права Европейского Союза, положения соглашения о Европейском Экономическом Пространстве или соглашений между Европейским Союзом и не состоящими в ЕС странами-участницами системы Многосторонней квоты ЕКМТ, а также конвенций ООН и соглашений, касающихся международных автомобильных грузовых перевозок.

#### **2. Определения**

Используемые в настоящей Хартии определения идентичны предусмотренным Главой 1 Руководства. Кроме того, для целей настоящей Хартии применяются следующие определения:

- 2.1. «Деятельность оператора международных автомобильных грузовых перевозок» означает деятельность какого-либо предприятия, осуществляющего международные автомобильные грузовые перевозки по найму или за вознаграждение посредством моторных транспортных средств или сочетания автотранспортных средств.
- 2.2. «Транспортный управляющий» означает физическое лицо, нанятое предприятием, либо, если это предприятие является физическим лицом, то это лицо, либо там, где это предусмотрено, другое физическое лицо, назначенное данным предприятием по контракту, которое фактически и непрерывно руководит транспортной деятельностью указанного предприятия.
- 2.3. «Разрешение на занятие деятельностью оператора международных автомобильных грузовых перевозок» означает административное решение, которое уполномочивает предприятие, удовлетворяющее условиям действующих нормативных актов, выполнять функции оператора международных автомобильных грузовых перевозок.
- 2.4. «Компетентный орган» означает национальный, региональный или местный орган Страны-члена, который для целей разрешения деятельности оператора международных автомобильных грузовых перевозок проверяет, отвечает ли какое-либо предприятие условиям, изложенным в настоящей Хартии, и правомочен выдавать, приостанавливать действие или отзываться разрешение на занятие деятельностью оператора международных автомобильных грузовых перевозок;
- 2.5. «Страна-член регистрации» означает Страну-участницу, в которой предприятие учреждено на правовой основе, независимо от того, что его транспортный управляющий может происходить из другой страны.

---

<sup>1</sup> МНОГОСТОРОННЯЯ КВОТА ЕКМТ: Руководство пользователя, , 2014 г. [©ЕКМТ-МСАТ]

## **Глава II – Положения, касающиеся предприятий транспорта, использующих разрешения ЕКМТ**

### **1. Общие положения**

1.1. Предприятия, желающие производить международные автомобильные грузовые перевозки в системе многосторонней квоты ЕКМТ, должны иметь разрешение, выданное компетентным органом страны регистрации, которым признается их способность осуществлять деятельность оператора международных автомобильных грузовых перевозок.

1.2. Предприятия автомобильного грузового транспорта, желающие производить международные автомобильные грузовые перевозки с разрешением по многосторонней квоте ЕКМТ, должны представлять доказательства того, что они:

- a) удовлетворяют условиям учреждения в Стране-члене;
- b) имеют адекватную деловую репутацию;
- c) имеют надлежащее финансовое положение;
- d) обладают профессиональной компетентностью.

Выдавший разрешение ЕКМТ орган вправе отозвать его, если условия, изложенные выше в данной статье, более не выполняются; при этом применяются положения Статьи 4.3 Главы IV Хартии.

### **2. Условия учреждения**

2.1. Предприятие, которое является оператором международных автомобильных грузовых перевозок и желает производить их по многостороннему разрешению ЕКМТ, должно быть зарегистрировано реально и на постоянной основе в Стране-члене.

2.2. С этой целью данное предприятие должно:

- a) иметь в своем распоряжении учреждение, расположенное в данной Стране-члене, с помещениями, где оно хранит основную деловую документацию, в частности документы бухгалтерского учета, документы по личному составу, документы, содержащие данные о периодах управления и отдыха, и любые иные документы, к которым должен иметь доступ компетентный орган в соответствии с его национальным законодательством;
- b) располагать одним или несколькими транспортными средствами, которые зарегистрированы или иным образом допущены к эксплуатации в соответствии с законодательством данной Страны-члена, независимо от того, находятся ли эти транспортные средства в полной собственности или, например, приобретены в рассрочку либо используются по контракту найма в аренду или лизинга;
- c) обеспечивать эффективные и непрерывные операции, связанные с упомянутыми в подпункте (b) транспортными средствами, за счет необходимого административного оснащения, соответствующего оборудования и сооружений в операционном центре, расположенном в данной Стране-члене.

### **3. Деловая репутация**

3.1. Любое предприятие, занимающееся автомобильными грузовыми перевозками и желающее использовать многосторонние разрешения ЕКМТ, должно представить доказательства своей деловой репутации. С этой целью требованиям деловой репутации должно удовлетворять транспортное предприятие, физическое лицо, назначенное «транспортным управляющим», и любое иное ответственное лицо или орган, как его определяет национальное законодательство данной Страны-члена. Это ответственное лицо (лица) должно иметь реальную связь с данным предприятием в качестве сотрудника, директора, владельца, акционера или администратора.

3.2. При определении соответствия предприятия требованию деловой репутации следует изучить ведение дел предприятием, его транспортным управляющим (управляющими) и любым иным лицом, которое считается в Стране-члене занимающим ответственный пост. Применительно к деловой репутации любые сведения об осуждениях, наказаниях или нарушениях должны включать относящиеся не только к самому предприятию, но и к его управляющему (управляющим) и любому иному лицу, которое считается в Стране-члене занимающим ответственный пост. Условие деловой репутации считается выполненным, если транспортное предприятие и его транспортный управляющий (управляющие)/ответственное лицо (лица):

- a) Не было (не были) объявлено (объявлены) не пригодными для занятия деятельностью оператора автомобильных грузовых перевозок;
- b) Не имеет (не имеют) судимости за серьезное уголовное преступление и не привлекалось (не привлекались) к ответственности за серьезные нарушения действующих национальных норм в таких областях, как, например, торговое право, законодательство о несостоятельности; условия оплаты труда и занятости в данной профессии; дорожное движение; профессиональная ответственность; торговля людьми или незаконный оборот наркотиков;
- c) Не было (не были) осуждено (осуждены) за тяжкое уголовное преступление или понесли наказание за серьезные нарушения действующих национальных норм в таких областях, как, например: допуск к профессии, доступ на рынок международных автомобильных грузовых перевозок, начальная подготовка и периодическая переподготовка водителей, перевозка животных;
- d) Не было (не были) осуждено (осуждены) за совершение правонарушения или не привлекалось (не привлекались) к ответственности за такое самое серьезное нарушение правил, как:
  - i) в части периодов управления и отдыха водителей: превышение максимального лимита продолжительности управления за шесть суток или две недели на 25% или больше; либо превышение максимальной ежедневной продолжительности управления на 50% или больше без перерыва или без непрерывного периода отдыха продолжительностью, как минимум, в 4,5 часа;
  - ii) в части оснащения записывающим или другим контрольным оборудованием: отсутствие аналогового или цифрового тахографа и/или ограничителя скорости, либо использование мошеннического устройства, способного изменять записи регистрирующего оборудования и/или ограничителя скорости, либо фальсификация записей или данных, загружаемых из тахографа и/или с карточки водителя;
  - iii) в части годности к эксплуатации коммерческих автотранспортных средств, используемых в международных перевозках: управление без действительного сертификата годности к эксплуатации, если таковой требуется применимыми регламентами, и/или управление с очень серьезными неполадками, среди прочего, тормозной системы, рулевых тяг, колес/шин, подвески или шасси, способными создать такой непосредственный риск для дорожной безопасности, который приводит к решению пресечь движение данного транспортного средства;
  - iv) в части безопасности автомобильных перевозок опасных грузов: перевозка опасных грузов, запрещенных к транспортировке, или перевозка таких грузов в запрещенной или неразрешенной таре либо без обозначения их на транспортном средстве как опасных грузов, которая создает тем самым угрозу для жизни людей или для окружающей среды в такой степени, что это приводит к решению пресечь движение данного транспортного средства.
  - v) в части водительских прав: перевозка без действительного водительского удостоверения;
  - vi) в части использования регистрирующего оборудования: управление с водительской карточкой памяти для тахографа, которая была сфальсифицирована, либо не принадлежит данному водителю, либо была получена по ложным заявлениям и/или поддельным документам;

- vii) в части максимального веса и габаритов коммерческих транспортных средств, используемых в международных перевозках: перевозка груза с превышением разрешенной максимальной массы на 20% или более для транспортных средств, у которых разрешенная масса превышает 12 тонн, и на 25% или больше для транспортных средств с разрешенной массой не свыше 12 тонн.

Если предприятие транспорта или его транспортный управляющий (управляющие) /ответственное лицо (лица) было (были) осуждены ранее в связи с правонарушением в одной или нескольких Странах-членах либо понесли наказание в связи с одним из упомянутых выше наиболее серьезных нарушений, то компетентный орган Страны регистрации должен начать своевременно и надлежащим образом соответствующую административную процедуру, чтобы определить, станет ли в свете конкретных обстоятельств утрата деловой репутации в данном случае непропорциональной мерой. Любой вывод на этот счет должен иметь солидную базу и надлежащие обоснования. Если компетентный орган не сделает вывод о непропорциональности такой меры, то результатом осуждения или наказания должна быть утрата деловой репутации.

- e) Если условие адекватной деловой репутации более не выполняется, изложенное в предшествующих абзацах требование не будет считаться удовлетворенным до тех пор, пока не приняты меры реабилитации в отношении данного предприятия и ответственного лица (лиц) или иные эквивалентные меры, вытекающие из соответствующих положений национального права.

3.3. Назначенное таким образом ответственное лицо (лица) должно проживать в Стране-члене и нести ответственность за фактическое и непрерывное управление транспортной деятельностью автотранспортного предприятия, включая управление ремонтом и эксплуатацией транспортных средств, проверку транспортных договоров и документации, базовый бухгалтер, распределение грузов или сервисного обслуживания между водителями и транспортными средствами, а также проверку мер безопасности. При утрате назначенным ответственным лицом деловой репутации компетентный орган должен объявить его (ее) не пригодным к управлению транспортной деятельностью предприятия.

#### **4. Профессиональная компетентность**

4.1. «Профессиональная компетентность» состоит в обладании достаточными знаниями для надлежащего и эффективного осуществления функций оператора международных автомобильных грузовых перевозок.

4.2. Требование к операторам транспорта обладать знаниями, подтвержденными экзаменом

- a) Лицо или лица, которые отвечают за эффективное и постоянное управление транспортной деятельностью предприятия, занимающегося автомобильными грузовыми перевозками с использованием многосторонних разрешений ЕКМТ, и соответствуют требованиям деловой репутации, должны обладать достаточными познаниями и достичь уровня практической компетентности, необходимого для надлежащего и эффективного выполнения функций оператора международных автомобильных грузовых перевозок.
- b) Требуемые знания касаются, в частности, следующих предметов: торговое и финансовое бизнес-администрирование; технические стандарты и операции; безопасность дорожного движения; доступ на рынки; элементы торгового права; элементы социального и трудового законодательства; элементы частного права; элементы налогового законодательства. Приложение 1 содержит перечень предметов, который должен считаться минимумом для официального признания профессиональной компетентности. Любой иной перечень требуемых познаний может быть приемлемым при условии, что его признает эквивалентным Рабочая группа по автомобильному транспорту.

- c) Профессиональная компетентность демонстрируется сдачей обязательного письменного экзамена, который может быть дополнен устным экзаменом. Эти экзамены должны подтвердить, что заявители – операторы автомобильных перевозок достигли требуемого уровня знания перечисленных в предыдущем параграфе предметов и, в частности, способны пользоваться инструментами и методами, связанными с данными предметами, и выполнять соответствующие обязанности по руководству и координации. Страны-члены могут принять решение об освобождении от экзаменов тех лиц, которые представляют доказательства того, что руководили предприятием автомобильных грузовых перевозок в одной или нескольких Странах-членах непрерывно на протяжении 10 лет до вступления в силу настоящих положений.

#### 4.3. Организация экзаменов и утверждение уполномоченных экзаменационных органов

- a) Упомянутые в предыдущей Статье экзамены следует организовывать в соответствии с процедурами, изложенными в Приложении 2, причем Страны-члены вправе потребовать пройти до экзамена подготовительные занятия. Приемлемы и иные экзаменационные процедуры при условии, что их признает эквивалентными Рабочая группа по автомобильному транспорту.
- b) Организовывать и сертифицировать такие письменные и устные экзамены вправе только ведомства или органы, должным образом утвержденные для этой цели Страной-членом в соответствии с установленными ею критериями. Страны-члены должны регулярно удостоверяться, что условия, на которых эти ведомства или органы проводят экзамены, соответствуют предписанному порядку. Аккредитация может быть отменена или приостановлена, если ее условия более не соблюдаются.
- c) Если требуется предэкзаменационная подготовка, ее должны обеспечивать ведомства или органы, надлежащим образом уполномоченные Страной-членом в соответствии с установленными ею критериями. Эти органы должны быть в состоянии предложить кандидатам качественное обучение для подготовки к экзаменам, а также переподготовку для того, чтобы операторы транспорта могли при желании обновить свои знания. В качестве примера, для получения лицензии такие центры должны представить следующую информацию: соответствующую программу аттестации и учебы с указанием преподаваемых предметов и изложением предлагаемого плана занятий и методики обучения. В программе обучения следует указать требуемые на экзамене предметы, требуемый уровень квалификации и специализацию преподавателей и сведения о помещениях, в которых проводятся курсы, учебных материалах и условиях участия в курсах (количество слушателей). Страны-члены должны регулярно удостоверяться, что указанные организации неизменно соответствуют критериям, по которым они были аккредитованы. Аккредитация может быть отменена или приостановлена, если ее условия более не соблюдаются.

#### 4.4. Выдача сертификата профессиональной компетентности

- a) Кандидатам, сдавшим экзамен, ведомства или уполномоченные органы будут выдавать сертификат, подтверждающий профессиональную компетентность. Этот сертификат с печатью выдавшего его ведомства или надлежащим образом утвержденной организации, не подлежит передаче другому лицу. Сертификат должен изготавливаться на основе образца, приведенного в Приложении 3, обеспечивая его близкое соответствие эталону. Может быть приемлемым любой иной образец, который признала эквивалентным Рабочая группа по автомобильному транспорту.
- b) Утвержденные Академией МСАТ стандарты сертификации экзаменационных и учебных центров, а также выдачи Сертификатов Профессиональной Компетентности признаются в качестве примерного образца. Сертификаты, выданные такими центрами, считаются соответствующими требованиям Многосторонней Квоты ЕКМТ при условии, что они скреплены подписью компетентных в этой области национальных органов Стран-членов ЕКМТ.

## **5. Финансовое положение**

5.1. «Финансовое положение» состоит в наличии финансовых ресурсов, необходимых для обеспечения надлежащего начала деятельности и управления предприятием. Предприятие, которое выполняет функции оператора автомобильных грузовых перевозок и желает иметь возможность пользоваться многосторонними разрешениями ЕКМТ, должно всегда быть в состоянии выполнить свои финансовые обязательства в течение отчетного года.

5.2. Для этой цели предприятие должно продемонстрировать, на основе годовой финансовой отчетности (баланса, отчета о прибылях и убытках и любых требуемых приложений), удостоверенной аудитором или лицом, аккредитованным в соответствии с национальным законодательством, что каждый год оно располагает капиталом и резервами, которые составляют, как минимум, 9000 евро (или эквивалентную сумму в национальной валюте), если используется только одно транспортное средство, и 5000 евро (или эквивалентную сумму в национальной валюте) на каждое дополнительное транспортное средство. Может быть приемлемым любое иное положение относительно капитала и резервов, которое признано Рабочей группой по автомобильному транспорту эквивалентным и является столь же строгим, как и финансовые положения, приведенные выше.

5.3. Помимо сведений, содержащихся в годовой финансовой отчетности, при оценке финансового положения могут учитываться и такие элементы, как доступные предприятию средства, в том числе банковские депозиты, возможности овердрафта и получения ссуды; его активы, включая грузы, которые оно может предъявить в качестве залога, а также оборотный капитал.

5.4. Компетентный орган может согласиться либо потребовать, чтобы предприятие продемонстрировало свое финансовое положение таким подтверждением, как банковская гарантия (если потребуется, в качестве дополнительного залогового обеспечения или поручительства) или страховка, включая страхование профессиональной ответственности, от одного или нескольких банков либо иных финансовых институтов, в том числе страховых компаний, предоставляющих предприятию совместную гарантию на суммы, указанные в Статье 5.2. настоящей Главы.

5.5. Годовая отчетность и гарантия, упомянутые в предшествующих абзацах, относятся к предприятию, учрежденному в той Стране-члене, в которой оно обратилось за разрешением ЕКМТ, а не к любому иному, зарегистрированному в любой другой Стране-члене.

## **Глава III – Положения, касающиеся водителей транспортных средств, производящих международные автомобильные грузовые перевозки по разрешениям ЕКМТ**

### **1. Периоды управления и отдыха**

1.1. Положения Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года с последующими поправками, либо равноценных регламентов<sup>2</sup> применяются ко всем международным автомобильным грузовым перевозкам, совершаемым по разрешениям ЕКМТ. В ходе любой международной автомобильной грузовой перевозки по разрешению ЕКМТ предприятие и члены экипажа должны соблюдать предусмотренные соглашением ЕСТР положения о продолжительности периодов управления и отдыха и о составе экипажа.

1.2. В соответствии с положениями ЕСТР транспортные средства, используемые для международных автомобильных грузовых перевозок по разрешениям ЕКМТ, должны быть оборудованы контрольным устройством, конструкция, установка и применение которого соответствуют требованиям, установленным в Приложении к ЕСТР. Это устройство должно использоваться во всех международных автомобильных грузовых перевозках по разрешениям ЕКМТ для записи данных о действиях водителя в соответствии с условиями, предусмотренными ЕСТР. Работодатель и водители должны обеспечить надлежащее функционирование и использование контрольного устройства.

<sup>2</sup> Любая ссылка на ЕСТР в тексте Хартии Качества повсеместно подразумевает и ссылку на равноценные положения, в том числе действующие в региональных организациях экономической интеграции в рамках их области применения.

## 2. Подготовка водителей

2.1. Управление автотранспортным средством для международной грузовой перевозки по разрешению ЕКМТ подлежит как род занятий обязательной начальной подготовке и обязательной периодической переподготовке, удостоверяемым выдачей Сертификата Профессиональной Компетентности (СПК), которым должен располагать каждый водитель, занятый в таких перевозках.

2.2. С этой целью Страны-члены должны организовать:

- a) Систему первичного обучения квалификации по двум возможным вариантам: курс + экзамен или только экзамен, прохождение которых удостоверяется выдачей СПК. Содержание этих теоретических и практических курсов и экзаменов должно охватывать, в частности, следующие области: повышенный уровень обучения рациональному вождению на основе правил техники безопасности; применение регламентов, здравоохранение, безопасность дорожного движения и охрана окружающей среды, материально-техническое обслуживание, логистика и т.д. Приложение 4 содержит подробный перечень предметов, которые должны быть охвачены такими курсами и экзаменами. Любое иное содержание этих курсов и экзаменов может быть приемлемым при условии, что его признает эквивалентным Рабочая группа по автомобильному транспорту.

Первичная подготовка не будет относиться к водителям, получившим права С, С+Е, С1, С1+Е или любые другие национальные права, разрешающие управление транспортным средством либо составом транспортных средств, используемым в системе квоты ЕКМТ, до 1 января 2016 года.

- b) Систему периодической переподготовки с обязательным посещением курсов, удостоверяемой выдачей СПК. Приложение 4 конкретизирует содержание этого обучения, в котором особый упор делается на безопасность дорожного движения и рациональное расходование топлива. Может быть приемлемым любое иное содержание такой подготовки при условии, что его признает эквивалентным Рабочая группа по автомобильному транспорту.

Эта периодическая переподготовка должна касаться всех владельцев водительских прав классов С, С+Е, С1, С1+Е или любых других национальных прав, разрешающих управление транспортным средством либо составом транспортных средств, используемым в системе квоты ЕКМТ, независимо от времени их выдачи. Ее необходимо проходить каждые пять лет, с даты выдачи СПК, в объеме 35 часов обязательного обучения, периодами по меньшей мере в семь часов. Первый цикл периодической переподготовки должен быть завершен к 31 декабря [2019] года.

2.3. Учебные центры, принимающие участие в первичном обучении и периодической переподготовке, должны утверждаться компетентными органами Стран-членов.

2.4. Для получения аккредитации центры должны представить следующие сведения: адекватная программа обучения и переподготовки с указанием преподаваемых предметов, содержание которых должно соответствовать представленным в Приложении 4, и с изложением предлагаемого учебного плана и методики обучения; квалификация и специализация инструкторов; сведения о помещениях, в которых проводятся курсы, учебных материалах, ресурсах, выделяемых на практические занятия, и парке используемых автомашин; условия участия в курсах (количество слушателей).

2.5. За эталон приняты требования, установленные Академией МСАТ для утверждения учебных центров. Сертификаты Профессиональной Компетентности, выданные центрами, аккредитованными МСАТ, считаются отвечающими требованиям многосторонней квоты ЕКМТ при условии, что они скреплены подписью компетентных в этой области национальных органов Стран-членов.

2.6. В подтверждение того, что водитель располагает СПК, компетентные органы Стран-членов должны наносить на водительские права, наряду с указанием их категорий, отличительный знак, свидетельствующий о наличии и сроке действия СПК, либо выдавать специальную карточку квалификации водителя, которая должна изготавливаться по образцу и

близкому подобию модели, приводимой в Приложении 5. Любой иной образец может быть приемлемым при условии, что его признает эквивалентным Рабочая группа по автомобильному транспорту. Карточки квалификации водителя или любые упомянутые выше эквивалентные документы, выданные Странами-членами, должны взаимно признаваться. Если выдается специальная карточка квалификации водителя, удостоверяющая наличие СПК, то она должна находиться на борту транспортного средства и предъявляться водителем по любому требованию инспектирующих должностных лиц.

### **3. Условия занятости**

3.1. Водитель должен быть нанят на работу легально в соответствии с национальным законодательством Страны-участницы, в которой предприятие учреждено на правовой основе.

## **Глава IV – Положения, касающиеся проверок и санкций**

### **1. Общие положения: компетентные органы и взаимное содействие**

1.1. Меры, касающиеся проверки надлежащего применения действующих правил квоты, в частности, в отношении технических характеристик транспортных средств, использования разрешений и применимых в этой области санкций, не подпадают под действие Хартии Качества. Они регулируются положениями Руководства пользователя Многосторонней квотой ЕКМТ.

1.2. Страны-члены должны назначить один или несколько органов, компетентных в областях, регулируемых настоящей Хартией Качества.

1.2.1. В связи с положениями, касающимися предприятий, эти органы должны обладать полномочиями, чтобы, в частности:

- рассматривать заявки предприятий для получения разрешения осуществлять функции оператора международных автомобильных грузовых перевозок;
- выдавать разрешения на осуществление функций оператора международных автомобильных грузовых перевозок, а также отзывать такие разрешения или приостанавливать их действие;
- объявлять физическое лицо пригодным или не пригодным для управления транспортной деятельностью предприятия в качестве транспортного управляющего;
- проверять на начальном этапе и в последующем соответствие предприятия всем требованиям в отношении условий учреждения, деловой репутации, профессиональной компетентности и финансового положения;
- утверждать учебные центры, выдающие Сертификаты Профессиональной Компетентности, и организовывать экзамены, которые позволяют присуждать Сертификат Профессиональной Компетентности.

1.2.2. В связи с положениями, касающимися водителей, эти органы должны обладать полномочиями, чтобы, в частности:

- создать систему для осуществления предусмотренных Соглашением ЕСТР проверок как на дорогах, так и на территории предприятий;
- координировать эти проверки на национальном уровне для обеспечения согласованной стратегии в данной стране;
- обеспечивать координацию с аналогичными органами других Стран-членов;
- утверждать учебные центры, занимающиеся первичным обучением и последующей переподготовкой водителей;
- выдавать Сертификаты Профессиональной Компетентности с нанесением отличительного знака на водительские права или квалификационную карточку водителя.

1.2.3. Компетентные ведомства Стран-членов должны тесно сотрудничать и оказывать друг другу взаимное содействие в применении положений настоящей Хартии и проверке их соблюдения при перевозках по разрешениям ЕКМТ, а также в наложении санкций за нарушения при осуществлении таких перевозок.

1.2.4. Если держатель разрешения ЕКМТ, выданного в другой стране, совершил нарушение, то Стране-члену, на территории которой зафиксировано нарушение, следует уведомить об этом соответствующие органы страны регистрации, чтобы они могли принять меры, которые сочтут адекватными, в плане потенциальных санкций вплоть до отзыва разрешения. Указанной стране следует также, с соблюдением положений о защите личных данных, уведомить органы страны регистрации об уже наложенных санкциях, особенно когда последние имеют результатом запрет на управление транспортным средством на территории страны, в которой совершено нарушение.

1.2.5. Разрешения ЕКМТ могут отзываться выдающими органами в случае серьезного или повторяющегося нарушения положений Хартии Качества. Максимальной санкцией для транспортного оператора, допустившего серьезные нарушения, должно быть лишение лицензии на осуществление функций оператора международных автомобильных грузовых перевозок.

1.3. Секретариат Международного Транспортного Форума (МТФ) должен создать электронный реестр:

- предприятий автомобильных грузовых перевозок (как минимум, содержащий названия предприятий), обладающих разрешениями ЕКМТ, при условии, что такие сведения соответствуют национальному законодательству о конфиденциальности данных;
- должностных лиц, назначенных Странами-членами в качестве контакта по вопросам, связанным с Многосторонней Квотой ЕКМТ.

Сверяться с этими реестрами можно на Интернет-сайте МТФ, отведенном для многосторонней квоты ЕКМТ.

В связи с проверками и санкциями Секретариат (МТФ) должен располагать средствами, необходимыми для того, чтобы:

- предлагать Страна-членам представлять ему доклады о том, как они адаптируют положения Хартии Качества в национальное законодательство и размещать эти документы он-лайн на Интернет-сайте МТФ, отведенном для многосторонней квоты ЕКМТ;
- собирать информацию, необходимую для ведения указанного электронного реестра;
- обеспечивать надлежащее функционирование режима взаимного содействия и составить руководство по передовой практике в этой области.

## **2. Проверки**

### **2.1. Проверки требований, относящихся к водителям**

#### **2.1.1. Периоды управления и отдыха**

2.1.1.1. Страны-члены организуют систему адекватных и регулярных проверок правильного и последовательного применения правил ЕСТР или эквивалентных регламентов как на дорогах, так и на территории предприятий.

2.1.1.2. Страны-члены должны обеспечить на своей территории проведение согласованной национальной стратегии, обеспечивающей применение. С этой целью они назначат орган для координации указанных проверок и выделяют должностных лиц, облеченных соответствующими полномочиями для надлежащего выполнения ими инспекционных обязанностей.

2.1.1.3. Каждая Страна-член должна организовать проверки таким образом, чтобы проверять не менее 2% рабочих дней водителей транспортных средств, на которых распространяются правила ЕСТР. Эта процентная доля может постепенно повышаться, как максимум, до 4%. Не менее 30% общего количества проверяемых рабочих дней должно проверяться на дорогах и не менее 50% - на предприятиях.

2.1.1.4. Проверки на дорогах должны организовываться в различных местах и в любое время и охватывать достаточно большую часть дорожной сети, чтобы затруднить попытки объехать контрольные пункты. Проверки должны проводиться по системе произвольной ротации с соблюдением соответствующего географического баланса. Их следует выполнять без дискриминации, т.е. независимо от: страны регистрации транспортного средства; страны проживания водителей; страны учреждения предприятий; мест происхождения и назначения рейса. Приложение 6 содержит элементы, на которых следует сосредотачивать проверки. По содержанию этих проверок может быть приемлемым любое иное положение при условии, что его признала эквивалентным Рабочая группа по автомобильному транспорту.

2.1.1.5. Проверки на предприятиях должны планироваться в свете прежнего опыта в отношении различных видов перевозок и предприятий. Их следует проводить также в случае выявления на дорогах серьезных нарушений правил ЕСТР. Приложение 6 содержит элементы, на которых следует сосредотачивать проверки. По содержанию этих проверок может быть приемлемым любое иное положение при условии, что его признала эквивалентным Рабочая группа по автомобильному транспорту.

2.1.1.6. Страны-члены должны обеспечить правоприменительные подразделения, проводящие проверки на дорогах и на предприятиях, оборудованием, которое позволяет загружать данные из цифрового тахографа на борту транспортного средства и из электронной карточки водителя, считывать и анализировать данные и/или передавать полученные сведения в центральную базу данных для анализа, а также оборудованием для проверки записей тахографа.

2.1.1.7. Органу, отвечающему за координацию контроля на национальном уровне, поручается также задача обеспечивать координацию с аналогичными органами других заинтересованных Стран-членов.

## 2.1.2. Профессиональная квалификация

2.1.2.1. Страны-члены должны наделить должностных лиц, отвечающих за проверку соблюдения правил ЕСТР, адекватными полномочиями, которые позволяют им проводить на единых условиях дорожные инспекции также для проверки профессиональной квалификации водителей.

2.1.2.2. Водители должны в любое время по требованию предъявлять водительские права или специальную квалификационную карточку с отличительным знаком, подтверждающим наличие Сертификата Профессиональной Компетентности.

## 2.2. Проверка требований, касающихся транспортных предприятий

Компетентные органы должны осуществлять мониторинг за тем, продолжают ли предприятия, которым они разрешили выполнять функции оператора автомобильных перевозок, соблюдать требования деловой репутации, профессиональной компетентности и финансового положения. Для контроля за соблюдением этих требований каждым предприятием Страны-члены должны проводить проверки не реже одного раза в пять лет.

### 3. Нарушения

#### 3.1. Нарушения положений, касающиеся водителей

3.1.1. Классификация по уровню риска нарушений правил о периодах управления и отдыха и о применении тахографа является важным шагом к более эффективной и согласованной системе проверок и санкций. Эта классификация представлена в виде таблицы со следующей рубрикацией:

Правовая норма	Вид нарушения	Уровень тяжести		
		Очень серьезное	Серьезное	Мелкое

3.1.2. Приложение 7 содержит классификацию нарушений по степени их тяжести и возможным последствиям для безопасности дорожного движения, а также способности властей проверять соблюдение водителем и автотранспортным предприятием имеющихся на этот счет требований. Наиболее серьезными являются нарушения, создающие риск тяжелых травм.

#### 3.2. Нарушения положений, касающихся предприятий транспорта

В отношении деловой репутации наиболее серьезные нарушения, которые могут повлечь санкции, относятся к областям, упомянутым в Главе II, Статья 3.2.

### 4. Санкции

#### 4.1. Общие положения

4.1.1. Страны-члены должны установить нормативные положения о санкциях за нарушения настоящей Хартии Качества и принимать все необходимые меры, чтобы обеспечить их применение. Эти санкции должны быть действенными, пропорциональными и впечатляющими. Страны-члены должны обеспечить применение этих наказаний без дискриминации по мотивам гражданства или места регистрации транспортного предприятия. Кроме случаев рассмотрения компетентными органами репутационных или повторных нарушений, никакое из нарушений настоящей Хартии Качества не должно вести более чем к одному наказанию или разбирательству.

4.1.2. В случае очень серьезного нарушения (такого, как обозначенные в качестве таковых в Приложении 7), явно угрожающего безопасности дорожного движения, эксплуатация соответствующего транспортного средства может быть приостановлена до устранения причины нарушения. Что касается предприятий, то власти страны регистрации вправе отозвать разрешения ЕКМТ на перевозки и распорядиться о временном или постоянном запрещении выдавать такие разрешения соответствующему оператору. Максимальным наказанием для оператора автомобильных грузовых перевозок, допустившего серьезные или неоднократные нарушения положений Хартии, может быть временный или постоянный отзыв разрешения выполнять функции оператора международных автомобильных грузовых перевозок.

#### 4.2. Санкции за нарушения положений, касающихся водителей

##### 4.2.1. Санкции за нарушения правил, касающихся периодов управления и отдыха

Любая Страна-член вправе применить санкцию к предприятию и/или водителю за нарушение правил ЕСТР, обнаруженное на ее территории.

##### 4.2.2. Санкции за нарушения правил в отношении подготовки водителей

4.2.2.1. Компетентный орган должен иметь право направлять уполномоченных лиц для посещения учебных курсов в аккредитованных учебных центрах и осуществлять мониторинг используемых в таких центрах ресурсов и

надлежащей организации курсов обучения и экзаменов. Эта аккредитация может быть отозвана или приостановлена, если ее условия больше не соблюдаются.

- 4.2.2.2. Компетентные органы должны не продлевать указанный на водительских правах срок действия отличительного знака или отозвать специальную карточку, удостоверяющую наличие у водителя сертификата профессиональной компетентности, если их владелец больше не соблюдает условия выдачи такого сертификата и, в частности, не проходит своевременно периодическую переподготовку, как предусмотрено Статьей 2.2.b) Главы III Хартии.

#### **4.3. Санкции за нарушения положений, касающихся предприятий транспорта**

4.3.1. Страны-члены должны обеспечить отзыв компетентными органами разрешения ЕКМТ у предприятия автомобильных грузовых перевозок, если установят, что оно больше не соблюдает требования Главы II Хартии. При необходимости в связи с положениями, касающимися предприятий, могли бы применяться и другие санкции, в частности, приостановление разрешения на выполнение функций оператора международных автомобильных грузовых перевозок, отзыв такого разрешения и объявление непригодным – по критериям деловой репутации и профессиональной компетентности – лица, назначенного для эффективного и постоянного управления транспортной деятельностью автотранспортных предприятий.

4.3.2. Компетентный орган должен уведомить предприятие, если установит, что оно рискует больше не выполнять требования, предъявляемые к деятельности в качестве оператора автомобильных грузовых перевозок. Если компетентный орган устанавливает, что больше не удовлетворяется одно или несколько таких требований, он может назначить один из следующих сроков для того, чтобы предприятие исправило ситуацию:

- если транспортный управляющий перестал удовлетворять требованиям деловой репутации или профессиональной компетентности, - срок для подбора ему замены не свыше 6 месяцев, который может быть продлен на 3 месяца в случае его смерти или физической нетрудоспособности;
- срок не более 6 месяцев, если предприятие должно исправить ситуацию, продемонстрировав наличие эффективного и стабильного учреждения;
- если не удовлетворено требование в отношении финансового положения, - срок не свыше 6 месяцев для демонстрации того, что данное требование выполняется вновь на устойчивой основе.

#### **Глава V – Выполнение положений Хартии**

1. Хартия Качества вступает в силу 1 января 2016 года. Положения Глав I - IV будут применяться ко всем международным автомобильным грузовым перевозкам, производимым по разрешениям ЕКМТ с 1 января 2018 года.

2. Каждая Страна-член, участвующая в системе многосторонней квоты ЕКМТ, направит в Секретариат МТФ, самое позднее, до 1 марта 2018 года официальное заявление и доклад согласованного формата с изложением того, как она применяет положения Хартии.

3. В этом докладе, представляемом на одном из официальных языков Организации, Страна-член должна указать, в частности, национальные положения, которые не идентичны рекомендуемым Хартией и признания которых эквивалентными она желала бы со стороны Группы по автомобильному транспорту. Чтобы считаться эквивалентными, эти национальные установления должны быть столь же строгими, как и положения Хартии, и обеспечивать аналогичные результаты.

4. Любой запрос с целью получить признание соблюдения Хартии Качества, в том числе заключение об оценке эквивалентности или о споре между двумя или несколькими Странами-членами по поводу интерпретации или применения Хартии, будет рассмотрен в соответствии с правилами процедуры, составленными Группой по автомобильному транспорту, как они приведены в Дополнении 1 настоящей Хартии.

5. В последующем каждая Страна-член должна уведомлять Секретариат о любых изменениях в применении положений Хартии. Такие сообщения в Секретариат МТФ приведут в действие процесс пересмотра, как определено в статье 4 данной главы, и будут размещаться Секретариатом на защищенном Интернет-сайте, отведенном для многосторонней квоты ЕКМТ.

6. Согласно установленным на этот счет правилам процедуры, только Группа по автомобильному транспорту уполномочена рассматривать любые обращения Стран-членов относительно применения Хартии Качества и оценивать ее соблюдение или эквивалентность установлений различных Стран-членов требованиям Хартии. При изучении этих запросов Группа по автомобильному транспорту вправе использовать любые средства, имеющиеся в ее распоряжении, включая создание соответствующей структуры для изучения таких запросов.

При принятии решения допуск к участию в нем ограничивается Странами-членами, которые не проходят процесс оценки или не обратились с претензией.

7. После трех лет действия настоящего соглашения либо при возникновении необходимости Группа по автомобильному транспорту рассмотрит применение Статей 1-6 данной Главы либо Правил процедуры (Дополнение 1) и может решить исправить любые возможные недостатки в процедурах, предусмотренных этими статьями или изложенных в Дополнении 1.

8. По завершении этих трех лет и имея в виду цель настоящей Хартии – добиваться высокого качества автомобильных перевозок в Европе и создавать более согласованные условия для более открытых рынков международных автомобильных перевозок, Группа по автомобильному транспорту должна также:

- оценить степень выполнения Хартии;
- оценить масштаб возможных механизмов стимулирования для развития Квоты ЕКМТ;
- оценить возможные юридические ограничения для внедрения и стимулирования;
- рассмотреть возможность и процедуры устранения оговорок и ограничений, основанные на степени выполнения настоящей Хартии, достигнутой Странами-членами.

9. Положения Хартии Качества могут быть в любое время изменены Группой по автомобильному транспорту, чтобы учесть, в частности, изменения в существующих регламентах международного уровня в областях, на которые распространяется действие Хартии. Эти поправки должны вступать в силу в срок, устанавливаемый Группой по автомобильному транспорту.

10. Хартия Качества имеет те же силу и срок действия, что и Руководство пользователя Многосторонней квотой ЕКМТ.

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 1: ЗНАНИЯ, ТРЕБУЕМЫЕ ДЛЯ ПОДТВЕРЖДЕНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОМПЕТЕНТНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ ТРАНСПОРТА**

### **(Глава II, Статья 4.2.b)**

Знания, которые следует учитывать для официального признания профессиональной компетентности Странами-участницами, охватывают, как минимум, перечисленные ниже предметы. По этим предметам кандидаты из числа операторов автомобильных грузовых перевозок должны обладать уровнем знаний и практических навыков, необходимым для управления транспортным предприятием. Приемлемой любой иной перечень предметов в качестве минимума знаний для официального признания профессиональной компетентности при условии, что его сочтет эквивалентным Рабочая группа по автомобильному транспорту в соответствии с установленными ею правилами процедуры.

Приводимый ниже минимальный уровень знаний не может быть ниже уровня знаний, приобретенного в ходе обязательного образования, которое дополняется либо продолжением образования и дополнительным техническим обучением, либо средней школой или другим техническим обучением.

#### **A. Частное право**

Применительно к автомобильным грузовым перевозкам кандидат должен, в частности:

1. знать основные виды договоров, используемых в автомобильном транспорте, и вытекающие из них права и обязанности;
2. быть в состоянии заключить имеющий юридическую силу договор перевозки, особенно в отношении условий перевозки;
3. быть в состоянии рассмотреть претензию своего руководителя о компенсации за потерю или повреждение груза при перевозке либо задержку с доставкой и понимать, как такая претензия влияет на его личную ответственность по контракту;
4. знать права и обязанности, проистекающие из КДПГ - Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов.

#### **B. Торговое право**

Применительно к автомобильным грузовым перевозкам кандидат должен, в частности:

1. знать условия и формальности, установленные для осуществления торговли, общие обязанности, возлагаемые на операторов транспорта (регистрация, ведение учета и т.д.), и последствия банкротства;
2. обладать соответствующими знаниями о различных формах торговых компаний и правилах, регулирующих их устройство и деятельность.

#### **C. Социальное право**

Применительно к автомобильным грузовым перевозкам кандидат должен иметь представление о следующем:

1. роль и функции различных социальных институтов, имеющих отношение к автомобильному транспорту (профсоюзы, рабочие советы, цеховые профуполномоченные, трудовая инспекция и т.д.);
2. обязанности работодателя по социальному обеспечению;
3. правила, регулирующие трудовые контракты различных категорий работников, занятых на предприятиях автомобильного транспорта (форма договоров, обязательства сторон, условия труда и рабочие часы, оплачиваемый отпуск, вознаграждение, нарушение договора и т.д.);
4. правила, относящиеся к периодам управления, периодам отдыха и рабочему времени;
5. правила, относящиеся к первичной подготовке и регулярной переподготовке водителей.

#### **D. Налоговое законодательство**

Применительно к автомобильным грузовым перевозкам кандидат должен иметь представление о правилах, регулирующих:

1. налог на добавленную стоимость (НДС) в транспортных услугах;
2. налог на моторные транспортные средства;
3. налоги на определенные виды грузовых транспортных средств, сборы и плату за пользование инфраструктурой;
4. подоходный налог.

#### **E. Управление хозяйственной и финансовой деятельностью предприятия**

Применительно к автомобильным грузовым перевозкам кандидат должен:

1. знать законы и практику в отношении использования чеков, векселей, долговых расписок, кредитных карт и других средств или способов оплаты;
2. знать различные формы кредита (банковская ссуда, аккредитив, гарантийный взнос, ипотека, лизинг, аренда, факторинг и т.д.), а также возникающие при этом платежи и обязательства;
3. знать, что такое балансовый отчет, как он составляется и интерпретируется;
4. быть в состоянии прочесть и интерпретировать счет прибылей и убытков;
5. быть в состоянии оценить рентабельность и финансовое состояние данного предприятия, в частности, исходя из финансовых показателей;
6. быть в состоянии составить финансовую смету;
7. знать расходные статьи предприятия (постоянные издержки, переменные издержки, оборотный капитал, амортизация и т.д.) и быть в состоянии определить затраты в расчете на одно транспортное средство, на километр, на рейс или на тонну;
8. быть в состоянии начертить схему организационной структуры личного состава предприятия в целом и составить планы работы и т.д.;
9. знать принципы маркетинга, работы с общественностью и рекламы, включая транспортные услуги, продвижение продаж и подготовку клиентских досье и т.п.;
10. знать различные виды страхования, связанные с автомобильным транспортом (страхование ответственности, страхование от несчастного случая, сопряженного с травмой или гибелью, страхование рисков и багажа), и вытекающие из них гарантии и обязательства;
11. знать прикладные программы передачи электронных данных, используемые на автомобильном транспорте;
12. уметь применять правила, регулирующие выставление счетов за услуги автомобильных грузовых перевозок, понимать значение и смысл терминологии «Инкотермс»;
13. разбираться в различных категориях вспомогательных транспортных служб, их роли, функциях и, при необходимости, их статусе.

#### **F. Доступ на рынок**

Применительно к автомобильным грузовым перевозкам кандидат должен знать следующее:

1. профессиональные регламенты, регулирующие автомобильные перевозки по найму или за вознаграждение, аренду и субподряд промышленных транспортных средств и, в частности, правила, регулирующие официальную организацию профессии, доступ к занятию профессией, разрешения на автомобильные перевозки, инспекции и санкции;
2. правила учреждения автотранспортного предприятия;
3. различные документы, требуемые для организации автомобильных перевозок и проверок, чтобы обеспечить наличие на борту транспортного средства и в помещениях предприятия предписанных документов по каждой перевозке, в частности, касающихся транспортного средства, водителя, груза и багажа;

4. правила организации рынка услуг по автомобильным грузовым перевозкам, а также правила обработки грузов и логистики;
5. формальности при пересечении границ, роль и сфера применения документов «Т» и книжек МДП, а также обязанности и ответственность, связанные с их использованием;
6. положения Руководства для должностных лиц и операторов транспорта, использующих многостороннюю квоту ЕКМТ, а также Хартии Качества, применимые к международным автомобильным грузовым перевозкам в системе многосторонней квоты ЕКМТ.

#### **Г. Технические стандарты и технические аспекты деятельности**

Применительно к автомобильным грузовым перевозкам кандидат должен:

1. знать правила Стран-членов, касающиеся веса и габаритов транспортных средств, и порядок действий в случае нестандартных грузов, которые являются исключением из этих правил;
2. быть в состоянии выбирать транспортные средства и их компоненты (ходовую часть, двигатель, систему трансмиссии, тормозную систему и т.д.) в зависимости от потребностей предприятия;
3. знать формальности, касающиеся видов разрешений, регистрации и технического осмотра этих транспортных средств;
4. знать конкретные требования к различным видам транспортных средств, которые, вероятно, будут использоваться в системе многосторонней квоты ЕКМТ;
5. понимать, какие меры необходимо принимать для снижения шума и борьбы с загрязнением воздуха выхлопами моторных транспортных средств;
6. уметь составлять планы периодического технического обслуживания транспортных средств и их оборудования;
7. знать различные методы обработки грузов и погрузочно-разгрузочные устройства (погрузочные платформы, контейнеры, поддоны и т.д.) и быть в состоянии определить порядок погрузки и разгрузки и отдать распоряжения (распределение груза, штабелирование, укладка, блокировка и расклинивание и т.п.);
8. разбираться в разных видах комбинированных перевозок: автомобильно-железнодорожных, с использованием горизонтального метода погрузки и выгрузки;
9. уметь организовать соблюдение правил перевозки опасных грузов и отходов;
10. уметь организовать соблюдение правил перевозки скоропортящихся продуктов, в частности, вытекающих из Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС);
11. уметь организовать соблюдение правил перевозки животных.

#### **Н. Безопасность дорожного движения**

Применительно к автомобильным грузовым перевозкам кандидат должен:

1. знать, какие удостоверения требуются от водителей (водительские права, медицинские справки, справки о пригодности, т.д.);
2. уметь принять необходимые меры для соблюдения водителями правил дорожного движения, запретов и ограничений, действующих в различных Странах-членах (ограничения скорости, приоритетность, ограничения на время ожидания и парковки, использование световых сигналов, дорожные знаки и т.д.);
3. уметь составить инструкции для водителей, чтобы проверять выполнение ими требований безопасности к состоянию транспортных средств, их оборудования и груза, а также к необходимым мерам предупреждения аварий;
4. уметь разработать порядок действий при несчастном случае и обеспечить выполнение надлежащих процедур предотвращения повторных несчастных случаев или серьезных нарушений дорожного движения;
5. уметь применять правила надлежащего обеспечения сохранности груза и знать соответствующие методы.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2: ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКЗАМЕНА ДЛЯ УСТАНОВЛЕНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОМПЕТЕНТНОСТИ

### (Глава II, Статья 4.3.а)

В целях максимально возможной гармонизации, на уровне всего европейского континента, правил, регулирующих международные автомобильные грузовые перевозки, ниже приводятся положения, касающиеся экзаменационных процедур для подтверждения профессиональной компетентности:

1. Странам-членам следует организовать обязательный письменный экзамен, который можно дополнить факультативным устным экзаменом, чтобы установить, достигли ли кандидаты – операторы автомобильного транспорта требуемого уровня знаний по предметам, рекомендованным в Приложении 1, и, в частности, проверить их способность пользоваться инструментами и методами, связанными с данными предметами, и выполнять соответствующие обязанности по руководству и координации.

а) Обязательный письменный экзамен должен состоять из двух частей, а именно:

- i) письменные вопросы, которые предполагают выбор из предложенных вариантов ответа (по четыре на каждый вопрос), либо требуют прямого ответа, либо сочетают обе системы;
- ii) письменные задачи / практические примеры.

Минимальная продолжительность каждой части экзамена составляет два часа.

b) В случае организации устного экзамена Страны-члены могут обусловить его прохождение успешной сдачей письменного экзамена.

2. В случае организации Странами-членами также устных экзаменов следует предусмотреть по каждой из трех частей экзамена взвешивание отметок в пределах не менее 25% и не более 40% от общей суммы всех возможных отметок.

При проведении только письменного экзамена Страна-членам следует предусмотреть по каждой его части взвешивание отметок в пределах не менее 40% и не более 60% от суммы всех возможных отметок.

3. По всем частям экзамена кандидаты должны получить в среднем не менее 60% от суммы всех возможных отметок, а в каждой из частей экзамена - не менее 50% от всех возможных отметок. Страна-член вправе снизить этот показатель с 50% до 40% только по одной части экзамена.

Приемлем любой иной порядок организации экзамена при условии, что Рабочая группа по автомобильному транспорту признает его эквивалентным в соответствии с установленными ею правилами.

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3: ОБРАЗЕЦ СЕРТИФИКАТА ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОМПЕТЕНТНОСТИ

#### (Глава II, Статья 4.4)

В целях максимально возможной гармонизации, на уровне всего европейского континента, правил, регулирующих международные автомобильные грузовые перевозки:

1) **Положения относительно образца сертификата профессиональной компетентности** следующие:

(Светло-бежевая бумага, размер А4)

(Текст на официальном языке (языках) или одном из официальных языков Страны-члена,  
выдавшей сертификат)

Отличительный знак соответствующей  
Страны-члена

Название уполномоченного органа или  
ведомства<sup>(1)</sup>

#### СЕРТИФИКАТ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОМПЕТЕНТНОСТИ В АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

№.....

Мы,.....

настоящим удостоверяем, что<sup>(2)</sup> .....

рожденный .....В.....

успешно сдал экзамен (год: .....; сессия: .....),<sup>(3)</sup> необходимый для присуждения сертификата профессиональной компетентности в области автомобильных грузовых перевозок в соответствии с положениями Хартии Качества, применимыми к международным автомобильным грузовым перевозкам в системе многосторонней квоты ЕКМТ.

Настоящий сертификат является достаточным свидетельством профессиональной компетентности согласно Статье 4 Главы II Хартии Качества.

Выдан в....., дата .....<sup>(4)</sup>

(1) Ведомство или орган, заблаговременно уполномоченный на это каждой из Стран-членов, принимающих участие в системе многосторонней квоты ЕКМТ

(2) Фамилия и имя; место и дата рождения

(3) Название экзамена

(4) Печать и подпись уполномоченного ведомства или органа, выдавшего сертификат.

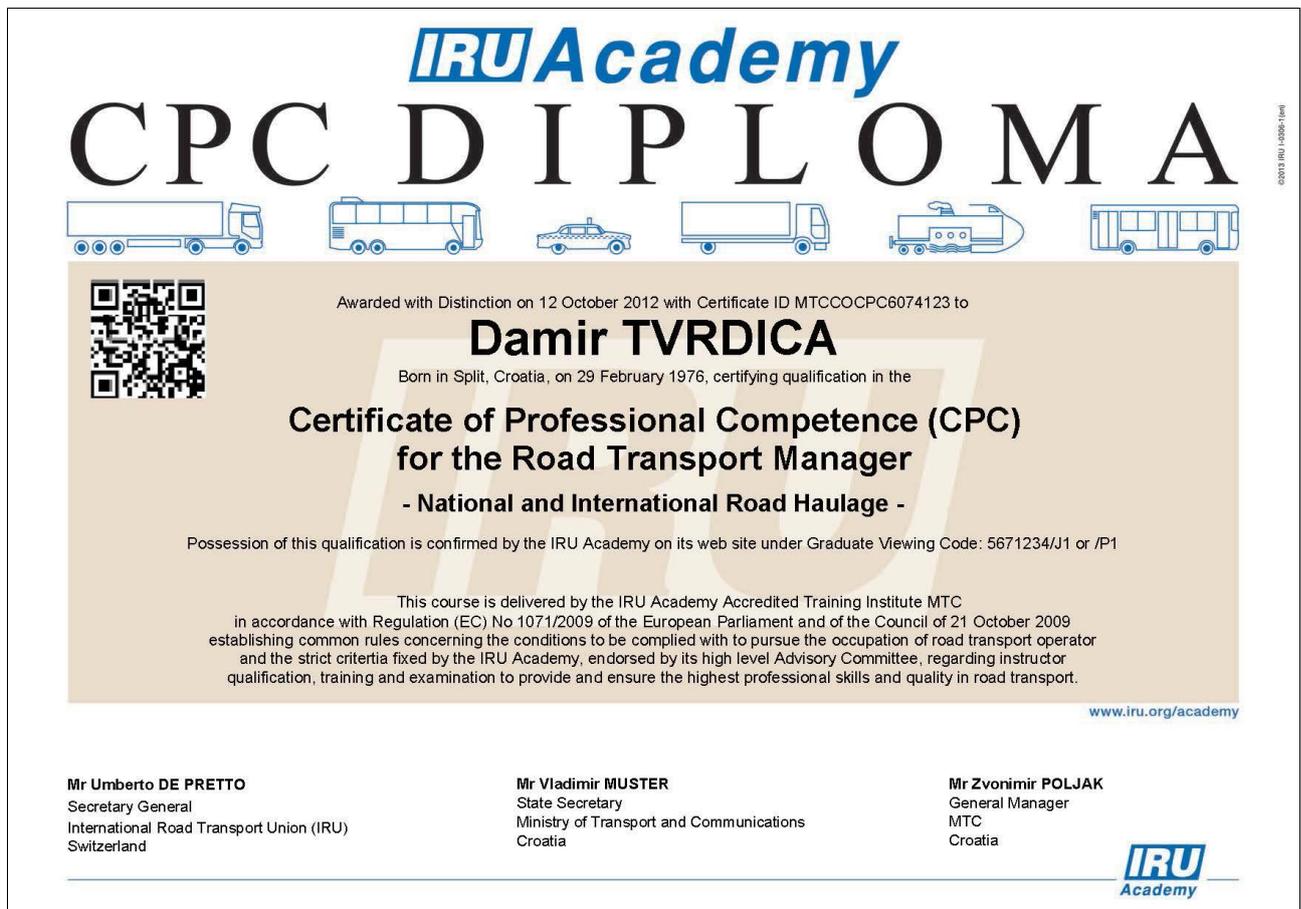
## Защитные свойства сертификата профессиональной компетентности

Сертификат должен иметь не менее двух из следующих степеней защиты:

- голограмма;
- специальные волокна в бумаге, видимые в ультрафиолетовом свете;
- как минимум, одна строка с микрошрифтом (видимая только под увеличительным стеклом и не воспроизводимая фотокопировальной техникой);
- рельефные знаки, символы или орнаменты;
- двойная нумерация: серийный номер и порядковый номер;
- специальный защитный фон с плетеным орнаментом и радужной печатью.

Секретариат МТФ должен размещать различные национальные модели сертификатов на интернет-сайте МТФ, отведенном для многосторонней квоты ЕКМТ.

2) Сертификаты профессиональной компетентности, выданные в соответствии со стандартами, установленными Академией МСАТ, также считаются отвечающими требованиям Хартии Качества при условии, что они скреплены подписью компетентных национальных органов. Ниже приводится образец, выдаваемый Академией МСАТ в настоящее время:



3) Приемлем любой иной образец при условии, что его признает эквивалентным Рабочая группа по автомобильному транспорту в соответствии с установленными ею правилами процедуры.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 4: МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К КВАЛИФИКАЦИИ И ПЕРЕПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ И К УЧЕБНЫМ ЦЕНТРАМ

### (Глава III, Статьи 2.2. и 2.4.)

В целях максимально возможной гармонизации, на уровне всего европейского континента, правил, регулирующих международные автомобильные грузовые перевозки, ниже приводятся минимальные требования к первичному квалификационному обучению и переподготовке водителя, а также к аккредитации учебных центров. Может быть приемлемым любое иное содержание этого первичного обучения или переподготовки при условии, что его считает эквивалентным Рабочая группа по автомобильному транспорту в соответствии с установленными ею правилами процедуры.

#### Раздел 1: Перечень предметов

Знания, принимаемые во внимание Странами-членами при организации первичной квалификационной учебы и периодической переподготовки, могли бы включать, как минимум, предметы, содержащиеся в настоящем перечне.

Обучаемые водители должны достичь уровня знаний и практической компетентности, необходимого для безопасного управления всеми транспортными средствами, соответствующими категории водительских прав. Этот минимальный уровень не может быть ниже уровня, полученного в ходе обязательного образования, дополненного профессиональной подготовкой.

#### *1. Повышенный уровень обучения рациональному вождению с учетом правил безопасности*

1.1. Цель: ознакомление с характеристиками системы трансмиссии для ее наилучшего использования:

➔ кривые вращающего момента, мощность и удельный расход топлива двигателем; область оптимального использования тахометра; диаграммы передач коробки скоростей.

1.2. Цель: знать технические характеристики и действие средств обеспечения безопасности для контроля транспортного средства, минимизации износа и профилактики неисправностей:

➔ особенности гидравлического вакуумного сервомеханизма тормозной системы, пределы использования тормозов и пониженной передачи, совместное использование тормозов и пониженной передачи, оптимальное использование соотношения скорости и передачи, использование инерции транспортного средства, различных способов снижения скорости и торможения на спуске, действия в случае отказа.

1.3. Цель: способность оптимизировать расходование топлива:

➔ оптимизация расхода топлива с применением приемов, перечисленных в пп. 1.1 и 1.2.

1.4. Цель: способность загружать транспортное средство с надлежащим учетом норм техники безопасности и правильной эксплуатации автомобиля:

➔ силы, воздействующие на транспортные средства в движении, использование правильных передач сообразно загрузке автомобиля и профилю покрытия дороги, расчет полезной нагрузки транспортного средства или состава транспортных средств, расчет общего объема, распределение груза, последствия превышения нагрузки на ось, стабильность и центр тяжести транспортного средства, виды тары и поддонов;

➔ основные категории грузов, требующие крепления, методы увязки и крепления, применение крепящих ремней, проверка крепежей, использование погрузочного оборудования, установка и снятие брезента.

#### *2. Применение правил*

2.1. Цель: знать социальную среду автомобильного транспорта и регулирующие ее правила:

➔ максимальные периоды работы, специфические для транспортной отрасли; санкции за неприменение, ненадлежащее использование или вмешательство в тахограф; знание социальной среды автомобильного транспорта: права и обязанности водителей по первичному обучению квалификации и периодической переподготовке.

2.2. Цель: знание норм, регулирующих перевозку грузов:

→ транспортные лицензии, обязательства по стандартным договорам перевозки грузов, составление документов, формирующих договор перевозки, международные транспортные разрешения, обязательства по Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, составление международного коносамента, пересечение границ, экспедиторы, специальные документы, сопровождающие груз.

*3. Здравоохранение, безопасность дорожного движения и охрана окружающей среды, материально-техническое обслуживание и логистика*

3.1. Цель: осведомленность водителей о рисках на дорогах и несчастных случаях на работе:

→ виды несчастных случаев на работе в транспортной отрасли, статистика ДТП, участие в них грузовиков, человеческие, материальные и финансовые последствия.

3.2. Цель: способность предотвращать уголовные преступления и незаконный провоз нелегальных иммигрантов:

→ общая информация, выводы для водителей, профилактика, контрольный перечень действий, законодательство об ответственности оператора транспорта.

3.3. Цель: способность предотвращать физические риски:

→ принципы эргономики; движения и позы, создающие риск, физическая форма, погрузочно-разгрузочные упражнения, личная защита.

3.4. Цель: осведомленность о значении физического и психического состояния:

→ принципы здорового сбалансированного питания, последствия потребления алкоголя, наркотиков или иных веществ, способных влиять на поведение; симптомы, причины и последствия усталости и стресса, основополагающая роль базового цикла работа/отдых.

3.5. Цель: способность оценивать чрезвычайные ситуации:

→ поведение в чрезвычайной ситуации: оценка ситуации, предотвращение осложнений при аварии, вызов помощи, содействие потерпевшим и оказание первой помощи, реакция в случае возгорания, эвакуация людей из грузовика, реакция в случае нападения; основные принципы составления рапорта о ДТП.

3.6. Цель: способность принять линию поведения в пользу повышения репутации компании:

→ поведение водителя и имидж компании: значение для компании качества обслуживания, осуществляемого водителем, роли водителя, люди, с которыми он будет иметь дело, обслуживание транспортных средств, организация работы, торгово-финансовые последствия спора.

3.7. Цель: знать экономическую среду автомобильных грузовых перевозок и организацию рынка:

→ автомобильный транспорт в сравнении с другими видами транспорта (конкуренты, грузоотправители), различные формы работы автотранспорта (перевозки по найму или за вознаграждение, за свой счет, вспомогательная транспортная деятельность), организация основных типов транспортных компаний и вспомогательной транспортной деятельности, различная специализация на транспорте (автоцистерны, рефрижераторы и т.д.), изменения в отрасли (диверсификация оказываемых услуг, автомобильно-железнодорожные перевозки, субподряд и т.д.).

## **Раздел 2: Обязательное первичное обучение, предусмотренное в Главе III, Статья 2.2.**

### *2.1. Вариант, сочетающий посещение курсов и сдачу экзамена*

Первичное обучение должно включать изучение всех предметов, перечисленных в разделе 1. Продолжительность первичного обучения должна составлять двести восемьдесят часов (сто сорок при ускоренном первичном обучении).

Каждый слушатель должен пройти не менее двадцати часов (десяти часов при ускоренном первичном обучении) индивидуального управления транспортным средством соответствующей категории, отвечающим, как минимум, требованиям, которые предъявляются к учебным автомобилям.

Индивидуальное управление транспортным средством слушатель должен проходить в сопровождении инструктора, работающего в аккредитованном учебном центре. Из двадцати

часов индивидуального управления каждый слушатель вправе провести максимум восемь часов (при ускоренном первичном обучении - максимально четыре часа из десяти часов индивидуального управления) на специальной площадке или современном симуляторе, чтобы получить представление о навыках рационального управления автомобилем с соблюдением правил дорожного движения и, в частности, в плане владения транспортным средством в различных дорожных условиях и при их изменении в зависимости от состояний погоды и времени суток.

По завершении обучения компетентные органы Стран-членов или назначенная ими организация должны провести для водителя письменный или устный экзамен. Экзамен должен включать как минимум один вопрос по каждой из учебных задач, изложенных в разделе 1.

## *2.2. Варианты проведения экзамена*

Компетентные органы Стран-членов или назначенная ими организация проводят упомянутые выше теоретический и практический экзамены для проверки соответствия уровня знаний водителя требованиям по предметам и учебным задачам, перечисленным в разделе 1.

а) Теоретический экзамен должен состоять, как минимум, из двух частей:

- i) Вопросы с вариантами ответов на выбор, вопросы, требующие прямого ответа или сочетание и тех, и других;
- ii) Практические примеры.

Минимальная продолжительность теоретического экзамена должна составлять четыре часа.

б) Практическая часть экзамена должна состоять из двух частей:

- i) экзамен на управление транспортным средством для оценки подготовки по рациональному управлению, основанному на соблюдении правил безопасности. Экзамен следует, по возможности, проводить на дорогах вне районов городской застройки, на скоростных и шоссейных дорогах (или аналогичных им) и на всех видах городских дорог, представляющих различные трудности, с которыми могут сталкиваться водители. Желательно, чтобы экзамен проходил при разных уровнях интенсивности транспортного потока. Время управления на дорогах следует использовать оптимальным образом для оценки кандидата в условиях всех зон дорожного движения, с которыми он, вероятно, столкнется. Продолжительность этой части экзамена должна составлять не менее 90 минут.
- ii) практическая часть экзамена, охватывающая, как минимум, пп. 1.4, 3.2, 3.3 и 3.5. Минимальная продолжительность этой части экзамена должна составлять 30 минут.

Транспортное средство, используемое для практической части экзамена, должно соответствовать, как минимум, требованиям, предъявляемым к учебным автомобилям.

Практический экзамен может быть дополнен третьим тестом на специальной площадке или современном симуляторе, чтобы оценить подготовку по рациональному управлению, основанному на соблюдении правил безопасности, и, в частности, в плане владения транспортным средством в различных дорожных условиях и при их изменении в зависимости от состояний погоды и времени суток.

Продолжительность этого факультативного испытания не устанавливается. В случае прохождения водителем такого экзамена его продолжительность можно вычесть из 90 минут экзамена по управлению, упомянутого в п. (i), но вычитаемое время не должно превышать 30 минут.

### **Раздел 3: Обязательная периодическая переподготовка, предусмотренная Главой III, Статья 2.2.**

Обязательные курсы периодической переподготовки должен организовывать аккредитованный учебный центр. Их продолжительность каждые пять лет должна составлять 35 часов, периодами минимум по семь часов. Такая периодическая переподготовка может проводиться частично на современных симуляторах.

### **Раздел 4: Аккредитация учебных центров, предусмотренная Главой III, Статьи 2.3 и 2.4**

Учебные центры, участвующие в первичном обучении профессии и в периодической переподготовке, должны утверждаться компетентными органами Стран-членов. Аккредитация может быть предоставлена только на основании письменного заявления. Заявление должно сопровождаться следующими документами:

- адекватная программа первичного обучения и переподготовки с указанием преподаваемых предметов и изложением предлагаемого плана организации учебы и методик преподавания;
- квалификация и специализация инструкторов;
- сведения о помещениях, в которых проводятся курсы, об учебных материалах, ресурсах, выделяемых на практическую работу, и парке используемых автомашин;
- условия участия в курсах (количество слушателей).

Компетентный орган должен предоставить аккредитацию в письменном виде при выполнении следующих условий:

- подготовка должна вестись в соответствии с документацией, направленной вместе с заявлением;
- компетентный орган должен иметь право направлять в аккредитованные центры уполномоченных лиц для ознакомления с курсами и наблюдать за деятельностью таких центров в том, что касается используемых ресурсов и надлежащей организации обучения и экзаменов;
- аккредитация может быть отозвана или приостановлена, если условия, на которых она была предоставлена, более не выполняются.

Аккредитованный центр должен гарантировать наличие у инструкторов прочных знаний в части новейших нормативных положений и требований к обучению. В рамках конкретного порядка отбора инструкторы должны удостоверить владение как предметным материалом, так и методикой преподавания. Что касается практической части обучения, то инструкторы должны представить подтверждение квалификации профессионального водителя или аналогичного опыта управления, например, свидетельство инструктора по управлению тяжелыми транспортными средствами.

Программа обучения должна соответствовать требованиям аккредитации и охватывать предметы, перечисленные в разделе 1.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 5: ХАРАКТЕРИСТИКИ И ОБРАЗЕЦ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ КАРТОЧКИ ВОДИТЕЛЯ

### (Глава III, Статья 2.6.)

В подтверждение наличия Сертификата Профессиональной Компетентности (СПК) компетентные власти Стран-членов или орган, должным образом уполномоченный этими властями, вправе либо нанести отличительный знак непосредственно на водительские права, либо изготовить специальную квалификационную карточку водителя. Образец этой карточки можно было бы выбрать из числа следующих:

- образец, действующий в Европейском Союзе;
- специальный образец ЕКМТ, чьи характеристики во многом совпадали бы с параметрами образца ЕС (см. ниже пункт А);
- СПК, выдаваемый Академией МСАТ (см. ниже пункт В).

#### **А. Образец квалификационной карточки водителя от ЕКМТ**

В целях максимально возможной гармонизации, на уровне всего европейского континента, правил, регулирующих международные автомобильные грузовые перевозки, ниже приводятся положения о квалификационной карточке водителя, которая, вероятно, будет использоваться в системе многосторонней квоты ЕКМТ. Может быть приемлемым любой иной образец при условии, что Рабочая группа по автомобильному транспорту признает его эквивалентным в соответствии с установленными ею правилами процедуры.

#### **1. Характеристики карточки**

##### **1.1. Физические параметры карточки** должны отвечать стандартам ISO 7810 и 7816-1.

Способы проверки физических параметров карточки на предмет их соответствия международным стандартам должны отвечать стандарту ISO 10373.

##### **1.2. Карточка имеет две стороны**

*На стороне 1 содержится:*

- a) заголовок «квалификационная карточка водителя», отпечатанный крупным шрифтом на официальном языке или языках Страны-члена, выдавшей карточку.
- b) название Страны-члена, выдавшей карточку (факультативно);
- c) отличительный знак Страны-члена, выдавшей карточку, нанесенный негативом внутри синего треугольника;
- d) сведения, специфические для карточки, со следующей нумерацией:
  1. фамилия владельца;
  2. имя владельца;
  3. дата и место рождения владельца;
  4. (a) дата выдачи;
  - (b) срок действия;
  - (c) название выдавшего карточку органа (может наноситься на обороте);
  - (d) номер, отличный от номера водительских прав, для административных целей (факультативно);
  5. (a) номер водительских прав;
  - (b) серийный номер;
  6. фотография владельца;
  7. подпись владельца;
  8. обычное место проживания или почтовый адрес владельца (факультативно);
- e) эталонный цвет:
  - синий

*Сторона 2 содержит:*

- a) 9. категории (подкатегории) транспортных средств, в отношении которых водитель соответствует требованиям к первичному обучению и периодической переподготовке;
- 10. зарезервированное место для возможного внесения Страной-членом, выдавшей карточку, существенных административных сведений или сведений, касающихся дорожной безопасности (факультативно).
- b) разъяснение пронумерованных пунктов на лицевой и оборотной сторонах карточки (как минимум, заголовки 1, 2, 3, 4(a), 4(b), 4(c), 5(a) и 5(b)).

### **1.3. Элементы защиты, включая защиту данных**

Цель различных составных частей карточки - исключить всякую возможность подделки или вмешательства и обнаруживать любые подобные попытки.

Страна-член должна обеспечить наличие степеней защиты карточки, как минимум, сопоставимых с уровнем защиты водительских прав.

### **1.4. Особые характеристики**

Страны-члены могут добавлять цвета или метки, например, штрих-код, национальную символику и элементы защиты, без ущерба для соблюдения остальных положений настоящего Приложения.

В связи с взаимным признанием карточек штрих-код не должен содержать иной информации, кроме уже отчетливо нанесенной на квалификационную карточку водителя или существенной для процесса выдачи карточки.

Секретариат МТФ должен разместить различные национальные модели сертификатов на интернет-сайте МТФ, отведенном для многосторонней квоты ЕКМТ.

## 2. Образец карточки

Образец следует максимально приблизить к тому, который проиллюстрирован в Приложении II Директивы 2003/59/СЕ и приводится ниже:

*Side 1*

DRIVER QUALIFICATION CARD		(MEMBER STATE)
	1.	
	2.	
6. PHOTO	3.	
	4a.	4b.
	4c.	(4d.)
	5a.	5b.
	7.	
	(8.)	
9.		

*Лицевая сторона:* КВАЛИФИКАЦИОННАЯ КАРТОЧКА ВОДИТЕЛЯ (СТРАНА-ЧЛЕН)  
6. ФОТО

*Side 2*

11.	9.	10.
	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
	DE	

1. Surname  
2. First name  
3. Date and place of birth  
4a. Date of issue  
4b. Administrative expiry date  
4c. Issued by  
5a. Licence No  
5b. Serial No  
10. Community code

*Оборотная сторона:* 1. Фамилия 2. Имя 3. Дата и место рождения 4а. Дата выдачи 4б. Дата завершения срока действия 4с. Кем выдано 5а. Номер водительских прав 5б. Серийный номер 10. Код местности

### В. СПК, выдаваемый Академией МСАТ

Ниже приводятся образцы, выдаваемые в настоящее время Академией МСАТ. Эти сертификаты следует принимать компетентным властям Стран-членов как документы, удостоверяющие, что данный водитель обладает квалификацией, соответствующей положениям Хартии Качества, при условии, что они скреплены подписью компетентных национальных органов.

**IRU Academy**  
**CPC CERTIFICATE**



 Awarded with distinction on 12 October 2012 with Certificate ID DTCCOCPD73741234 to  
**Damir TVRDICA**  
Born in Split, Croatia, on 29 February 1976, certifying qualification in the

**Certificate of Professional Competence (CPC)  
for Driver**

**- Initial Qualification for Truck Drivers Cat. C, C+E, C1, C1+E -**

Possession of this qualification is confirmed by the IRU Academy on its web site under Graduate Viewing Code: 5671234/J1 or /P1.  
**This certificate must be extended through periodic training by (Code 95) 11 October 2017.**

This course is delivered by the IRU Academy Accredited Training Institute DTC  
on the basis of EU Directive 2003/59/EC on subjects referred in section 1 of Annex A and the strict criteria  
fixed by the IRU Academy, endorsed by its high level Advisory Committee, regarding Instructor qualification, training and examination  
to provide and ensure the highest professional skills and quality in road transport.

[www.iru.org/academy](http://www.iru.org/academy)

<b>Mr Umberto DE PRETTO</b> Secretary General International Road Transport Union (IRU) Switzerland	<b>Mr Vladimir MUSTER</b> State Secretary Ministry of Transport and Communications Croatia	<b>Mr Petar PEVAC</b> General Manager DTC Croatia
---	---	--



**IRU Academy**  
**CPC CERTIFICATE**



 Awarded with distinction on 12 October 2012 with Certificate ID DTCCOCPD73741234 to  
**Damir TVRDICA**  
Born in Split, Croatia, on 29 February 1976, certifying qualification in the

**Certificate of Professional Competence (CPC)  
for Driver**

**- Periodic Qualification for Truck Drivers Cat. C, C+E, C1, C1+E -**

Possession of this qualification is confirmed by the IRU Academy on its web site under Graduate Viewing Code: 5671234/J1 or /P1.  
**This certificate is valid until (Code 95) 11 October 2017.**

This course is delivered by the IRU Academy Accredited Training Institute DTC on the basis  
of EU Directive 2003/59/EC, on subjects referred in section 1 of Annex A and the strict criteria fixed by the IRU Academy,  
endorsed by its high level Advisory Committee, regarding instructor qualification, training and examination  
to provide and ensure the highest professional skills and quality in road transport.

[www.iru.org/academy](http://www.iru.org/academy)

<b>Mr Umberto DE PRETTO</b> Secretary General International Road Transport Union (IRU) Switzerland	<b>Mr Vladimir MUSTER</b> State Secretary Ministry of Transport and Communications Croatia	<b>Mr Petar PEVAC</b> General Manager DTC Croatia
---	---	--



**ПРИЛОЖЕНИЕ 6: ПРОВЕРКА СОБЛЮДЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ  
ПЕРИОДОВ УПРАВЛЕНИЯ И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ**

**ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПОДЛЕЖАЩИЕ ПРОВЕРКЕ**

**(Глава IV, Статьи 2.1.1.4 и 2.1.1.5.)**

В целях максимально возможной гармонизации, на уровне всего европейского континента, правил, регулирующих международные автомобильные грузовые перевозки, ниже приводятся положения об обстоятельствах, подлежащих проверке соблюдения периодов управления и периодов отдыха. Может быть приемлемым любой иной перечень моментов, подлежащих проверке, при условии, что его признает эквивалентным Рабочая группа по автомобильному транспорту в соответствии с установленными ею правилами процедуры.

**A Проверки на дороге**

В общем случае проверками на дорогах должны быть охвачены следующие моменты:

- (1) ежедневная и еженедельная продолжительность управления, перерывы и ежедневные и еженедельные периоды отдыха; регистрационные листки за предшествующие дни, которые должны находиться на транспортном средстве, и/или данные за тот же период, сохраняемые на карточке водителя и/или в блоке памяти записывающего устройства и/или на распечатках;
- (2) любые случаи превышения транспортным средством разрешенной скорости, определяемые как любые периоды свыше одной минуты, в течение которых скорость транспортного средства превышала 90 км/час для транспортных средств категории N<sup>3</sup>;
- (3) в зависимости от обстоятельств, одномоментные скорости, набранные транспортным средством, согласно записывающему оборудованию, за период не более 24 предшествующих часов использования данного транспортного средства;
- (4) правильность работы записывающего оборудования (определение возможного несанкционированного использования оборудования, и/или карточки водителя, и/или регистрационных листков).

**B. Проверки на предприятиях**

На предприятиях помимо моментов, перечисленных в Части А, должны проверяться также следующие:

- (1) продолжительность еженедельных периодов отдыха и периодов управления между этими периодами отдыха;
- (2) соблюдение ограничения продолжительности управления за две недели;
- (3) регистрационные листки, данные из карточки транспортного средства и водителя и из распечатки.

По обстановке, Страны-члены при выявлении нарушений могут проверять в транспортной цепочке совместную ответственность других подстрекателей или соучастников - таких, как грузоотправители, экспедиторы или подрядчики, включая проверку контрактов по оказанию услуг перевозки.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 7: ПЕРЕЧЕНЬ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ЕСТР  
И УРОВЕНЬ ИХ ТЯЖЕСТИ**

**(Глава IV, Статья 3.1.1.)**

В целях максимально возможной гармонизации, на уровне всего европейского континента, правил, регулирующих международные автомобильные грузовые перевозки, ниже приводится классификация нарушений правил ЕСТР и уровня их тяжести.

№	Вид нарушения	Уровень тяжести [1]		
		VSI	SI	MI
<b>A</b>	<b>Экипаж</b>			
A1	Несоблюдение минимального возраста для водителей		X	
<b>B</b>	<b>Периоды управления</b>			
B1	Превышение ежедневной 9-часовой продолжительности управления, если ее возможное продление до 10 часов не было разрешено	9 ч. <...<10 ч.		X
B2		10 ч.<...<11 ч.		X
B3		11 ч.<...	X	
B4	Превышение ежедневной продолжительности управления сверх разрешенного продления до 10 часов	10 ч.<...<11 ч.		X
B5		11 ч.<...<12 ч.		X
B6		12 час.<...	X	
B7	Превышение еженедельной продолжительности управления	56 ч.<...<60 ч.		X
B8		60 ч.<...<70 ч.		X
B9		70 ч.<...	X	
B10	Превышение суммарной продолжительности управления за 2 последовательные недели	90 ч.<...<100 ч.		X
B11		100 ч.<...<112 час. 30 мин.		X
B12		112 час. 30 мин. <...	X	
<b>C</b>	<b>Перерывы</b>			
C1	Превышение продолжительности непрерывного управления	4 ч. 30<...<5 ч.		X
C2		5 час.<...<6 ч.		X
C3		6 час.<...	X	
<b>D</b>	<b>Периоды отдыха</b>			
D1	Недостаточная продолжительность ежедневного периода отдыха - менее 11 часов, если не был разрешен его сокращенный ежедневный период	10 ч.<...<11 ч.		X
D2		8 ч. 30 мин. <...<10 ч.		X
D3		...<8 ч. 30 мин.	X	
D4	Недостаточная продолжительность сокращенного ежедневного периода отдыха - менее 9 часов - в случае, если разрешено сокращение ежедневного периода отдыха	8 ч.<...<9 ч.		X
D5		7 ч.<...<8 ч.		X
D6		...<7 ч.	X	
D7	Недостаточное разделение ежедневного периода отдыха - в пропорции менее, чем 3 часа + менее, чем 9 часов	3 ч.+(8 ч.<...<9 час.)		X
D8		3 ч.+(7 ч.<...<8 час.)		X
D9		3 ч.+(...<7 ч.)	X	
D10	Недостаточная продолжительность ежедневного периода отдыха - менее 9 часов - при экипаже из нескольких человек	8 час.<...<9 ч.		X
D11		7 ч.<...<8 ч.		X
D12		...<7 час.	X	

D13	Недостаточная сокращенная продолжительность еженедельного периода отдыха - менее 24 часов	22 ч.<...<24 ч.			X
D14		20 ч.<...<22 ч.		X	
D15		...<20 ч.	X		
D16	Недостаточная продолжительность еженедельного периода отдыха - менее 45 часов, - если не был разрешен сокращенный еженедельный период отдыха	42 ч.<...<45 ч.			X
D17		36 ч.<...<42 ч		X	
D18		...<36 час.	X		
<b>E</b>	<b>Виды оплаты</b>				
E1	Увязка заработной платы с пройденным расстоянием или объемом перевезенных грузов		X		
<b>F</b>	<b>Установка записывающего оборудования</b>				
F1	Установка и использование записывающего оборудования неутвержденного типа		X		
<b>G</b>	<b>Использование записывающего оборудования, карточки водителя или регистрационного листка</b>				
G1	Неправильное функционирование записывающего оборудования (например, оборудование не проверено, не откалибровано или не опломбировано должным образом)		X		
G2	Ненадлежащее использование записывающего оборудования (не используется действительная карточка водителя, умышленное вмешательство в работу устройства и т.д.)		X		
G3	Недостаточное количество регистрационных листков на борту			X	
G4	Неутвержденный образец регистрационного листка			X	
G5	На борту недостаточное количество бумаги для распечаток				X
G6	Предприятие не хранит регистрационные листки, распечатки и загружаемые данные		X		
G7	Наличие у водителя больше одной действительной карточки водителя		X		
G8	Использование чужой карточки водителя		X		
G9	Использование бракованной или просроченной карточки водителя		X		
G10	Отсутствие записываемых и сохраняемых данных за период, как минимум, в 365 дней		X		
G11	Использование загрязненных или поврежденных регистрационных листков или карточек водителя, при этом данные разборчивы				X
G12	Использование загрязненных или поврежденных регистрационных листков или карточек водителя, при этом данные неразборчивы		X		
G13	Пренебрежение заменой поврежденной, неисправной, утерянной или украденной карточки водителя в течение 7 календарных дней			X	
G14	Неверное использование регистрационных листков/карточек водителя		X		
G15	Несанкционированное изъятие регистрационных листков или карточки водителя, повлиявшее на запись соответствующих данных		X		
G16	Несанкционированное изъятие регистрационных листков или карточки водителя, не повлиявшее на запись соответствующих данных				X
G17	Использование регистрационных листков или карточки водителя дольше предусмотренного периода, но без утраты данных				X
G18	Использование регистрационного листка или карточки водителя дольше предусмотренного периода, с утратой данных		X		
G19	Пропуск ввода вручную, когда он требуется		X		
G20	Не использован надлежащий листок либо карточка водителя помещена в неверный слот (при экипаже из нескольких человек)		X		
G21	Время, регистрируемое в листке, не совпадает с официальным исчислением времени страны регистрации транспортного средства			X	
G22	Неправильное использование механизма выключения		X		

<b>H</b>	<b>Заполнение сведений</b>			
H1	На регистрационном листке отсутствует фамилия	X		
H2	На регистрационном листке отсутствует имя	X		
H3	На регистрационном листке отсутствует дата начала или окончания его использования		X	
H4	На регистрационном листке отсутствует место начала или окончания его использования			X
H5	На регистрационном листке отсутствует регистрационный номер			X
H6	На регистрационном листке отсутствует (начальный) показатель счетчика пробега		X	
H7	На регистрационном листке отсутствует (конечный) показатель счетчика пробега			X
H8	На регистрационном листке отсутствует указание времени смены транспортного средства			X
H9	На регистрационном листке не нанесен символ страны			X
<b>I</b>	<b>Предъявление сведений</b>			
I1	Отказ пройти проверку	X		
I2	Отсутствие записей за текущий день	X		
I3	Отсутствие записей за предыдущие 28 дней	X		
I4	Отсутствие записей на карточке водителя при ее наличии у него	X		
I5	Отсутствие записей, вносимых вручную, а также распечаток за текущую неделю и за предшествующие 28 дней	X		
I6	Отсутствие карточки водителя	X		
I7	Отсутствие распечаток за текущую неделю и за предшествующие 28 дней	X		
<b>J</b>	<b>Мошенничество</b>			
J1	Подделка, сокрытие или уничтожение данных, записанных на регистрационных листках, хранящихся в записывающем устройстве или на карточке водителя либо в распечатках с записывающего устройства	X		
J2	Манипуляции с записывающим оборудованием, регистрационными листками или карточкой водителя, способные вести к фальсификации данных и сведений в распечатках	X		
J3	Наличие на борту устройства для манипуляций с целью подделки данных и сведений на распечатках (выключатели/провода...)	X		
<b>K</b>	<b>Поломки</b>			
K1	Не отремонтированы утвержденными механиком или мастерской	X		
K2	Не отремонтированы в пути		X	
<b>L</b>	<b>Ввод вручную на распечатках</b>			
L1	Водитель не внес все сведения за периоды времени, когда записывающее оборудование было неисправно или работало неверно	X		
L2	На временном регистрационном листке отсутствует номер карточки водителя и/или фамилия и/или номер водительских прав	X		
L3	На временном регистрационном листке отсутствует подпись		X	
L4	Не было официально заявлено о потере или краже карты водителя компетентным органам Страны-члена, на территории которой совершена кража	X		

- [1] **VSI = особо серьезное нарушение**  
**SI = серьезное нарушение**  
**MI = мелкое нарушение**

## ДОПОЛНЕНИЕ 1. ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ ГРУППЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ ПРИ ОЦЕНКЕ СОБЛЮДЕНИЯ ХАРТИИ КАЧЕСТВА СТРАНАМИ- ЧЛЕНАМИ

### **А. Признание соблюдения Хартии Страной-членом и/или эквивалентности положениям Хартии Качества**

Требуется соблюдать положения Хартии Качества в отношении перевозок по Многосторонней квоте, но может быть признана эквивалентность национальных установлений, если они столь же строги, как и положения Хартии, и обеспечивают аналогичные результаты.

#### **Определения:**

**Соблюдение:** когда Страна-член обеспечивает соответствие положениям Хартии Качества в отношении перевозок по Многосторонней квоте.

**Эквивалентность:** когда принимается оценка, что национальные положения столь же строги, как и положения Хартии Качества, и обеспечивают аналогичные результаты в перевозках по Многосторонней квоте.

Все Страны-члены подают запрос о признании соблюдения Хартии Качества. Ни одна Страна не имеет права на автоматическое признание статуса соблюдающей Хартию Качества.

Для обеспечения единообразия заявительного процесса будет использоваться общий Контрольный перечень.

#### **Заявительный процесс должен включать следующее:**

- a) Страна-член представляет в Секретариат МТФ запрос о признании соблюдения Хартии Качества, или эквивалентности ее положениям, с Национальным Заявлением о соблюдении/ эквивалентности в сопровождении заполненного Контрольного перечня и любых вспомогательных документов по желанию Страны.

Национальное заявление может быть в виде заявления или письма Министра или соответствующего компетентного органа.

- b) Секретариат МТФ рассматривает запрос в плане охвата всех вопросов. Если потребуется, Секретариат вправе запросить у Страны-заявителя разъяснения или дополнительную информацию.
- c) Секретариат МТФ составляет проект Технической записки и направляет ее заявителю для согласования и/или комментирования.
- d) Секретариат представляет Техническую записку, включая замечания Заявителя, если таковые имеются, на рассмотрение Подгруппы по выполнению Хартии Качества. Подгруппа рассматривает все представленные Технические записки и вспомогательные документы. Если потребуется, она вправе запросить у Страны-заявителя разъяснения или дополнительную информацию.
- e) Подгруппа представляет предложение на очередное заседание Группы по автомобильному транспорту с указанием Стран, рекомендуемых для признания соблюдения/эквивалентности по Хартии Качества. Оно должно включать заполненный заявителем (заявителями) контрольный перечень, Техническую записку (с замечаниями заявителя, если потребуется) и все относящиеся к делу документы. Эти материалы должны размещаться на защищенном Интернет-сайте МТФ, отведенном для Многосторонней квоты ЕКМТ.

Подгруппа должна также информировать Группу по автомобильному транспорту о любых заявках, которые ожидаются или проходят оценку.

- f) Подгруппу составляют, на добровольной основе, члены Группы по автомобильному транспорту. Она состоит по меньшей мере из пяти членов и докладывает Группе по автомобильному транспорту.
- g) Группа по автомобильному транспорту принимает единогласно решение о признании соблюдения/эквивалентности по Хартии Качества для всех Стран, предложенных Подгруппой. Страна, проходящая оценку, не должна участвовать в принятии решения, касающегося признания ее соблюдения или эквивалентности.
- h) В случае отрицательного вотума Страна-член (Страны), проголосовавшая (отдельно или в составе группы) против признания соблюдения/эквивалентности по Хартии Качества в отношении конкретной Страны, должна изложить этой Стране-заявителю, с уведомлением также Группы по автомобильному транспорту и Секретариата МТФ, мотив (мотивы) отказа с тем, чтобы заявитель мог решить выявленные вопросы и вновь представить заявку.
- i) На любом этапе процесса Стране-заявителю предлагается исправить или прояснить недочеты, выявленные Подгруппой или Группой по автомобильному транспорту, и вновь обратиться с заявкой, особо указав, как исправляются положения, которые вызвали вопросы. В последнем случае оценке соблюдения или эквивалентности будут подлежать только эти исправленные положения.

### **Действие признания**

Стране-члену, признанной соблюдающей Хартию Качества, не нужно будет вновь подавать заявку, за исключением случаев, когда признание аннулировано либо положения Хартии Качества существенно изменены, в связи с чем от всех Стран-членов потребуется повторить в сокращенном виде заявительный процесс применительно к этим конкретным положениям.

### **Обязанности Стран-членов**

Страны-члены должны уведомлять Секретариат МТФ, если осуществляют правовые или процедурные изменения, способные сказаться на действии Хартии Качества. В таких случаях Секретариат заново рассмотрит соблюдение Хартии или эквивалентность этих изменений ее положениям и представит Техническую записку на рассмотрение Подгруппы.

### **В. Решение по жалобе на несоблюдение Страной-членом положений Хартии**

Страна-член, считающая, что другая Страна-член нарушает положения Хартии, вправе представить последней претензию или затем, если вопрос не решается, направить жалобу в Рабочую группу по автомобильному транспорту и Секретариат МТФ с приложением досье по этому поводу.

Процесс по утверждениям о несоблюдении Страной положений Хартии Качества должен быть следующим:

- Государство А, полагающее, что государство В нарушает Хартию, может направить жалобу в Группу по автомобильному транспорту и Секретариат МТФ, с приложением досье по этому поводу на одном из официальных языков Организации.
- Группа по автомобильному транспорту может принять решение передать это дело соответствующей структуре, такой, как Подгруппа, для оценки в изложенном выше порядке. Эта структура должна изучить соблюдение государством В Хартии в областях предполагаемого несоответствия и представить Группе по автомобильному транспорту доклад со своей рекомендацией.

- Группа по автомобильному транспорту должна определить вытекающие из данной жалобы действия, вплоть, в зависимости от обстоятельств, до утраты Страной статуса соблюдающей Хартию Качества.
- В этих процедурах Группа по автомобильному транспорту должна принимать решение единогласно. Круг Членов, допущенных к принятию решения, ограничен теми, кто не является стороной в данном споре.

Страна-член, утратившая статус соблюдающей Хартию Качества, вправе вновь подать заявку, которая подлежит применению заявительных процедур в полном объеме.

### **С. Заключительные положения**

В положения настоящих Правил Процедуры решением Группы по автомобильному транспорту могут, при необходимости, вноситься поправки, не влияющие на текст Хартии Качества.