

**Программа действий ТАСИС Европейского Союза 2004 – Центральная Азия
Содействие развитию сетей: ТРАСЕКА**

Республики Казахстан, Республики Таджикистан, Кыргызской Республики,
Республики Узбекистан, Республики Туркменистан

**Разработка скоординированных национальных
транспортных стратегий**

Республики Казахстан, Республики Таджикистан,
Кыргызской Республики, Республики Узбекистан,
Республики Туркменистан

Номер контракта: EuropeAid/122076/C/SER/Multi

*Приложения к заключительному отчету – Том II
(Период: 07/05/07-06/01/09)*

*Приложение 1: Протоколы заседаний, законодательные
акты, рекомендованные в рамках Рабочих групп*



This project is funded by
the European Union



A project implemented by
GOPA - TRADEMCO Consortium

Заключительный Отчет

Разработка скоординированных национальных транспортных стратегий

**Программа действий ТАСИС Европейского Союза 2004
– Центральная Азия
Содействие развитию сетей: ТРАСЕКА**

Республика Казахстан, Республика Таджикистан, Кыргызская Республика,
Республика Узбекистан, Республика Туркменистан

Отчет представлен консорциумом

GOPA – TRADEMCO

(Период: 07/05/07-06/01/09)

Компания GOPA Consultants

Германия
61348г. Бад-Гомбург
ул. Hindenburgring 18
Тел.: +49-6172-930 528
Факс: +49-6172-930 550
Эл.почта: gopa-tr@gopa.de

Компания TRADEMCO S.A.

Греция
10436г. Афины
ул. Kodratou, 21
Тел.: +30-210-5279 300
Факс: +30-210-5279 399
Эл.почта: production@trademco.gr



Содержание

Приложение 1:	Протоколы заседаний, законодательные акты, рекомендованные в рамках Рабочих групп
	Рекомендации рабочей группы 1: «Гармонизация технических предписаний по дорожной и экологической безопасности АТС» г. Душанбе 10 сентября 2008 года
	Протокол заседания экспертной рабочей группы 1 по аспектам грузового транспорта и автодорожных рынков г. Душанбе 10 сентября 2008 года
	Рекомендации экспертной рабочей группы 1: «Гармонизация технических предписаний по дорожной и экологической безопасности АТС» г. Алматы 4 декабря 2008 года
	Протокол заседания экспертной рабочей группы 1 по аспектам грузового транспорта и автодорожных рынков г. Алматы 4 декабря 2008 года
	Протокол заседания экспертной рабочей группы 2 по аспектам частного финансирования, ГЧП и логистики г. Самарканд 10 октября 2008 года
	Протокол заседания экспертной рабочей группы 3 по аспектам дорожной безопасности г. Душанбе 10 сентября 2008 года
	Протокол заседания экспертной рабочей группы 3 по аспектам дорожной безопасности г. Алматы 2 декабря 2008 года
	Модельный закон о государственно-частном партнерстве
	Модельный закон об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств
	Типовые образцы для профессионального объединения страховщиков
	Глоссарий терминов и понятий рекомендуемых для применения
	Гармонизация технических предписаний и повышение дорожной и экологической безопасности автотранспортных средств (заключительный отчет) Приложение I Проекты стандартов по контролю безопасности АТС в эксплуатации: ПГОСТ «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию» ПГОСТ «Автотранспортные средства. Периодический осмотр. Методы контроля» Приложение II Правила №1 Соглашения 1997 «Единообразные предписания, касающиеся периодических технических осмотров колесных транспортных средств, в отношении охраны окружающей среды» Приложение III Проект стандарта «Средства автотранспортные. Массы и габаритные параметры».



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

Рекомендации рабочей группы 1:
«Гармонизация технических предписаний по
дорожной и экологической безопасности АТС»

г. Душанбе 10 сентября 2008 года



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

Республики Казахстан, Кыргызской Республики,
Республики Таджикистан, Республики Туркменистан,
Республики Узбекистан

Рекомендации

рабочей группы «Гармонизация технических предписаний по
дорожной и экологической безопасности АТС»

г. Душанбе 10 сентября 2008 года

На заседании рабочей группы рассмотрены следующие вопросы:

1. *Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.*
2. *Экологическая безопасность автотранспортных средств*
3. *Нормативы по предельно допустимым массам, осевым нагрузкам и габаритам автотранспортных средств.*

По первому вопросу:

Странам ЦА рекомендуется:

- а) Установить единый порядок и частоту прохождения обязательного технического осмотра для каждой категории автотранспортных средств (АТС), в соответствии с Приложением I Директивы 96/96 ЕС «О сближении законодательств стран-членов ЕЭС, касающихся проверок на пригодность к эксплуатации грузовых автомобилей и их прицепов».
- б) Гармонизировать национальные нормативно-технические документы, устанавливающие нормы и методы контроля безопасности АТС в эксплуатации с требованиями СР.1 ЕЭК ООН «Сводной резолюции о дорожном движении», Международного соглашения «О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров» 1997г.(далее Соглашение 1997г.) и Директивы 96/96 ЕС.
- в) С целью унификации национальных норм и методов контроля безопасности транспортных средств, использовать положения ГОСТ РУ 1057:2004 и ГОСТ 1058:2004 Республики Узбекистан, как наиболее гармонизированные с СР.1 и Соглашением 1997 г.

г) На законодательном уровне определить условия проведения обязательного технического осмотра (ОТО) АТС, предусмотрев возможность участия в проведении ОТО специализированных организаций различных форм собственности, предусмотрев при этом льготы и преференции для частных компаний, устанавливающих высокотехнологические производственные мощности для проведения ОТО АТС.

д) В целях обеспечения качественного контроля безопасности технического состояния АТС ввести тендерные процедуры по допуску частных компаний в процесс проведения обязательных технических осмотров определив при этом:

- *Требования о допуске и порядке участия организаций (юридических лиц) и индивидуальных предпринимателей в контроле безопасности технического состояния АТС при проведении обязательного, технического осмотра;*
- *Требования к материально-технической базе и качеству проведения обязательного технического осмотра АТС;*

е) Принять меры, направленные на создание более привлекательного инвестиционного климата, притоку дополнительных фондов финансирования проектов по разработке и внедрению передовых станций технического контроля (СТК) для проведения ОТО.

Принять во внимание имеющиеся аналогичные предложения, поступившие от инвестиционных компаний SGS Швейцария и VERITAS Франция.

Представителем Швейцарской компании SGS и Французской VERITAS в странах СНГ является Внешнеторговая фирма «Колумб» адрес: 119991, Москва, ГСП-1, 5-й Донской пр., д.21Б. Тел.: (495) 955-5194, факс: 955-5195. E-mail: columb@co.ru . Веб. сайт: www.columbcom.ru

ж) В целях реализации Приложения №8 «Конвенции о согласовании 1982г.» разработать механизм введения Международного Сертификата Технического Осмотра (МСТО), с учетом требований, предусмотренных Соглашением 1997г., в частности, касающихся:

- категорий соответствующих колесных транспортных средств и периодичность их осмотра;
- предметов оборудования и/или частей АТС подлежащие осмотру;
- методов испытаний, с помощью которых должны подтверждаться требования, предъявляемые к эксплуатационным характеристикам АТС;
- условий выдачи сертификата осмотра, установленной формы и его взаимного признания;
- центров технического контроля уполномоченных компетентными органами на проведение осмотров колесных транспортных средств.

По второму вопросу

В настоящий момент странам ЦА рекомендуется:

а) Разработать, исходя из своих экологических и экономических предпосылок, план мероприятий по поэтапному вводу на территории своих государств нормативов касающихся:

- допустимым выбросов вредных веществ в отработанных газах АТС.
- характеристик выпускаемых или закупаемых видов моторных топлив.
- выпуска заводами изготовителями (если такие имеются) и закупке АТС, отвечающих определенному экологическому классу Евро-2÷5

б) Для контроля АТС в условия эксплуатации 2-го и более высоких экологических классов разработать новый стандарт, взяв за основу Правила №1 Соглашения 1997г. «Единообразные предписания, касающиеся периодических технических осмотров колесных транспортных средств, в отношении охраны окружающей среды».

в) При разработке национальных нормативов и методов контроля вредных выбросов в отработавших газах АТС в условиях эксплуатации, согласованных с Правилами №1 Соглашения 1997г необходимо учитывать:

1. Для автомобилей с бензиновыми двигателями:

- нормативные значения загрязняющих веществ должны устанавливаться исходя из оснащенности автомобилей той или иной системой нейтрализации газов.
- требования к техническому состоянию систем автомобиля и двигателя, непосредственно отвечающих за нейтрализацию отработавших газов.
- методику измерений, которая должна быть существенно расширена.

2. Для дизельных автомобилей система замера дымности отработавших газов осталась прежней.

г) В случаях если завод-изготовитель автомобиля в инструкциях по эксплуатации устанавливает предельные допустимые значения выбросов загрязняющих веществ, то при ОТО или выборочном контроле токсичности отработавших газов использовать данные параметры.

д) Обязать производителей автомобильной техники в инструкции по эксплуатации указывать сроки замены каталитических нейтрализаторов, сажевых фильтров и других элементов, обеспечивающих заданный экологический уровень АТС.

е) Предусмотреть во всех Государственных программах по внедрению эффективных методов снижения вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду льготное налогообложение для покупателей новых или поддержанных АТС, соответствующим стандартам Евро-2, Евро-3, 4, 5, предоставления льготных кредитов. Особенно это важно при покупке автопоездов для международных перевозок.

ж) Обсудить возможность касающуюся:

- дифференцированного подхода к использованию в регионах автомобильной техники повышенных экологических классов (с учетом насыщенности регионов автотехникой, неравномерности ее поставок, местных условий эксплуатации);
- маркирования АТС цветовыми знаками, соответствующими экологическим классам; изменения акцизов на автомобильные бензины (исходя из экологических характеристик, а не от октановых чисел);
- повышения требований к качеству бензинов и дизельных топлив (разработать систему контроля качества нефтепродуктов в розничной сети и юридическую основу для прекращения деятельности компаний, реализующих не соответствующие Регламенту топлива);
- нанесения «экологической» маркировки на топливораздаточные колонки и оснащения АЗС оборудованием для заправки автомобилей раствором мочевины (из расчета 1,5—2 % от объема реализации дизельного топлива, для АТС классов Евро-4, 5).

По третьему вопросу:

Странам ЦА рекомендуется:

а) Установить нормативное значение максимальной массы на трехосную тележку прицепов и полуприцепов с односкатными колесами оборудованную пневмоподвеской, при расстоянии между осями от 1,3м до 1,8м равную– 22,5т. (Кыргызстан, Таджикистан и Туркмения).

б) В целях унификации установить нормативные значения полной массы седельных (сочлененных) автопоездов:

- пятиосного – 40т
- шестиосного, в составе трехосного седельного тягача + трехосного полуприцепа – 44т.

в) Разработать научно-обоснованный развернутый нормативный документ по допустимым габаритам, общей массе и осевым нагрузкам АТС используемых в международных перевозках, с учетом всевозможных комбинаций, осевых тележек и расстояний между ними, максимально гармонизировав с аналогичными параметрами, установленными в Директиве 96/53 ЕС. На основе его внести предложения о пересмотре Соглашения о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам стран-участников СНГ, Минск, 04.06.99.

г) В правилах дорожного движения в разделе «Перевозка грузов» пересмотреть пункт, касающийся допустимых масс и габаритов АТС, изложив его в следующей редакции:

«Габариты и полная масса транспортного средства и распределение нагрузок по осям не должны превышать величин установленных предприятием-изготовителем и нормативными требованиями для автомобильных дорог общего пользования».

д) С целью продвижения к широкому внедрению и раскрытию потенциала высокоэффективных модульных длинномерных большегрузных автопоездов в ближайшее время организовать пробные рейсы восьмиосных автопоездов полной массой 60т, длиной 25,25м из Швеции, Финляндии в страны Центральной Азии.

е) Признать целесообразным принять меры по унификации требований Соглашения о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств-участников Содружества Независимых Государств, совершенного в городе Чолпон-Ате 16 апреля 2004 года, требованиям Приложения №8 международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982г., в части формы, процедуры выдачи и использования международного весового сертификата транспортного средства.

Рекомендации подписала рабочая группа в составе:

От Республики Казахстан

- Абильдаев А.
- Абеуов А.
- Палий В.
- Смайыл Е.

От Республики Кыргызстан

- Копгурбаев Н.

От Республики Таджикистан

- Турсунов А.А.
- Хакимов А.
- Тохиров А.
- Эшонев Б.

От Республики Узбекистан

- Тепалиди В.А.
- Хамраев Д.



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

Протокол заседания экспертной рабочей группы 1
по аспектам грузового транспорта и автодорожных
рынков

г. Душанбе 10 сентября 2008 года



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

ПРОТОКОЛ

Заседания экспертной Рабочей группы I по аспектам грузового транспорта и автодорожных рынков

10 сентября 2008 года

Душанбе, Республика Таджикистан

Экспертная рабочая группа по аспектам грузового транспорта и автодорожных рынков, действующая в рамках Проекта по разработке скоординированных транспортных стратегий, обсудив вопросы повестки дня очередного заседания, состоявшегося 10 сентября 2008 года в городе Душанбе, Республика Таджикистан, по вопросам международного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств стран Центральной Азии согласились о нижеследующем:

- 1) Принять за основу основные подходы и рекомендации, изложенные в Приложении №1 к настоящему протоколу (прилагается).
- 2) Направить указанные основные подходы и рекомендации уполномоченным государственным органам, профессиональным объединениям страховщиков, страховым компаниям стран Центральной Азии и другим заинтересованным сторонам для рассмотрения и получения дополнительных замечаний и предложений.
- 3) Поручить региональному эксперту Проекта по вопросам страхования Алымбаеву Н.С. доработать основные подходы и рекомендации с учетом полученных замечаний, предложений, охвата деятельности и ожидаемых результатов Проекта.
- 4) Рекомендовать уполномоченным государственным органам, профессиональным объединениям страховщиков, страховым компаниям стран Центральной Азии и другим заинтересованным сторонам начать практические действия по реализации основных подходов и рекомендаций по вопросам международного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств стран Центральной Азии.

Сейдахметова Э. М.

Вице-президент Национальной Ассоциации Страховщиков Кыргызстана

Шермаханбетов Е.

Эксперт Департамента надзора за субъектами страхового рынка и другими финансовыми организациями Агентства Республики Казахстан по регулированию и надзору финансовых организаций и финансового рынка

Хамраев Д.Х.

Генеральный директор Ассоциации Международных Экспедиторов Узбекистана

Одинаев Х.О.

Первый заместитель Генерального директора Таджикской Государственной Страховой Компании «Годжиксугурта»

Алымбаев Н.С.

Региональный эксперт по вопросам страхования

Основные подходы и рекомендации

- 1) Признать целесообразность и необходимость разработки и внедрения единой международной системы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории стран Центральной Азии (далее ЦА).
- 2) Уполномоченным государственным органам совместно со страховыми компаниями рассмотреть вопрос о возможности вступления в систему «Белая карта» (в качестве ближайшей перспективы) и «Зеленая карта» (в качестве долгосрочной перспективы).
- 3) Уполномоченным государственным органам, страховым компаниям начать контакты с органами управления системы «Зеленая/Белая карта» (например, Советами Бюро) для обсуждения перспектив и возможностей начала подготовительных мер для вступления.
- 4) Утвердить следующие основные цели и задачи системы «Зеленая/Белая карта»:
 - обеспечение гарантированной защиты пострадавших в дорожно-транспортном происшествии (далее ДТП), если виновником является гражданин другой страны ЦА, путем возмещения причиненного вреда жизни и здоровью, ущерба имуществу, в том числе, третьим лицам;
 - освобождение владельцев транспортных средств, проезжающих другие страны ЦА, от необходимости исполнять принятые в этих странах страховые предписания;
 - содействие беспрепятственному передвижению транспортных средств через государственные границы стран ЦА;
 - оперативное урегулирование последствий страховых случаев;
 - внедрение единообразных норм и принципов урегулирования последствий ДТП;
 - создание условий для вступления стран ЦА в международные системы страхования;
 - формирование общего рынка страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в странах ЦА.
- 5) Утвердить следующие основные принципы:
 - международная система страхования «Зеленая/Белая карта» должна распространяться только на те страны ЦА, в которых страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств является обязательным в порядке, установленном национальным законодательством;
 - эффективность системы «Зеленая/Белая карта» должна быть официально признана в каждом государстве ЦА.

- 6) Необходимо развивать национальное законодательство об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, которое помогает интеграции страны в международные системы страхования «Зеленая/Белая карта».
- 7) При разработке норм и принципов страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств применять термины и определения, используемые в международной практике.
- 8) Принятие правительствами стран ЦА необходимых мер по обеспечению беспрепятственного движения валютных средств через границу и гарантию предоставления финансовых услуг.
- 9) Рекомендовать правительствам стран ЦА оказать поддержку национальным структурам в развитии международной системы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.
- 10) Рекомендовать странам ЦА пересмотреть и привести национальные налоговые законодательства в соответствие с положениями применения системы «Зеленая/Белая карта».
- 11) Установить в странах ЦА единую методику исчисления размера гарантийного депозита, валюту депозита и порядок его формирования, или порядок предоставления банковской гарантии на сумму депозита.
- 12) Предварительно сформировать Лист ожидания страховщиков. В Лист ожидания включать страховые компании, отвечающие следующим требованиям:
 - наличие заявления о готовности проводить операции в рамках международной системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и предоставить финансовые гарантии на сумму депозита;
 - наличие опыта работы в сфере страхования не менее 3 лет, в том числе опыта обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств не менее 1 года;
 - обязательное внесение в фонд текущих обязательств, формируемый профессиональным объединением страховщиков, единовременного взноса по согласованию;
 - успешное прохождение проверки финансовой платежеспособности;
 - наличие договора с международными перестраховщиками с кредитным рейтингом о перестраховании рисков;
 - выполнение дополнительных условий участия в международных системах обязательного страхования, определяемых профессиональным объединением страховщиков.
- 13) Определить на конкурсной основе надежного банка-резидента, предоставляющего финансовые гарантии перед иностранным банком.
- 14) Создать Национальное бюро «Зеленая/Белая карта». При решении этого вопроса рассмотреть следующие варианты:
 - функции и полномочия Национального бюро возложить на действующее профессиональное объединение страховщиков;
 - или создать новую организацию.
- 15) Определить функции, задачи и полномочия Национального бюро.
- 16) Определить условия финансирования деятельности Национального бюро, в том числе виды и размеры членских взносов страховщиков в Национальное бюро и в международный Совет Бюро.

- 17) Определить критерии и условия членства страховщиков в Национальном бюро с соблюдением принципа солидарной ответственности страховщиков в рамках международной системы «Зеленая/Белая карта».
- 18) Признание Национального бюро правительствами стран ЦА.
- 19) Реализацию правил "Зеленой/Белой карты" проводить на основе модели ОСАГО.
- 20) Принять своевременные меры по заключению двусторонних соглашений о взаимном признании и гарантиях, определяющие порядок действия системы «Зеленая/Белая карта».
- 21) Предусмотреть создание временного координирующего органа, с возложением на него функции координации усилий страховщиков по вступлению страны в систему «Зеленая/Белая Карта».
- 22) Приложить максимум усилий для сокращения периода пребывания страны в статусе «предварительного (транзитного) члена».
- 23) Определить лимиты страховой ответственности за вред, причиненный здоровью и жизни, а также имуществу.
- 24) Определить стоимость страховых полисов в странах ЦА.
- 25) Установить размеры, структуру и порядок применения страховых тарифов.
- 26) Определить порядок формирования гарантийных фондов для возмещения вреда причиненного пострадавшим.
- 27) Установить оптимальные процедуры по рассмотрению претензии и выплат возмещения на основе взаимного доверия.
- 28) Предусмотреть применение стандартов и технологий электронного документооборота.
- 29) Принять единый перечень ограничений по выплатам.
- 30) Создать многофункциональную информационную систему, как на уровне отдельных страховщиков, так и на уровне единого национального информационного ресурса.
- 31) Создать единую информационную систему для обеспечения деятельности пограничной, таможенной, дорожно – патрульной и других служб.
- 32) Создать общую информационную базу по страховым случаям (событиям).
- 33) Создать регулярно действующий информационный веб - портал, связанный с международной системой «Зеленой/Белой карты».
- 34) Создать Колл-центр для оказания необходимой поддержки и помощи водителям и пострадавшим.
- 35) Создать эффективную перестраховочную программу и механизм перестрахования ответственности страховщиков.



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

Рекомендации экспертной рабочей группы 1:
«Гармонизация технических предписаний по
дорожной и экологической безопасности АТС»

г. Алматы 4 декабря 2008 года



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

Республики Казахстан, Кыргызской Республики,
Республики Таджикистан, Республики Туркменистан,
Республики Узбекистан

EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

РЕКОМЕНДАЦИИ

рабочей группы по разделу проекта
**«ГАРМОНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ ПО
ДОРОЖНОЙ И ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»**

**На заседании рабочей группы были рассмотрены
следующие проблемы:**

- 1. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств***
- 2. Экологическая безопасность автотранспортных средств***
- 3. Нормативы по предельно допустимым массам, осевым нагрузкам и габаритам автотранспортных средств***

Нормативно-правовая база государств ЦА – Республики Казахстан, Республики Таджикистан, Кыргызской Республики, Республики Узбекистан и Туркмении, регулирующая деятельность транспортных систем, имеет существенные различия. Это привело к возрастанию транспортной составляющей в цене перевозимого груза, снижению конкурентоспособности товаров из стран ЦА, возникновению многочисленных административных и технических барьеров.

Представляется, что координация национальных транспортных стратегий в стран ЦА должна идти по пути сближения транспортных законодательств в этих стран с соответствующими Конвенциями и Соглашениями ЕЭК ООН, с рекомендациями Сводных резолюций ЕЭК ООН СР.1 «О дорожном движении» и СР.4 «Об облегчении международных перевозок» и Директивами ЕС. Это одновременно обеспечит:

- а) унификацию транспортного законодательства внутри ЦА.
- б) позволит беспрепятственно осуществлять автомобильные перевозки между странами ЦА и в Европейские государства.
- в) стать цивилизованными странами транзита для автоперевозок между Азией и Европой.

Целью настоящего раздела проекта являлось внесение конструктивного вклада в процесс гармонизации транспортных стратегий стран получательниц, а именно в создание единых технических требований, методов контроля и повышения экологической безопасности и технического состояния, а также в области предельно-допустимых масс, осевых нагрузок и габаритов автотранспортных средств, на базе опыта стран ЕС.

На основании проведенных исследований состояния рассмотренных проблем в странах ЦА и СНГ и соответствующего опыта Европейского Союза, были разработаны проекты стандартов по контролю безопасности АТС в эксплуатации:

- ПГОСТ №1 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию».
- ПГОСТ №2 «Автотранспортные средства. Периодический осмотр. Методы контроля».

Для стран ЦА также разработан проект стандарта «Средства автотранспортные. Массы и габаритные параметры». Проект стандарта учитывает опыт ЕС, СНГ и перспективы использования на международных перевозках Европа-Азия модульных длинномерных автопоездов.

В целом странам Центральной Азии рекомендуется:

По первой проблеме

- а) Установить единый порядок и частоту прохождения обязательного технического осмотра для каждой категории автотранспортных средств (АТС) не менее чем рекомендуемые в Приложении I Директивы 96/96 ЕС «О сближении законодательств стран-членов ЕЭС, касающихся проверок на пригодность к эксплуатации грузовых автомобилей и их прицепов».

б) Гармонизировать национальные нормативно-технические документы, устанавливающие нормы и методы контроля безопасности АТС в эксплуатации с требованиями СР.1 ЕЭК ООН «Сводной резолюции о дорожном движении», Международного соглашения «О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров» 1997г. (далее Соглашение 1997г.) и Директивы 96/96 ЕС.

в) С этой целью максимально использовать разработанные и предложенные экспертами проекты гармонизированных стандартов по контролю безопасности АТС в эксплуатации:

- ПГОСТ «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию»
- ПГОСТ «Автотранспортные средства. Периодический осмотр. Методы контроля»

г) На законодательном уровне определить условия проведения обязательного технического осмотра (ОТО) АТС, предусмотрев возможность участия в проведении ОТО специализированных организаций различных форм собственности, учитывая при этом установление льгот и преференций для частных компаний, устанавливающих высокотехнологические производственные мощности для проведения ОТО АТС.

д) В целях обеспечения качественного контроля безопасности технического состояния АТС ввести тендерные процедуры по допуску частных компаний в процесс проведения обязательных технических осмотров определив при этом:

- *Требования о допуске и порядке участия организаций (юридических лиц) и индивидуальных предпринимателей в контроле безопасности технического состояния АТС при проведении обязательного, технического осмотра;*
- *Требования к материально-технической базе и качеству проведения обязательного технического осмотра АТС;*

е) Принять меры, направленные на создание более привлекательного инвестиционного климата, притоку дополнительных фондов финансирования проектов по разработке и внедрению передовых станций технического контроля (СТК) для проведения ОТО.

Принять во внимание имеющиеся аналогичные предложения, поступившие от инвестиционных компаний SGS Швейцария и VERITAS Франция

Представителем Швейцарской компании SGS и Французской VERITAS в странах СНГ является Внешнеторговая фирма «Колумб» адрес: 119991, Москва, ГСП-1, 5-й Донской пр., д.21Б. Тел.: (495) 955-5194, факс: 955-5195. E-mail: columb@co.ru . Веб-сайт: www.columbcom.ru

ж) В целях реализации Приложения №8 «Конвенции о согласовании 1982г.» разработать механизм введения Международного Сертификата Технического Осмотра (МСТО), с учетом требований, предусмотренных Соглашением 1997г., в частности, касающихся:

- категорий соответствующих колесных транспортных средств и периодичность их осмотра;
- предметов оборудования и/или частей АТС подлежащие осмотру;
- методов испытаний, с помощью которых должны подтверждаться требования, предъявляемые к эксплуатационным характеристикам АТС;
- условий выдачи сертификата осмотра, установленной формы и его взаимного признания;
- центров технического контроля уполномоченных компетентными органами на проведение осмотров колесных транспортных средств.

з) Присоединится к международному соглашению, разработанному КВТ ЕЭК ООН «О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров» 1997 г., вступившего в силу 27.01.2001 года.

По второй проблеме

а) Разработать, исходя из своих экологических и экономических предпосылок, план мероприятий по поэтапному вводу на территории своих государств (кроме Республики Казахстан) нормативов касающихся:

- допустимым выбросов вредных веществ в отработанных газах АТС.
- характеристик выпускаемых или закупаемых видов моторных топлив.
- выпуска заводами изготовителями (если такие имеются) и закупке АТС, отвечающих определенному экологическому классу Евро – 2÷5

б) Для контроля в условиях эксплуатации АТС Евро – 2 и более высоких экологических классов разработать новый стандарт, взяв за основу Правила №1 Соглашения 1997г. «Единообразные предписания, касающиеся периодических технических осмотров колесных транспортных средств, в отношении охраны окружающей среды».

в) При разработке национальных нормативов и методов контроля вредных выбросов в отработавших газах АТС в условиях эксплуатации, согласованных с Правилами №1 Соглашения 1997г необходимо учитывать:

1. Для автомобилей с бензиновыми двигателями:

- нормативные значения загрязняющих веществ должны устанавливаться исходя из оснащённости автомобилей той или иной системой нейтрализации газов.
- требования к техническому состоянию систем автомобиля и двигателя, непосредственно отвечающих за нейтрализацию отработавших газов.
- методику измерений, которая должна быть существенно расширена, за счет использования бортовой системы контроля неисправностей в

системах управления и нейтрализации отработавших газов двигателей Евро-3 и выше.

2. Для дизельных автомобилей система замера дымности отработавших газов осталась прежней.

г) В случаях если, завод-изготовитель автомобиля, в инструкции по эксплуатации устанавливает предельные допустимые значения выбросов загрязняющих веществ, то при ОТО или выборочном контроле токсичности отработавших газов использовать данные параметры.

д) Обязать производителей автомобильной техники в инструкции по эксплуатации указывать сроки замены каталитических нейтрализаторов, сажевых фильтров и других элементов, обеспечивающих заданный экологический уровень АТС.

е) Предусмотреть во всех Государственных программах по внедрению эффективных методов снижения вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду льготное налогообложение для покупателей новых или поддержанных АТС, соответствующим стандартам Евро-2, Евро-3, 4, 5; предоставления льготных кредитов. Особенно это важно при покупке автопоездов для международных перевозок.

ж) Обсудить возможность касающуюся:

- дифференцированного подхода к использованию в регионах автомобильной техники повышенных экологических классов (с учетом насыщенности регионов автотехникой, неравномерности ее поставок, местных условий эксплуатации);
- маркирования АТС цветовыми знаками, соответствующими экологическим классам; изменения акцизов на автомобильные бензины (исходя из экологических характеристик, а не от октановых чисел);
- повышения требований к качеству бензинов и дизельных топлив (разработать систему контроля качества нефтепродуктов в розничной сети и юридическую основу для прекращения деятельности компаний, реализующих не соответствующие Регламенту топлива);
- нанесения «экологической» маркировки на топливораздаточные колонки и оснащения АЗС оборудованием для заправки автомобилей раствором мочевины (из расчета 1,5—2 % от объема реализации дизельного топлива, для АТС классов Евро-4, 5).

По третьей проблеме

а) Установить нормативное значение максимальной массы на трехосную тележку прицепов и полуприцепов с односкатными колесами оборудованную пневмоподвеской, при расстоянии между осями от 1,3м до 1,8м равную— 22,5т. (Кыргызстан, Таджикистан и Туркмения).

б) В целях унификации установить нормативные значения полной массы седельных (сочлененных) автопоездов:

- пятиосного – 40т (кроме Республики Узбекистан);
- шестиосного, в составе трехосного седельного тягача + трехосного полуприцепа – 44т.

в) Разработать научно-обоснованный развернутый нормативный документ по допустимым габаритам, общей массе и осевым нагрузкам АТС используемых в международных перевозках, с учетом всевозможных комбинаций, осевых тележек и расстояний между ними, максимально гармонизировав с аналогичными параметрами, установленными в Директиве 96/53 ЕС. На основе его внести предложения о пересмотре Соглашения о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам стран-участников СНГ, Минск, 04.06.99.

г) С этой целью максимально использовать разработанный и предложенный в отчете проект нового стандарта «Средства автотранспортные. Массы и габаритные параметры».

д) В правилах дорожного движения в разделе «Перевозка грузов» пересмотреть пункт, касающийся допустимых масс и габаритов АТС, изложив его в следующей редакции: «Габариты и полная масса транспортного средства и распределение нагрузок по осям не должны превышать величин установленных предприятием-изготовителем и нормативными требованиями для автомобильных дорог общего пользования».

е) С целью продвижения к широкому внедрению и раскрытию потенциала высокоэффективных модульных длинномерных большегрузных автопоездов в ближайшее время организовать пробные рейсы восьмиосных автопоездов полной массой 60т, длиной 25,25м из Швеции, Финляндии в страны Центральной Азии.

ж) Признать целесообразным принять меры по унификации требований Соглашения о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств-участников Содружества Независимых Государств, совершенного в городе Чолпон-Ате 16 апреля 2004 года, требованиям Приложения №8 международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982г., в части формы, процедуры выдачи и использования международного весового сертификата транспортного средства.

з) Республикам Таджикистан и Туркменистан присоединится к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982 г.


От Республики Казахстан:

Мухамеджанова Б.С.



От Кыргызской Республики:

Маткеримов Т. 

Торобеков Б. 

От Республики Таджикистан:

Турсунов А. 

Рахимов М. 

Абдуллоев М. 

Давлатшоев Р. 



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

Протокол заседания экспертной рабочей группы 1
по аспектам грузового транспорта и автодорожных
рынков

г. Алматы 4 декабря 2008 года



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

ПРОТОКОЛ №2

Заседания экспертной Рабочей группы I по аспектам грузового транспорта и автодорожных рынков

4 декабря 2008 года

г. Алматы, Республика Казахстан

Экспертная рабочая группа по аспектам грузового транспорта и автодорожных рынков, действующая в рамках Проекта по разработке скоординированных транспортных стратегий, обсудив вопросы повестки дня очередного заседания, состоявшегося 4 декабря 2008 года в городе Алматы, Республика Казахстан, по вопросам международного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств стран Центральной Азии согласились о нижеследующем:

- 1) Принять к сведению информацию по вопросам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, предоставленную экспертами: А. Мамбетовой - зам. Председателя Правления САО «Кыргызинстрах», Д. Салимбаева, Е. Шермаханбетова - Агентство Республики Казахстан по регулированию и надзору финансового рынка и финансовых организаций, Н. Касенова - начальника отдела страхования АО СК «Нурполис».
- 2) Принять за основу проект Модельного закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», разработанную экспертом по законодательным вопросам В. Палий (прилагается).
- 3) Принять за основу проект законодательных рекомендаций, типовые образцы для профессионального объединения страховщиков, глоссарий терминов и понятий, рекомендуемых для применения, разработанные экспертом Н. Алымбаевым (прилагаются).
- 4) Направить указанные в п.п. 2-3 настоящего протокола материалы уполномоченным государственным органам, профессиональным объединениям страховщиков, страховым компаниям стран Центральной Азии и другим заинтересованным сторонам для рассмотрения и внесения своих замечаний и предложений.
- 5) Поручить эксперту В. Палий, региональному эксперту Проекта по вопросам страхования Алымбаеву Н.С. доработать указанные материалы с учетом полученных замечаний, предложений, охвата деятельности и ожидаемых результатов Проекта.
- 6) Рекомендовать уполномоченным государственным органам, профессиональным объединениям страховщиков, страховым компаниям стран Центральной Азии и другим заинтересованным сторонам принять к сведению указанные материалы по вопросам международного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств стран Центральной Азии.

Рыскулова Ч. А.

Зав. юридическим отделом Министерства транспорта и коммуникаций КР

Атабеков К.К.

Директор УНТЦ АТ, КГТУ им. Раззакова

Мамбетова А. Н.

Зам. Председателя Правления САО «Кыргызинстрах»

Касенов Н.Н.

Начальник отдела страхования АО СК «Нурполис»

Салимбаев Д. Н., Шермаханбетов Е.

Представители Агентства Республики Казахстан по регулированию и надзору
финансового рынка и финансовых организаций

Палий В.В.



Эксперт по законодательным вопросам

Алымбаев Н.С.



Региональный эксперт по вопросам страхования



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Протокол заседания экспертной рабочей группы 2
по аспектам частного финансирования ГЧП и
логистики**

г. Самарканд 10 октября 2008 года



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

Протокол

заседания экспертной рабочей группы -2 (ЭРГ) по аспектам частного финансирования, ГЧП и логистики проекта ТРАСЕКА «Разработка скоординированных национальных транспортных стратегий стран ЦА»

Встреча ЭРГ-2 по аспектам частного финансирования, ГЧП и логистики состоялась в г.Самарканд, Республика Узбекистан, 10 октября 2008г., с участием представителей Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Таджикистан и Республики Узбекистан, делегированных правительственными и государственными органами в состав экспертных рабочих групп проекта, приглашенных лиц из транспортных, логистических компаний, организаций технического содействия и развития, сотрудников проекта (список участников прилагается).

Рассмотренное относится к аспектам регулирования/гармонизации и унификации соответствующих правовых рамок и правовых основ стран-бенефициаров с точки зрения получения экономических и социально-ориентированных выгод от этого.

В ходе проведения мероприятия были представлены: презентации о текущем статусе участия частного сектора в развитии инфраструктуры в странах Центральной Азии, согласно проведенному анализу, отчет по исследованию и оценке существующих центров грузообработки стран-получательниц проекта; со стороны приглашенных лиц: представителей компаний «Астана-Контракт» (Казахстан) и «Узвнештранс» (Узбекистан) была озвучена практическая сторона деятельности по разработке проектной документации,

мобилизации на предмет строительства объекта и обеспечения его функционирования; лучших и наиболее успешных практик реализации проектов с применением формулы ГЧП (на примере Южной Кореи). По представленным материалам состоялся обмен мнениями и даны разъяснения на поступавшие от участников вопросы.

Далее на рассмотрение участников ЭРГ был вынесен проект модельного закона о «Государственно-частном партнерстве». По мнению проекта, положения предлагаемого законопроекта могут послужить основой для разработки и принятия законодательных и иных нормативно-правовых актов, регламентирующих вопросы ГЧП в странах ЦА. Данному факту со стороны экспертов РГ стран-бенефициаров была придана степень особой важности вследствие актуальности обсуждаемой темы, и ввиду отсутствия специального законодательного акта, регулирующего вопросы ГЧП в странах Центральной Азии, а также своевременности формирования соответствующих законодательных рамок, что, возможно, позволит применять механизм ГЧП в ходе реализации проектов инфраструктурного развития в ближайшем будущем. Эксперты и участники встречи согласились и поддержали предлагаемые инициативы.

Исходя из вышеизложенного, эксперты Рабочей группы-2 предлагают рассмотреть возможность использования положений (принципов) данного законопроекта при разработке соответствующих нормативно-правовых актов в странах-получательницах проекта.

Эксперты:


Республики Казахстан:


Шайкин Габит Ноянович

Шоров Аслан Жилхайдарович



Кипшакбаев Руслан Дюсембаевич 

Тузелбаев Гамал Бекболатович 

Имансеитова Раушан Даулетбаковна 

Республики Узбекистан:

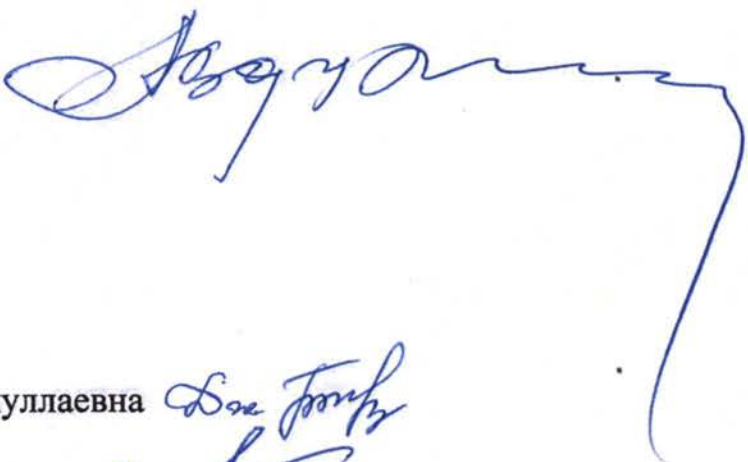
Бекназаров Фахриддин Худжанович 

Реджабов Бахром Абдугафарович 

Кыргызской Республики:


Акматов Адылбек Тентимишович 

Республики Таджикистан:

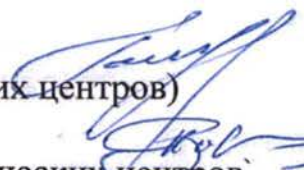
Тохиров Абдухаким Ниёзович 


Приглашенные эксперты:

Бобокалонова Джамиля Бобомуллаевна 

Обломуродов Нарзулло Наимович 

Шукуров Хусан Саидович 

Бондарь Людмила Петровна (по части развития логистических центров) 

Зуфаров Алишер Миржамалович (по части развития логистических центров) 

Приложение 1: модельный закон «О частно-государственном партнерстве»

Приложение 2: список участников



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Протокол заседания экспертной рабочей группы 3
по аспектам дорожной безопасности**

г. Душанбе 10 сентября 2008 года



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

Заключения Экспертной Рабочей Группы (ЭРГ) по аспектам дорожной безопасности

Заседание экспертов стран-получательниц проекта состоялось в г. Душанбе, Республике Таджикистан, 10 сентября 2008г. в целях рассмотрения вопросов по усовершенствованию ситуации с дорожной безопасностью в странах ЦА. Рассмотренное всецело относится к аспектам особой важности, как с точки зрения охраны человеческих жизней, так и с точки зрения экономических выгод.

Рассмотрены нижеследующие вопросы:

Предложения по созданию Национальных советов по дорожной безопасности, или аналогичных институтов, с четкими рамками компетенций и мандатом на межведомственной основе

Рабочая группа пришла к заключению о том, что во всех центральноазиатских странах созданы Комиссии по аспектам дорожной безопасности, но в их деятельности наблюдается тенденция выработки лишь рекомендаций, не обладающих реальной правомочностью. Подобные организации эффективны лишь в том случае, если возглавляются премьер-министрами или первыми заместителями премьер-министров.

Рекомендуется:

- всем центральноазиатским странам пересмотреть организационную структуру, а также состав Национальных комиссий по аспектам дорожной безопасности:
 - обеспечить выполнение условия представления четких рамок компетенции и мандатов, а также осуществления их руководства со стороны премьер-министров или зам. премьер-министров;
 - обеспечить выполнение условия организации и вовлечения компетентных лиц на межведомственной основе (министерский уровень), представляющих министерства: внутренних дел, транспорта и транспортных коммуникаций, здравоохранения, экономики, чрезвычайных ситуаций и образования (в случае введения тренинговых программ по вопросам дорожной безопасности);
- стратегии и правительственные планы по вопросам дорожной безопасности во всех центральноазиатских республиках должны соответствовать современным международным, европейским требованиям в данной сфере, а также быть потенциально осуществимыми в условиях региона; в данном контексте структура, созданная в Казахстане, может рассматриваться как эталон.

Представление реалистичного плана по процедурам технического осмотра грузовых транспортных средств на регулярной основе

1. Сравнительный анализ стандартов технического осмотра, основанный на соглашении ЕЭК ООН «о принятии единых условий проведения периодического осмотра колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров»

Проведено обзорное исследование существующих технических центров, осуществленное региональным экспертом проекта, г-ном В.Топалиди, результаты которого будут предоставлены ЭРГ.

2. Предложение по принятию пересмотренных стандартов (на базе Соглашения 1998г. «О глобальных технических предписаниях для колесных транспортных средств», как рамочного документа)

Данные предложения по пересмотренным стандартам относительно технических предписаний для колесных транспортных средств будут предоставлены ЭРГ.

3. Определение частоты проведения обязательных технических осмотров

Детальная информация касательно Соглашения ЕЭК ООН «О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров и взаимному признанию данных осмотров» от 1997г. будет предоставлена ЭРГ, по итогам ожидается, что ЭРГ выработает рекомендации к принятию (подписанию) и ратификации данного соглашения всеми странами.

4. Предложения по соблюдению режима труда и отдыха (тахографы, рукописные учетные карты...) и категориям тех.инспектирования, принятые с учетом специфики стран

Детальная информация касательно Европейского соглашения по работе экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (именуемое, как ЕСТР)¹ от 1 июля 1970 г. будет предоставлено ЭРГ, по итогам чего ожидается, что ЭРГ выработает рекомендации для всех стран для внедрения данного соглашения. Далее ЭРГ произведет расчет затрат, связанных с данным предложением, на предмет получения возможного финансирования со стороны Международных Финансовых Институтов (МФИ) с целью поддержки инициативы приобретения тахографов, а также процесса внедрения в каждой стране систем соответствия, признанных на международном уровне.

Усовершенствование уровня правоусиления и применения юридических санкций

В последние годы страны ЦА ввели значительное повышение штрафных ставок за нарушение правил дорожного движения. ЭРГ признает важность введения эффективных штрафных ставок, как с точки зрения неизбежности применения штрафных санкций за нарушения, так и с точки зрения восприятия строгости наказания. Оснащение органов дорожной полиции (ГАИ) переносными устройствами контроля и иными механизмами усиления данной меры, а также осуществление тренинговой подготовки, могло бы быть профинансировано МФИ.

Одним из рассматриваемых аспектов был аспект механизма наложения штрафных санкций на водителей иностранных транспортных средств, вовлеченных в дорожные происшествия. Участники ЭРГ обратились с просьбой предоставить больше информации о том, как данный вопрос решается в Европейском Союзе.

Обсуждена возможность введения бальной системы водительских прав, и штрафной санкции в виде увеличенной ставки страхового возмещения по отношению к водителям, постоянно нарушающим ПДД. Участниками ЭРГ высказана просьба о предоставлении дальнейшей информации касательно бальной системы в целях поощрения добросовестных водителей.

Рекомендуется, Правительствам центральноазиатских стран следует:

- Провести оценку эффективности своих систем штрафных санкций,
- Искоренять несанкционированные сборы со стороны инспекторов ГАИ,
- Оснащение органов дорожной полиции современными средствами усиления и обеспечение соответствующего тренинга в области международных стандартов;

¹ См. <http://www.unece.org/trans/doc/2006/sc1/ECE-TRANS-SC1-2006-02e.pdf> на англ.яз, <http://www.unece.org/trans/doc/2006/sc1/ECE-TRANS-SC1-2006-02r.pdf> на русском языке

- Данные предложения подлежат регулярному пересмотру в рамках деятельности Национальных Комиссий по аспектам дорожной безопасности.

Автомобильные дороги в горной местности

Участники ЭРГ обсудили проблемы поддержания условий безопасности ДД в условиях высокогорного ландшафта. К следующему заседанию ЭРГ будет подготовлен документ по обеспечению дорожной безопасности в горных условиях Швейцарии и Австрии.

Предложения по функционированию национальных компьютеризованных баз данных учета дорожно-транспортных происшествий

Во всех странах ЦА система учета дорожных происшествий более или менее внедрена, однако в отдельных случаях, она находится в устаревшем формате и не соответствует современным требованиям. Компьютеризация учета ДТП находится на низком уровне, затрудняющем принятие эффективных решений по предотвращению ДТП.

Рекомендуется создать базу данных по учету ДТП во всех ЦА странах на базе передовых компьютерных программ. ЭРГ будет предоставлена соответствующая информация по имеющимся системным программным обеспечениям и тренинговым программам для обсуждения в рамках последующего заседания.

Введение эффективного обучения предмета «Дорожная безопасность» в школьные программы

Практически все страны ЦА осуществляют обучение аспектам ДБ в школах и дошкольных учреждениях, в процесс которого задействованы инспекторы ГАИ, но наблюдается однобокий и несистемный характер данной меры, соответственно нет сформулированных достижимых результатов. В прошлом существовали целевые учебные городки, созданные для обучения детей навыкам понимания правил ДБ. Принимая во внимание эффективность данной меры, участниками ЭРГ было внесено предложение о возвращении методики подобного обучения. Особое внимание следует сконцентрировать на обучении детей, проживающих в сельской местности, на базе условий, максимально приближенных к городским.

Рекомендуется пересмотреть государственные программы во всех ЦА странах по приобретению знаний аспектов ДБ в школах, старших группах детских садов, средне-специальных уч.заведениях и ВУЗах, основанных на лучших международных практиках. Предложения по наилучшим международным практикам будут озвучены в рамках проведения последующего заседания.

Предложения по проведению городских кампаний в целях повышения уровня осведомленности, охватывая зоны повышенной опасности и представление демонстрационных проектов

1. Идентификация участков повышенной опасности в странах ЦА

Во всех странах ЦА существует множество зон повышенной опасности, где наблюдается высокая концентрация случаев ДТП. ЦА следует осуществлять учетное планирование регистрации ДТП и выработку решений по устранению последствий данных ДТП, особенно, причин, приведших к авариям. Уровень компьютеризации сбора, учета и обработки информации по ДТП в данных странах находится на довольно низком уровне.

Рекомендуется при осуществлении строительных и восстановительных работ, особенно на пересечении международных коридоров, принимать во внимание факт необходимости развития придорожной инфраструктуры по основе наилучших международных стандартов. Будут приглашены представители Международной дорожной федерации в процесс оказания поддержки в целях

повышения квалификационного уровня в данной сфере. Дорожные перекрестки, на которых происходит наибольшее количество ДТП, должны быть оборудованы соответствующим образом, преследуя цель учета нарушений дорожного движения (особенно водителей, проезжающих на красный свет).

2. Дорожные сигналы и разметки

Конвенция о дорожных знаках и разметках 1968г. и европейское Соглашение 1971г. к Конвенции 1973г. были ратифицированы всеми странами-получательницами проекта. Тем не менее, выявлены несоответствия между сигналами и разметками, используемыми в республиках ЦА и стандартами Конвенции.

Рекомендуется осуществление исследования касательно выявленных различий и внесение предложений по всецелому урегулированию национальных систем сигналов и разметки на предмет соответствия положениям Конвенции.


3. Оценка сигналов и разметок, осуществление пилотных проектов


Очевидно, что относительно низкокзатратные вложения в инфраструктуру, такие как дорожные знаки и разметка, могут в значительной степени повлиять на предупреждение смертности и травматизма на дорогах. В ходе проведения заседания Рабочей группы на высоком руководящем уровне 21 февраля т.г. глава Представительства ЕК предположил, что было бы хорошо провести пилотный проект в целях усовершенствования дорог с точки зрения их безопасности на примере изменения существующих дорожных знаков и разметок на участке автомобильной дороги от аэропорта Астаны до городской черты. Консультанты связались с компанией 3М для предоставления поддержки по проведению подобного демопроекта в каждой из стран-получательниц проекта.

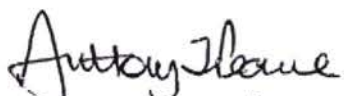
4. Планирование спонтанных кампаний по повышению уровня осведомленности в городских центрах

Обучение пользователей дорог и повышение уровня осведомленности есть важный компонент стратегии дорожной безопасности. В целях предусмотрения эффективности и успешности данной деятельности, необходимо основывать ее на анализе данных, которые должны быть разработаны и далее проконтролированы на систематической основе.

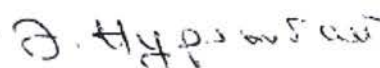
Рекомендуется проведение пробных рекламных кампаний в целях улучшения ситуации с сфере дорожной безопасности в странах-получательницах проекта. Подобные кампании могут быть профинансированы со стороны МФИ.


УГАИ МВД Республи-
ки Таджикистан.


Управление по наряду
за безопасность на транспорте
МТК Респ. Таджикистан


Moderator.







РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Протокол заседания экспертной рабочей группы 3
по аспектам дорожной безопасности**

г. Алматы 2 декабря 2008 года



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

Экспертная Рабочая Группа по аспектам дорожной безопасности

Встреча № 2: 2 декабря 2008, г. Алматы, Казахстан

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

1. Введение

Встреча была открыта презентацией видеоматериала «Сделаем дороги безопасными – требование времени 2009».

Тони Пирс представил презентацию о том, как организовать кампании по управлению скоростным режимом, участники получили копии электронных материалов, содержащие руководство по управлению скоростью, контролю над использованием ремней безопасности и защитных шлемов, подготовленные Всемирным Партнерством по безопасности дорожного движения.

2. Документы, которые были запрошены на предыдущем заседании

Членам ЭРГ были отправлены нижеследующие документы:

- Предложения адаптированных или пересмотренных стандартов (взяв за основу Соглашение ЕЭК ООН 1998г. о глобальных технических предписаниях для колесных транспортных средств»). Копии документов по пересмотренным стандартам технических предписаний для колесных транспортных средств отправлены.
- Соглашение ЕЭК ООН касательно принятия единых условий по периодическому тех.осмотру колесных транспортных средств и взаимному признанию данных осмотров от 1997г.
- Европейское Соглашение касательно работы экипажей транспортных средств, задействованных в международных дорожных перевозки от 1 июля 1970г.

В своем отчете, а также ссылаясь на опыт предыдущих проектов ТРАСЕКА, консультант рекомендовал республикам Центральной Азии принять данные международные конвенции.

Сравнительный аналитический отчет, подготовленный д-ром Валерием Топалиди, касательно стандартов технического осмотра на основе «принятых в рамках ЕЭК ООН единых предписаний по проведению периодических технических осмотров и взаимного признания таких осмотров», будет отправлен всем участникам ЭРГ.

3. Вопросы, поднятые к обсуждению в рамках предыдущего заседания

- а) Как применять штрафные санкции по отношению к иностранным транспортным средствам, вовлеченным в дорожно-транспортное происшествие

Вопрос о том, как применять штрафные санкции к иностранным транспортным средствам, вовлеченным в ДТП, обсужден. Аннотированная повестка дня встречи предоставляет более детальную информацию по данному вопросу. Участники ЭРГ обратились с просьбой к проекту разработать для стран-получательниц проект закона об усилении мер относительно взыскания штрафных санкций в сфере трансграничных перевозок.

19 марта 2008г. Европейская Комиссия предложила Директиву, целью которой является содействие ведению судебного дела касательно нарушений правил дорожного движения, угрожающих дорожной безопасности.

Проект предоставит русскоязычную версию предлагаемой Директивы, таким образом, чтобы она смогла послужить основой для разработки проекта модельного закона между странами-получательницами проекта.

б) Балловая накопительная система в целях поощрения добросовестных водителей

В Аннотированной повестке дня встречи была предоставлена информация о европейской практике касательно системных балловых накопительных лицензий, что далее было обсуждено в ходе проведения встречи. Что необходимо – это введение административных систем управления. Участники ЭРГ озвучили проблемы в своих странах (например, межгородские компьютерные системы не взаимосвязаны).

Рекомендовано ввести систему накопительного баллового учета, как цель, но принять тот факт, что данная мера все же преждевременная на текущий момент времени, поскольку существующие системы требуют соответствующего урегулирования, необходимого для реализации запуска подобных систем.

в) Дороги горной местности

ЭРГ обсудила проблему поддержания дорожной безопасности в условиях дорог, расположенных в горной местности. Тони Пирс проинформировал участников о том, что им была запрошена информация в Международной Дорожной Федерации (МДФ), а также в различных других учреждениях, касательно соответствующих стандартов, с акцентом на участки горных дорог Швейцарии и Австрии. Тони Пирс предоставил отчет о том, что специальные стандарты выявлены не были, хотя данные аспекты охвачены в общих стандартах проектирования дорог. Участники встречи обратились с просьбой продолжить поиск справочной информации по данным стандартам.

г) Наилучшие международные практики по строительству и восстановлению автомобильных дорог.

Международная Дорожная Федерация подготовила документ по низкочувствительным способам оптимизации сферы дорожной безопасности. Проектом был осуществлен перевод данного документа на русский язык, копии которого были предоставлены участникам ЭРГ.

д) Исследование на предмет выявления несоответствий и подготовка предложений по полному приведению национальных знаков и сигналов в соответствие с требованиями международных конвенций.

Данное исследование осуществлено Олегом Инковым, который сказал, что существующие знаки и сигналы основаны на стандартах Советского Союза, разработанных в 1970-е гг., и в широком охвате соответствуют упомянутым конвенциям. Ожидается, что данный аналитический документ будет представлен вниманию участников через 10 дней.

е) Исследование возможностей по проведению пилотных проектов в каждой из стран-получательниц касательно разметки и оснащения дорожными знаками в местах повышенной опасности.

Проект обсудил данную возможность с компанией ЗМ. Компания проинформировала о том, что на текущий момент времени уже ведется работа с казахстанскими партнерами, но все же приветствуются попытки определения потенциальных партнерских организаций в Кыргызстане, Таджикистане и Узбекистане. Компания смогла бы в рамках своей работы с местными компаниями передать «ноу-хау» и технологии. Выражена готовность проведения демопроекта в презентационном месте в столице государств (перекресток, школа, опасное место), или на дорожном участке (перекресток, транспортный узел, зона повышенной опасности, т.д.), на базе требуемой общественной визуализации и в свете важности аспекта дорожной безопасности.

При условии, что данная инициатива представляет интерес, команда проекта с удовольствием установит необходимые контакты с ответственными лицами компании ЗМ. Страны-получательницы проекта приглашены в процесс поиска компаний, которые могли бы стать потенциальными партнерами ЗМ.

ж) Тахографы

Участники обсудили проблемы стран-получательниц по учету рабочих часов водителей. Казахстан предоставил отчетные данные о том, что тахографы требуются в целях соответствия требованиям казахстанских законов, но существуют некоторые слабые места: нет должной статистики по количеству транспортных средств, превышающих лимит рабочего времени водителей; с 2005г. Президентом было приостановлено применение закона об инспектировании учетных данных тахографов в целях содействия и облегчения деятельности производственных предприятий; штрафы за нарушение законов касательно режима труда и отдыха водителей незначительны.

После долгого обсуждения участники согласились рекомендовать осуществление мер по приведению законов касательно режима труда и отдыха водителей в соответствие с Конвенцией ЕСТР, а тахографы- в соответствие с современными стандартами. Данная широкомасштабная процедура может потребовать поэтапного введения.

Проект готов исследовать возможность предоставления содействия ЕС или иных институтов для реализации данной программы, но необходима информация о текущем количестве рассматриваемых транспортных средств. К участникам была обращена просьба обновить данные о количестве автобусов, маршрутных такси и грузовиков в своих странах для того, чтобы далее проработать возможность предоставления финансовой поддержки.

4. Компьютеризация учета ДТП

Компьютеризированные системы учета ДТП

Рохит Балужа из индийского института автодорожного движения (IRTE) представил две известные международные системы программного обеспечения, используемые в целях анализа и компьютеризации учета ДТП:

1. Реконструкция ДТП: разработанная профессором тех.наук Германном Стеффаном (Institut für Mechanik und Getriebelehre, Technische Universität Graz /DSD Datentechnik, Линц, Австрия)
2. Программное обеспечения VIA из Голландии по учету ДТП и графическому выводу данных.

Оба из пакетов программного обеспечения разработаны институтом автодорожного движения (IRTE) в целях использования их в условиях развивающихся стран и стран с переходной экономикой. Институт разработал мобильную лабораторию по исследованию ДТП, т.н. «CrashLab», которая не только выполняет исследование и анализ ДТП, но также используется для обучения представителей органов ГАИ и транспорта основам данной науки.

Участники выразили интерес и было рекомендовано, чтобы страны-получательницы проекта развивались по направлению к введению анализа и компьютеризации учета ДТП.

5. Схема студенческих добровольных образовательных бригад по аспектам ДД

Рохит Балужа описал схему студенческих добровольных образовательных бригад по аспектам ДД, которая имеет цель создания соответствующего уровня осведомленности в сфере безопасности дорожного движения, нашедшую поддержку со стороны транспортной полиции Дели. Она направлена на улучшение системы дорожного управления в Дели. Данная схема, финансируемая компанией «Hyundai», привлекает студентов в процесс обучения водителей в местах узлового пересечения транспорта. Студенты за эти услуги получают стипендию, позволяющую оплачивать студенческие взносы и карманные расходы. Данная презентация вызвала большой интерес у участников ЭРГ.

6. Преподавание аспекта дорожной безопасности в школах

Рохит Балужа представил презентацию "School Conclave (школьный конклав)" по аспектам дорожной безопасности. Данная учебная программа для преподавателей была разработана совместно с транспортной полицией Варвикшира (Великобритания) и адаптирована для условий развивающихся стран. Программа обучает учителей школьников 6-12 классов в возрасте 11-17 лет. Важным условием является обучить практике преподавания аспекта дорожной безопасности посредством традиционной школьной программы.

Участники выразили свою заинтересованность в данной презентации и пришли к единому мнению об установлении дальнейших контактов в целях организации данных презентационных мероприятий в своих странах или Индии.



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Модельный закон
о государственном партнерстве**



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

**МОДЕЛЬНЫЙ ЗАКОН
О ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОМ ПАРТНЕРСТВЕ**

**Глава I
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Статья 1. Цели и сфера применения настоящего закона

Цель настоящего Модельного закона (далее - Закон) - обеспечить правовые условия для привлечения частных инвестиций для реализации общественно значимых проектов и программ в широком спектре отраслей экономики, социальной и инновационной сферах, обеспечения эффективности использования имущества, находящегося в государственной собственности, повышения качества работ, услуг, а также других видов деятельности общественного значения.

Настоящий закон устанавливает основные принципы государственно-частного партнерства, формы и методы его реализации, порядок создания и функционирования, права и обязанности государственного и частного партнеров.

Статья 2. Основные понятия, используемые в настоящем Модельном законе

В настоящем Модельном Законе основные понятия и термины используются в следующих значениях:

1) государственный партнер - юридическое лицо или объединение таких лиц, представляющие интересы общества и устанавливающие партнерские отношения в рамках государственно-частного партнерства;

2) частный партнер - юридическое или физическое лицо и/или объединение таких лиц, независимо от организационно-правовой формы, места нахождения капитала, ставшее в соответствии с настоящим законом участником государственно-частного партнерства;

3) государственно-частное партнерство - взаимовыгодное сотрудничество между государством и бизнесом, реализуемое в различных формах и ставящее своей целью решение политических и общественно значимых задач на национальном, региональном и местном уровнях, которое осуществляется путем заключения и исполнения договора, в том числе концессионного;

4) договор о государственно-частном партнерстве - письменное соглашение между государственным и частным партнерами, определяющее права, обязанности и ответственность сторон, условия реализации проекта государственно-частного партнерства;

5) объект государственно-частного партнерства - имущество, создаваемое (реконструируемое), эксплуатируемое в соответствии с договором о государственно-частном партнерстве;

6) оферент - юридическое или физическое лицо и/или объединение таких лиц, выступающее с предложением установить государственно-частное партнерство;

7) оферта - письменное предложение, поданное оферентом государственному партнеру, об инициировании или установлении государственно-частного партнерства;

8) публичный интерес - любая выгода, форма и ценность которой определяются решением государственного партнера, полученная в пользу государственного партнера, а также лиц, проживающих и/или работающих на территории Республики;

9) проект государственно-частного партнерства - совокупность мероприятий по осуществлению договора государственно-частного партнерства, реализуемого в течение ограниченного периода времени и имеющего заверченный характер;

10) специализированная организация по вопросам государственно-частного партнерства - организация, созданная Правительством для оказания услуг по вопросам государственно-частного партнерства;

11) реконструкция - мероприятия по переустройству на основе внедрения новых технологий, механизации и автоматизации производства, модернизации и замены морально устаревшего и физически изношенного оборудования новым более

производительным оборудованием, а также по изменению технологического или функционального назначения объекта договора о государственно-частном партнерстве или его отдельных частей, иные мероприятия по улучшению характеристик и эксплуатационных свойств объекта соглашения;

12) уполномоченный государственный орган по экономическому планированию – центральный исполнительный орган, осуществляющий функции разработки основных направлений социально-экономического развития;

13) уполномоченный государственный орган по исполнению бюджета – центральный исполнительный орган, осуществляющий функции в сфере исполнения, ведения бюджетного учета и отчетности по исполнению республиканского бюджета и в пределах своей компетенции местных бюджетов;

14) эксплуатация – использование объекта договора партнером в соответствии с его назначением, в том числе в целях производства товаров, выполнения работ, оказания услуг, в порядке и на условиях, определенных договором государственно-частного партнерства;

15) юридический барьер – барьер, возникающий вследствие различия или несоответствия требований, содержащихся в нормативных правовых актах, регулирующих государственно-частное партнерство.

Глава II

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Статья 3. Принципы, применяемые в отношении в области государственно-частного партнерства

Отношения в области государственно-частного партнерства основываются на принципах:

- 1) равенства подхода и недопущения дискриминации;
- 2) гласности и прозрачности деятельности государственного и частного партнеров;
- 3) пропорциональности;
- 4) сбалансированности интересов и рисков государственного и частного партнеров;
- 5) свободной конкуренции;
- 6) свободы договора;
- 7) кооперирования.

Статья 4. Принцип равенства подхода и недопущения дискриминации

Государственный партнер обеспечивает равный подход ко всем oferентам в рамках любого элемента или этапа процедуры выбора частного партнера. Во всех случаях критерии выбора частного партнера должны быть четкими и не допускать дискриминации.

Технические требования должны обеспечивать oferентам равный доступ и не создавать неоправданных препятствий или ограничивать конкуренцию.

Статья 5. Принцип гласности и прозрачности деятельности государственного и частного партнеров

В процессе установления государственно-частного партнерства государственный партнер гарантирует объективный выбор частного партнера, одновременно обеспечивая максимально возможную степень информирования населения с учетом цели, характера и значимости предмета государственно-частного партнерства.

Государственный партнер обязан обеспечивать публикацию информационных сообщений в периодических печатных изданиях, распространяемых на всей территории Республики и Бюллетене государственных закупок. Содержание других документов и сведения о процедуре выбора частного партнера публикуются полностью на веб-странице специализированной организации государственно-частного партнерства при уполномоченном органе в области экономического планирования, а также на других веб-страницах по усмотрению государственного партнера.

В рамках процедуры выбора частного партнера государственный партнер обеспечивает всем oferентам доступ к одной и той же информации независимо от того, относится она или не относится, по его мнению, к процессу подготовки offerт или к

участию в процедуре выбора либо к информации об условиях и критериях выбора частного партнера.

Заседания комиссии по выбору частного партнера являются открытыми, окончательные результаты выбора публикуются в периодических печатных изданиях, распространяемых на всей территории Республики и на web-странице специализированной организации по вопросам государственно-частного партнерства.

Статья 6. Принцип пропорциональности

В процессе установления и реализации государственно-частного партнерства государственный партнер имеет право предпринимать или требовать от частного партнера осуществления только тех действий, которые:

1) приведут к достижению цели государственно-частного партнерства или к исполнению обязательств, взятых частным партнером;

2) являются необходимыми и связаны с предметом государственно-частного партнерства;

3) соответствуют важности задач государственно-частного партнерства, учитывая как цели, так и последствия;

4) в наименьшей степени приведут к ограничениям или отрицательно скажутся на частном партнере.

В случае нарушения в одностороннем порядке государственным партнером обязательств, взятых в рамках государственно-частного партнерства, частный партнер вправе потребовать возмещения причиненного ущерба, включая упущенную выгоду.

Возмещение ущерба, причиненного частному партнеру, осуществляется из соответствующего бюджета государственного партнера.

Статья 7. Принцип сбалансированности интересов и рисков государственного и частного партнеров

Государственно-частное партнерство должно основываться на сбалансированности прав, обязанностей и выгод государственного и частного партнеров.

Распределение рисков между государственным и частным партнерами осуществляется в соответствии с условиями заключенного между ними договора, в котором отмечается каждый тип риска и доля риска, приходящаяся на каждого из партнеров. Во всех случаях частный партнер, независимо от формы государственно-частного партнерства, обязан покрывать по меньшей мере часть коммерческого риска.

В случае отказа частного партнера взять на себя по меньшей мере часть коммерческого риска, независимо от его характера или от положений любого другого закона или нормативного правового акта, отношения между партнерами не считаются государственно-частным партнерством.

Статья 8. Принцип свободной конкуренции

В процессе выбора частного партнера государственный партнер не вправе каким-либо образом ограничивать конкуренцию между оферентами.

Запрещается одновременное и независимое участие в процедуре выбора частного партнера юридических лиц и их филиалов, выступающих в качестве оферентов.

Число приглашенных оферентов должно учитывать необходимость обеспечения реальной конкуренции.

Статья 9. Принцип свободы договора

Стороны государственно-частного партнерства вправе свободно определять посредством договора свои права и обязанности, если законом не предусмотрено иное.

Статья 10. Принцип кооперирования

Государственный партнер оказывает частному партнеру содействие в получении разрешений и других предусмотренных законодательством или договором документов, касающихся осуществления государственно-частного партнерства.

Государственный партнер не вправе отказать, без законного на то основания, в

выдаче разрешений и других документов, необходимых для реализации иницированного им государственно-частного партнерства, если выдача осуществляется в соответствии с законодательством.

Глава III ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Статья 11. Компетенция Правительства

В компетенцию Правительства входит:

- 1) создание специализированной организации по вопросам государственно-частного партнерства;
- 2) утверждение перечня объектов, находящихся в собственности государства, а также работ и услуг, национального значения, предлагаемых для государственно-частного партнерства;
- 3) утверждение целей проектов государственно-частного партнерства национального значения и основных требований к выбору частного партнера, а также условий государственно-частного партнерства;
- 4) утверждение правил предоставления, рассмотрения и отбора предложений по объектам государственно-частного партнерства;
- 5) утверждение правил проведения конкурса по выбору частного партнера;
- 6) создание и утверждение положения о комиссии по государственно-частному партнерству в отношении объектов, относящихся к республиканской собственности;
- 7) утверждение реестра отобранных предложений по проектам государственно-частного партнерства национального значения;
- 8) утверждение типовых документов (образцы заявлений, предложений, информационных сообщений, договоры государственно-частного партнерства в различных отраслях (сферах экономики и др.);
- 9) утверждение правил ведения реестра заключенных договоров государственно-частного партнерства и предоставленных государственных гарантий и поручительств государства;
- 10) определение уполномоченного органа, осуществляющего заключение договоров с частными партнерами в случае государственно-частного партнерства, иницированного Правительством или центральным исполнительным органом.

Статья 12. Компетенция уполномоченного органа в сфере экономического планирования

В компетенцию уполномоченного органа в сфере экономического планирования входит:

- 1) привлечение специализированной организации по государственно-частному партнерству для проведения:
 - анализа и экспертизы предложений;
 - оценки и экономической экспертизы технико-экономического обоснования;
 - экспертизы конкурсной документации;
 - анализа и экспертизы проектов, представленных участниками конкурса при проведении конкурса по выбору частного партнера;
 - экспертизы проектов договоров государственно-частного партнерства;
- 2) формирование, с учетом результатов экономической экспертизы, перечня объектов, находящихся в государственной собственности и, предлагаемых для государственно-частного партнерства и внесение его в Правительство;
- 3) согласование конкурсной документации и договоров о государственно-частном партнерстве;
- 4) установление 50 финансовых границ и приоритетов принятия государственным партнером обязательств;

5) осуществление контроля за деятельностью специализированной организации по вопросам государственно-частного партнерства;

6) разработка, а также внесение предложений по внесению изменений и дополнений в нормативно-правовые акты в области государственно-частного партнерства.

Статья 13. Компетенция уполномоченного органа по исполнению бюджета

В компетенцию уполномоченного органа по исполнению бюджета входит:

1) рассмотрение вопросов об участии государственного бюджета в реализации проектов государственно-частного партнерства, инициированных и утвержденных Правительством;

2) согласование конкурсной документацию в отношении объектов, относящихся к республиканской собственности;

3) осуществление мониторинга процесса исполнения государственным партнером расходной части государственного бюджета в целях реализации проектов национального значения;

4) согласование проектов государственно-частного партнерства в случае, предусмотренном бюджетным законодательством Республики Казахстан.

Статья 14. Компетенция специализированной организации по вопросам государственно-частного партнерства

В компетенцию специализированной организации по вопросам государственно-частного партнерства входит:

1) определение целей проектов государственно-частного партнерства национального значения, разработка общих требований к выбору частного партнера, а также условий государственно-частного партнерства;

2) согласование инициирования и осуществления государственно-частного партнерства на национальном уровне;

3) разработка и введение в действие типовой документации по процедуре выбора частного партнера, распространение наилучших практик и рекомендаций в области осуществления государственно-частного партнерства;

4) осуществление мониторинга, оценка и контроль соблюдения государственными партнерами процедуры выбора частного партнера, а также реализации государственно-частного партнерства;

5) оказание государственным и частным партнерам консультативной помощи по вопросам государственно-частного партнерства;

6) регистрация и публикация информационных сообщений и документов, касающихся процедуры выбора частного партнера;

7) ведение реестра проектов государственно-частного партнерства, а также рисков, связанных с осуществлением каждого партнерства;

8) обучение персонала государственных партнеров;

9) выявление юридических барьеров для перемещения капиталов, технологий, ресурсов, а также ограничения конкуренции для участия в проектах, реализуемых в рамках государственно-частного партнерства;

10) представление Правительству ежегодно отчетов по проектам государственно-частного партнерства и публикация статистических анализов этих проектов;

11) выявление потенциальных государственных партнерств на основе предоставленных государственными партнерами сведений;

12) оказание содействия в установлении взаимодействия между государственными и потенциальными частными партнерами.

В процессе осуществления своих полномочий, предусмотренных частью первой настоящей статьи, специализированная организация по вопросам ГЧП может привлекать в случае необходимости независимых экспертов.

Статья 15. Компетенция местных органов государственного управления

В компетенцию местных представительных органов входит:

1) определение целей проектов государственно-частного партнерства местного значения, общих требований к выбору частного партнера, а также условий

государственно-частного партнерства местного значения;

2) утверждение списка объектов, находящихся в коммунальной собственности, списка работ и услуг местного публичного интереса, предлагаемых для государственно-частного партнерства;

3) создание и утверждения положения о комиссии по выбору частного партнера;

4) согласование (утверждение) тарифов (цен, ставок сборов) или их предельных уровней на регулируемые услуги (товары, работы), осуществляемых по договорам государственно-частного партнерства местного значения.

В компетенцию местных исполнительных органов входит:

1) формирование предложений, внесенных физическими и юридическими лицами в порядке частной инициативы;

2) заключение договора о государственно-частном партнерстве, в целях реализации социальных, инфраструктурных, инновационных и иных проектов по решению вопросов административно-территориальных единиц;

3) ведение реестра заключенных договоров о государственно-частном партнерстве;

4) осуществление контроля за исполнением договоров о государственно-частном партнерстве, заключенных в рамках соответствующей административно-территориальной единицы.

Статья 16. Национальный совет по государственно-частному партнерству

Национальный совет по государственно-частному партнерству (далее - Совет) представляет собой функциональную структуру общей компетенции, не являющуюся юридическим лицом, которая создается при Правительстве в целях оценки политики государства в области государственно-частного партнерства, определения приоритетов и стратегии внедрения государственно-частного партнерства в Республике.

Персональный состав Совета и положение о нем утверждаются Правительством.

Глава IV

ПРЕДМЕТ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА. ДОГОВОРНЫЕ ФОРМЫ И СПОСОБЫ ЕГО ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ

Статья 17. Предмет государственно-частного партнерства

Государственно-частное партнерство основывается на кооперировании государственного и частного партнерств в целях повышения эффективности использования народного достояния, в котором каждый партнер берет на себя риски и конкретную ответственность.

Предметом государственно-частного партнерства может быть любое имущество, работы, публичные услуги или любая деятельность, осуществляемая государственным партнером, за исключением прямо запрещенных законом.

Государственно-частное партнерство может быть создано на основе существующих, а также вновь созданных объектов инфраструктуры и/или объектов, обеспечивающих предоставление публичных услуг.

Статья 18. Основные договорные формы осуществления государственно-частного партнерства

Государственно-частное партнерство осуществляется в следующих договорных формах:

1) договор подряда/договор об оказании услуг;

2) договор доверительного управления;

3) договор имущественного найма/аренды;

4) концессионный договор;

5) договор о создании совместного предприятия.

Предметом государственно-частного партнерства, осуществляемого посредством договора подряда/договора об оказании услуг, является предоставление публичных услуг коммунальным хозяйством, выполнение платных работ по капитальному ремонту и обслуживанию объектов инфраструктуры и других объектов государственно-частного партнерства, учет потребления ресурсов, выставление счетов для оплаты

потребителям.

Предметом государственно-частного партнерства, осуществляемого посредством договора доверительного управления, является обеспечение надлежащего управления государственной собственностью, основанного на установленных в договоре критериях результативности. В этом случае государственный партнер передает частному партнеру ответственность за управленческие риски и риски, связанные с обеспечением функционирования объекта государственно-частного партнерства, если договором не предусмотрено иное.

Предметом государственно-частного партнерства, осуществляемого посредством договора имущественного найма/аренды, является передача имущества, находящегося в государственной собственности, во временное владение и временное пользование. Ответственность за использование имущества по назначению, а также за сбор платежей за выполненные работы и оказанные услуги лежит на частном партнере.

Стоимость договора устанавливается сторонами, но при этом она не может быть ниже минимального размера заработной платы, установленного законом о государственном бюджете на соответствующий год.

Государственно-частное партнерство посредством концессионного договора осуществляется в соответствии с законодательством о концессиях.

Государственно-частное партнерство может быть осуществлено посредством объединения государственного и частного партнеров путем слияния их капиталов в соответствии с договором о создании совместного предприятия, при этом доля участия государственного партнера в уставном капитале юридических лиц, создаваемых в рамках государственно-частного партнерства не может превышать сорока девяти процентов.

Государственно-частное партнерство может осуществляться и в других договорных формах, не запрещенных законом.

В отношении договоров, предусмотренных настоящей статьей, применяются положения Гражданского кодекса.

Отношения государственно-частного партнерства, независимо от договорной формы его осуществления, устанавливаются только на конкурсной основе.

Статья 19. Способы осуществления договоров о государственно-частном партнерстве

В зависимости от степени вовлеченности частного партнера различаются следующие способы осуществления договоров государственно-частного партнерства:

1) проектирование-строительство-эксплуатация, согласно которому обязанности по строительству и эксплуатации объекта государственно-частного партнерства передаются частному партнеру на срок не более 50 лет. Проект государственно-частного партнерства может полностью финансироваться частным партнером. По истечении срока действия договора, заключенного с государственным партнером, объект государственно-частного партнерства безвозмездно передается в собственность государственному партнеру в исправном и действующем состоянии, не обремененный никакими обязательствами;

2) строительство-эксплуатация-обновление, согласно которому частный партнер берет на себя финансирование строительства объекта государственно-частного партнерства, а также все расходы по его содержанию, а также проведению необходимого улучшения объекта на срок не более 50 лет. Частный партнер может в соответствии с действующим законодательством взимать соответствующую плату за пользование государственным имуществом в течение установленного срока. По истечении срока действия договора объект государственно-частного партнерства безвозмездно передается государственному партнеру в исправном (действующем) состоянии, обусловленном договором и, не обремененный никакими обязательствами;

3) строительство-эксплуатация-передача, согласно которому частный партнер берет на себя обязательства по строительству, финансированию, эксплуатации и содержанию публичного имущества. Инвестор может взимать плату за пользование в целях возмещения инвестиций и покрытия расходов по содержанию, а также в целях получения экономически обоснованной прибыли. По истечении срока действия договора объект государственно-частного партнерства безвозмездно передается государственному партнеру в исправном состоянии, обусловленном договором, не обремененный никакими обязательствами;

4) строительство-передача-эксплуатация, согласно которому частный партнер берет

на себя строительство объекта, который сразу же после завершения строительства передается в собственность государственному партнеру, а государственный партнер, в свою очередь, передает его в пользование частному партнеру;

5) имущественный наем - развитие-эксплуатация, согласно которому частный партнер получает во временное пользование или во временное владение и пользование государственное имущество, обязуясь выплатить его стоимость в рассрочку в течение не более 50 лет. Если в договоре не предусмотрено иное, государственный партнер приобретает право на получение дохода от предоставления услуг частным партнером, а по истечении срока договора государственное имущество передается государственному партнеру в хорошем состоянии и не обремененное никакими обязательствами;

6) восстановление-эксплуатация-передача, согласно которому государственное имущество передается частному партнеру, который обязуется восстановить, эксплуатировать и содержать его в течение не более 50 лет. По истечении срока действия договора государственное имущество безвозмездно передается государственному партнеру в исправном (действующем) состоянии, обусловленном договором, не обремененное никакими обязательствами.

Государственно-частное партнерство может быть осуществлено посредством других способов, прямо не запрещенных законом.

Статья 20. Требования к договорам государственно-частного партнерства

1. Независимо от формы осуществления государственно-частного партнерства договор, заключенный между государственным и частным партнерами, должен содержать:

- 1) сведения об объекте и цели государственно-частного партнерства;
- 2) срок действия договора;
- 3) условия об объемах инвестиций государственного и частного партнеров, в том числе сроки, источники и размеры финансирования;
- 4) этапы реализации договора с указанием порядка и сроков создания, реконструкции и или эксплуатации объекта договора;
- 5) условия распределения рисков между сторонами в ходе реализации договора;
- 6) права и обязанности сторон партнерства:

в зависимости от специфики объекта государственно-частного партнерства обязательства частного партнера:

- по инвестициям в проект либо гарантии, что эти инвестиции будут осуществлены третьими лицами;
- по созданию и (или) реконструкции (выполнению ремонта) объекта государственно-частного партнерства;
- по сохранению им в соответствии с законодательством определенных льгот для отдельных категорий населения.

Право частного партнера на получение вознаграждения в ходе реализации договора (формы, размеры и принципы).

Обязательства государственного партнера:

- по софинансированию объекта государственно-частного партнерства, включая порядок внесения своей доли в проект, если это предусматривается договором, и порядок распоряжения этим имуществом.

Право государственного партнера на контроль за реализацией проекта и принципы совместного периодического проведения оценок реализации проекта и его соответствие оговоренным в договоре условиям.

- 7) виды, объемы, сроки и условия предоставления государственной поддержки в случае ее предоставления;
- 8) критерии оценки выполнения частным партнером принятых обязательств и порядок наложения штрафов в случае их невыполнения;
- 9) источники возмещения затрат и получения доходов частного партнера;
- 10) порядок осуществления контроля за исполнением договоров;
- 11) ответственность сторон за неисполнение обязательств;

- 12) условия и процедуры изменения и прекращения договора;
- 13) порядок и принципы рассмотрения споров, вытекающих из договора;
- 14) местонахождение и банковские реквизиты сторон.

2. Помимо условий, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, договор о государственно-частном партнерстве может предусматривать:

- 1) правила пользования земельным участком, находящимся в собственности государственного партнера;
- 2) сведения об объеме продукции, которая будет произведена, или работ и услуг, которые будут выполнены или предоставлены, а также данные о их качестве;
- 3) размер платы за использование объектом государственно-частного партнерства, форму, сроки и процедуру расчета;
- 4) условия и объемы проведения необходимых улучшений объекта в целях предоставления частным партнером необходимого количества и качества услуг;
- 5) способ и процедуру возврата объекта государственно-частного партнерства, а также земельных участков, переданных в связи с исполнением договора на момент истечения срока государственно-частного партнерства;
- 6) принципы и объем страхования проекта, дополнительные гарантии и соглашения сторон;
- 7) цену (тарифы) на товары (работы, услуги) и порядок определения цен;
- 8) требования по охране окружающей среды и безопасности ведения работ;
- 9) сроки и форму отчетности частного партнера.

В зависимости от специфики объекта государственно-частного партнерства в договоре могут быть предусмотрены и другие условия, оговоренные сторонами.

Статья 21. Право собственности в отношении интеллектуальной продукции, созданной в процессе осуществления государственно-частного партнерства

Право собственности в отношении интеллектуальной продукции, созданной в процессе осуществления государственно-частного партнерства приобретается в порядке, предусмотренном договором.

Глава V

КОНТРОЛЬ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Статья 22. Контроль осуществления государственно-частного партнерства

Государственный партнер ежегодно осуществляет контроль способа реализации государственно-частного партнерства, в том числе путем назначения независимого аудитора.

Частный партнер обязан обеспечить государственному партнеру свободный доступ к предмету государственно-частного партнерства, а также предоставить все сведения и документы, касающиеся осуществления государственно-частного партнерства.

Нарушение условий договора, а также любое другое отклонение, выявленное в ходе контроля, проведенного в соответствии с первой и второй частями, подлежат устранению незамедлительно или в течение срока, оговоренного в письменном соглашении, заключенном между государственным и частным партнерами.

Контроль за реализацией государственно-частного партнерства может быть осуществлен и другими, уполномоченными на то, государственными органами.

Статья 23. Ответственность частных и государственных партнеров

Частный партнер несет ответственность за выполнение своих обязательств, взятых в рамках государственно-частного партнерства. В случае, когда через государственно-частное партнерство осуществляется строительство или реконструкция объектов инфраструктуры и/или объектов, обеспечивающих предоставление публичных услуг, частный партнер несет ответственность за качество строительства или реконструкции объекта государственно-частного партнерства, в том числе за соблюдение требований к проектной и технической документации и техническим

регламентам.

В случае несоблюдения одной из сторон взятых на себя обязательств или в случае ее неспособности выполнить эти обязательства другая сторона вправе потребовать расторжения договора с предупреждением об этом не менее чем за три месяца.

Стороны несут ответственность за изменение в одностороннем порядке условий осуществления договора о государственно-частном партнерстве. Если изменение условий осуществления государственно-частного партнерства привело к нанесению ущерба частному партнеру, государственный партнер обязан возместить его посредством соответствующих выплат.

Статья 24. Доступ к информации

Частный партнер обязан по требованию всех заинтересованных физических или юридических лиц, имеющих намерение осуществлять государственно-частное партнерство, предоставлять любые сведения, касающиеся государственно-частного партнерства, а также его задач и полномочий, прав и обязанности потребителей его услуг, за исключением официальной информации с ограниченным доступом, сведений личного характера и сведений, составляющих государственную или коммерческую тайну.

Государственный партнер не имеет права разглашать конфиденциальные сведения о частном партнере. Вид и характер таких сведений определяются сторонами.

Глава VI ИНИЦИИРОВАНИЕ И ПРЕКРАЩЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА. ПРОЦЕДУРА ВЫБОРА ЧАСТНОГО ПАРТНЕРА

Статья 25. Процедура инициирования государственно-частного партнерства

Процедура инициирования государственно-частного партнерства и выбора частного партнера включает следующие этапы:

1) определение государственным партнером, на основе государственных программ социально-экономического развития, а также частных финансовых инициатив юридических и физических лиц, предмета и цели государственно-частного партнерства;

2) разработка государственным партнером, группой экспертов или назначенным ими лицом технико-экономического обоснования целесообразности инициирования государственно-частного партнерства, включающего техническое и экономическое обоснование проекта государственно-частного партнерства, его основные характеристики, технико-экономические показатели частного партнера, а также определение и анализ рисков (политического, законодательного, финансового, экономического, риска исполнения проекта и экологического риска);

3) утверждение технико-экономического обоснования;

4) разработка государственным партнером документации, необходимой для проведения конкурса по выбору частного партнера, которая должна содержать:

- описание предмета государственно-частного партнерства;
- технико-экономическое обоснование проекта и сведения о способе его разработки;

- условия осуществления государственно-частного партнерства;

- образец договора о государственно-частном партнерстве;

5) назначение государственным партнером членов комиссии по выбору частного партнера;

6) публикация в периодических печатных изданиях, распространяемых на всей территории Республики и в Бюллетене государственных закупок информационного сообщения о проведении конкурса по выбору частного партнера;

7) передача для публикации или опубликование в полном объеме данных документации, перечисленных в подпункте четыре настоящей статьи, на web-странице специализированной организации по вопросам государственно-частного партнерства;

8) прием оферт и их рассмотрение;

9) принятие решения о назначении частного партнера или об отклонении всех полученных оферт.

Статья 26. Информационное сообщение о государственно-частном партнерстве

Информационное сообщение действительно в течение 60 календарных дней с даты его опубликования в периодических печатных изданиях, распространяемых на всей территории Республики. Данное сообщение должно содержать:

- 1) указание на намерение установить отношения государственно-частного партнерства и его цели;
- 2) наименование государственного партнера;
- 3) описание предмета государственно-частного партнерства и указание места его географического расположения;
- 4) продолжительность государственно-частного партнерства;
- 5) информацию о процедуре выбора частного партнера;
- 6) информацию о порядке получения конкурсной документации;
- 7) адрес и предельный срок представления ofert;
- 8) требования к oferентам и данные, подлежащие включению в offerту;
- 9) сведения о критериях отбора лучшей offerты и/или о критериях, применяемых в случае конкурентного диалога;
- 10) сведения о месте и дате рассмотрения offerт;
- 11) сведения о сроках уведомления oferентов о результатах конкурса;
- 12) порядок распределения рисков;
- 13) показатели результативности и критерии их оценки.

По решению государственного партнера, а также в зависимости от предмета государственно-частного партнерства, в информационное сообщение могут быть включены и другие сведения помимо перечисленных в части первой.

Со дня опубликования информационного сообщения в периодических печатных изданиях, распространяемых на всей территории Республики, государственный партнер обеспечивает всем желающим доступ к документации, относящейся к конкурсу по выбору частного партнера.

Статья 27. Комиссия по выбору частного партнера

Для проведения процедуры выбора частного партнера государственный партнер создает комиссию по выбору частного партнера по каждому объекту, предложенному в качестве предмета государственно-частного партнерства. Число членов комиссии не может быть менее чем пять человек, при этом в ее составе должны быть: представитель специализированной организации по вопросам государственно-частного партнерства, специалисты в области экономики, юриспруденции и, в области, в которой инициируется государственно-частное партнерство. Комиссию возглавляет председатель, назначаемый государственным партнером.

В обязанности комиссии по выбору частного партнера входит:

- 1) прием заявок на участие в конкурсе;
- 2) предоставление участникам конкурса соответствующих документов и разъяснение порядка их заполнения;
- 3) установление и проверка соблюдения критериев выбора частного партнера;
- 4) прием и рассмотрение offerт, поданных oferентами;
- 5) определение победителя конкурса и письменное уведомление участников конкурса об его итогах;
- 6) передача сведений об итогах выбора частного партнера для публикации в периодических печатных изданиях, распространяемых на всей территории Республики.

Заседание комиссии по выбору частного партнера правомочно, если в нем приняли участие не менее 2/3 числа ее членов. Решения комиссии принимаются простым большинством голосов членов комиссии.

Каждый член комиссии имеет один голос.

Заседания комиссии по выбору частного партнера протоколируются, протокол подписывается всеми членами комиссии, присутствующими на заседании.

Статья 28. Требования к offerтам

Для участия в конкурсе oferент представляет в комиссию по выбору частного партнера offerту, которая должна содержать:

- 1) наименование или имя oferента, его место нахождения или место жительства;

- 2) описание опыта oferента в области предмета государственно-частного партнерства;
- 3) изложение перспектив развития предмета государственно-частного партнерства;
- 4) подтверждение oferентом своих способностей в осуществлении деятельности в рамках государственно-частного партнерства, а также подлинности представленных документов;
- 5) технические и финансовые предложения по осуществлению проекта государственно-частного партнерства;
- 6) данные о предполагаемом качестве имущества, работ или услуг, по обстоятельствам;
- 7) сведения об этапах осуществления проекта государственно-частного партнерства с подробным описанием работ на каждом этапе;
- 8) требования к гарантиям, предоставляемым государственным партнером или государством;
- 9) сведения о тарифах, которые намеревается применить oferент.

Оферты подаются в комиссию по выбору частного партнера по адресу, указанному в информационном сообщении, в запечатанном конверте.

Оферты регистрируются в реестре комиссии по выбору частного партнера в порядке их получения, с указанием даты и времени получения.

Оферты, поступившие и зарегистрированные после истечения предельного срока получения, указанного в информационном сообщении, к участию в конкурсе не допускаются и возвращаются oferентом в нераспечатанном виде.

Комиссия по выбору частного партнера обеспечивает конфиденциальность полученных оферт.

Статья 29. Оценка оферт

Комиссия по выбору частного партнера рассматривает поданные оферты в течение не более 30 календарных дней с даты окончания срока действительности информационного сообщения.

Оферты оцениваются согласно критериям, установленным в информационном сообщении. Каждый член комиссии по выбору частного партнера представляет письменно ее председателю свое аргументированное мнение по каждой оферте исходя из установленных критериев.

Для заключения договора с наиболее выгодной с экономической точки зрения офертой комиссия по выбору частного партнера осуществляет оценку оферт по таким критериям, как: качество, цена, техническая ценность, эстетический и функциональный характер, экологические характеристики, стоимость функционирования, рентабельность, постпродажные услуги и техническая помощь, дата и срок поставки или исполнения.

После рассмотрения всех полученных оферт комиссия по выбору частного партнера составляет отчет об их оценке и принимает решение о назначении частного партнера или об отклонении всех оферт.

Отклоненные оферты и прилагаемые к ним документы хранятся в течение трех лет в архиве государственного партнера, после чего уничтожаются.

Участники конкурса, оферты которых были отклонены, вправе обжаловать это решение в 15-дневный срок после опубликования в периодических печатных изданиях, распространяемых на всей территории Республики, решения комиссии о назначении частного партнера.

Жалоба, предусмотренная частью шестой, рассматривается комиссией по выбору частного партнера в течение 30 дней, после чего принимается решение о ее удовлетворении или отклонении с уведомлением об этом решении заявителя. Принятие комиссией решения об отклонении жалобы или не уведомление заявителя в установленный срок не лишает его права обратиться в суд.

Статья 30. Заключение договора о государственно-частном партнерстве

После определения лучшей оферты комиссия по выбору частного партнера в течение не более 30 дней с даты принятия соответствующего решения составляет проект договора, который должен содержать сведения, предусмотренные статьей 20, и

передает его выигравшему oferенту.

Переговоры по проекту договора ведутся в течение не более 30 календарных дней со дня получения его выигравшим oferенту.

Если по истечении срока, предусмотренного частью второй, выигравший oferент отказывается подписать договор, комиссия по выбору частного партнера вправе назначить выигравшим oferентом, занявшего по итогам оценки следующее место.

Статья 31. Прекращение государственно-частного партнерства

Государственно-частное партнерство прекращается:

1) по истечении срока действия договора, заключенного между государственным и частным партнерами;

2) на основании соглашения между государственным и частным партнерами;

3) по решению суда в случае досрочного расторжения договора;

4) в иных случаях, предусмотренных законом или договором.

В случае прекращения договора о государственно-частном партнерстве в связи с истечением срока его действия частный партнер обязан безвозмездно возвратить государственному партнеру имущество, не обремененное какими-либо обязательствами.

В случае прекращения государственно-частного партнерства частный партнер обязан обеспечить непрерывность работы или оказания услуг с соблюдением условий, установленных договором, до передачи их в ведение государственного партнера.

При обнаружении причин или неизбежности возникновения обстоятельств, способных привести к невозможности выполнения работ или оказания услуг государственного значения частным партнером, последний должен немедленно уведомить об этом государственного партнера, которому надлежит принять соответствующие меры в целях обеспечения непрерывности работы или оказания услуг.

Статья 32. Государственный реестр учета договоров о государственно-частном партнерстве

С целью обеспечения учета документов и сведений, касающихся заключенных договоров о государственно-частном партнерстве, копия договора, заключенного с частным партнером, передается в специализированную организацию по вопросам государственно-частного партнерства для внесения в Государственный реестр учета договоров о государственно-частном партнерстве.

В реестр вносятся сведения о предмете и сроке действия договора о государственно-частном партнерстве, сроках осуществления инвестиций, сроках погашения долга, обязательствах по охране окружающей среды и другие сведения, связанные с осуществлением государственно-частного партнерства.

Глава VII ГАРАНТИИ, РИСКИ И ПОРЯДОК РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ

Статья 33. Гарантии для частного партнера

При осуществлении деятельности, предусмотренной договором о государственно-частном партнерстве, частному партнеру гарантируется защита его прав и законных интересов в соответствии с действующим законодательством.

Частный партнер имеет право на возмещение убытков, причиненных ему в результате незаконных действий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления или должностных лиц этих органов, в соответствии с гражданским законодательством.

Если в течение срока действия договора о государственно-частном партнерстве будут приняты законодательные и/или нормативные акты, ухудшающие положение частного партнера таким образом, что он лишается того, на что был вправе рассчитывать при заключении договора, стороны изменяют условия договора в целях обеспечения имущественных интересов частного партнера, существовавших на день заключения договора.

Порядок внесения таких изменений определяется договором о государственно-частном партнерстве.

Положения части третьей не применяются в случае, если изменения вносятся в технические регламенты или нормативные правовые акты, регулирующие отношения в области охраны ресурсов недр, окружающей среды и здоровья граждан.

Статья 34. Гарантии для государственного партнера

В случаях, прямо предусмотренных законом или договором, частный партнер обязан предоставить гарантию использования предмета государственно-частного партнерства. Форма, стоимость и порядок администрирования гарантии определяются сторонами. Частный партнер обязан предоставить гарантию государственному партнеру в 90-дневный срок с даты подписания договора о государственно-частном партнерстве.

До выполнения в полном объеме договора о государственно-частном партнерстве частный партнер не вправе без согласия государственного партнера отчуждать, передавать в залог или предпринимать какие-либо другие действия по отношению к предмету государственно-частного партнерства.

Статья 35. Риски и их распределение

В процессе анализа технико-экономического обоснования проекта государственный партнер обязан выявить риски, связанные с осуществлением государственно-частного партнерства. Основные виды рисков и порядок их распределения утверждаются уполномоченным органом в сфере экономического планирования.

Статья 36. Порядок разрешения споров

Споры, связанные с заключением, исполнением и прекращением договора о государственно-частном партнерстве, разрешаются путем переговоров в соответствии с требованиями законодательства и с согласованными в договоре о государственно-частном партнерстве процедурами разрешения споров.

Если споры, связанные с исполнением и прекращением договора, не могут быть разрешены в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, то стороны вправе разрешить спор в судебном порядке, а также путем обращения в международный арбитраж в порядке, установленном законодательством о международном коммерческом арбитраже.

Глава VIII ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ И ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 37

Положения настоящего Закона являются основой для разработки и принятия законодательных и иных нормативных правовых актов, регламентирующих вопросы государственно-частного партнерства.



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Модельный закон об обязательном страховании
гражданско-правовой ответственности владельцев
транспортных средств**



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

Проект

Модельный закон об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств

Настоящий Модельный закон разработан в целях обеспечения правовых условий для регулирования отношений, возникающих в области обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств.

Настоящий Модельный закон устанавливает правовые, финансовые и организационные основы проведения страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств и направлен на обеспечение возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу потерпевших при эксплуатации транспортных средств.

Глава 1. Общие положения

Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Модельном законе

В настоящем Модельном законе (далее Законе) используются следующие основные понятия:

1) **владелец транспортного средства** - физическое или юридическое лицо, владеющее транспортным средством на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на любом другом законном основании (договоре имущественного найма, доверенности на управление транспортным средством в силу распоряжения компетентного органа о передаче транспортного средства и другое);

2) **выгодоприобретатель** - лицо, которое в соответствии с настоящим Законом является получателем страховой выплаты;

3) **гражданско-правовая ответственность владельца транспортного средства** - установленная гражданским законодательством обязанность физических и юридических лиц возместить вред, причиненный жизни, здоровью и (или) имуществу третьих лиц в результате эксплуатации транспортного средства как источника повышенной опасности;

4) **застрахованный** - лицо, в отношении которого осуществляется страхование;

5) **комплексный договор** - договор обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, заключаемый физическим лицом, являющимся владельцем двух и более единиц транспортных средств, указанных в страховом полисе, и действующий в отношении только одного застрахованного физического лица;

6) **независимый эксперт** - физическое или юридическое лицо, имеющее лицензию на осуществление оценочной деятельности, аккредитованное уполномоченным государственным органом в сфере регулирования рынков финансовых услуг (страховой деятельностью) в соответствии с установленным им порядком;

7) **пассажир** - физическое лицо, заключившее договор перевозки с перевозчиком в устной или письменной форме;

8) **потерпевший** - лицо, жизни, здоровью и (или) имуществу которого причинен

вред в результате эксплуатации транспортного средства, гражданско-правовую ответственность за который, согласно законодательству несет владелец этого транспортного средства;

9) **прямое урегулирование** - механизм осуществления страховой выплаты, при котором возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью и (или) имуществу потерпевшего в транспортном происшествии, осуществляет страховщик, с которым у потерпевшего заключен договор обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств;

10) **стандартный договор** - договор обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, заключаемый физическим или юридическим лицом, являющимся владельцем транспортного средства, указанного в страховом полисе, и действующий в отношении одного или нескольких застрахованных лиц;

11) **страхователь** - лицо, заключившее договор страхования со страховщиком. Если иное не предусмотрено договором страхования, страхователь одновременно является застрахованным;

12) **страховая премия** - сумма денег, которую страхователь обязан уплатить страховщику за принятие последним обязательств произвести страховую выплату страхователю (выгодоприобретателю) в размере, определенном договором страхования;

13) **страховая сумма** - сумма денег, на которую застрахован объект страхования и которая представляет собой предельный объем ответственности страховщика при наступлении страхового случая;

14) **страховая выплата** - сумма денег, выплачиваемая страховщиком страхователю (выгодоприобретателю) в пределах страховой суммы при наступлении страхового случая;

15) **страховой случай** - наступление гражданской ответственности страхователя за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при эксплуатации транспортного средства, влекущее за собой в соответствии с договором обязательного страхования обязанность страховщика осуществить страховую выплату;

16) **страховщик** - юридическое лицо, получившее лицензию на право осуществления страховой деятельности, обязанное при наступлении страхового случая произвести страховую выплату страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), в пределах определенной договором суммы (страховой суммы);

17) **транспортное происшествие** - происшествие, возникшее в процессе эксплуатации транспортного средства и с его участием, а также движения отделившихся от транспортного средства частей и находящегося на нем груза, в результате которых причинен вред третьим лицам;

18) **эксплуатация транспортного средства** - использование транспортного средства для передвижения по дорогам, а также по прилегающим к ним обустроенным или приспособленным и используемым для движения транспортных средств территориям.

19) **уполномоченный орган по безопасности дорожного движения** - подразделение органов внутренних дел, осуществляющее юридически значимые действия по регистрации (перерегистрации), транспортных средств, организации(проведении) обязательного технического осмотра транспортных средств и осуществление иных

полномочий в области контроля за соблюдением правил дорожного движения, а также других нормативов, относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения.

Статья 2. Законодательство об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств

1. Законодательство об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств основывается на Конституции и состоит из Гражданского кодекса, настоящего Закона и иных нормативных правовых актов.

2. Если международным договором установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Законом, то применяются правила международного договора.

Статья 3. Объект обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств

Объектом обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств является имущественный интерес застрахованного лица, связанный с его обязанностью, установленной гражданским законодательством, возместить вред, причиненный жизни, здоровью и (или) имуществу третьих лиц в результате эксплуатации транспортного средства как источника повышенной опасности.

Статья 4. Цель и основные принципы обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств

1. Целью обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств является обеспечение защиты имущественных интересов третьих лиц, жизни, здоровью и (или) имуществу которых причинен вред в результате эксплуатации транспортных средств, посредством осуществления страховых выплат.

2. Основными принципами обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств являются:

обеспечение защиты имущественных интересов потерпевших в объеме и порядке, установленных настоящим Законом;

эксплуатация транспортного средства при условии наличия у его владельца страхового полиса по обязательному страхованию ответственности владельцев транспортных средств;

обеспечение выполнения сторонами своих обязательств по договору обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств;

экономическая заинтересованность владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения.

Статья 5. Лица, гражданско-правовая ответственность которых подлежит обязательному страхованию

1. Обязательному страхованию подлежит гражданско-правовая ответственность владельцев легковых, грузовых автомобилей, автобусов, микроавтобусов и транспортных средств, построенных на их базе, мототранспорта и прицепов (полуприцепов) к ним, зарегистрированных (подлежащих государственной регистрации) в установленном законодательством порядке или временно въехавших (ввезенных) на территорию страны, а также трамваев и троллейбусов.

В случае временного использования зарегистрированного транспортного средства на территории иностранного государства, в котором применяются международные

системы страхования, владелец такого транспортного средства обязан застраховать риск своей гражданской ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории указанного иностранного государства.

Условия, на которых осуществляется страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в рамках международных систем страхования должны соответствовать требованиям и правилам таких международных систем.

2. Владельцы транспортных средств, застраховавшие свою гражданскую ответственность в соответствии с настоящим Законом, могут дополнительно, в добровольной форме, осуществлять страхование на случай недостаточности страховой выплаты по обязательному страхованию для полного возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, а также на случай наступления ответственности, не относящейся в соответствии с настоящим Законом к страховому риску по обязательному страхованию.

Заключение договора добровольного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств не освобождает владельца транспортного средства от обязанности по заключению договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств.

3. Договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств не заключается в случае въезда на территорию Республики транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах, если гражданская ответственность их владельцев застрахована в рамках международных договоров и (или) международных систем обязательного страхования, действительных на территории Республики.

4. Договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств не заключается владельцами, транспортные средства которых не подлежат установленной законодательством государственной регистрации и учету (за исключением трамваев и троллейбусов).

5. Не подлежит обязательному страхованию гражданско-правовая ответственность лица, управляющего транспортным средством в силу исполнения своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или иного договора с владельцем транспортного средства, либо в присутствии владельца транспортного средства на основании его волеизъявления без оформления письменной формы сделки.

6. Владельцы транспортных средств, риск ответственности которых не застрахован в форме обязательного и (или) добровольного страхования, возмещают вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в соответствии с гражданским законодательством.

Глава 2. Обеспечение функционирования системы обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств

Статья 6. Государственный контроль и надзор в области обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств

1. Государственный надзор за деятельностью страховых организаций осуществляется уполномоченным государственным органом в сфере регулирования рынков финансовых услуг (страховой деятельностью).

2. Государственный контроль за выполнением владельцами транспортных средств обязанности по заключению договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, установленной настоящим Законом, осуществляется уполномоченным органом по безопасности дорожного движения.

3. Государственный контроль за выполнением владельцами транспортных средств зарегистрированных в иностранных государствах и временно используемых на территории Республики, установленной настоящим Законом обязанности по заключению договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, осуществляется в пунктах пропуска через Государственную границу при въезде транспортных средств на территорию Республики, уполномоченными на то органами. |

Статья 7. Недопустимость эксплуатации транспортного средства без договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств

1. Эксплуатация транспортного средства, в случае отсутствия у его владельца договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, не допускается.

2. Лицо, управляющее транспортным средством, обязано иметь при себе страховой полис по обязательному страхованию ответственности владельцев транспортных средств и предъявлять его для проверки, уполномоченным на то, в соответствии с законодательством, лицам.

Должностные лица уполномоченного органа по безопасности дорожного движения, при проверке документов обязаны требовать предъявления страхового полиса обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств от лица, управляющего транспортным средством.

Статья 8. Особенности осуществления обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств

1. Юридическое лицо, зарегистрированное в качестве страховой организации, до получения лицензии на право осуществления обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств обязано:

1) стать участником Фонда гарантирования страховых выплат в порядке, определенном законодательством о создании и деятельности указанного Фонда;

2) иметь филиалы и (или) страховых агентов (представителей) в столице, городах областного и районного значения.

2. Страховщик, осуществляющий обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств, обязан ежегодно публиковать свою финансовую отчетность на государственном и русском языках не менее чем в двух периодических печатных изданиях, распространяемых на всей территории Республики, в объеме и сроки, которые предусмотрены нормативными правовыми актами о порядке публикации годовой финансовой отчетности.

3. Не допускается деятельность, направленная на ограничение или устранение конкуренции, предоставление или получение необоснованных преимуществ по заключению договоров обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств одними страховщиками перед другими, ущемление прав и законных интересов страхователей, в том числе навязывание услуг отдельных страховщиков органами государственной власти и управления.

4. Запрещается заключение договоров обязательного страхования гражданско-

правовой ответственности в местах проведения регистрации (перерегистрации) транспортных средств и оформления разрешительных документов, в местах контроля наличия страховых полисов, кроме пунктов пропуска через государственную границу.

Заключение договоров обязательного страхования гражданско-правовой ответственности в пунктах пропуска через государственную границу осуществляется в порядке, определенном Уполномоченным органом в сфере регулирования рынков финансовых услуг (страховой деятельностью).

5. Операции по страхованию в рамках международных систем страхования могут осуществлять страховщики, включенные в перечень страховщиков, осуществляющих операции по страхованию в рамках международных систем страхования. Для включения в перечень страховщиков, осуществляющих операции по страхованию в рамках международных систем страхования, страховщик должен являться членом объединения страховщиков.

Статья 9. База данных по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств

1. Юридическое лицо, зарегистрированное в качестве страховой организации, до получения лицензии на право осуществления обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств обязано стать участником базы данных по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств (далее - база данных) в порядке, определенном настоящим Законом.

2. База данных - совокупность информации о страхователе, застрахованном и страховщике.

Страховой отчет - форма полной или частичной выдачи информации, содержащейся в базе данных.

Субъектами базы данных являются страхователь и застрахованный.

3. Формирование и ведение базы данных вправе осуществлять только организация (объединение страховщиков), участниками которой являются не менее семидесяти процентов страховщиков, имеющих лицензию на право осуществления обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств.

Организация осуществляет деятельность по формированию и ведению базы данных в соответствии с законодательными актами Республики и нормативными правовыми актами уполномоченного органа.

4. В целях обеспечения качественного и своевременного выполнения функций по реализации требований, предусмотренных законодательными актами Республики и настоящим Законом, организация по формированию и ведению базы данных вправе получать от физических и юридических лиц, а также государственных органов информацию, в том числе составляющую тайну страхования.

Работники организации по формированию и ведению базы данных несут ответственность за разглашение сведений, полученных в ходе осуществления ими своих функций, составляющих служебную, коммерческую тайны, тайну страхования или иную охраняемую законом тайну, в соответствии с законодательными актами.

5. Поставщиками информации для формирования базы данных являются:

1) страховщики, осуществляющие обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств;

2) иные лица на основании договоров о предоставлении информации и (или) получении страховых отчетов.

6. Поставщик информации вправе:

1) требовать от организации по формированию и ведению базы данных использования предоставляемой информации в соответствии с настоящим Законом;

2) иметь иные права в соответствии с законодательными актами и (или) договором о предоставлении информации и (или) получении информации.

7. Поставщики информации обязаны:

1) заключить с организацией по формированию и ведению базы данных договор о предоставлении информации и (или) получении страховых отчетов;

2) предоставлять информацию в организацию по формированию и ведению базы данных для формирования базы данных в объеме и порядке, определенных настоящим Законом и договорами о предоставлении информации и (или) получении страховых отчетов;

3) вносить корректировки в информацию, переданную в организацию по формированию и ведению базы данных, по требованию субъекта базы данных;

4) предоставлять информацию в организацию по формированию и ведению базы данных в точном соответствии с имеющимися сведениями о субъекте базы данных;

5) использовать информационные ресурсы и информационные системы в соответствии с законодательством;

6) обеспечивать надлежащие условия получения и обработки информации за счет собственных средств.

8. Получателями страхового отчета являются:

1) уполномоченный государственный орган по регулированию и надзору за страховой деятельностью;

2) страховщики, осуществляющие обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств;

3) субъекты базы данных;

4) консалтинговые и научно-исследовательские организации, предоставляющие консультационные услуги в сфере страхования и актуарных расчетов;

5) уполномоченные государственные органы, осуществляющие контроль за выполнением владельцами транспортных средств обязанности по заключению договора обязательного страхования гражданско-правовой ответственности.

Не допускается предоставление информации иным лицам, не указанным в настоящем пункте.

9. Получатели страхового отчета, указанные в подпункте 3) пункта 8 настоящей статьи, вправе получать страховой отчет только о себе.

Получатели страхового отчета, указанные в подпункте 4) пункта 8 настоящей статьи, вправе получать только страховой отчет, содержащий сводную информацию по количеству заключенных договоров страхования, объемам страховых премий, страховым случаям, а также суммам страховых выплат (в разрезе выплат по имуществу и здоровью).

10. Получатель информации вправе получать страховой отчет и иметь иные права в соответствии с законодательными актами.

Получатели страхового отчета, указанные в подпунктах 2) и 4) пункта 8 настоящей статьи, обязаны:

1) сообщать об изменении сведений, представленных ими при регистрации в качестве получателя информации;

2) соблюдать конфиденциальность в отношении полученной информации и не разглашать ее третьим лицам;

3) использовать полученную информацию только для целей, предусмотренных настоящим Законом;

4) ознакомить субъекта базы данных по его требованию с содержанием информации либо выдать ему в соответствии с внутренними правилами получателя информации ее копию;

5) оплатить услуги по предоставлению информации из базы данных в порядке и размере, определенных соответствующим договором;

6) нести иные обязанности в соответствии с законодательными актами.

Статья 10. Информация, предоставляемая для формирования базы данных

1. В целях выполнения своих обязательств по предоставлению информации и получения страховых отчетов поставщики информации, указанные в пункте 5 статьи 9 настоящего Закона, и получатели страхового отчета, указанные в подпунктах 2) и 4) пункта 8 статьи 9 настоящего Закона, обязаны заключить с организацией по формированию и ведению базы данных договоры о предоставлении информации и (или) получении страховых отчетов.

2. Страховщики предоставляют информацию по каждому заключенному договору страхования, об объемах страховых премий, о страховых случаях, а также суммах страховых выплат (в разрезе выплат по имуществу и здоровью) в порядке, сроки и объеме, которые предусмотрены договором о предоставлении информации и (или) получении страховых отчетов.

3. Информация, перечисленная в пункте 2 настоящей статьи, предоставляется в электронном виде с использованием информационных систем, объединенных соответствующим программным обеспечением.

4. Организация по формированию и ведению базы данных обязана обеспечить равные условия участия страховщиков в создании и доступе к информационным ресурсам базы данных.

Статья 11. Информационное взаимодействие

1. Органы внутренних дел бесплатно выдают по одному экземпляру участникам транспортного происшествия либо их представителям, а также страховым организациям по их запросу документы, подтверждающие факт наступления страхового случая, а также случая причинения вреда жизни и здоровью потерпевшего лицом, скрывшимся с места транспортного происшествия, в том числе копию протокола о нарушении Правил дорожного движения со схемой происшествия.

2. Органы внутренних дел, органы прокуратуры, суды, организации здравоохранения, иные государственные органы и организации, располагающие информацией о транспортном происшествии и его последствиях, обязаны бесплатно

предоставить данную информацию в письменной форме, заверенную печатью, страховщику и Фонду гарантирования страховых выплат при их обращении.

3. При невозможности сообщения страхователем (застрахованным), потерпевшим или их наследниками о наступлении страхового случая уполномоченный орган по безопасности дорожного движения осуществляет информирование соответствующего страховщика о данном транспортном происшествии.

О транспортном происшествии страховщику имеет право также сообщить любое другое лицо.

Глава 3. Договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств

Статья 12 Договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств и порядок его заключения

1. Обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств осуществляется на основании договора, заключаемого между страхователем и страховщиком.

Договор обязательного страхования является публичным и заключается в порядке и на условиях, предусмотренных настоящим Законом.

2. Договором обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств предусматривается осуществление страховой выплаты по обязательствам, возникшим вследствие причинения вреда жизни, здоровью и (или) имуществу потерпевшего, за исключением возмещения морального вреда и упущенной выгоды потерпевшего, включая утрату товарной стоимости имущества, а также возмещения неустойки в связи с нарушением потерпевшим сроков поставки товаров или производства работ (оказания услуг), иных его обязательств по контрактам (договорам).

3. Договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств должен быть заключен только со страховщиком, имеющим лицензию на право осуществления деятельности по данному виду обязательного страхования.

Страхователь свободен в выборе страховщика. Страховщик не вправе отказать страхователю в заключении договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств.

По договору обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств страхователь обязуется уплатить страховую премию, а страховщик обязуется при наступлении страхового случая осуществить страховую выплату выгодоприобретателю в размере, порядке и сроки, которые установлены настоящим Законом.

4. Договоры обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств подразделяются на следующие виды:

- 1) стандартный;
- 2) комплексный.

5. Договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств заключается в письменной форме путем выдачи страховщиком страхователю (застрахованному) страхового полиса. Бланк страхового полиса обязательного страхования является документом строгой отчетности.

Основанием для заключения договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств является заявление страхователя, требования к содержанию которого устанавливаются нормативными правовыми актами уполномоченного органа.

6. Страховой полис помимо условий, предусмотренных законодательными актами для договоров страхования, должен содержать размер предельного объема ответственности страховщика по одному страховому случаю и указание на вид договора.

Требования по оформлению страхового полиса по обязательному страхованию ответственности владельцев транспортных средств устанавливаются законодательством о страховании.

7. В случае утери страхового полиса страховщик обязан на основании письменного заявления страхователя (застрахованного) выдать ему дубликат страхового полиса.

Расходы на изготовление бланка страхового полиса и оформление его дубликата возмещаются страхователем (застрахованным), при этом общая сумма возмещаемых расходов не должна превышать 0,1 минимального расчетного показателя (минимальной заработной платы), установленной в соответствии с законодательными актами, на дату подачи заявления.

8. Если страховщик заключил договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств на условиях, ухудшающих положение страхователя (застрахованного) или потерпевшего по сравнению с тем, которое предусмотрено настоящим Законом, то при наступлении страхового случая страховщик несет обязательства перед страхователем (застрахованным) и потерпевшим на условиях, установленных настоящим Законом.

Статья 13. Стандартный договор

1. По стандартному договору может быть застрахована гражданско-правовая ответственность одного или нескольких владельцев транспортного средства.

2. Стандартный договор заключается путем выдачи страховщиком страхователю (застрахованному) отдельного страхового полиса на каждую единицу эксплуатируемого транспортного средства.

3. Страховой полис должен содержать сведения о страхователе (застрахованном, застрахованных) и эксплуатируемом транспортном средстве.

4. Страхователь (застрахованный) вправе требовать включения в страховой полис в качестве застрахованных всех владельцев транспортного средства при заключении стандартного договора, а также в течение срока его действия.

Внесение изменений в страховой полис производится страховщиком на основании письменного заявления страхователя.

5. По стандартному договору считается застрахованным гражданско-правовая ответственность страхователя (застрахованного), возникающая в результате причинения вреда третьим лицам самим страхователем (застрахованным) либо в случае:

1) управления транспортным средством лицом, имеющим право на его управление в присутствии страхователя (застрахованного);

2) управления транспортным средством лицом на основании трудового или иного договора со страхователем (застрахованным), оформленного в письменной форме;

3) управления транспортным средством лицом, противоправно завладевшим транспортным средством, если ответственность за причиненный вред возложена на страхователя (застрахованного).

6. В случае если внесение изменений, предусмотренных в пункте 4 настоящей статьи, повлечет увеличение либо уменьшение размера страховой премии, страховщик обязан произвести перерасчет размера страховой премии в соответствии с настоящим Законом и потребовать от страхователя доплаты либо произвести возврат излишне уплаченной страхователем суммы с учетом покрытия расходов страховщика на ведение дела.

Статья 14. Комплексный договор

1. По комплексному договору может быть застрахована гражданско-правовая ответственность физического лица, являющегося владельцем двух и более единиц транспортных средств.

2. Комплексный договор заключается путем выдачи страховщиком страхователю (застрахованному) страхового полиса на все эксплуатируемые транспортные средства.

3. Страховой полис должен содержать сведения о страхователе (застрахованном) - физическом лице и эксплуатируемых им транспортных средствах.

4. Страхователь (застрахованный) в течение срока действия комплексного договора вправе требовать внесения изменений в страховой полис в случае увеличения или уменьшения количества транспортных средств, в отношении которых он обязан застраховать свою гражданско-правовую ответственность.

Внесение изменений в страховой полис производится страховщиком на основании письменного заявления страхователя (застрахованного).

5. По комплексному договору считается застрахованным гражданско-правовая ответственность страхователя (застрахованного), возникшая в результате причинения вреда третьим лицам самим страхователем (застрахованным) либо в случае:

1) управления транспортным средством лицом, имеющим право на его управление в присутствии страхователя (застрахованного);

2) управления транспортным средством лицом, противоправно завладевшим транспортным средством, если ответственность за причиненный вред возложена на страхователя (застрахованного).

6. В случае, если внесение изменений, предусмотренных пунктом 4 настоящей статьи, повлечет увеличение либо уменьшение размера страховой премии, страховщик обязан произвести перерасчет размера страховой премии в соответствии с настоящим Законом и потребовать от страхователя доплаты либо произвести возврат излишне уплаченной страхователем суммы с учетом покрытия расходов страховщика на ведение дела.

Статья 15. Действие договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств

1. Договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств действует в отношении всех лиц, признанных потерпевшими в соответствии с настоящим Законом, в том числе находящихся в транспортном средстве страхователя (застрахованного), являющегося виновным в причинении вреда, за исключением:

1) лица, управляющего этим транспортным средством в силу исполнения служебных или трудовых обязанностей со страхователем (застрахованным), в том числе на основании трудового или иного договора с владельцем транспортного средства, либо в присутствии страхователя (застрахованного) на основании его волеизъявления без оформления письменной формы сделки;

2) пассажиров, если страхователь (застрахованный) является перевозчиком, на которого распространяется требование законодательного акта, регламентирующего обязательное страхование гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами;

3) работников страхователя (застрахованного), если законодательными актами на страхователя (застрахованного) как на работодателя возложена обязанность страховать свою ответственность за нанесение вреда здоровью и жизни работника при исполнении последним трудовых (служебных) обязанностей.

2. Договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств вступает в силу и становится обязательным для сторон с даты, установленной договором обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств.

3. Договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств заключается сроком на двенадцать месяцев с даты вступления его в силу. Договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств должен быть заключен с момента возникновения у физического или юридического лица права владения транспортным средством, но не позднее десяти рабочих дней с момента государственной регистрации (перерегистрации) данного транспортного средства в подразделениях органов внутренних дел.

4. Допускается заключение договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств на срок иной, чем предусмотрено пунктом 3 настоящей статьи:

- 1) при сезонной эксплуатации транспортного средства, но не менее шести месяцев;
- 2) с кредиторами (страхователями) принудительно ликвидируемой страховой организации-участника системы гарантирования страховых выплат.

5. В случае временного въезда транспортного средства на территорию Республики договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств заключается на весь период временного въезда, но не менее чем на пять календарных дней.

6. При приобретении транспортного средства (покупке, наследовании, принятии в дар и т. п.) его владелец вправе заключить договор обязательного страхования на срок следования к месту регистрации транспортного средства. После регистрации транспортного средства владелец транспортного средства обязан заключить договор обязательного страхования на один год.

7. Действие договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств ограничивается территорией Республики, если иное не предусмотрено международным договором, заключенным Республикой.

Статья 16. Прекращение действия договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств

1. Договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств считается прекращенным в случаях:

- 1) истечения срока действия договора;
- 2) досрочного прекращения договора;
- 3) наступления первого страхового случая, обязывающего страховщика осуществить страховую выплату.

2. При осуществлении страховой выплаты страховой полис подлежит изъятию страховщиком. При этом владелец транспортного средства (если оно не уничтожено) обязан заключить договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств на новый период по его выбору с любым страховщиком, имеющим право на осуществление данного вида обязательного страхования.

Статья 17. Досрочное прекращение договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств

1. Договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств прекращается досрочно в случаях, установленных гражданским законодательством.

2. Для досрочного прекращения договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств страхователь (в случае смерти страхователя - его наследник (наследники)) подает письменное заявление страховщику.

3. При досрочном прекращении договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств страхователь имеет право на возврат части страховой премии в следующих размерах:

№ п/п	Срок, прошедший с момента вступления в силу договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств до момента его досрочного прекращения	Размер страховой премии, удерживаемой страховщиком (в процентах от годовой страховой премии)
1	2	3
1	до 15 дней включительно	15
2	от 16 дней до 1 месяцев включительно	20
3	от 1 до 2 месяцев включительно	30
4	от 2 до 3 месяцев включительно	40
5	от 3 до 4 месяцев включительно	50
6	от 4 до 5 месяцев включительно	60
7	от 5 до 6 месяцев включительно	70
8	от 6 до 7 месяцев включительно	75
9	от 7 до 8 месяцев включительно	80
10	от 8 до 9 месяцев включительно	85
11	от 9 до 10 месяцев включительно	90
12	от 10 до 11 месяцев включительно	95
13	свыше 11 месяцев	100

Статья 18. Права и обязанности страхователя

1. Страхователь вправе:

- 1) требовать от страховщика разъяснения условий обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, своих прав и обязанностей по договору обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств;
- 2) получить дубликат страхового полиса в случае его утери;
- 3) воспользоваться услугами независимого эксперта для оценки размера причиненного вреда здоровью и (или) имуществу потерпевшего;
- 4) ознакомиться с результатами оценки размера причиненного вреда, произведенной независимым экспертом, и расчетами размера страховой выплаты, осуществленными страховщиком;
- 5) досрочно прекратить договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств;
- 6) оспорить в порядке, установленном законодательством, решение страховщика об отказе в осуществлении страховой выплаты или уменьшении ее размера;
- 7) получить страховую выплату в случаях, предусмотренных настоящим Законом.

Договором обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств могут быть предусмотрены и другие права страхователя, не противоречащие гражданскому законодательству.

2. Страхователь обязан:

- 1) при заключении договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств предоставить страховщику сведения, необходимые для внесения в договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств в соответствии с настоящим Законом, в том числе о двойном страховании, сезонной эксплуатации транспортного средства, временном въезде на территорию Республики и праве на уменьшение размера страховой премии в порядке, предусмотренном настоящим Законом;
- 2) уплачивать страховые премии в размере, порядке и сроки, которые установлены договором обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств;
- 3) незамедлительно, но не позднее трех рабочих дней, как ему стало известно о наступлении транспортного происшествия и страхового случая, уведомить об этом страховщика доступным способом (устно, письменно). Сообщение в устной форме должно быть в последующем (в течение семидесяти двух часов) подтверждено письменно. В случаях, когда страхователь и застрахованный не являются одним и тем же лицом, то обязанность по информированию страховщика о наступлении страхового случая возлагается на застрахованного. Если страхователь (застрахованный) по уважительным причинам не имел возможности выполнить указанные действия, он должен подтвердить это документально;
- 4) при совершении транспортного происшествия сообщить потерпевшим и сотрудникам дорожной полиции по их требованию наименование и местонахождение страховщика, с которым заключен договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств;
- 5) при совершении транспортного происшествия принять разумные и доступные в сложившихся обстоятельствах меры, чтобы предотвратить или уменьшить возможные

убытки, в том числе меры к спасению имущества и оказанию помощи пострадавшим лицам;

6) сообщить в соответствующие органы и организации, исходя из их компетенции (подразделения органов внутренних дел в области дорожной безопасности, органы государственной противопожарной службы, службу скорой медицинской помощи, аварийные службы), о транспортном происшествии и пострадавших лицах;

7) при совершении транспортного происшествия незамедлительно, но не позднее двух часов с момента получения письменного направления уполномоченного должностного лица пройти медицинское освидетельствование для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения в соответствии с требованиями законодательства;

8) незамедлительно, но не позднее двух рабочих дней со дня сообщения, страховщику о наступлении страхового случая уведомить об этом потерпевшего;

9) обеспечить переход к страховщику права обратного требования к лицу, ответственному за наступление страхового случая.

Договором обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств могут быть предусмотрены и другие обязанности страхователя, не противоречащие законам.

3. Обязанности страхователя, указанные в подпунктах 4), 5) и 6) пункта 2 настоящей статьи, возлагаются на лицо, непосредственно управлявшее транспортным средством в момент транспортного происшествия.

Статья 19. Права и обязанности страховщика

1. Страховщик вправе:

1) при заключении договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, кроме сведений, предусмотренных Гражданским кодексом, требовать от страхователя предоставления сведений, необходимых для внесения в договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств в соответствии с настоящим Законом, в том числе информации о предшествующих договорах обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, страховых случаях и страховых выплатах;

2) запрашивать у соответствующих государственных органов и организаций, исходя из их компетенции, документы, подтверждающие факт наступления страхового случая и размер вреда, причиненного потерпевшим;

3) устанавливать причины и иные обстоятельства транспортного происшествия;

4) предъявлять право обратного требования лицу, ответственному за причинение вреда, в случаях, предусмотренных статьей 32 настоящего Закона;

5) отказать в осуществлении страховой выплаты полностью или частично по основаниям, предусмотренным статьей 33 настоящего Закона.

Договором обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств могут быть предусмотрены и другие права страховщика, не противоречащие гражданскому законодательству.

2. Страховщик обязан:

1) ознакомить страхователя (застрахованного) с условиями обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, разъяснить его права и обязанности, возникающие из договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств;

2) по заключении договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств выдать страхователю (застрахованному) страховой полис;

3) в случаях, предусмотренных статьями 13 и 14 настоящего Закона, внести изменения в страховой полис;

4) предоставить льготу по уплате страховой премии лицам, указанным в части первой пункта 1 статьи 22 настоящего Закона;

5) при получении сообщения о транспортном происшествии незамедлительно зарегистрировать его;

6) в сроки, установленные настоящим Законом, организовать по заявлению на проведение оценки страхователя (застрахованного) либо потерпевшего (выгодоприобретателя) или их представителей оценку у независимого эксперта поврежденного (уничтоженного) имущества и представить отчет об оценке на ознакомление выгодоприобретателю;

7) при наступлении страхового случая произвести страховую выплату в размере, порядке и сроки, которые установлены настоящим Законом;

8) возместить страхователю (застрахованному) расходы, понесенные им в целях предотвращения или уменьшения убытков при страховом случае;

9) обеспечить тайну страхования.

Договором обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств могут быть предусмотрены и другие обязанности страховщика, не противоречащие законам Республики.

Статья 20. Права потерпевшего

1. Потерпевший вправе:

1) сообщить страховщику о транспортном происшествии, в результате которого ему причинен вред страхователем (застрахованным);

2) произвести вместо страхователя (застрахованного) сбор документов, необходимых для осуществления страховой выплаты, и представить их страховщику;

3) воспользоваться услугами независимого эксперта для оценки размера причиненного вреда здоровью и (или) имуществу;

4) ознакомиться с результатами оценки размера причиненного вреда, произведенной независимым экспертом, и расчетами размера страховой выплаты, осуществленными страховщиком;

5) получить страховую выплату в размере, порядке и сроки, которые установлены настоящим Законом;

6) оспорить в порядке, установленном законодательством, решение страховщика об отказе в осуществлении страховой выплаты или уменьшении ее размера;

7) предъявить требование о возмещении причиненного вреда к владельцу транспортного средства в размере превышения суммы причиненного вреда над суммой полученной страховой выплаты.

2. В случаях, предусмотренных настоящим Законом, права потерпевшего, установленные пунктом 1 настоящей статьи, переходят к иным лицам, выступающим в качестве выгодоприобретателей.

Глава 4. Страховые премии

Статья 21. Размер страховой премии

1. Для расчета годовой страховой премии, подлежащей уплате при заключении договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, используется базовая страховая премия, к которой в зависимости от места регистрации транспортного средства, типа транспортного средства, возраста и стажа вождения страхователя (застрахованного), срока эксплуатации транспортного средства и наличия или отсутствия страховых случаев по вине лиц, гражданско-правовая ответственность которых застрахована, в период действия предыдущего договора обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств (системы "бонус-малус") применяются коэффициенты, установленные пунктами 3-9 настоящей статьи.

Коэффициенты по территории регистрации не распространяются на случаи временного въезда транспортного средства на территорию Республики.

2. Базовая страховая премия устанавливается в размере 1,9 минимального расчетного показателя (минимальной заработной платы).

3. Коэффициенты по территории регистрации транспортного средства устанавливаются Правительством, при этом его минимальный уровень должен составлять не менее 0,8 минимального расчетного показателя (минимальной заработной платы).

4. Коэффициенты по типу транспортного средства устанавливаются в следующем размере:

N п/п	Тип транспортного средства	Размер коэффициента по типу транспортного средства
1	2	3
1.	Легковые	2,09
2.	Автобусы до 16 пассажирских мест включительно	3,26
3.	Автобусы свыше 16 пассажирских мест	3,45
4.	Грузовые	3,98
5.	Троллейбусы, трамваи	2,33
6.	Мототранспорт	1,00
7.	Прицепы (полуприцепы)	1,00

5. Коэффициенты в зависимости от возраста и стажа вождения устанавливаются для физических лиц в следующем размере:

N п/п	Возраст и стаж вождения	Размер коэффициента в зависимости от возраста и стажа вождения
1	2	3
1.	Менее 25 лет/стаж вождения менее 2 лет	1,10
2.	Менее 25 лет/стаж вождения более 2 лет	1,05
3.	25 лет и старше/стаж вождения менее 2 лет	1,05
4.	25 лет и старше/стаж вождения более 2 лет	1,00

6. Для юридических лиц коэффициент, предусмотренный пунктом 5 настоящей статьи, устанавливается в размере 1,2.

7. Коэффициенты в зависимости от срока эксплуатации транспортного средства устанавливаются в следующем размере:

N п/п	Срок эксплуатации транспортного средства	Размер коэффициента в зависимости от срока эксплуатации транспортного средства
1	2	3
1.	До 7 лет включительно	1,00
2.	Свыше 7 лет	1,10

8. Коэффициенты в зависимости от наличия или отсутствия страховых случаев по вине лиц, гражданско-правовая ответственность которых застрахована, в период действия предыдущего договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств (системы "бонус-малус") устанавливаются в следующем размере:

Класс на начало срока страхования	Размер коэффициента	Класс по окончании срока страхования с учетом наличия страховых случаев по вине страхователя (застрахованного)				
		0 страховой случай	1 страховой случай	2 страховых случая	3 страховых случая	4 и более страховых случаев
1	2	3	4	5	6	7
Класс М	2,45	0	М	М	М	М
Класс 0	2,30	1	М	М	М	М
Класс 1	1,55	2	М	М	М	М
Класс 2	1,40	3	1	М	М	М
Класс 3	1,00	4	1	М	М	М
Класс 4	0,95	5	2	1	М	М
Класс 5	0,90	6	3	1	М	М
Класс 6	0,85	7	4	2	М	М
Класс 7	0,80	8	4	2	М	М

Класс 8	0,75	9	5	2	М	М
Класс 9	0,70	10	5	2	1	М
Класс 10	0,65	11	6	3	1	М
Класс 11	0,60	12	6	3	1	М
Класс 12	0,55	13	6	3	1	М
Класс 13	0,50	13	7	3	1	М

9. При заключении договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств страхователю (застрахованному) присваивается класс в зависимости от частоты страховых случаев по его вине.

10. При заключении договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств впервые страхователю присваивается класс 3.

11. В зависимости от количества страховых случаев, возникших в период действия предыдущего договора обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, при заключении на новый срок договора обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств применяется повышающий коэффициент с присвоением более низкого класса до самого низкого - М или понижающий коэффициент с присвоением более высокого класса при отсутствии страховых случаев по вине страхователя (застрахованного).

12. При заключении договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств на срок менее двенадцати месяцев устанавливаются следующие размеры страховых премий на единицу транспортного средства:

№ п/п	Срок страхования	Размер страховой премии (в процентах от годовой страховой премии)
1	2	3
1.	5 дней	10
2.	от 6 до 15 дней включительно	15
3.	от 16 дней до 1 месяца включительно	20
4.	от 1 до 2 месяцев включительно	30
5.	от 2 до 3 месяцев включительно	40
6.	от 3 до 4 месяцев включительно	50
7.	от 4 до 5 месяцев включительно	60
8.	от 5 до 6 месяцев включительно	70
9.	от 6 до 7 месяцев включительно	75
10.	от 7 до 8 месяцев включительно	80
11.	от 8 до 9 месяцев включительно	85
12.	от 9 до 10 месяцев включительно	90
13.	от 10 до 11 месяцев включительно	95
14.	свыше 11 месяцев	100

13. По комплексному договору страховая премия уплачивается за одну единицу транспортного средства, при этом размер страховой премии определяется равным наибольшей величине из размеров страховых премий, установленных для транспортных средств, указанных в страховом полисе.

14. Максимальный размер страховой премии по договору обязательного страхования не может превышать трехкратный размер базовой ставки страховых тарифов скорректированной с учетом применения коэффициентов по территории регистрации транспортного средства, а при применении всех коэффициентов страховых тарифов, предусмотренных настоящей статьей - ее пятикратный размер.

15. Установленные в соответствии с настоящим Законом страховые тарифы обязательны для применения страховщиками. Страховщики не вправе применять ставки и (или) коэффициенты, отличные от установленных страховыми тарифами.

Статья 22. Уменьшение размера страховых премий

1. Владельцы транспортных средств - участники Великой Отечественной войны и лица, приравненные к ним, инвалиды I и II группы, пенсионеры при заключении стандартного договора уплачивают страховые премии в размере пятидесяти процентов от подлежащей к уплате страховой премии, рассчитанной в соответствии со статьей 21 настоящего Закона.

Если транспортное средство эксплуатируется также другими владельцами, не относящимися к категории лиц, указанных в части первой настоящего пункта, то обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств осуществляется без предоставления такой льготы.

2. Страховщик, предоставивший льготу по уплате страховой премии лицам, указанным в части первой пункта 1 настоящей статьи, имеет право, в порядке и на условиях, определяемых законодательством, получить компенсацию.

Не допускается уменьшение размера страховой премии отдельным категориям страхователей за счет повышения страховых премий для других категорий страхователей.

Статья 23. Дополнительные услуги, предоставляемые страховщиком

Страховщик вправе при наличии согласия страхователя оказывать дополнительные платные услуги, связанные с оказанием помощи в случае транспортного происшествия, включая предоставление транспортного средства страхователю (застрахованному) на время ремонта поврежденного транспортного средства, предоставление услуг по сбору документов, необходимых для осуществления страховой выплаты, выезд на место транспортного происшествия представителя страховщика (аварийного комиссара) для оказания помощи страхователю.

Статья 24. Порядок уплаты страховых премий

1. Если договором обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств не предусмотрено иное, страховая премия уплачивается страхователем разовым платежом.

2. Страховщик вправе предусмотреть в договоре обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств уплату страховой премии в рассрочку. При этом страховщик несет ответственность перед страхователем в течение всего срока действия договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств. Неуплата страхователем очередного страхового взноса не может являться для страховщика основанием для досрочного прекращения договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств.

3. При несвоевременной уплате очередного страхового взноса страхователь обязан уплатить страховщику неустойку в порядке и размере, установленном Гражданским кодексом.

Глава 5. Определение страхового случая, размера причиненного вреда и страховой выплаты

Статья 25. Определение страхового случая и размера причиненного вреда

1. Страховым случаем признается факт наступления гражданско-правовой ответственности застрахованного по возмещению вреда, причиненного жизни, здоровью и (или) имуществу лиц, признанных потерпевшими, в результате эксплуатации застрахованным транспортного средства, указанного в договоре обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств.

2. Размер вреда, причиненного жизни и здоровью потерпевшего, определяется в соответствии с настоящим Законом на основании документов, выданных соответствующими организациями.

3. Размер вреда, причиненного при повреждении имущества, определяется исходя из расчета стоимости восстановления поврежденного имущества за минусом начисленной амортизации (износа) имущества, имевшей место до наступления страхового случая.

Стоимость восстановления поврежденного имущества рассчитывается исходя из рыночных цен, действующих на день наступления страхового случая.

4. Размер вреда, причиненного при уничтожении имущества, определяется исходя из его рыночной стоимости на день наступления страхового случая.

Имущество считается уничтоженным, если его восстановление технически не возможно или экономически не обосновано. Восстановление имущества считается экономически необоснованным, если ожидаемые при этом расходы на восстановление имущества превышают восемьдесят процентов его рыночной стоимости на день наступления страхового случая.

5. Размер вреда, причиненного при повреждении имущества, оценивает независимый эксперт, результат оценки которого является обязательным для страховщика.

6. Страхователь (застрахованный) либо потерпевший (выгодоприобретатель) или их представители вправе самостоятельно воспользоваться услугами независимого эксперта. Затраты на оценку размера вреда, причиненного имуществу, несет страховщик.

7. Страховщик на основании заявления на проведение оценки и документов, подтверждающих факт наступления страхового случая, представленных страхователем (застрахованным) либо потерпевшим (выгодоприобретателем) или их представителями, в течение трех рабочих дней организует оценку размера вреда, причиненного имуществу, у независимого эксперта за свой счет.

Результаты оценки являются необязательными для страхователя (застрахованного) либо потерпевшего (выгодоприобретателя) или их представителей, которые вправе доказывать иное.

Страховщик не вправе удерживать со страховой выплаты, причитающейся выгодоприобретателю, собственные расходы на проведение оценки.

8. Если страховщиком в срок, установленный пунктом 7 настоящей статьи, не будет организована оценка причиненного вреда у независимого эксперта, то страхователь (застрахованный) либо потерпевший (выгодоприобретатель) или их представители могут самостоятельно воспользоваться услугами независимого эксперта и начать

восстановление (утилизацию) имущества. Затраты на услуги независимого эксперта, понесенные страхователем (застрахованным) либо потерпевшим (выгодоприобретателем) или их представителями, подлежат возмещению страховщиком вне зависимости от страховой выплаты.

9. Потерпевший, имуществу которого причинен вред, обязан в течение трех рабочих дней со дня представления им или страхователем (застрахованным) страховщику документов, подтверждающих факт наступления страхового случая, сохранять данное имущество в таком состоянии, в каком оно находилось после транспортного происшествия, и предоставить возможность страховщику произвести осмотр поврежденного имущества, а также независимому эксперту произвести оценку причиненного вреда.

10. Страховщик в течение четырех рабочих дней со дня проведения осмотра поврежденного имущества и оценки независимым экспертом размера вреда, причиненного имуществу потерпевшего, представляет отчет об оценке на ознакомление выгодоприобретателю.

11. Умышленное создание страхового случая, а также иные мошеннические действия, направленные на незаконное получение страховой выплаты, влекут ответственность в соответствии с Уголовным кодексом.

Статья 26. Действия лиц при наступлении транспортного происшествия при отсутствии потерпевших, которым причинен вред жизни, здоровью

В случае отсутствия потерпевших, которым причинен вред жизни, здоровью при совершении транспортного происшествия, его участники при наличии возможности должны уведомить страховщиков о происшедшем транспортном происшествии.

Страховщики вправе направить своих представителей на место транспортного происшествия.

Участники транспортного происшествия по взаимному согласию в оценке обстоятельств случившегося и размере причиненного вреда имуществу, предполагаемый размер которого не должен превышать пятьдесят минимальных расчетных показателей (минимальных заработных плат), вправе самостоятельно составить схему происшествия и, подписав ее, прибыть на ближайший пост или в подразделение органов внутренних дел для его оформления.

Статья 27. Определение размера страховой выплаты

1. Предельный объем ответственности страховщика по одному страховому случаю (страховая сумма) составляет в минимальных расчетных показателях (в минимальной заработной плате):

1) за вред, причиненный жизни или здоровью каждого потерпевшего и повлекший:

гибель - 1000;

установление инвалидности:

I группы - 800,

II группы - 600,

III группы - 500;

"ребенок-инвалид" - 500;

увечье, травму или иное повреждение здоровья без установления инвалидности - в

размере фактических расходов на амбулаторное и (или) стационарное лечение, но не более 300. При этом размер страховой выплаты за каждый день стационарного лечения должен составлять не менее 2-х минимальных расчетных показателей (минимальных заработных плат);

2) за вред, причиненный имуществу одного потерпевшего, - в размере причиненного вреда, но не более 600;

3) за вред, причиненный одновременно имуществу двух и более потерпевших, - в размере причиненного вреда, но не более 600 каждому потерпевшему. При этом общий размер страховых выплат всем потерпевшим не может превышать 2000. В случае превышения размера вреда над предельным объемом ответственности страховщика страховая выплата каждому потерпевшему осуществляется соразмерно степени вреда, причиненного его имуществу.

2. Страховая выплата за вред, причиненный жизни и здоровью потерпевшего, повлекший гибель или установление инвалидности, осуществляется в размере предельного объема ответственности страховщика, установленного пунктом 1 настоящей статьи.

3. Для расчета размера страховой выплаты используется минимальный расчетный показатель (минимальная заработная плата), установленная в соответствии с законодательным актом, на день осуществления страховой выплаты.

4. Расходы, понесенные страхователем (застрахованным) в целях предотвращения или уменьшения убытков, подлежат возмещению страховщиком, если такие расходы были необходимы или были произведены для выполнения указаний страховщика, даже если соответствующие меры оказались безуспешными.

Такие расходы возмещаются в фактических размерах, при этом общая сумма страховой выплаты и компенсации расходов не должна превышать страховую сумму, установленную договором обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств. Если расходы возникли в результате исполнения страхователем указаний страховщика, они возмещаются в полном размере безотносительно к страховой сумме.

Указанные расходы возмещаются страховщиком непосредственно лицу, понесшему их.

5. При недостаточности страховой суммы для полного возмещения причиненного вреда страхователь возмещает потерпевшему разницу между страховой суммой и фактическим размером вреда.

6. В случае смерти потерпевшего лицу, осуществившему погребение потерпевшего, страховщиком возмещаются необходимые расходы на погребение в размере фактических затрат, но в пределах страховой суммы, установленной договором обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств.

Статья 28. Общие условия осуществления страховой выплаты

1. Требование о страховой выплате к страховщику предъявляется страхователем (застрахованным) или иным лицом, являющимся выгодоприобретателем, в письменной форме с приложением документов, необходимых для осуществления страховой выплаты.

2. К заявлению о страховой выплате прилагаются следующие документы:

1) страховой полис (его дубликат);

2) документ, подтверждающий факт наступления страхового случая и размер вреда, причиненного потерпевшим;

3) копия справки организаций здравоохранения о сроке временной нетрудоспособности потерпевшего в случае наличия факта причинения вреда жизни, здоровью потерпевшего или справки специализированных учреждений об установлении инвалидности потерпевшего - в случае ее установления;

4) нотариально удостоверенная копия свидетельства о смерти потерпевшего;

5) документ, подтверждающий право выгодоприобретателя на возмещение вреда (копия);

6) заявление на проведение оценки;

7) документы по оценке размера причиненного вреда, произведенной независимым экспертом, - при их наличии;

8) копия удостоверения личности выгодоприобретателя (для физического лица) или оригинал доверенности, выданной представителю юридического лица;

9) документы, подтверждающие расходы, понесенные страхователем (застрахованным) в целях предотвращения или уменьшения убытков при наступлении страхового случая, - при их наличии;

10) копия водительского удостоверения страхователя (застрахованного) или лица, управлявшего транспортным средством, и копия документа, подтверждающего его право на управление данным транспортным средством, в том числе копия свидетельства о регистрации транспортного средства.

Истребование страховщиком дополнительно других документов от страхователя (застрахованного) либо потерпевшего не допускается.

3. Страховщик, принявший документы, обязан составить в двух экземплярах справку с указанием полного перечня представленных заявителем документов и даты их принятия.

Один экземпляр справки выдается заявителю, второй экземпляр с отметкой заявителя в ее получении остается у страховщика.

В случае представления страхователем (застрахованным) либо потерпевшим (выгодоприобретателем) или их представителями не всех документов, предусмотренных пунктом 2 настоящей статьи, страховщик обязан в течение трех рабочих дней письменно уведомить их о недостающих документах.

4. Выгодоприобретателем является потерпевший (в случае его смерти - лицо, имеющее согласно законам право на возмещение вреда в связи со смертью потерпевшего), а также страхователь (застрахованный) или иное лицо, возместившее потерпевшему (лицу, имеющему право на возмещение вреда) причиненный вред в пределах объема ответственности страховщика, установленного настоящим Законом, и получившее право на страховую выплату.

При причинении вреда имуществу потерпевшим признается собственник данного имущества, а в случае его смерти - лица, имеющие право на возмещение вреда.

5. По заявлению потерпевшего, оформленному письменно, или нотариально удостоверенной доверенности страховая выплата может быть осуществлена непосредственно лицу, оказавшему (оказывающему) ему услуги по восстановлению здоровья и (или) имущества.

6. Страховая выплата за вред, причиненный жизни и здоровью потерпевшего, осуществляется независимо от сумм, причитающихся ему (лицам, имеющим право на возмещение вреда) по другим договорам страхования.

7. При осуществлении страховой выплаты страховщик не вправе требовать от выгодоприобретателя принятие условий, ограничивающих его право требования к страховщику.

8. Страховщик имеет право на имущество или его остатки в случае осуществления им страховой выплаты в размере рыночной стоимости данного имущества на день наступления страхового случая.

Статья 29. Порядок осуществления страховой выплаты

1. Страховая выплата производится страховщиком в течение семи рабочих дней со дня получения им документов, предусмотренных статьей 28 настоящего Закона.

2. В случае причинения вреда имуществу нескольких потерпевших страховщик обязан начать страховую выплату в течение семи рабочих дней со дня получения им документов всех потерпевших, но не позднее 15 календарных дней со дня получения документов от потерпевшего, первым представившего страховщику документы, независимо от представления документов другими застрахованными.

3. Если в результате события, приведшего к наступлению страхового случая, у потерпевшего наступит ухудшение здоровья (устанавливается инвалидность либо более высокая группа инвалидности) либо смерть, то страховщик на основании поступившего от потерпевшего (выгодоприобретателя) заявления и соответствующих документов обязан произвести перерасчет суммы страховой выплаты в порядке и размере, установленных настоящим Законом. При этом при перерасчете суммы страховой выплаты принимаются в зачет ранее выплаченные суммы.

4. При несвоевременном осуществлении страховой выплаты страховщик обязан уплатить выгодоприобретателю неустойку в порядке и размере, установленном Гражданским кодексом.

Статья 30. Прямое урегулирование

1. При наступлении страхового случая потерпевший или лицо, имеющее согласно законам Республики право на возмещение вреда в связи со смертью потерпевшего, для получения страховой выплаты обращается к страховщику, с которым у потерпевшего заключен договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, при условии наличия у лица, по вине которого произошел страховой случай, страхового полиса.

2. Страховая выплата производится страховщиком в течение семи рабочих дней со дня получения документов, предусмотренных подпунктами 1) - 6) пункта 2 статьи 28 настоящего Закона.

3. Страховщик, осуществивший страховую выплату, для возмещения своих расходов обращается к страховщику лица, по вине которого произошел страховой случай. Страховщик виновной стороны, при применении прямого урегулирования, компенсирует страховщику потерпевшего все расходы, связанные с выплатой страхового возмещения потерпевшему.

4. Порядок и условия осуществления прямого урегулирования устанавливаются настоящим Законом и нормативными правовыми актами уполномоченного органа.

Статья 31. Страховая выплата при причинении вреда несколькими лицами

При причинении лицу вреда несколькими транспортными средствами, владельцы которых имеют договоры обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, выгодоприобретатель вправе получить страховую выплату отдельно по каждому из них. Каждый страховщик производит страховую выплату в пределах объема ответственности, установленного настоящим Законом, и соразмерно размеру ответственности страхователя. При этом общая сумма страховой выплаты, произведенной всеми страховщиками, не должна превышать размер реального вреда, причиненного потерпевшему, и предельный объем ответственности, предусмотренный для каждого страховщика.

Статья 32. Право обратного требования к лицу, причинившему вред

1. Страховщик, осуществивший страховую выплату, имеет право обратного требования к страхователю (застрахованному) в пределах уплаченной суммы в случаях, если:

1) гражданско-правовая ответственность страхователя (застрахованного) наступила вследствие его умышленных действий, направленных на возникновение страхового случая либо способствующих его наступлению, за исключением действий, совершенных в состоянии необходимой обороны и крайней необходимости;

2) гражданско-правовая ответственность страхователя (застрахованного) наступила вследствие управления им транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения;

3) лицо, управлявшее транспортным средством, не имело права на управление им;

4) в ходе судебного разбирательства было установлено, что страховой случай произошел вследствие технических неисправностей транспортного средства, о которых страхователь (застрахованный) знал или должен был знать;

5) транспортное средство используется в целях, не свойственных его техническому назначению;

6) страхователь (застрахованный) умышленно не принял мер по уменьшению убытков от страхового случая;

7) лицо, управляющее транспортным средством, скрылось с места транспортного происшествия;

8) лицо, управляющее транспортным средством и направленное на освидетельствование для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения, без уважительных причин не прошло такое освидетельствование.

2. Если в случаях, перечисленных в пункте 1 настоящей статьи, виновником причиненного вреда является лицо, эксплуатирующее транспортное средство в силу трудовых отношений с его владельцем или в присутствии его владельца без оформления письменной формы сделки, то страховщик имеет право обратного требования к владельцу данного транспортного средства.

3. К страховщику, осуществившему страховую выплату, переходит в пределах выплаченной им суммы право обратного требования, которое страхователь (застрахованный) имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные страховщиком в результате страхования. При этом, если установлено, что страховой случай произошел по причине дорожных условий, вызванных неудовлетворительным обслуживанием автомобильных дорог и сооружений на них, к страховщику, осуществившему страховую

выплату, переходит право требования, которое владелец транспортного средства имеет к лицу, виновному в создании таких условий.

Статья 33. Основания освобождения страховщика от осуществления страховой выплаты

1. Страховщик вправе полностью или частично отказать в страховой выплате, если страховой случай произошел вследствие:

1) умышленных действий выгодоприобретателя, направленных на возникновение страхового случая либо способствующих его наступлению, за исключением действий, совершенных в состоянии необходимой обороны и крайней необходимости;

2) действий выгодоприобретателя, признанных в порядке, установленном законодательными актами, умышленными преступлениями или административными правонарушениями, находящимися в причинной связи со страховым случаем.

2. Основанием для отказа страховщика в осуществлении страховой выплаты может быть также следующее:

1) получение страхователем соответствующего возмещения убытка от лица, виновного в причинении убытка;

2) неуведомление или несвоевременное уведомление страховщика о наступлении страхового случая, за исключением случаев, предусмотренных настоящим Законом;

3) использование страхователем (застрахованным) транспортного средства в соревнованиях, испытаниях или при обучении вождению в специально предназначенных для этого местах;

4) причинение вреда при погрузке или разгрузке транспортного средства;

5) причинение вреда имуществу потерпевшего в виде денег, ценных бумаг, золота, изделий из серебра, драгоценностей, украшений, произведений искусства или других ценностей;

6) нарушение потерпевшим требований пункта 9 статьи 25 настоящего Закона.

3. При наличии оснований для отказа в осуществлении страховой выплаты страховщик обязан в течение семи рабочих дней со дня получения заявления и всех документов, предусмотренных пунктом 2 статьи 28 настоящего Закона, направить заявителю соответствующее решение о полном или частичном отказе в страховой выплате в письменной форме с мотивированным обоснованием причин отказа.

4. Несвоевременное уведомление или несообщение страховщику о наступлении страхового случая не может служить основанием для отказа в страховой выплате, если оно обусловлено уважительными причинами и представлены соответствующие документы, подтверждающие факт наступления страхового случая, причинения вреда жизни или здоровью потерпевшего, и имущество для оценки в том состоянии, в котором оно находилось после транспортного происшествия.

5. Страховщик освобождается от осуществления страховой выплаты, если страховой случай наступил вследствие:

1) воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения;

2) военных действий;

3) гражданской войны, народных волнений всякого рода, массовых беспорядков

или забастовок.

6. Страховая выплата не осуществляется за поврежденное транспортное средство, указанное в страховом полисе.

7. Страховщик не вправе отказать в страховой выплате по основаниям, не предусмотренным настоящей статьёй.

Глава 6. Объединение страховщиков

Статья 34. Объединение страховщиков

1. Страховщики, в целях обеспечения их эффективного взаимодействия, расширения и укрепления международного сотрудничества, в том числе участия в международных системах страхования, могут создавать объединения в форме союзов (ассоциаций).

2. Объединение страховщиков является некоммерческой организацией, создается и действует в соответствии с законодательством о некоммерческих организациях, с учетом установленных настоящим Законом особенностей статуса объединения страховщиков.

3. Объединение страховщиков является открытым для вступления новых членов.

Учредительные документы объединения страховщиков должны содержать положение о согласии членов объединения на вступление в него страховых организаций, удовлетворяющих требованиям, которые в соответствии с учредительными документами объединения предъявляются к членам объединения.

4. В целях выполнения своих финансовых обязательств перед участниками международных систем страхования объединение страховщиков формирует фонд текущих обязательств.

5. Объединением страховщиков устанавливаются правила, обязательные для объединения и его членов, содержащие требования, касающиеся деятельности объединения страховщиков и его членов в том числе, в рамках международных систем страхования в отношении порядка уплаты взносов, формирования и использования фонда текущих обязательств, установления страховых тарифов и порядка их применения при определении страховой премии, формирования информационных ресурсов объединения, содержащих информацию ограниченного доступа, а также правил защиты этих информационных ресурсов и пользования ими.

Статья 35. Основные функции объединения страховщиков

1. Объединение страховщиков:

1) формирует и ведет базу данных по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств в порядке, установленном настоящим Законом;

2) предоставляет страховщикам информацию о страховых случаях в отношении конкретных страхователей;

3) обеспечивает членство Республики в международной системе автомобильного страхования и выполнение общепризнанных обязательств перед уполномоченными организациями других стран – членов этой системы;

4) сотрудничает с уполномоченными организациями других стран в области страхования гражданско-правовой ответственности,

5) координирует обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев и/или водителей транспортных средств -нерезидентов в случае въезда их на территорию Республики и владельцев и/или водителей транспортных средств - резидентов - в случае их выезда за пределы Республики;

6) выступает гарантом возмещения вреда на территории стран - членов международной системы автомобильного страхования, причиненного владельцами и/или пользователями зарегистрированных в Республике транспортных средств, если такие владельцы и/или пользователи предоставили иностранным компетентным органам страховой сертификат, выданный от имени страховщиков - членов объединения страховщиков;

7) в установленном законодательством порядке ведет перечень страховщиков, осуществляющих операции по страхованию в рамках международных систем страхования;

8) по требованиям потерпевших обеспечивает выплаты, платежи, осуществляемые из централизованных гарантийных фондов в счет возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью и (или) имуществу потерпевших в случаях, если страховая выплата по обязательному страхованию не может быть осуществлена.

2. Объединение страховщиков осуществляет иные функции, предусмотренные учредительными документами объединения в соответствии с его целями и задачами, не противоречащие законодательству.

Глава 7. Заключительные положения

Статья 36. Порядок рассмотрения споров

Споры, вытекающие из договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, рассматриваются в установленном законодательством порядке.

Статья 37. Страховой омбудсман, его статус и избрание

1. Урегулирование взаимоотношений между страховщиками по вопросам обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств может осуществляться независимым в своей деятельности физическим лицом - Страховым омбудсманом.

2. Избрание страхового омбудсмана осуществляется советом представителей.

Совет представителей формируется по одному представителю от:

1) каждого страховщика;

2) уполномоченного органа.

3. Уполномоченный орган рекомендует кандидатуру для избрания на должность страхового омбудсмана. Страховой омбудсман избирается большинством голосов совета представителей. Каждый член совета представителей при голосовании имеет один голос. При равенстве голосов голос представителя уполномоченного органа является решающим.

4. Страховой омбудсман избирается сроком на два года.

Совет представителей вправе досрочно прекратить полномочия страхового омбудсмана.

Досрочное прекращение полномочий страхового омбудсмана по его инициативе осуществляется на основании письменного уведомления совета представителей.

Полномочия страхового омбудсмана прекращаются с момента получения указанного уведомления советом представителей.

Статья 38. Требования к страховому омбудсману

1. Не может быть рекомендовано для избрания страховым омбудсманом лицо:

- 1) не имеющее высшего образования;
- 2) имеющее стаж работы в области страхования менее трех лет;
- 3) имеющее не погашенную или не снятую в установленном законом порядке судимость;

4) ранее являвшееся руководящим работником страховой организации или другого юридического лица в период не более чем за один год до принятия уполномоченным органом решения о консервации страховой организации, принудительном выкупе ее акций, о лишении лицензии страховой организации, а также о принудительной ликвидации страховой организации или другого юридического лица или признании их банкротом в установленном законодательством порядке.

2. Страховой омбудсман не вправе занимать любую из должностей в страховых организациях и (или) быть аффилированным лицом страховых организаций.

3. Совет представителей вправе переизбрать страхового омбудсмана в случае установления несоответствия страхового омбудсмана требованиям, предусмотренным настоящей статьей.

Статья 39. Порядок принятия решений страховым омбудсманом

1. Решение принимается страховым омбудсманом единолично, которое в письменной форме доводится до сведения страховщика, входящего в состав совета представителей страхового омбудсмана.

При принятии решений страховой омбудсман руководствуется законодательством Республики.

2. Решение страхового омбудсмана подлежит исполнению страховщиком.

3. В случае неисполнения страховщиком решения страхового омбудсмана в установленный им срок страховой омбудсман обязан незамедлительно, но не позднее трех рабочих дней информировать об этом уполномоченный орган с приложением документов, подтверждающих факт нарушения требований настоящего Закона и нормативных правовых актов уполномоченного органа.

4. В случае несогласия с решением страхового омбудсмана страховщик вправе обжаловать данное решение в суд.

Статья 40. Деятельность страхового омбудсмана

1. Деятельность страхового омбудсмана осуществляется на основании внутренних правил, согласованных с уполномоченным органом и утвержденных советом представителей.

2. В целях надлежащего исполнения возложенных функций страховой омбудсман по согласованию с советом представителей вправе образовать структуру и штат (офис страхового омбудсмана).

Статья 41. Ответственность за нарушение законодательства об обязательном страховании ответственности владельца транспортных средств

Лица, виновные в нарушении законодательства об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств, несут ответственность, в порядке установленном законодательством.

Статья 42. Применение Модельного закона

Положения настоящего Модельного закона являются основой для разработки и принятия законодательных и иных нормативных правовых актов, регламентирующих вопросы страхования ответственности владельцев транспортных средств.



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

Типовые образцы
для профессионального объединения
страховщиков



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

Экспертная рабочая группа 1 по аспектам грузового транспорта и автодорожных рынков

ОБРАЗЕЦ

Утвержден:
Общим собранием
учредителей Ассоциации
" " " 2008 года

УСТАВ АССОЦИАЦИИ СТРАХОВЩИКОВ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1.1. Ассоциация Страховщиков именуемая в дальнейшем "Ассоциация" является некоммерческой организацией, которая учреждена и осуществляет свою деятельность в соответствии с Конституцией, Гражданским кодексом, другими нормативными правовыми актами и настоящим Уставом.
- 1.2. Ассоциация является добровольным объединением юридических лиц , объединившихся в установленном законодательством порядке.
- 1.3. Ассоциация создается без ограничения срока ее деятельности.

2. НАИМЕНОВАНИЕ И МЕСТОНАХОЖДЕНИЕ АССОЦИАЦИИ

2.1. Полное и краткое наименование Ассоциации:

- на государственном языке: _____
- на официальном языке: _____
- английском языке: _____

2.2. Местонахождение Ассоциации: _____.

3. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АССОЦИАЦИИ

3.1. Ассоциация осуществляет свою деятельность в соответствии с общепринятыми принципами саморегулирования в области страховой деятельности , путем реализации профессиональных , социальных, и образовательных целей , защиты прав и законных интересов членов Ассоциации , а также в иных целях, не противоречащих законодательству и положениям настоящего Устава.

3.2. Основная цель Ассоциации – защита интересов своих членов , развитие и совершенствование национального страхового дела.

Ассоциация при достижении своей цели, осуществляет следующие задачи:

- готовит предложения и осуществляет меры по совершенствованию страхового законодательства, осуществляет разработку , экспертную оценку правовых актов , государственных и региональных программ, иных материалов и документов в сфере страхования;
- способствует формированию инфраструктуры страхового рынка;
- готовит предложения по созданию оптимальных условий страхования имущественных интересов населения и хозяйствующих субъектов, развитию страхового предпринимательства;
- представляет и защищает интересы членов Ассоциации в органах государственной власти , местного самоуправления, судах, третейских судах, в том числе международных;
- привлекает финансовые средства с целью развитие страховой культуры среди населения;
- вырабатывает общие рекомендации для развития национального страхового дела;

- осуществляет мероприятия по информационному и консультационному обеспечению членов Ассоциации, деятельности страховщиков и функционирования страхового рынка;
- содействует развитию системы образования и подготовки кадров для страховой деятельности , участвует в разработке и реализации программ в этой области;
- организует конференции, семинары и другие мероприятия научно-практического характера по вопросам страхования;
- содействует разработке теоретических и практических вопросов совершенствования и развития страхового дела;
- создает необходимые структуры (советы, комитеты, рабочие группы) по основным направлениям деятельности Ассоциации для анализа и подготовки механизма для их реализации;
- осуществляет издательскую деятельность в рамках Ассоциации;
- образует в соответствии с решениями своих органов управления необходимые целевые фонды и резервы;
- определяет критерии и осуществляет контроль за соблюдением норм профессиональной этики страховыми организациями – членами Ассоциации и другими страховщиками;
- проводит мероприятия по пропаганде страхования, как одной из необходимых форм в комплексе мер социально-экономической защиты интересов граждан, организаций и государства;
- развивает сотрудничество с международными и зарубежными страховыми организациями , осуществляет для этого необходимые действия и проводит мероприятия;
- создает с целью обеспечения выполнения уставных задач региональные и отраслевые представительства, филиалы, учреждения, участвует в создании хозяйственных обществ;
- осуществляет обобщения результатов деятельности страховщиков , на основании представляемых ими данных, с целью издания методических сборников и иной литературы;
- осуществляет иные функции , вытекающие из решений органов управления Ассоциации в соответствии с их компетенцией.

3.3. Для выполнения своих целей и задач Ассоциация:

- взаимодействует с государственными органами , международными организациями , некоммерческими и коммерческими организациями , центрами, Ассоциациями, юридическими и физическими лицами в сфере страхования;
- организует и проводит, а также принимает участие в семинарах, "круглых столах", конференциях и иных мероприятиях в области страхования;
- координирует усилия членов Ассоциации в области создания и внедрения новых способов и методов в области страхования;
- осуществляет сотрудничество с отечественными и зарубежными некоммерческими и коммерческими организациями для налаживания прямых контактов и привлечения финансовых средств и грантовой помощи на развитие страховой деятельности;
- рассматривает заявления, обращения и жалобы физических и юридических лиц по нарушению законодательства о страховой деятельности , норм и положении саморегулирования , правил и кодексов профессиональной деятельности в области страхования принятых Ассоциацией;
- проводит независимую экспертизу законопроектов , связанных со страховой деятельностью на соответствие нормам действующего законодательства;
- вырабатывает и поддерживает принципы добросовестной конкуренции культурные и этические - моральные нормы в страховой деятельности;
- осуществляет возложенные на него в соответствии с законодательством функции , связанные с деятельностью членов профессионального объединения в рамках международных систем страхования;
- осуществляет компенсационные выплаты потерпевшим в соответствии с требованиями законодательства;

- формирует и использует информационные ресурсы , содержащие сведения о страховании , в том числе сведения о договорах обязательного страхования и страховых случаях, персональные данные о страхователях и потерпевших , с обеспечением установленных законодательством требований о защите информации ограниченного доступа;

- устанавливает правила , обязательные для профессионального объединения и его членов и содержащие требования в отношении деятельности Ассоциации и деятельности его членов , в том числе в рамках международных систем страхования и соответствующих предъявляемым в рамках таких систем требованиям , в том числе порядок уплаты взносов , формирования и использования фонда текущих обязательств , установление страховых тарифов и порядка их применения при определении страховой премии;

- осуществляет иную деятельность , не противоречащую законодательству и связанной с реализацией целей и задач Ассоциации.

4. ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ АССОЦИАЦИИ

4.1. Ассоциация приобретает права юридического лица с момента ее государственной регистрации . Ассоциация вправе иметь основные и оборотные средства , самостоятельный баланс , расчетные и иные счета в банках.

Ассоциация вправе иметь в собственности обособленное имущество , отражаемое на ее самостоятельном балансе, включая денежные средства , переданные ей членами Ассоциации в счет уплаты вступительных и членских взносов, а также средства полученные от спонсорской и грантовой помощи.

Ассоциация может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и связанные с ними личные неимущественные права нести обязанности в соответствии с законодательством, быть истцом и ответчиком в суде.

4.2. Ассоциация имеет круглую печать , содержащую ее полное фирменное наименование на государственном и официальном языках.

Ассоциация вправе иметь штампы и бланки со своим наименованием , а также иную символику в соответствии с законодательством.

4.4. Ассоциация вправе вступать в международные , общественные, некоммерческие и коммерческие организации, поддерживать прямые международные связи, заключать соответствующие соглашения.

4.5. Ассоциация не отвечает по обязательствам государства , а государство не отвечает по обязательствам Ассоциации . Вмешательство государственных органов или должностных лиц в деятельность Ассоциации, равно как и вмешательство Ассоциации в деятельность государственных органов и должностных лиц не допускается, кроме случаев, предусмотренных законом.

4.6. Ассоциация отвечает по своим обязательствам денежными средствами и всем принадлежащим ему имуществом. Ассоциация не отвечает по обязательствам своих членов

5. ИМУЩЕСТВО И СРЕДСТВА АССОЦИАЦИИ

5.1. Ассоциация осуществляет владение , пользование, распоряжение своим имуществом и средствами в соответствии с целями своей деятельности и законодательством

5.2. Источниками формирования имущества и средств Ассоциации в любых их формах являются

- регулярные и целевые поступления от членов Ассоциации в виде обязательных взносов
- добровольные денежные взносы в национальной и иностранной валюте , грантовая помощь , субсидии и иные материальные средства от физических и юридических лиц и иностранных государств;

- доходы, получаемые от собственности Ассоциации;

- доходы от собственной производственно-хозяйственной , экспертно-консультативной и иной деятельности Ассоциации;

- иные поступления, не запрещенные законодательством.

5.3. Денежные поступления и взносы вносятся на расчетные и валютные счета Ассоциации в обслуживающие её банки.

5.4. Имущества и средства Ассоциации используются и направляются в соответствии с ежегодно утвержденной сметой доходов и расходов:

- выполнение уставных целей и задач Ассоциации;
- оплату труда сотрудников Ассоциации;
- приобретение имущества, офисных принадлежностей, оборудования и другого инвентаря необходимого для деятельности Ассоциации;
- на благотворительные и иные цели, не противоречащие законодательству и настоящему Уставу.

5.5. Собственностью Ассоциации могут являться также и земельные участки, здания, сооружения, строения, товарные знаки, патенты, лицензии, транспорт, оборудование, инвентарь, средства связи, множительной техники, а также иное оборудование и имущество, необходимое для материального обеспечения деятельности Ассоциации.

6. ЧЛЕНЫ АССОЦИАЦИИ, ИХ ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ

6.1. Членом Ассоциации может быть юридическое лицо независимо от их формы собственности, занимающееся страховой или перестраховочной деятельностью «являющееся профессиональным участником страхового рынка» и оплатившее членский взнос Ассоциации.

6.2. Члены Ассоциации имеют право:

- участвовать в работе органов управления и контроля Ассоциации, в том числе участвовать в голосовании и принятии решений на Общем собрании членов Ассоциации с правом одного голоса;
- избирать и быть избранными в органы управления и контроля Ассоциации;
- участвовать в деятельности и мероприятиях, осуществляемых Ассоциацией;
- пользоваться услугами, возможностями, поддержкой и помощью, которой располагает Ассоциация,
- получать информацию о деятельности Ассоциации, в том числе знакомиться с данными бухгалтерского учета и другой документацией Ассоциации;
- требовать созыва внеочередного Общего собрания членов Ассоциации в порядке и на условиях предусмотренных законодательством, настоящим Уставом;
- вносить предложения на рассмотрение органов управления Ассоциации и участвовать в обсуждении вопросов, касающихся деятельности Ассоциации;
- выйти из состава членов Ассоциации, в порядке и на условиях предусмотренных законодательством и настоящим Уставом;

6.3. Обязанности члена Ассоциации:

- соблюдать положения настоящего Устава;
- выполнять решения органов управления и контроля Ассоциации;
- предоставлять Ассоциации информацию, необходимую для решения вопросов, связанных с деятельностью Ассоциации;
- своевременно уплачивать членские взносы;
- не осуществлять действия (бездействия) результатом, которых является нарушение законодательства.

6.4. Прием в члены Ассоциации производится на основании письменного заявления, поданного на имя Председателя Наблюдательного совета Ассоциации.

Письменное заявление вступающего в члены Ассоциации рассматривается Наблюдательным советом в течение месячного срока, в случае отказа выдается мотивированное решение с указанием причины отказа.

Страховые организации, не имеющие на момент времени лицензию на право ведения страховых операций, могут войти в ассоциацию без права голоса (до получения лицензии).

6.5. Решение о приеме в члены Ассоциации принимается на Общем собрании членов Ассоциации простым большинством голосов присутствующих членов Ассоциации, о чем производится запись в протоколе заседания Общего собрания членов Ассоциации.

6.6. Кандидат в членство Ассоциации приобретает статус члена Ассоциации с момента полного внесения им вступительного взноса.

6.7. Членство в Ассоциации фиксируется в книге регистрации ее членов, которая ведется Секретарем Общего собрания членов Ассоциации.

6.8. Порядок уплаты вступительных и членских взносов, а также размеры взносов и их периодичность определяются Председателем Наблюдательного совета и утверждаются Общим собранием членов Ассоциации.

Для осуществления страховщиками операций по страхованию в рамках международных систем страхования может быть предусмотрен иной порядок установления размера и уплаты обязательных взносов.

6.9. Учредители Ассоциации получают права членов Ассоциации после государственной регистрации Ассоциации.

6.10. Член Ассоциации может быть исключен из Ассоциации в следующих случаях:

- нарушения Устава;
- не уплаты членских взносов в установленные для этого сроки;
- не выполнения решений органов управления Ассоциации;
- совершение действий (бездействия) повлекших нанесение материального или иного нематериального ущерба Ассоциации;
- совершения правонарушений в соответствии с законодательством.

6.11. Решение об исключении члена из состава Ассоциации принимается на Общем собрании простым большинством голосов присутствующих членов, о чем производится соответствующая запись в протоколе заседания Общего собрания членов Ассоциации. В отношении ответственности и имущественного взноса исключенного члена Ассоциации применяются правила, относящиеся к выходу из Ассоциации в соответствии с законодательством.

6.12. Каждый член Ассоциации имеет право свободного выхода из состава членов Ассоциации, предварительно уведомив Наблюдательный совет Ассоциации за 15 календарных дней до своего выхода.

Выход из состава членов Ассоциации осуществляется на основании поданного письменного заявления на имя Председателя Ассоциации.

Моментом прекращения членства в Ассоциации в связи с его выходом считается момент получения и регистрации Председателем Ассоциации письменного заявления о выходе из состава членов Ассоциации.

7. ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЯ АССОЦИАЦИИ

7.1. Органами управления Ассоциации являются: Общее собрание членов Ассоциации, Наблюдательный совет Ассоциации, Экспертный совет Ассоциации.

7.2. Ассоциация может иметь другие внутренние структурные органы. Решение о создании таких органов принимается на Общем собрании членов Ассоциации большинством голосов присутствующих членов.

8. ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ЧЛЕНОВ АССОЦИАЦИИ

8.1. Высшим органом управления Ассоциации , правомочным принимать решения по любым вопросам деятельности Ассоциации является Общее собрание членов Ассоциации в дальнейшем именуемое "Общие собрание".

8.2. Общее собрание проводится в порядке, установленном законодательством, Уставом и другими внутренними нормативными актами Ассоциации.

8.3. Общее собрание состоит из всех членов Ассоциации , созываемое по мере необходимости , но не реже одного раза в год.

Общее собрание имеет кворум и считается правомочным , если на момент заседания Общего собрания зарегистрировано более половины участников от общего числа членов Ассоциации

8.4. Член Ассоциации на основании выданной доверенности вправе делегировать вместо себя , своего представителя на заседание Общего собрания.

Представитель члена Ассоциации имеет равные права с членами Ассоциации при обсуждении и принятии решения на заседании Общего собрания.

8.5. Председательствует на заседании Общего собрания : Председатель Ассоциации , а в его отсутствие заместитель Председателя Ассоциации (назначаемый Председателем Ассоциации).

8.6. Организационное обеспечение созыва и проведения Общего собрания осуществляет Секретарем Общего собрания , избираемого на Общем собрании из числа членов Ассоциации простым большинством голосов присутствующих членов сроком на 1 год.

8.7. Секретарь Общего собрания осуществляет следующие функции:

- обеспечивает организационное проведение Общего собрания;
- направляет членам Ассоциации проект повестки дня , программу работы , другие документы необходимые для проведения Общего собрания;
- регистрирует членов Ассоциации и их представителей для участия в заседании Общего собрания Ассоциации;
- определяет кворум Общего собрания;
- составляет список выступающих и регламент работы Общего собрания;
- ведет протокол Общего собрания.
- формирует единую Книгу протоколов заседания Общего собрания.

8.8. Члены Общего собрания уведомляются о созыве Общего собрания письменно с указанием повестки дня, а также в месте и месте проведения Общего собрания не позднее , чем за 30 дней до дня его проведения.

8.9. Каждый член Ассоциации вправе требовать рассмотрения необходимого вопроса на Общем собрании при условии , что он был поставлен им не позднее , чем за 20 дней до начала Общего собрания.

В случае внесения изменений в повестку дня с связи с поданными предложениями дата проведения Общего собрания переносится с целью соблюдения срока указанного в пункте 7.8. настоящего Устава, а само информирование осуществляется заново.

Внесение повторных изменений и дополнений в уже измененную повестку дня не допускается

8.10. Общее собрание Ассоциации созывается для определения перспективных направлений деятельности, подведения итогов предыдущей деятельности и решения других вопросов , входящих в круг деятельности Ассоциации.

8.11. К исключительной компетенции Общего собрания относится

- внесение изменений и дополнений в Устав Ассоциации;
- утверждение основных направлений деятельности Ассоциации , принципов и порядка формирования и использования ее имущества и денежных средств
- избрание Секретаря Общего собрания Ассоциации и досрочное прекращение их полномочий

- избрание членов Наблюдательного совета Ассоциации , Председателя и членов Экспертного совета Ассоциации
- исключение и досрочное прекращение полномочий Председателя и членов Наблюдательного совета Ассоциации, Председателя и членов Экспертного совета Ассоциации;
- утверждение правил , процедур и других нормативных документов Ассоциации , ее организационной структуры и штатного расписания и оклада сотрудников Ассоциации (по представлению Председателя Ассоциации);
- прием в члены Ассоциации и исключение из их числа;
- утверждение размера , порядка и сроков внесения вступительных и членских взносов Ассоциации;
- утверждение порядка использования прибыли и покрытия убытков Ассоциации;
- утверждение на заключение сделки превышающей 20% стоимости от общего уставного капитала Ассоциации;
- заслушивание и утверждение бухгалтерского баланса , финансового плана и сметы , а также годового отчета о положении дел Ассоциации;
- заслушивание и утверждение отчетов органов управления и контроля Ассоциации;
- организация и утверждение внешней аудиторской проверки деятельности Ассоциации , установление условий привлечения внешнего аудитора;
- принятие и утверждение решения о сотрудничестве , участии Ассоциации в деятельности других организаций, определение формы такого сотрудничества, участия;
- принятие решения о реорганизации и ликвидации Ассоциации , назначении ликвидационной комиссии и утверждение промежуточного и окончательных ликвидационных балансов Ассоциации ; решение других вопросов, касающихся деятельности Ассоциации.

8.12. Вопросы на Общем собрании решаются голосованием по принципу : каждый член Ассоциации обладает одним голосом . Решения на Общем собрании принимаются , если за них проголосовало большинство членов Ассоциации присутствующих на Общем собрании . При равенстве голосов , поданных "за" и "против", решающим является голос Председателя Общего собрания.

8.13. Внеочередное Общее собрание может быть созвано по требованию членов Ассоциации , составляющих не менее 1/3 от общего числа членов Ассоциации, органов управления Ассоциации.

8.14. Общее собрание не вправе принимать решения по вопросам , не включенным в Повестку дня . Повестка дня рассылается не менее чем за 20 дней до начала Общего собрания.

8.15. Решения Общего собрания оформляются протоколом и подписываются Председателем и Секретарем Общего собрания и всеми членами Ассоциации.

8.16. Протокол Общего собрания составляется не позднее 10 дней после закрытия Общего собрания. Книга протоколов должна быть в любое время предоставлена членам Ассоциации. По их требованию выдаются удостоверенные выписки из Книги протоколов.

8.17. В протоколе Общего собрания указываются:

- место и дата проведения Общего собрания;
- Председатель и Секретарь Общего собрания;
- повестка дня Общего собрания;
- наличие кворума Общего заседания.

В протоколе Общего собрания должны содержаться : основные положения выступлений , вопросы, поставленные на голосование, итоги голосования и принятые решения по ним.

9. НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ АССОЦИАЦИИ

9.1. Наблюдательный совет Ассоциации (далее "Наблюдательный совет ") осуществляет общее руководство деятельностью Ассоциации в период между общими собраниями членов Ассоциации.

9.2. Наблюдательный совет Ассоциации состоит из _____ членов один из _____, которых я вляется Председателем Наблюдательного совета Ассоциации (далее Председатель Ассоциации).

9.3. Члены Наблюдательного совета избираются на Общем собрании Ассоциации простым большинством голосов присутствующих членов, сроком на 1 год.

9.4. Председатель Ассоциации избирается членами Наблюдательного совета из их числа большинством голосов присутствующих членов, сроком на 1 год.

9.5. Наблюдательный совет созывается Председателем Ассоциации _____, а в его отсутствие его Заместителем (назначенным им на период отсутствия из числа членов Наблюдательного совета _____) не реже одного раза в квартал.

При необходимости Наблюдательный совет может созываться по усмотрению членов Наблюдательного совета по любым вопросам деятельности Ассоциации отнесенных к компетенции Наблюдательного совета.

9.6. Наблюдательный совет правомочен решать внесенные на его рассмотрение вопросы, если на его заседании участвует не менее пяти его членов _____. Решения Наблюдательного совета принимаются простым большинством голосов от общего числа его членов при их равенстве _____, голос Председателя Наблюдательного совета является решающим.

9.7. В компетенцию Наблюдательного совета входит:

- осуществление контроля за ходом реализации целей, задач определенных настоящим Уставом и выполнением решений, принятых на Общем собрании;

- назначение и переизбрание Председателя наблюдательного совета;

- рассмотрение перспективных и текущих вопросов деятельности Ассоциации;

- разработка и внесение на утверждение Общего собрания правил _____, процедур и других нормативных документов Ассоциации _____, ее организационной структуры и штатного расписания и оклада сотрудников Ассоциации;

- определение размера, порядка и сроков внесения вступительных и членских взносов Ассоциации и внесение их на утверждение Общего собрания Ассоциации;

- формирование основных направлений деятельности Ассоциации _____, принципов и порядка формирования и использования ее имущества и денежных средств;

- утверждение финансовых и иных сделок связанных с пользованием и распоряжением имущественных (неимущественных) и денежных средств Ассоциации стоимостью до 20% от общего капитала Ассоциации;

- предварительное утверждение отчетов и сметы административно хозяйственных расходов и внесение их на рассмотрение, и утверждение Общего собрания;

- рассмотрение и предварительное утверждение до Общего собрания годового отчета и баланса Ассоциации;

- утверждение регламента работы Ассоциации;

- рассмотрение других вопросов, которые внесены на обсуждение по инициативе Председателя наблюдательного совета или отдельных членов Ассоциации.

Наблюдательный совет вправе принимать решения и по другим вопросам организации и деятельности Ассоциации, кроме вопросов, отнесенных исключительной компетенции Общего собрания членов Ассоциации.

9.8. Каждое заседание Наблюдательного совета оформляется протоколом.

9.9. Наблюдательный совет подотчетен Общему собранию членов Ассоциации.

9.10. В соответствии с решением Общего собрания _____, члены Наблюдательного совета могут быть исключены, равно как и досрочно прекращены их полномочия.

9.11. Решение об исключении или досрочном прекращении полномочии члена Наблюдательного совета, принимается на Общем собрании простым большинством голосов присутствующих членов, о

чем производится соответствующая запись в протоколе заседания Общего собрания членов Ассоциации.

9.12. В случае если член Наблюдательного совета исключен или прекращены досрочно его полномочия, Общее собрание может избрать вместо него нового члена на оставшийся срок полномочия Наблюдательного совета.

9.13. В случае, если Общее собрание исключит или прекратит досрочно полномочия члена Наблюдательного совета, который является Председателем Ассоциации то члены Наблюдательного совета обязаны избрать нового Председателя в течение дня после дня проведения Общего собрания, на котором было принято соответствующее решение.

9.14. Члены Наблюдательного совета вправе в любое время переизбрать своего Председателя большинством голосов от общего числа членов Наблюдательного совета.

9.15 Член Наблюдательного совета вправе в любое время добровольно сложить свои полномочия, представив соответствующее письменное заявление на имя Председателя Ассоциации.

В этом случае Председатель Ассоциации обязан письменно оповестить членов Ассоциации и поставить вопрос о созыве Общего собрания для избрания новых членов Наблюдательного совета.

Моментом добровольного сложения полномочий Председателя Ассоциации и члена Наблюдательного совета считается открытие заседания Общего собрания Ассоциации.

ГЛАВА 10. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ АССОЦИАЦИИ

10.1 Председатель осуществляет общее руководство деятельностью Ассоциации.

К компетенции Председателя Ассоциации относится:

- организация созыва, работы и ведение протокола Наблюдательного совета;
- обеспечение хозяйственной деятельности для достижения уставных задач Ассоциации;
- представление интересов Ассоциации без доверенности;
- распоряжение имуществом и денежными средствами Ассоциации, а также совершение различных сделок в пределах предоставленных ему уставом полномочий с правом первой подписи под финансовыми документами Ассоциации;
- издание приказов, распоряжений, инструкции и других актов регулирующих трудовую деятельность сотрудников Ассоциации;
- определение порядка привлечения сотрудников по трудовому соглашению, порядок и размер их оплаты труда;
- выдача доверенности сотрудникам Ассоциации;
- прием и увольнение сотрудников Ассоциации согласно утвержденного штатного расписания;
- открытие в банках расчетных и иные счетов;
- исполнение решений, распоряжений Общего собрания членов Ассоциации, Наблюдательного совета Ассоциации;
- решение вопросов, направленных на улучшение деятельности членов Ассоциации по материально - техническому обеспечению;
- обеспечение бухгалтерского учета деятельности Ассоциации, представление в государственные органы статистики бухгалтерских и иных отчетностей;
- представляет на утверждение Наблюдательного совета сметы административно-хозяйственных расходов Ассоциации;
- представление на утверждение Общего собрания годового отчета и баланса Ассоциации;
- подготовка к рассмотрению вопросов, которые выносятся на рассмотрение Общего собрания и Наблюдательного совета Ассоциации;

- решение иных вопросов , отнесенных Общим собранием , Наблюдательным советом в его компетенцию.

11. ЭКСПЕРТНЫЙ СОВЕТ АССОЦИАЦИИ

11.1. Экспертный совет Ассоциации (далее "Экспертный совет ") является органом управления Ассоциации по выработке и применению норм саморегулирования в области страхования , этических стандартов, правил и кодексов профессиональной деятельности в области страхования принятых Ассоциацией на основе международных и отечественных норм регулирования страховой деятельности.

11.2. Экспертный совет избирается членами Общего собрания Ассоциации простым большинством голосов присутствующих членов, сроком на 1 год, в количестве ____ человек.

11.3. Председатель Экспертного совета избирается членами Экспертного совета из их числа большинством голосов присутствующих членов, сроком на 6 месяцев.

11.4. Экспертный совет собирается (созывается) по требованию Председателя Экспертного совета, а в его отсутствие его Заместителем (назначенным им на период отсутствия из числа членов Экспертного совета) не реже одного раза в месяц . При необходимости Экспертный совет может созываться по требованию членов Экспертного совета.

11.5. Экспертный совет имеет кворум и правомочен рассматривать вопросы и принимать решения , если на заседании присутствуют не менее трех членов Экспертного совета.

Решения на заседании Экспертного совета принимаются , если за них проголосовало большинство членов Экспертного совета присутствующих на заседании Экспертного совета . При равенстве голосов, поданных "за" и "против", решающим является голос Председателя Экспертного совета

11.6. Порядок, организационное обеспечение и правила проведения заседаний Экспертного совета разрабатываются и утверждаются членами Экспертного совета на своем первом заседании

11.7. В исключительную компетенцию Экспертного совета входит:

- проведение экспертизы страхования на предмет установления ее соответствия требованиям законодательства о страховании , нормам саморегулирования , правилам и кодексам профессиональной деятельности в области страховой деятельности принятых Ассоциацией;

- рассмотрение заявлений и обращений физических и юридических лиц по вопросам нарушения законодательства о страховании , норм саморегулирования , правил и кодексов профессиональной деятельности в области страхования принятых Ассоциацией;

- выработка рекомендации и принятие решения по конкретным рассматриваемым делам , обращениям и заявлениям, направление их заинтересованным сторонам;

- в инициативном порядке выявление фактов несоблюдения законодательства о рекламе , норм саморегулирования, правил и кодексов профессиональной деятельности в области страхования принятых Ассоциацией , при необходимости направление соответствующих рекомендации нарушителям;

- выработка предложений по формированию этических норм и иных стандартов в страховой деятельности на основе рассмотренных обращений (прецедентов).

11.8. Экспертный совет подотчетен Общему собранию членов Ассоциации.

11.9. В соответствии с решением Общего собрания , члены Экспертного совета или его Председатель могут быть исключены, равно как и досрочно прекращены их полномочия.

11.10. Решение об исключении или досрочном прекращении полномочий члена Экспертного совета принимается на Общем собрании простым большинством голосов присутствующих членов , о чем производится соответствующая запись в протоколе заседания Общего собрания членов Ассоциации.

11.11. В случае, если член Экспертного совета исключен или прекращены досрочно его полномочия, Общее собрание может избрать вместо него нового члена на оставшийся срок полномочия Экспертного совета.

11.12. Члены Экспертного совета вправе в любое время переизбрать своего Председателя большинством своих голосов.

Член Экспертного совета вправе в любое время добровольно сложить свои полномочия, представив соответствующее письменное заявление на имя Председателя Экспертного совета. Моментом сложения полномочий членом Экспертного совета является получение Председателем Экспертного совета соответствующего письменного заявления.

В этом случае Председатель Экспертного совета обязан письменно оповестить членов Ассоциации и поставить вопрос о созыве Общего собрания.

11.13. Председатель Экспертного совета вправе в любое время добровольно сложить свои полномочия, представив соответствующее письменное заявление на имя Председателя Наблюдательного совета. Моментом сложения полномочий Председателя Экспертного совета является получение Председателем Наблюдательного совета соответствующего письменного заявления.

12. РЕВИЗИОННАЯ КОМИССИЯ АССОЦИАЦИИ

12.1. Ревизионная комиссия Ассоциации (в дальнейшем "Ревизионная комиссия") является органом контроля Ассоциации осуществляющая контроль за финансово-хозяйственной деятельностью, исполнением бюджета и расходованием средств (внутренний аудит) Ассоциации.

12.2. Ревизионная комиссия, в составе _____ членов (в том числе Председатель ревизионной комиссии), избираются из числа членов Ассоциации простым большинством голосов присутствующих членов Общего собрания Ассоциации сроком на 1 год.

12.3. Порядок, организационное обеспечение и правила проведения заседаний Ревизионной комиссии разрабатываются и утверждаются членами Ревизионной комиссии на своем первом заседании.

12.4. Члены органов управления Ассоциации не могут быть избранными в Ревизионную комиссию.

12.5. Члены Ревизионной комиссии вправе требовать от должностных лиц Ассоциации, членов органов управления Ассоциации любую информацию необходимую для выполнения своих обязанностей, а должностные лица Ассоциации обязаны в этом случае предоставить запрашиваемую информацию.

12.6. Ревизионная комиссия проводит плановую ревизию финансово-хозяйственной деятельности Ассоциации не реже четырех раз в год. Внеплановая ревизия осуществляется в случаях:

- инициативы членов Ревизионной комиссии Ассоциации;
- решения членов Общего собрания Ассоциации;
- требования Председателя Наблюдательного совета Ассоциации;
- по требованию не менее одной трети членов Ассоциации.

12.7. Ревизионная комиссия подотчетна Общему собранию членов Ассоциации.

12.8. В соответствии с решением Общего собрания, члены Ревизионной комиссии или его Председатель могут быть исключены, равно как и досрочно прекращены их полномочия.

12.9. Решение об исключении или досрочном прекращении полномочий члена Ревизионной комиссии принимается на Общем собрании простым большинством голосов присутствующих членов, о чем производится соответствующая запись в протоколе заседания Общего собрания членов Ассоциации.

12.10. В случае, если член Ревизионной комиссии исключен или прекращены досрочно его полномочия, Общее собрание может избрать вместо него нового члена на оставшийся срок полномочий Ревизионной комиссии.

12.11. Члены Ревизионной комиссии вправе добровольно сложить свои полномочия, представив соответствующее письменное заявление на имя Председателя ревизионной комиссии. Моментом сложения полномочий членом Ревизионной комиссии является получение

Председателем Ревизионной комиссии соответствующего письменного заявления

В этом случае Председатель Ревизионной комиссии обязан письменно оповестить членов Ассоциации и поставить вопрос о созыве Общего собрания для избрания новых членов Ревизионной комиссии.

12.12. Члены Ревизионной комиссии не вправе самостоятельно переизбирать Председателя Ревизионной комиссии, а вправе потребовать созыва внеочередного Общего собрания с внесением соответствующего предложения.

12.13. Председатель Ревизионной комиссии вправе в любое время добровольно сложить свои полномочия, представив соответствующее письменное заявление на имя Председателя Наблюдательного совета. Моментом сложения полномочий Председателя Ревизионной комиссии является получение Председателем Наблюдательного совета соответствующего письменного заявления.

13. ВНЕШНИЙ АУДИТ

13.1. Ассоциация за собственный счет может пригласить специализированную организацию для проверки и подтверждения годовой финансовой отчетности Ассоциации (внешний аудит).

14. РЕОРГАНИЗАЦИЯ И ЛИКВИДАЦИЯ АССОЦИАЦИИ

14.1. Реорганизация (слияние, присоединение, разделение, преобразование) Ассоциации осуществляется по решению Общего собрания членов Ассоциации в соответствии с законодательством.

14.2. Ликвидация Ассоциации осуществляется по решению Общего собрания членов Ассоциации, а также по решению суда.

14.3. При ликвидации Ассоциации, за исключением случая ликвидации по решению суда, Общее собрание создает ликвидационную комиссию, определяет порядок и сроки проведения ликвидации Ассоциации.

С момента назначения ликвидационной комиссии к ней переходят все полномочия по управлению делами Ассоциации. Ликвидационная комиссия выступает от имени Ассоциации в отношениях с третьими лицами.

Ликвидационная комиссия несет в соответствии с законодательством ответственность за ущерб и вред, причиненный Ассоциации, ее членам, а также третьим лицам.

14.4. При реорганизации Ассоциации все ее права и обязательства переходят к правопреемнику (правопреемникам) в порядке, предусмотренном законодательством.

14.5. При ликвидации Ассоциации оставшиеся после удовлетворения требований кредиторов имущество распределяется равными долями среди членов действующих членов Ассоциации.

14.6. Ликвидация Ассоциации считается завершенной, а Ассоциация прекратившей существование после внесения органом государственной регистрации об этом записи в единый государственный Реестр юридических лиц.

14.7. Условия и порядок реорганизации и ликвидации, не предусмотренные настоящим Уставом, регулируются законодательством.

15. УЧЕТ И ОТЧЕТНОСТЬ АССОЦИАЦИИ

15.1. Ассоциация ведет бухгалтерский учет и представляет финансовую отчетность в соответствии с законодательством.

15.2. Ответственность за надлежащее ведение бухгалтерского учета представление финансовой документации и других форм отчетности в соответствующие органы несет Председатель Наблюдательного совета Ассоциации.

16. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

16.1. Настоящий Устав вступает в силу с момента его государственной регистрации.

16.2. Изменения и дополнения в Устав Ассоциации вступают в силу с момента их государственной регистрации.

16.3. Вопросы, не урегулированные настоящим Уставом могут решаться Общем собранием членов Ассоциации в соответствии с законодательством.

Членство

Членами Ассоциации могут быть признающие его Устав страховщики и их объединения, зарегистрированные и действующие в соответствии с законодательством.

Ассоциированными членами Ассоциации могут быть страховые брокеры, общества взаимного страхования и иные организации, действующие на страховом рынке, а также представительства иностранных страховых и перестраховочных компаний.

Организациям, желающим вступить в Ассоциацию рекомендуется в первую очередь ознакомиться с его Уставом.

Если организация является страховым брокером, обществом взаимного страхования, представительством иностранной страховой компании или иной организацией, рекомендуется ознакомиться с Положением об ассоциированных членах.

В зависимости от того, может ли ваша организация претендовать на действительное или ассоциированное членство, следует предоставить соответствующие документы.

Список документов для вступления

Порядок приема в члены Ассоциации, а также принятие решений о приеме и об исключении из числа членов определяются Уставом.

Организация, изъявившая желание стать членом Ассоциации, направляет следующие документы:

1. заявление установленного образца;
2. копию устава, учредительного договора и свидетельства о регистрации;
3. копии лицензий;
4. копии бухгалтерского баланса и отчета о прибылях и убытках за последний отчетный период

На основании представленных документов решается вопрос о приеме организации в члены Ассоциации, принимая во внимание соблюдение Устава и этических норм, установленных для членов.

ПОЛОЖЕНИЕ

об Ассоциированных членах Ассоциации

1. Общие положения

1.1. Настоящее Положение разработано в соответствии Уставом Ассоциации (в дальнейшем Ассоциации), и определяет условия и порядок приема в Ассоциированные члены , их права и обязанности, а также порядок прекращения их членства в Ассоциации.

1.2. Ассоциированными членами признаются представительства иностранных страховых и перестраховочных компаний , страховые брокеры , общества взаимного страхования и иные организации, осуществляющие свою деятельность на страховом рынке , признающие Устав и выполняющие требования Устава Ассоциации и настоящего Положения , и действующие в соответствии с законодательством.

2. Порядок приема в Ассоциированные члены

2.1. Решение о приеме в Ассоциированные члены принимается Наблюдательным советом

2.2. Организация, изъявившие желание вступить в Ассоциацию в качестве Ассоциированного члена , направляет следующие документы:

- а) заявление установленного образца;
- б) копию Учредительного договора;
- в) копию Устава;
- г) копию свидетельства о регистрации;
- д) копии лицензий;
- е) копию платежных поручений об уплате вступительного и членского взносов

2.3. На основании представленных документов Председатель на заседании Наблюдательного совета вносит предложение о принятии организации в качестве Ассоциированного члена

2.4. Решение о приеме организации в качестве Ассоциированного члена оформляется Протоколом заседания Наблюдательного совета.

3. Права и обязанности Ассоциированных членов

3.1. Ассоциированные члены равны в отношении их прав и обязанностей по отношению к Ассоциации.

3.2. Ассоциированные члены могут быть членами других союзов (объединений, ассоциаций).

3.3. Ассоциированные члены сохраняют свою самостоятельность и права юридического лица

3.4. Ассоциация не отвечает по обязательствам своих членов.

3.5. Ассоциированные члены несут субсидиарную ответственность по обязательствам Ассоциации в размере и в порядке, определяемом в соответствии с Уставом Ассоциации.

3.6. Ассоциированные члены не могут участвовать в голосовании на заседаниях органов управления Ассоциации.

3.7. Ассоциированные члены не могут избираться и быть избранными в руководящие и контрольные органы.

3.8. Ассоциированные члены в лице полномочных представителей имеют право:

- а) принимать участие в работе органов управления Ассоциации с правом совещательного голоса
- б) принимать участие в работе комитетов , советов и других постоянно действующих органов с правом совещательного голоса;

- в) вносить на рассмотрение руководящих и контрольных органов предложения , относящиеся к компетенции Ассоциации по вопросам их деятельности;
- г) обращаться за помощью в целях защиты своих профессиональных прав и законных интересов;
- д) по своему усмотрению выйти из состава Союза по окончании финансового года

3.9. Ассоциированные члены обязаны:

- а) соблюдать Устав и настоящее Положение;
- б) выполнять решения органов управления Ассоциации, принятые в соответствии с их компетенцией;
- в) в рамках своей компетенции активно содействовать достижению целей , осуществлению задач и функций Ассоциации;
- г) своевременно и в полном размере уплачивать членские взносы;
- д) осуществлять с вою деяте льность на принципах уважения партнера, добросовестности, не допуская случаев недобросовестной конкуренции , в соответствии с установленными критериями норм профессиональной этики.

4. Оплата членских взносов

- 4.1. Структура и размер вступительного и членских взносов для Ассоциированных членов, а также периодичность их оплаты определяются в соответствии с Уставом.
- 4.2. Оплаченные вступительные и членские взносы не возвращаются.

5. Порядок выхода Ассоциированных членов из состава Ассоциации

- 5.1. Ассоциированный член может выйти из состава Ассоциации, подав письменное заявление.
- 5.2. Ассоциированный член , не исполняющий свои обязанности по отношению к Ассоциации , нарушающий Устав , настоящее Положение и этические нормы , установленные для членов Ассоциации, не уплачивающий членские взносы или уплачивающий их нерегулярно , может быть исключен из состава Ассоциации.
- 5.3. Решение о выходе либо об исключении Ассоциированного члена из состава Ассоциации принимается в соответствии с Уставом.
- 5.4. Решение о выходе либо об исключении Ассоциированного члена из состава Союза оформляется Протоколом заседания.

6. Заключительные положения

- 6.1. Настоящее Положение утверждается Общим собранием членов Ассоциации
- 6.2. Любые изменения и дополнения вносятся в настоящее Положение на основании решения Общего собрания членов Ассоциации.
- 6.3. Ассоциированные члены информируются обо всех изменениях и дополнениях , вносимых в настоящее Положение.
- 6.4. Все вопросы , неурегулированные настоящим Положением , регулируются в соответствии с Уставом и законодательством.



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

Глоссарий терминов и понятий
рекомендуемых для применения



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

Экспертная рабочая группа 1 по аспектам грузового транспорта и автодорожных рынков

Введение

На предыдущих заседаниях рабочей группы 1 были приняты рекомендации, что в каждой стране ЦА необходимо развивать национальное законодательство об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, которое помогает интеграции страны в международные системы страхования «Зеленая/Белая карта».

При разработке норм и принципов страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств применять термины и определения, используемые в международной практике.

Глоссарий рекомендуемых терминов

А

автомобильная дорога - комплекс инженерных сооружений, предназначенных для движения транспортных средств и пешеходов.

агент - юридическое лицо, зарегистрированное в качестве страховщика или страхового брокера, назначенное иностранным страховщиком с согласия Национального бюро по страхованию автогражданской ответственности страны, где это юридическое лицо учреждается, с целью рассмотрения и урегулирования в этой стране претензий (убытков), возникших вследствие дорожно-транспортного происшествия, в которой участвует средство транспорта иностранного государства, владелец (водитель) которого имеет дорожную страховую карту, выданную названным страховщиком.

актуарий - физическое лицо, имеющее лицензию уполномоченного органа, осуществляющее деятельность, связанную с проведением экономико-математических расчетов размеров обязательств, ставок с страховых премий по договорам с страхования и перестрахования, а так же производящее оценку прибыльности и доходности проводимых и планируемых к проведению видов страхования страховой (перестраховочной) организации в целях обеспечения необходимого уровня платежеспособности и финансовой устойчивости страховой (перестраховочной) организации.

ассистанс - предоставление страховыми организациями, юридическими лицами помощи страхователю (застрахованному, выгодоприобретателю), попавшему в затруднительное положение во время его путешествия либо его нахождения вдалеке от места жительства, в виде денег и (или) в натурально-вещественной форме через техническое, медицинское содействие вследствие наступления страхового случая.

Б

банк-агент - банк или организация, осуществляющая отдельные виды банковских операций, оказывающие услуги по осуществлению гарантийных выплат кредиторам на основе агентского соглашения с Фондом гарантирования страховых выплат.

В

владелец транспортного средства - собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или оперативного управления либо на ином законном основании (договор имущественного найма, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства и т. п.). Не является владельцем транспортного средства лицо, управляющее транспортным средством в силу исполнения своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства.

водитель - лицо, управляющее транспортным средством. При обучении управлению транспортным средством водителем считается обучающее лицо.

выгодоприобретатель - лицо, которое в соответствии с Законом является получателем страховой выплаты.

выплаты Фонда гарантирования страховых выплат по возмещению вреда жизни , здоровью потерпевшего и (или) расходов на погребение - сумма денег , выплачиваемая потерпевшему, жизни, здоровью которого причинен вред, и лицам, в случаях, предусмотренных Законом.

Г

гарантийная выплата - сумма денег, выплачиваемая Фондом гарантирования страховых выплат в порядке и на условиях , предусмотренных настоящим Законом, страхователю (застрахованному, выгодоприобретателю) по наступившим страховым случаям по договору обязательного страхования принудительно ликвидируемой страховой организации в случаях , предусмотренных Законом.

гражданско-правовая ответственность владельца транспортного средства - установленная гражданским законодательством обязанность физических и юридических лиц возместить вред , причиненный жизни , здоровью и (или) имуществу третьих лиц в результате эксплуатации транспортного средства как источника повышенной опасности.

грин кард - является эквивалентом национального свидетельства страхования автомашин в каждой и во всех странах , которые посещает автомобилист . По существу , он принимается властями без любых преград или стоимости во всех странах, для которых индивидуальный Грин Кард является действительным . Грин Кард свидетельствует , что посещающий автомобилист имеет, по - крайней мере, минимальный обязательный объём страховой ответственности третьего Лица, требуемый законодательством посещаемых стран.

Д

двойное страхование - страхование одного и того же имущества у двух или нескольких страховщиков.

договор обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства - договор страхования, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении страхового случая возместить потерпевшим причиненный вследствие этого страхового случая вред их жизни , здоровью и (или) имуществу в пределах страховой суммы.

договор участия - договор участия в системе гарантирования страховых выплат , заключенный между Фондом гарантирования страховых выплат и страховой организацией в порядке и на условиях, определенных Законом.

дополнительный взнос - сумма денег в виде части начисленных страховых премий по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, уплачиваемая страховой организацией Фонду гарантирования страховых выплат в порядке, предусмотренном Законом.

дорожная страховая карта - договор страхования гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средства , заключенный со страховщиком - членом Национального бюро по страхованию автогражданской ответственности одной Стороны и действующий на территории других Сторон , где введено обязательное страхование гражданско - правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств.

Е

Ж

З

заявитель - юридическое лицо , зарегистрированное в качестве страховой организации в соответствии с законодательством , либо страховая организация , намеренные получить лицензию на право осуществления страховой деятельности по обязательным видам страхования, по которым Законом об обязательном страховании предусмотрено обязательное участие в Фонде гарантирования страховых выплат.

И

использование транспортного средства - эксплуатация транспортного средства, заключающаяся

в его движении в пределах дорог (дорожном движении), а также на прилегающих к ним территориях, предназначенных для движения транспортных средств. Эксплуатация оборудования, установленного на транспортном средстве и непосредственно не связанного с участием транспортного средства в движении, не является использованием транспортного средства.

К

компенсационные выплаты - платежи, осуществляемые в счет возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью и (или) имуществу потерпевших в случаях, если страховая выплата по обязательному страхованию не может быть осуществлена.

или

компенсационные выплаты - сумма денег, выплачиваемая Фондом гарантирования страховых выплат страховой организации - участнику в оплату страховых премий по договору обязательного страхования, заключенному с кредитором принудительно ликвидируемой страховой организации.

комплексный договор - договор обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, заключаемый физическим лицом, являющимся владельцем двух и более единиц транспортных средств, указанных в страховом полисе, и действующий в отношении только одного застрахованного физического лица

кредитор - страхователь (застрахованный, выгодоприобретатель), имеющий право на получение гарантийной выплаты при наступлении страхового случая по договору обязательного страхования принудительно ликвидируемой страховой организации.

Л

М

Н

национальное законодательство - законодательные и подзаконные акты каждой Стороны, включая нормативные правовые акты государственного уполномоченного органа страхового надзора.

Национальное бюро по страхованию автогражданской ответственности - организация, созданная и действующая в порядке и на условиях, предусмотренных национальным законодательством для обеспечения функционирования международной системы автострахования «Зеленая/Белая карта». Каждое Национальное бюро по страхованию автогражданской ответственности одновременно выполняет две функции, а именно, выступает в качестве Платежного бюро и Обслуживающего бюро.

независимый эксперт - физическое или юридическое лицо, имеющее лицензию на осуществление оценочной деятельности, аккредитованное уполномоченным государственным органом по регулированию и надзору финансового рынка и финансовых организаций в соответствии с установленным им порядком.

О

обязательные взносы - сумма денег в виде части начисленных страховых премий по видам обязательного страхования, по которым Законом об обязательном страховании предусмотрено обязательное участие в Фонде гарантирования страховых выплат, уплачиваемая страховой организацией-участником Фонду гарантирования страховых выплат в порядке, определенном Законом и иными нормативными правовыми актами.

обязательное страхование - вид обязательного страхования, установленный Законом, предусматривающий обязательное участие страховой организации в Фонде гарантирования страховых выплат.

обслуживающее бюро - Национальное бюро по страхованию автогражданской ответственности, ответственное в своей стране за рассмотрение и урегулирование исков, предъявленных к иностранным владельцам (водителям) транспортных средств, имеющим дорожную страховую карту.

органы страхового надзора и регулирования страховой деятельности - министерства и ведомства Сторон, осуществляющие в соответствии с законодательством своего государства регулирование страховой деятельности и государственный надзор за ней.

П

пострадавшая сторона - лицо, имеющее согласно национальному законодательству , право на возмещение вреда, причиненного ему в результате страхового случая.

или

перестрахование - страхование полностью или частично риска выплаты страхового возмещения у другого страховщика по заключенному с ним договору перестрахования. При этом страховщик по договору страхования (основному договору), заключивший договор перестрахования , является в договоре перестрахования страхователем.

или

перестрахование - деятельность и связанные с ней отношения , возникающие в связи с передачей перестрахователем всех или части страховых рисков в перестрахование , с одной стороны , и принятием этих рисков перестраховочной организацией , с другой стороны , в соответствии с заключенным между ними договором перестрахования.

перестраховочная организация (перестраховщик) - юридическое лицо , осуществляющее деятельность по заключению и исполнению договоров перестрахования на основании соответствующей лицензии уполномоченного органа.

перестрахователь (цедент) - страховая или перестраховочная организация , осуществляющая передачу принятых ею страховых рисков в перестрахование.

потерпевший - лицо, жизни, здоровью или имуществу которого был причинен вред при использовании транспортного средства иным лицом , в том числе пешеход , водитель транспортного средства, которым причинен вред, и пассажир транспортного средства - участник дорожно-транспортного происшествия.

Платежное бюро - Национальное бюро по страхованию автогражданской ответственности страны, страховщик которой выдал страхователю дорожную страховую карту.

правила страхования - документ страховой организации, определяющий условия осуществления страхования по определенному виду страхования.

представитель страховщика - обособленное подразделение страховщика (филиал), выполняющее в предусмотренных гражданским законодательством пределах полномочия страховщика по рассмотрению требований потерпевших о страховых выплатах и их осуществлению, или другой страховщик , выполняющий указанные полномочия за счет заключившего договор обязательного страхования страховщика на основании договора со страховщиком.

принудительно ликвидируемая страховая организация - страховая организация, являющаяся участником системы гарантирования страховых выплат , в отношении которой вступило в законную силу решение суда о принудительной ликвидации.

профессиональные участники страхового рынка - страховая (перестраховочная) организация, страховой брокер, актуарий, осуществляющие свою деятельность на основании соответствующих лицензий уполномоченного органа.

пруденциальные нормативы - нормативы, устанавливаемые уполномоченным органом и обязательные для соблюдения страховыми (перестраховочными) организациями.

прямое возмещение убытков - возмещение вреда имуществу потерпевшего , осуществляемое в соответствии с Законом страховщиком, заключившим с потерпевшим - владельцем транспортного средства договор обязательного страхования.

прямое урегулирование - механизм осуществления страховой выплаты, при котором возмещение вреда, причиненного жизни , здоровью и (или) имуществу потерпевшего в транспортном происшествии, осуществляет страховщик , с которым у потерпевшего заключен договор обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств.

Р

резерв возмещения вреда - сумма денег, формируемая Фондом гарантирования страховых выплат за счет первоначальных разовых взносов и дополнительных взносов, используемая исключительно для возмещения вреда жизни, здоровью потерпевшего и (или) расходов на погребение в случаях, предусмотренных Законом.

резерв гарантирования страховых выплат - сумма денег, формируемая Фондом гарантирования страховых выплат за счет обязательных взносов, а также денег, полученных им от принудительно ликвидируемой страховой организации в порядке удовлетворения требований Фонда гарантирования страховых выплат и используемых для осуществления гарантийных, компенсационных выплат, а также расходов, связанных с определением страхового случая, размера причиненного вреда и расходов, связанных с осуществлением гарантийных и компенсационных выплат, и выплат по возмещению вреда жизни, здоровью потерпевшего и (или) расходов на погребение в случаях, предусмотренных Законом.

С

система гарантирования страховых выплат - комплекс организационно-правовых мер, предусмотренных Законом, направленных на защиту прав и законных интересов страхователей (застрахованных, выгодоприобретателей) при наступлении страхового случая по договору обязательного страхования в случае принудительной ликвидации страховой организации участника.

собственное удержание - часть объема ответственности, в пределах которой страховщик или перестрахователь (цедент) несет ответственность за собственный счет в соответствии с договором страхования или перестрахования.

Совет Национальных бюро по страхованию автогражданской ответственности ЕвразЭС - организация, в которую входят все Национальные бюро по страхованию автогражданской ответственности, и которая отвечает за управление и текущую деятельность международной системы автострахования «Зеленая/Белая карта».

страховая организация-участник - страховая организация, заключившая с Фондом гарантирования страховых выплат договор участия.

собственный капитал - активы Фонда гарантирования страховых выплат, уменьшенные на его обязательства и резерв гарантирования страховых выплат.

сострахование - отношения по распределению риска между двумя и более страховщиками в рамках одного договора страхования, определяющего права и обязанности каждого страховщика.

или

сострахование - деятельность и связанные с ней отношения, возникающие в связи с принятием страховых рисков по договору страхования одновременно несколькими страховыми организациями с распределением их ответственности в соответствии с заключенным между ними договором сострахования.

специальный государственный знак - знак, вручаемый страхователю при заключении договора обязательного страхования вместе со страховым полисом по обязательному страхованию и указывающий на то, что гражданская ответственность владельца транспортного средства застрахована.

страхователь - лицо, гражданская ответственность которого покрывается дорожной страховой картой.

или

страхователь - гражданин или юридическое лицо, заключившее договор страхования со страховой организацией (страховщиком).

страховщик - страховая организация, имеющая право на осуществление страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и являющаяся членом Национального бюро по страхованию автогражданской ответственности.

или

страховщик - страховая организация, которая вправе осуществлять обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в соответствии с лицензией, выданным уполномоченным органом в установленном законодательством порядке

средство транспорта - любое механическое транспортное средство, включая прицеп, полуприцеп к нему, на которое распространяется действие национального законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств каждой из Сторон

страховой случай - событие, повлекшее ущерб, гибель или ранение, которое в соответствии с законодательством страны, где оно произошло, подпадает под действие закона об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств

или

страховой случай - наступление гражданской ответственности владельца транспортного средства за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, влекущее за собой в соответствии с договором обязательного страхования обязанность страховщика осуществить страховую выплату.

страхование - отношения по защите имущественных интересов физических и юридических лиц при наступлении определенных событий (страховых случаев) за счет денежных фондов (страховых резервов), формируемых с страховщиками из уплачиваемых им с страховых взносов (страховых премий).

страховые организации - юридические лица Сторон, созданные для осуществления страховой деятельности, получившие лицензию на осуществление страховой деятельности, а также отвечающие иным требованиям, предъявляемым законодательством Сторон.

страховая премия - обусловленная договором плата, которую страхователь обязан уплатить страховщику в порядке и сроки, установленные договором страхования.

страховая сумма - сумма, в пределах которой страховщик обязуется при наступлении страхового случая возместить потерпевшему (его наследнику или правопреемнику) причиненный вред.

страховое возмещение - сумма денежных средств, которую в соответствии с договором обязательного страхования страховщик обязан выплатить потерпевшему в счет возмещения вреда, причиненного его жизни, здоровью и (или) имуществу при наступлении страхового случая, в пределах страховой суммы.

страховой полис - документ установленного образца, удостоверяющий осуществление обязательного страхования.

страховые тарифы - тарифы, разработанные страховщиком и применяемые им при определении размера страховой премии, подлежащей уплате по договору страхования.

страховой риск - предполагаемое событие, на случай наступления которого проводится страхование.

страховые взносы - страховая премия, периодически вносимая страховщику страхователем в соответствии с условиями договора страхования.

страховые резервы - специальные денежные фонды, формируемые страховщиками из полученных страховых взносов по видам страхования с целью обеспечения выполнения принятых ими страховых обязательств.

стандартный договор - договор обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, заключаемый физическим или юридическим лицом, являющимся владельцем транспортного средства, указанного в страховом полисе, и действующий в отношении одного или нескольких застрахованных лиц.

страховая выплата - сумма денег, выплачиваемая страховщиком страхователю (выгодоприобретателю) в пределах страховой суммы при наступлении страхового случая.

страховой портфель - это совокупность договоров страхования (перестрахования), а также принятых по ним страховых премий (страховых взносов).

страховые резервы - обязательства страховой (перестраховочной) организации по договорам страхования (перестрахования), оцениваемые на основе актуарных расчетов.

страховой агент - физическое или юридическое лицо , осуществляющее посредническую деятельность по заключению договоров страхования от имени и по поручению одной или нескольких страховых организаций в соответствии с предоставленными полномочиями.

страховой брокер - юридическое лицо, представляющее страхователя в отношениях, связанных с заключением и исполнением договоров страхования со страховщиком по поручению страхователя, или осуществляющее от своего имени посредническую деятельность по оказанию услуг, связанных с заключением договоров страхования или перестрахования , а также консультационную деятельность по вопросам страхования и перестрахования.

субъекты страховой деятельности - страховая и перестраховочная организации.

Т

транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей , багажа, грузов или оборудования, установленного на нем.

транспортные средства - все виды автомобилей , трактора и иные самоходные машины , троллейбусы, а также мот оциклы и другие механические средства с рабочим объемом двигателя более 50 см. куб. (и максимальной конструктивной скоростью более 40 км/час).

транспортное происшествие - происшествие, возникшее в процессе эксплуатации транспортного средства и с его участием , а также движения отделившихся от транспортного средства частей и находящегося на нем груза, в результате которых причинен вред третьим лицам.

У

условные обязательства - обязательства страховой организации-участника перед Фондом гарантирования страховых выплат, формируемые им для уплаты чрезвычайных взносов.

уполномоченный орган - государственный орган по регулированию и надзору за страховой деятельностью.

участники дорожного движения - лица, использующие автомобильные дороги или иные места , предназначенные для перемещения людей или грузов с помощью транспортных средств и принимающие непосредственное участие в процессе движения как пешеход , водитель, пассажир транспортного средства, погонщик животных, велосипедист.

Ф

франшиза - освобождение страховщика от возмещения ущерба, не превышающего определенного размера.

Х

Ц

Ч

чрезвычайные взносы - сумма денег , дополнительно уплачиваемая страховой организацией - участником в Фонд гарантирования страховых выплат в случаях, предусмотренных Законом.

Ш

Щ

Ы

Э

эксплуатация транспортного средства - использование транспортного средства для передвижения по дорогам, а также по прилегающим к ним обустроенным или приспособленным и используемым для движения транспортных средств территориям.

Ю

Я



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН

Гармонизация технических предписаний повышение
дорожной и экологической безопасности
автотранспортных средств
(заключительный отчет)

Приложение I

Проекты стандартов по контролю безопасности АТС в эксплуатации: ПГОСТ
«Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию»
ПГОСТ «Автотранспортные средства. Периодический осмотр. Методы контроля»

Приложение II

Правила №1 Соглашения 1997 «Единообразные предписания, касающиеся
периодических технических осмотров колесных транспортных средств, в отношении
охраны окружающей среды»

Приложение III

Проект стандарта «Средства автотранспортные. Массы и габаритные параметры».



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ,
РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКИ ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

**Раздел: Гармонизация технических предписаний и
повышение дорожной и экологической безопасности
автотранспортных средств
(заключительный отчет)**

Приложения

Приложение I Проекты стандартов по контролю безопасности АТС в эксплуатации:

ПГОСТ «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию»

ПГОСТ «Автотранспортные средства. Периодический осмотр. Методы контроля»

Приложение II Правила №1 Соглашения 1997 «Единообразные предписания, касающиеся периодических технических осмотров колесных транспортных средств, в отношении охраны окружающей среды»

Приложение III Проект стандарта «Средства автотранспортные. Массы и габаритные параметры».

Приложение I

Проекты стандартов по контролю безопасности АТС в эксплуатации:

ПГОСТ «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию»

ПГОСТ «Автотранспортные средства. Периодический осмотр. Методы контроля»

ПРОЕКТ

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

Автотранспортные средства
ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ К ТЕХНИЧЕСКОМУ
СОСТОЯНИЮ

Издание официальное

Агентство (Комитет) по
стандартизации, метрологии и сертификации
(техническому регулированию и метрологии)

Предисловие

1. РАЗРАБОТАНО
2. ВНЕСЕН
3. УТВЕРЖДЕН
4. В настоящем стандарте реализованы требования законов Республики «Об автомобильном транспорте», «О безопасности дорожного движения» и ...
5. ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

Содержание

1. Область применения	
2. Нормативные ссылки	
3. Термины и определения	
4. Требования безопасности к техническому состоянию элементов, узлов и систем автотранспортных средств.....	
4.1. Общие требования.....	
4.2. Требования к тормозному управлению.....	
4.3. Требования к рулевому управлению.....	
4.4. Требования к внешним световым приборам	
4.5. Требования к обзорности.....	
4.6. Требования к шинам и колесам.....	
4.7. Требования к двигателю и его системам.....	
4.8. Требования к прочим элементам конструкции.....	
Приложение А (обязательное) Классификация автотранспортных средств.....	
Приложение В (справочное) Тормозная диаграмма	
Приложение С (обязательное) Методика перерасчета нормативов тормозного пути при различной начальной скорости торможения АТС при дорожных испытаниях.....	
Приложение D (обязательное) Методика расчета показателей эффективности торможения и устойчивости АТС при торможении по результатам контроля на стенде.....	
Приложение Е (обязательное) Нормативы эффективности торможения АТС рабочей тормозной системой для контроля на стендах и в дорожных условиях, производство которых начато до 01.01.81 г.....	

Приложение F (обязательное) Применение показателей
эффективности и устойчивости АТС при
торможении, используемых при дорожных и
стендовых испытаниях.....

Библиография

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

Автотранспортные средства ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ К ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ

Motor vehicles and their trailers SAFETY REQUIREMENTS FOR TECHNICAL CONDITION

Дата введения _____

1 Область применения

Настоящий стандарт распространяется на легковые и грузовые автомобили, автобусы и автопоезда (далее автотранспортные средства или АТС), находящиеся в эксплуатации, предназначенные для движения на автомобильных дорогах общего пользования.

Стандарт устанавливает:

- требования безопасности к техническому состоянию АТС;
- предельно допустимые значения параметров АТС и их составных элементов, в части относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения и охране окружающей среды.

Стандарт не распространяется:

- на АТС, максимальная скорость которых, установленная заводом - изготовителем, не превышает 25 км/ч;
- на АТС, имеющих менее четырех колес;
- на АТС с установленной нагрузкой на ось свыше 12 т.

Все требования стандарта являются обязательными и направлены на обеспечение безопасности дорожного движения, жизни и здоровья людей, сохранности их имущества и охраны окружающей среды.

Классификация автотранспортных средств приведена в приложении А.

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы ссылки на следующие стандарты:

ГОСТ 21393* Автомобили с дизелями. Дымность отработавших газов.

Нормы и методы измерений. Требования безопасности.

ГОСТ 17.2.2.03* Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерения содержания окиси углерода и углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями. Требования безопасности.

ГОСТ Р 17.2.02.06-99* Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерения содержания окиси углерода и углеводородов в отработавших газах газобаллонных автомобилей.

ГОСТ 5727 – 88 Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия.

ГОСТ 27815 – 88 Автобусы. Общие требования к безопасности конструкции.

ГОСТ 9921-81 Манометры шинные ручного пользования. Общие технические условия.

* могут быть заменены на новые действующие в Республике стандарты, например в РК действует СТ РК 1433-2005 «Автомобили и двигатели. Выбросы вредных веществ».

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 **автопоезд:** Сочлененное транспортное средство, состоящее из седельного тягача и полуприцепа или из грузового автомобиля и прицепа(ов) соединенных тягово-сцепным(и) устройством(вами).

3.2 **торможение:** Процесс создания и изменения искусственного сопротивления движению АТС.

3.3 **эффективность торможения:** Качественная мера торможения, характеризующая способность тормозной системы создавать необходимое искусственное сопротивление движению АТС.

3.4 **устойчивость автотранспортного средства при торможении:** Способность АТС при торможении оставаться в пределах нормативного коридора движения.

3.5 **тормозное управление:** Совокупность всех тормозных систем АТС.

3.6 **тормозная система:** Совокупность устройств, предназначенных для торможения АТС.

3.7 **рабочая тормозная система:** Тормозная система, предназначенная для снижения скорости и остановки АТС.

3.8 **стояночная тормозная система:** Тормозная система, предназначенная для удержания АТС неподвижным без ограничения времени.

3.9 **вспомогательная тормозная система:** Тормозная система, предназначенная для уменьшения энергонагруженности тормозных механизмов рабочей тормозной системы АТС.

3.10 **орган управления тормозной системы:** Совокупность устройств, предназначенных для подачи сигнала начать торможение и для управления энергией, поступающей от источника или аккумулятора энергии к тормозным механизмам.

3.11 **тормозной путь:** Расстояние, пройденное АТС от начала до конца торможения.

3.12 начало торможения: Момент времени, в который тормозная система получает сигнал о необходимости осуществить торможение. Обозначено точкой Н на схеме приложения В.

3.13 конец торможения: Момент времени, в который исчезло искусственное сопротивление движению АТС или оно остановилось. Обозначено точкой К на схеме приложения В.

3.14 полное торможение: Торможение, в результате которого АТС останавливается.

3.15 экстренное торможение: Торможение с целью максимально быстрого уменьшения скорости АТС.

3.16 установившееся замедление: Среднее значение замедления за время установившегося торможения $t_{уст}$ АТС. Обозначено $j_{уст}$ на схеме приложения В.

3.17 время запаздывания тормозной системы: Интервал времени от начала торможения до момента появления замедления (тормозной силы). Обозначено t_3 на схеме приложения В.

3.18 время нарастания замедления: Интервал времени от момента появления замедления АТС до момента, в который замедление принимает нормативное значение. Обозначено t_n на схеме приложения В.

3.19 время срабатывания тормозной системы: Интервал времени от начала торможения до момента времени, при котором замедление принимает нормативное значение при экстренном приведении в действие органа управления. В случае, если при торможении АТС замедление не достигает нормативного значения, то время срабатывания измеряется до момента времени достижения максимально реализованного замедления.

При контроле на стенде время срабатывания тормозной системы АТС рассчитывается от начала торможения до момента, при котором тормозная сила принимает максимальное значение или до момента, когда происходит блокировка колеса АТС на роликах стенда. При проверках на стендах время срабатывания измеряют в экстренном режиме на наиболее удаленной оси АТС от тормозного крана управления. Обозначено $t_{ср}$ на схеме приложения В.

3.20 время срабатывания тормозного привода: Время от начала приведения в действие органа управления тормозной системы до момента времени, когда давление в исполнительном органе тормозного привода, находящемся в наименее благоприятных условиях, достигает 75% давления, которое должно установиться в этом исполнительном органе при полном экстренном приведении в действие органа управления.

3.21 тормозная сила: Реакция опорной поверхности на колеса автотранспортного средства, вызывающая его торможение.

3.22 общая удельная тормозная сила: Отношение суммы тормозных сил на колесах автотранспортного средства к полному весу автотранспортного средства.

3.23 асинхронность времен срабатывания тормозного привода звеньев автопоезда: Модуль разности между значениями времени

срабатывания тормозного привода звеньев автопоезда, непосредственно связанных между собой.

3.24 антиблокировочная система: Совокупность элементов рабочей тормозной системы АТС автоматически регулирующая степень проскальзывания одного или нескольких колес при торможении АТС в направлении его (их) вращения.

3.25 регулятор тормозных сил: Устройство, автоматически изменяющее давление рабочего тела в тормозных цилиндрах (камерах) в зависимости от степени загрузки АТС.

3.26 нормативный коридор движения: Нормированная ширина отрезка автомобильной дороги, на которой производятся тормозные испытания АТС.

3.27 начальная скорость торможения: Скорость автотранспортного средства в начале торможения.

3.28 «холодный» тормозной механизм: Тормозной механизм, температура которого, измеренная в непосредственной близости от поверхности трения тормозного барабана или тормозного диска, менее 100°C .

3.29 нейтральное положение рулевого колеса (управляемых колес): Положение рулевого колеса (управляемых колес), соответствующее прямолинейному направлению движения автотранспортного средства при отсутствии возмущающих воздействий.

3.30 суммарный люфт в рулевом управлении: Суммарный угол, на который поворачивается рулевое колесо автомобиля под действием поочередно приложенных к нему противоположно направленных регламентированных усилий при неподвижных управляемых колесах.

3.31 ось отсчета: Линия пересечения плоскостей, проходящих через центр рассеивателя светового прибора, параллельно продольной плоскости симметрии автотранспортного средства (или перпендикулярно к задней оси) и параллельно дорожному полотну.

3.32 фары типа R, HR: Фары дальнего света.

3.33 фары типа C, HC: Фары ближнего света.

3.34 фары типа CR, HCR: Фары ближнего и дальнего света.

3.35 фары типа DR, DC, DCR: фары с газоразрядными источниками света категории D дальнего (DR) и ближнего (DC) света, двухрежимные (DCR) фары.

3.36 фары типа В: Фары противотуманные.

3.37 заднее защитное устройство (ЗЗУ): Часть конструкции АТС категорий N_2 , N_3 , O_3 и O_4 , предназначенная для защиты от попадания под них автомобилей категорий M_1 и N_1 при наезде сзади.

3.38 класс зеркал заднего вида: Вид зеркал, характеризующихся одним из следующих сочетаний характеристик и функций: класс 1 – внутренние зеркала заднего вида плоские или сферические; класс 2 – основные внешние зеркала заднего вида сферические; класс 3 – основные внешние зеркала заднего вида плоские или сферические (допускается меньший радиус

кривизны, чем для зеркал класса 2); класс 4 – широкоугольные внешние зеркала заднего вида сферические; класс 5 – внешние зеркала бокового обзора сферические.

Класс зеркала указывается в маркировке на сертифицированных зеркалах заднего вида римскими цифрами.

4 Требования безопасности к техническому состоянию элементов, узлов и систем автотранспортных средств

4.1 Общие требования

4.1.1 В эксплуатации запрещается изменять конструкцию, исключать предусмотренные или устанавливать не предусмотренные элементы рулевого и тормозного управлений, а также других составных частей АТС, требования к которым установлены в настоящем стандарте, без согласования с предприятием-изготовителем АТС или иной уполномоченной на то организацией.

4.1.2 Рабочие жидкости и детали, применяемые в тормозном и рулевом управлении, а также другие составные части АТС, требования к которым установлены в настоящем стандарте, не допускается заменять на аналогичные жидкости и детали, не соответствующие требованиям технической и нормативно – технической документации, или без согласования с уполномоченной на то организацией.

4.2 Требования к тормозному управлению

Тормозное управление должно обеспечивать требуемые нормативы по эффективности торможения и устойчивости АТС при торможении. Все элементы тормозного управления, предусмотренные конструкцией, должны быть в наличии и находиться в работоспособном состоянии.

4.2.1 Нормативы эффективности торможения и устойчивости АТС при торможении рабочей тормозной системой для дорожных и стендовых испытаний приведены в таблицах 4.1, 4.2, 4.3, 4.4. Начальная скорость торможения при проведении испытаний на дороге рабочей тормозной системой должна составлять 13,88 м/с (50 км/ч). Масса АТС при испытаниях не должна превышать разрешенной предприятием-изготовителем. (Допускается испытания АТС в снаряженном состоянии). При торможении выход АТС за пределы нормативного коридора движения не допускается.

Примечание - Показатели эффективности торможения и устойчивости АТС при торможении, используемые при дорожных и стендовых испытаниях, приведены в приложении F.

4.2.2 Время срабатывания тормозной системы или тормозного привода измеряются только для АТС с пневматическим приводом тормозов. Для автопоездов время срабатывания тормозной системы или тормозного привода замеряется отдельно для тягача и прицепа(ов),полуприцепов. При контроле на стенде время срабатывания тормозной системы или тормозного

привода АТС измеряется на его наиболее удаленной оси от тормозного крана управления.

4.2.3 Запасная тормозная система, снабженная независимым от других тормозных систем органом управления должна обеспечивать эффективность торможения, нормативы которой приведены для стендовых испытаний в таблице 4.5, а для дорожных испытаний в таблице 4.6. Начальная скорость торможения при дорожных испытаниях составляет 13,88 м/с (50 км/ч).

Таблица 4.1 – Нормативы эффективности торможения АТС и ширины нормативного коридора движения рабочей тормозной системой при испытаниях

Тип АТС	Категория АТС	Усилия на органе управления R_p , Н, не более	Тормозной путь S_t , м, не более	Замедление j_n , m/c^2 , не менее *	Время срабатывания тормозной системы τ_{cp} , с, не более	Ширина нормативного коридора движения, м
Пассажирские и грузопассажирские автомобили	M ₁	490	23,5	5,2	-	2,5***
	M ₂	686	28,9	4,5	0,6**	2,5***
	M ₃	686	28,9	4,5	0,6	3,0
Грузовые автомобили	N ₁	686	28,9	4,5	-	2,5***
	N ₂	686	28,9	4,5	0,6**	3,0
	N ₃	686	28,9	4,5	0,6	3,0
Автопоезда, тягачами которых являются автомобили категорий М-N	M ₁ '	490	24,6	4,9	-	2,5
	N ₁ '	686	28,9	4,5	-	2,5
	N ₂ '	686	31,4	4,5	0,8	3,0
	N ₃ '	686	31,4	4,5	0,8	3,0

* Нормативы на 10% ниже чем для новых АТС, установленных в [1];

** Для АТС с пневмоприводом тормозов;

*** Для АТС ширина которых не превышает 2 м. Для АТС шириной более 2 м – ширина нормативного коридора = 3 м.

4.2.4 При контроле рабочей тормозной системы прицепов и полуприцепов (за исключением прицепов роспусков) удельная тормозная сила должна быть не менее 0,5 для прицепов категории O₂, O₃, O₄ и не менее 0,5 для осей полуприцепов категории O₃ и O₄.

Таблица 4.2 – Нормативы эффективности торможения АТС рабочей тормозной системой для контроля на стендах

Тип АТС	Категория АТС	Усилия на органе управления Рп, Н, не более	Удельная тормозная сила γ_t , не менее	Время срабатывания тормозной системы t_{cp}^* , с не более
Пассажирские и грузопассажирские автомобили	M ₁	490	0,53	-
	M ₂	686	0,46	0,6 **
	M ₃	686	0,46	0,6
Грузовые автомобили	N ₁	686	0,46	-
	N ₂	686	0,46	0,6**
	N ₃	686	0,46	0,6
Автопоезда, тягачами которых являются автомобили категорий М- N	M' ₁	490	0,5	-
	N' ₁	686	0,46	-
	N' ₂	686	0,46	0,8
	N' ₃	686	0,46	0,8

* допускается вместо параметра t_{cp} замерить время срабатывания тормозного привода (t_{cpn})

** для АТС с пневмоприводом тормозов.

Примечание – Нормативы эффективности торможения для АТС выпуска до 01.01.81 приведены в приложении Е.

Таблица 4.3 – Нормативные значения допустимой неравномерности тормозных сил по осям АТС

Тип автотранспортного средства	Категория АТС	Неравномерность тормозных сил ΔP_t , %	
		Передняя ось	Задняя (средняя) ось
Пассажирские и грузопассажирские автомобили	M ₁	15	20
	M ₂	15	20
	M ₃		
Грузовые автомобили	N ₁	20	25
	N ₂		
	N ₃		
Автопоезда, тягачами которых являются АТС категории М ₁ и N ₁	M' ₁	15	20
	N' ₁	20	25

4.2.5 Эффективность вспомогательной тормозной системы, за исключением тормоз – замедлителя, определяется на дороге. Она должна быть достаточной для обеспечения нормативного замедления не менее 0,5 м/с² для АТС с полной массой и не менее 0,8 м/с² для АТС в снаряженном состоянии. Тормоз- замедлитель должен быть исправен.

Таблица 4.4 – Нормативные значения допустимой неравномерности тормозных сил по осям автопоездов категорий N_2' и N_3'

Тип автопоезда	Неравномерность тормозных сил ΔP_t , %						
	Тягач		Первый прицеп		Полу-прицеп	Последний прицеп	
	1-я ось	Последующие оси	1-я ось	Последующие оси		1-я ось	Последующие оси
Одно прицепной	20	25	20	25	-	-	-
Двух прицепной	20	25	20	25	-	20	30
Седелный	20	25	-	-	30	-	-
Седелно-прицепной	20	25	-	-	25	20	30

Таблица 4.5 – Нормативы эффективности торможения АТС запасной тормозной системой при контроле на стендах

Тип АТС	Категория АТС	Усилие на органе управления P_p , Н не более	Удельная тормозная сила γ_t , не менее
Пассажирские и грузопассажирские автомобили	M_1	490 (392)*	0,26
	$M_2 M_3$	686 (589)*	0,23
Грузовые автомобили	N_1, N_2, N_3	686 (589)*	0,23

* для АТС, с ручным управлением запасной тормозной системой.

Таблица 4.6 – Нормативы эффективности торможения АТС запасной тормозной системой при испытаниях на дороге

Тип АТС	Категория АТС	Усилие на органе управления P_p , Н, не более	Тормозной путь АТС S_t , м, не более	Замедление $j_{\text{н}}$, м/с^2 , не менее
Пассажирские и грузопассажирские автомобили	M_1	490 (392)*	42,0	2,6
	$M_2 M_3$	686 (589)*	50,0	2,25
Легковые автомобили с прицепом	M'_1	490 (392)*	43,5 (53,0)**	2,5 (2,0)**
Грузовые автомобили	$N_1 N_2 N_3$	686 (589)*	51,0	2,2
Автопоезда	N'_1, N'_2, N'_3	686 (589)*	53,5	2,2

* для АТС, с ручным управлением запасной тормозной системой

** для АТС, прицеп которых не снабжен тормозами.

4.2.6 Стояночная тормозная система должна обеспечивать неподвижное состояние транспортного средства полной массы на дороге с уклоном не менее 16 %. Для контроля АТС в снаряженном состоянии, значения уклонов дороги соответственно составляют для категорий М не менее 25 %, для категорий N не менее 31 %. При проверке стояночной тормозной системы на дороге или стенде должна обеспечиваться удельная тормозная сила не менее 0,16, при усилии на органе управления не более 392 Н для АТС категории M_1 и 588 Н для АТС других категорий.

4.2.7 Стояночная тормозная система прицепа или полуприцепа в отсоединенном от тягача состоянии должна обеспечивать его неподвижное

состояние на уклоне, значения которого приведены для категории АТС, к которой относится тягач.

4.2.8 Давление сжатого воздуха в ресиверах пневматического или пневмогидравлического привода тормозов должно составлять:

- для одиночных АТС и седельных тягачей – (0,65 – 0,85) МПа
- для прицепных звеньев, подключенных к тягачу по однопроводному приводу – не менее 0,48 МПа
- при подключении по двухпроводному приводу – не менее 0,63 МПа.

4.2.9 Время, необходимое для достижения нормативных давлений воздуха (вакуума) в тормозной системе, должно соответствовать технической документации завода-изготовителя.

4.2.10 Пневматический или пневмогидравлический привод тормозов должен быть герметичен. При неработающем двигателе падение давления в системе не должно превышать 0,05 МПа в течение 30 мин – при свободном положении органов управления и 15 мин – после приведения в действие органов управления тормозной системой.

4.2.11 Наличие у элементов тормозного привода коррозии, механических повреждений, трещин, остаточной деформации, нарушения герметичности трубопроводов или соединений, подтекания тормозной жидкости не допускается.

4.2.12 Органы управления тормозной системой, система сигнализации и контроля, манометры пневматического и пневмогидравлического тормозного привода должны быть работоспособны. Действие рабочей и запасной тормозных систем должно обеспечивать возможность плавного и пропорционального изменения тормозного усилия во всем диапазоне регулирования.

4.2.13 Наличие на деталях колесных тормозных механизмов механических повреждений, трещин, деформации, загрязненности смазочными материалами и тормозной жидкостью не допускается.

4.2.14 Гибкие тормозные шланги должны соединяться без дополнительных переходных элементов, их расположение и длина должны быть достаточными для предотвращения возможности повреждения при работе направляющего аппарата подвески и повороте управляемых колес. Разбухание шлангов под давлением, наличие трещин и механических повреждений не допускается.

4.2.15 Расположение и длина соединительных шлангов пневмопривода автопоездов должны исключать возможность их повреждения при взаимных перемещениях звеньев автопоезда.

4.2.16 Давление на контрольном выводе регулятора тормозных сил, входящего в состав пневмопривода тормозов, замеренного в положениях соответствующих полной массе и снаряженному состоянию, должно быть в пределах норм указанных в установленной на АТС табличке завода-изготовителя или в эксплуатационной документации.

4.2.17 Регулятор тормозных сил в составе гидропривода должен быть исправен, а его регулировка соответствовать нормам завода изготовителя.

4.2.18 АТС оснащенные антиблокировочными системами (АБС) при торможении в снаряженном состоянии с начальной скорости торможения, приведенной в п. 4.2.1., должны двигаться без видимых следов увода или заноса и не оставлять следов юза на дорожном покрытии до достижения скорости соответствующей порогу отключения АБС, не более 4,16 м/с (15 км/ч). Сигнальное устройство АБС должно соответствовать исправному состоянию.

4.2.19 Свободный ход устройства управления инерционного тормоза прицепов категории O_1 и O_2 должен соответствовать требованиям эксплуатационной документации. Усилие вталкивания сцепного устройства прицепов при отсоединенном приводе должно быть для категории O_1 не менее 200 Н, O_2 не менее 350 Н.

4.3 Требования к рулевому управлению

4.3.1 Сколы, трещины и другие дефекты на ободе, спицах и ступице рулевого колеса не допускаются. В случае применения оплетки обода рулевого колеса ее крепление должно исключать возможность проскальзывания относительно обода или самопроизвольного отсоединения от него. Максимальная толщина обода с надетой на него оплеткой не должна превышать 40 мм.

4.3.2 Рулевое колесо должно быть надежно закреплено и застопорено на валу.

4.3.3 Поперечные люфты, в плоскостях проходящих через ось рулевой колонки и осевой люфт не допускаются. Устройство фиксации положения рулевой колонки с регулируемым положением рулевого колеса должно быть исправно.

4.3.4 Перемещения деталей и узлов рулевого управления относительно друг друга или опорной поверхности, не предусмотренные конструкцией, а также люфты в соединениях рулевой трапеции не допускаются. Резьбовые соединения должны быть затянуты и застопорены.

4.3.5 Применение в рулевом механизме и приводе деталей со следами остаточной деформации, трещинами и другими дефектами не допускается.

4.3.6 Трещины и повреждения на опорных поверхностях узлов рулевого управления не допускаются.

4.3.7 Пыльники шарниров рулевого привода не должны иметь повреждений.

4.3.8 Уровень жидкости в резервуаре насоса гидроусилителя руля должен соответствовать требованиям завода – изготовителя АТС или эксплуатационной документации. Подтекание жидкости из гидросистемы не допускается.

4.3.9 Вращение рулевого колеса во всем диапазоне угла его поворота должно происходить плавно, без заеданий. Максимальные углы поворота рулевого колеса должны ограничиваться только устройствами, предусмотренными конструкцией АТС.

4.3.10 Для автотранспортных средств с усилителем рулевого управления, самопроизвольный поворот руля от нейтрального положения при

неподвижном состоянии колес и включенном двигателе не допускается.

4.3.11 Суммарный люфт в рулевом управлении в регламентированных условиях испытаний АТС не должен превышать следующих значений:

Категория АТС	Допустимое значение
M_1	10^0
M_2, M_3, N_1	20^0
N_2, N_3	25^0

4.4 Требования к внешним световым приборам

4.4.1 Количество и цвет установленных на АТС внешних световых приборов должны соответствовать требованиям ГОСТ 8769. Места расположения внешних световых приборов, предусмотренных заводом – изготовителем, изменять не допускается.

На грузовых автомобилях с прицепами грузоподъемностью 0,75 т и выше и полуприцепами, конструкцией которых не предусматривается установка знака автопоезда из трех фонарей, должен быть установлен опознавательный знак автопоезда в виде равностороннего треугольника желтого цвета (сторона 250 мм) с устройством для внутреннего освещения.

4.4.2 Допускается установка на АТС фары – прожектора или прожектора – искателя, если это предусмотрено изготовителем. Допускается установка дополнительных сигналов торможения и замена внешних световых приборов на аналогичные, используемые на других марках и моделях АТС.

4.4.3 Органы управления внешними световыми приборами должны быть исправны. Комбинация световых приборов, которые можно включить одновременно должна соответствовать действующим предписаниям.

4.4.4 Сигнализаторы включения световых приборов находящиеся в кабине АТС должны быть исправны.

4.4.5 Стекла фар, рассеиватели светосигнальных огней не должны иметь повреждений. Не допускается внутри оптических элементов наличие не предусмотренных конструкцией предметов (жидкости).

4.4.6 Фары типов С(НС), СR(НСR), ДС(DCR) должны быть отрегулированы так, чтобы плоскость содержащая левую (от АТС) часть светотеневой границы пучка ближнего света располагалась, как показано на рис. 1. Значения угла наклона светового пучка α и расстояния R по экрану от горизонтальной проекции центра фары до световой границы пучка света в зависимости от высоты H установки фары и расстояния L от фары до экрана приведены в таблице 4.7. Точка пересечения левого горизонтального и правого наклонного участков светотеневой границы пучка ближнего света должна находиться в вертикальной плоскости, проходящей через ось отсчета.

В случае проверки загруженного АТС фары которого оснащены корректирующим устройством, оно должно быть переведено в положение соответствующее нагрузке.



1 – ось отсчета; 2 – левая часть светотеневой границы; 3 – правая часть светотеневой границы; 4 – плоскость матового экрана; 5 – вертикальная плоскость, проходящая через ось отсчета; 6 – плоскость, параллельная плоскости рабочей площадки, на которой установлено АТС; α – угол наклона светового пучка к горизонтальной плоскости; L – расстояние от оптического центра фары до экрана; R – расстояние по экрану от проекции центра фары до световой границы пучка света; H – высота установки фары по центру рассеивателя над плоскостью рабочей площадки

Рисунок 1 – Схема расположения АТС на посту проверки света фар и положения светотеневой границы пучка ближнего света на матовом экране

Таблица 4.7 – Геометрические показатели расположения светотеневой границы пучка ближнего света фар на матовом экране в зависимости от высоты установки фары и расстояния до экрана

Высота установки фары (по центру рассеивателя) H, мм	Угол наклона светового пучка в вертикальной плоскости, α	Расстояние R от проекции центра фары до световой границы пучка света по экрану, мм, удаленному на L, м	
		5	10
До 600	34'	50	100
От 600 до 700	45'	65	130
» 700 » 800	52'	75	150
» 800 » 900	60'	88	176
» 900 » 1000	69'	100	200
» 1000 » 1200	75'	110	220
» 1200 » 1600	100'	145	290

4.4.7 Сила света каждой из фар типов С(НС), CR(НСR) и ДС(DCR) в режиме «ближний свет», измеренная в вертикальной плоскости, проходящей через ось отсчета, должна быть не более 750 кд в направлении 34' вверх от положения левой части светотеневой границы и не менее 1600 кд в

направлении 52 вниз от положения светотеневой границы.

4.4.8 Фары типа R(HR) должны быть отрегулированы так, чтобы угол наклона наиболее яркой (центральной) части светового пучка в вертикальной плоскости находился в диапазоне 0 ... 34 вниз от оси отсчета. При этом вертикальная плоскость симметрии наиболее яркой части светового пучка должна проходить через ось отсчета.

4.4.9 Сила света фар типа CR(HCR) и DC(DCR) в режиме «дальний свет» должна измеряться в направлении 34 вверх от положения левой части светотеневой границы режима «ближний свет» в вертикальной плоскости проходящей через ось отсчета.

4.4.10 Сила света фар типа R(HR) должна измеряться в центре наиболее яркой части светового пучка.

4.4.11 Сила света всех фар типов R(HR), CR(HCR) и DC(DCR) расположенных на одной стороне АТС, в режиме «дальний свет» должна быть не менее 10000 кд.

4.4.12 Противотуманные фары (тип В) должны быть отрегулированы так, чтобы плоскость, содержащая верхнюю светотеневую границу пучка, располагалась согласно данным, приведенным в таблице 4.8. При этом верхняя светотеневая граница пучка противотуманной фары должна быть параллельна плоскости рабочей площадки, на которой установлено АТС.

Таблица 4.8

Высота установки фары H, мм	Угол наклона плоскости, содержащей верхнюю светотеневую границу пучка α	Расстояние R от проекции центра фары до световой границы пучка света по экрану, мм, удаленному на L, м	
		5	10
От 250 до 500	34°	50	100
» 500 » 750	58°	100	200
» 750 » 1000	140°	200	400

4.4.13 Сила света противотуманных фар, измеренная в вертикальной плоскости проходящей через ось отсчета, должна быть не более 625 кд в направлении 3⁰ вверх от положения верхней светотеневой границы и не менее 1000 кд в направлении 3⁰ вниз от положения светотеневой границы.

4.4.14 Противотуманные фары должны включаться при включенных габаритных огнях и иметь отдельный тумблер включения.

4.4.15 Сила света светосигнальных огней в направлении оси отсчета должна быть в пределах, указанных в таблице 4.9.

4.4.16 Сила света парных симметрично расположенных на разных сторонах АТС фонарей одного функционального назначения, не должна отличаться более чем в два раза.

4.4.17 Габаритные, контурные огни и опознавательный знак автопоезда должны включаться одновременно и работать в постоянном режиме.

Таблица 4.9

Наименование огня	Сила света, кд
-------------------	----------------

		не менее	не более		
Габаритный огонь (в т.ч. верхний)	передний	2	60		
	задний	1	12		
Сигнал торможения (в т.ч. дополнительный)	с одним уровнем		20	100	
	с двумя уровнями	днем	20	520	
		ночью	5	80	
Указатель поворота	передний		80	700	
	задний	с одним уровнем	40	200	
		с двумя уровнями	днем	40	400
			ночью	10	100
Противотуманный фонарь	задний	45	300		

4.4.18 Сигналы торможения (основные и дополнительные) должны включаться при воздействии на органы управления рабочей тормозной системы и работать в постоянном режиме. Сигналы должны включаться независимо от положения ключа в замке зажигания.

4.4.19 Фонарь заднего хода должен включаться при включении передачи заднего хода и работать в постоянном режиме.

4.4.20 Указатели поворотов и боковые повторители указателей должны работать в проблесковом режиме. Частота следования проблесков должна быть в пределах (90 ± 30) проблесков в минуту или $(1,5 \pm 0,5)$ Гц.

4.4.21 Аварийная сигнализация должна обеспечивать синхронное включение всех указателей поворота и боковых повторителей в проблесковом режиме с частотой указанной в п. 4.4.20.

4.4.22 Фонарь освещения заднего государственного регистрационного знака должен включаться одновременно с габаритными огнями и работать в постоянном, режиме. Свет от фонаря не должен быть направлен назад.

4.4.23 Задние противотуманные фонари должны включаться при включенных фарах дальнего или ближнего света, либо одновременно с противотуманными фарами и работать в постоянном режиме.

4.5 Требования к обзорности

4.5.1 В поле обзора с водительского места не допускается наличие каких либо предметов или покрытий ограничивающих видимость спереди или по бокам автомобиля, за исключением зеркал заднего вида, деталей стеклоочистителя, наружных или встроенных в стекло радиоантенны, а также нагревательных элементов размораживания и осушения лобового стекла.

В верхней части лобового стекла допускается крепление полосы прозрачной цветной пленки или тонировки стекла шириной не более 140 мм. Для АТС категорий М3, N2, N3 допустимая ширина не должна превышать минимального расстояния между верхним краем лобового стекла и между верхней границей зоны его очистки стеклоочистителем. Светопропускание стекол, в том числе и покрытых прозрачными пленками, должно соответствовать ГОСТ 5727.

4.5.2 Наличие трещин на лобовом стекле в зоне очистки стеклоочистителем половины стекла со стороны водителя не допускается.

4.5.3 АТС должны быть укомплектованы противосолнечными козырьками. На боковых и задних окнах междугородных автобусов допускается применение занавесок.

4.5.4 АТС должно быть укомплектовано зеркалами заднего вида согласно таблице 4.10.

4.5.5 АТС должно быть оснащено стеклоочистителями и стеклоомывателями, устройствами обдува и обогрева лобового стекла. Данное оборудование должно быть исправным.

4.5.6 Частота перемещения щеток стеклоочистителя по мокрому стеклу в режиме максимальной скорости должна быть не менее 35 двойных ходов в минуту.

4.5.7 Угол размаха щеток по мокрому стеклу на максимальной скорости работы стеклоочистителя должен соответствовать нормативно – технической документации.

4.5.8 Стеклоомыватели должны быть исправны и обеспечивать подачу жидкости в зону очистки стекла.

4.5.9 Щетки стеклоочистителей должны вытирать очищаемую зону не более чем за 10 двойных ходов для автобусов, и не более чем за 5 двойных ходов для других автотранспортных средств так, чтобы общая ширина не вытертых полос по краям зоны очистки не должна превышать 10% длины щетки.

4.6 Требования к шинам и колесам

4.6.1 Высота рисунка протектора шин должна быть не менее:

- для АТС категории М1, N1, O1 и O2 – 1,6 мм;
- для АТС категории М2, М3 – 2,0 мм;
- для АТС категории N2, N3, O3, O4 – 1,0 мм;

4.6.2 Шины, имеющие индикаторы износа (выступ по дну канавки беговой дорожки, имеющий высоту равной допустимому значению высоты протектора шины), при появлении одного индикатора износа в случае равномерного износа протектора или двух индикаторов, в случае неравномерного износа, считаются непригодными для эксплуатации.

4.6.3 На шинах не допускается местное отслоение протектора, а также наличие повреждений (пробоев, сквозных и несквозных прорезов), которые обнажают корд. Между сдвоенными скатами не должно быть инородных предметов.

4.6.4 Давление воздуха в шинах должно соответствовать значениям, установленным Правилами эксплуатации автомобильных шин, утвержденными в установленном порядке, или значениям установленным руководством по эксплуатации автотранспортного средства.

Таблица 4.10 – Требования по оснащению автотранспортных средств зеркалами заднего вида

Категория АТС	Характеристика зеркала	Класс* зеркала	Количество и расположение зеркала на АТС	Применение зеркала
M ₁ , N ₁	Внутреннее	1	Одно внутри АТС	Обязательно – только при наличии обзора через него
	Наружное, основное	3 (или 2)	Одно слева	Обязательно
			Одно справа	Обязательно – при недостаточном обзоре через внутреннее зеркало, в остальных случаях - допускается
M ₂ , M ₃	Наружное основное	2	Одно справа, одно слева	Обязательно
	Наружное широкоугольное	4	Одно справа	Допускается
	Наружное бокового обзора	5**		
N ₂ (до 7,5 т)	Наружное основное	2 (или 3 на одном кронштейне с 4)	Одно справа, одно слева	Обязательно
	внутреннее	1	Одно внутри АТС	Допускается
	Наружное широкоугольное	4	Одно справа, одно слева	
	Наружное бокового обзора	5**		
N ₂ (свыше 7,5 т) N ₃	наружное основное	2 (или 3 на одном кронштейне с 4-только для N2)	Одно справа Одно слева	Обязательно
	Наружное широкоугольное	4	Одно справа	Допускается
	Наружное бокового обзора	5**		
	внутреннее	1	Одно внутри АТС	

* класс зеркал заднего вида см. п. 3.38
** зеркало должно располагаться на высоте не менее 2 м от уровня опорной поверхности.

Примечание – При наличии жалюзи и штор на задних стеклах легковых автомобилей необходимы наружные зеркала с обеих сторон.

4.6.5 Сдвоенные колеса должны быть установлены так, чтобы обеспечивалась возможность измерения давления и подкачки шин. Замена золотников заглушками, пробками и т.п. не допускается.

4.6.6 Грузоподъемность и скоростная характеристика шин установленных на АТС должны соответствовать документации изготовителя или правил эксплуатации шин. Не допускается установка на одну ось автомобилей, автобусов, а также прицепов и полуприцепов, шин различных размеров, конструкций или моделей с разным рисунком протектора.

4.6.7 На легковых автомобилях и городских автобусах допускается применение восстановленных шин только на задних осях. На всех осях грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов допускается установка восстановленных шин.

4.6.8 Не допускается отсутствие хотя бы одной гайки или болта крепления дисков и ободьев колес, а также ослабление их затяжки.

4.6.9 Наличие трещин на дисках и ободьях колес не допускается.

4.6.10 Видимые нарушения формы и размеров крепежных отверстий в дисках колес не допускаются.

4.7 Требования к двигателю и его системам

4.7.1 Содержание оксида углерода и углеводородов в отработавших газах АТС с бензиновыми двигателями не должно превышать норм приведенных в ГОСТ 17.2.2.03.

4.7.2 Уровень дымности отработавших газов АТС с дизельными двигателями не должен превышать норм приведенных в ГОСТ 21393.

4.7.3 Содержание оксида углерода и углеводородов в отработавших газах двигателей работающих на газе не должно превышать норм установленных в ГОСТ Р 17.2.2.06.

4.7.4 Подтекания топлива в системе питания бензиновых и дизельных двигателей не допускаются. Запорные устройства топливных баков и устройства перекрытия подачи топлива должны быть исправны. Крышки топливных баков должны фиксироваться в закрытом положении. Повреждения уплотняющих элементов крышек не допускаются.

4.7.5 Система питания газобаллонных АТС должна быть герметична. Не допускается использование на газобаллонных АТС баллонов с истекшим сроком освидетельствования.

4.7.6 АТС переоборудованное на газобаллонную систему питания должно иметь соответствующий документ о его переоборудовании от предприятия, имеющего на это официальное разрешение, в соответствии с действующими предписаниями.

4.7.7 Элементы системы вентиляции картера двигателя должны быть надежно соединены между собой. Утечки картерных газов в атмосферу не допускаются.

4.7.8 Элементы системы выпуска отработавших газов должны быть надежно закреплены на кузове или шасси. Утечки выхлопных газов из глушителей или соединений не допускаются. Для АТС оборудованных нейтрализаторами отработавших газов, не допускается выброс их в атмосферу минуя нейтрализатор.

4.7.9 Не допускается подтекание масла и технических жидкостей из систем двигателя и навесного оборудования.

4.8 Требования к прочим элементам конструкции

4.8.1 Трещины на балках осей, значительная их деформация, а также наличие неправильно отремонтированных повреждений не допускаются.

4.8.2 Элементы направляющего аппарата подвесок, упругие элементы не должны иметь значительных повреждений, деформации и трещин. Шарнирные соединения должны быть исправны и не иметь люфтов. Наличие повреждений на грязезащитных чехлах не допускается.

4.8.3 Рама, ферма, либо несущий кузов АТС должны иметь правильную геометрию, их элементы должны быть надежно соединены между собой. Наличие разрушений, трещин, коррозии несущих элементов (лонжеронов, стоек кузова и т.д.), а также в местах крепления мостов и агрегатов АТС не допускается.

4.8.4 Элементы подвески двигателя и агрегатов должны быть исправны и обеспечивать их надежное крепление к раме (кузову) АТС. Подтекание масла из агрегатов не допускаются.

4.8.5 Карданная передача должна иметь пылевлаго защитное устройство. Не допускаются повреждение, либо износ универсальных шарниров, промежуточного подшипника и его опоры. Карданные валы не должны иметь деформации и трещин. Ослабление затяжки болтовых соединений, либо отсутствие хотя бы одного болта не допускаются.

4.8.6 Крепление аккумуляторных батарей должно быть надежным, а посадочные места не иметь сильной коррозии. Подтекание электролита не допускается. Жгуты проводов и отдельные провода системы электрооборудования должны быть надежно закреплены и не иметь не предусмотренного контакта с деталями АТС. Длина и расположение соединительного кабеля тягача и прицепа (полуприцепа) должны исключать возможность повреждения кабеля при взаимном перемещении звеньев автопоезда. Повреждения изоляции проводов не допускаются.

4.8.7 Замки дверей кузова (кабины), запоры бортов грузовой платформы, запоры горловин цистерн должны быть работоспособными.

4.8.8 Не допускается деформация передних и задних бамперов АТС, при которых радиус кривизны выступающих наружу поверхностей бампера (за исключением деталей изготовленных из неметаллических, пластичных материалов) составляет менее 5 мм.

4.8.9 Демонтаж заднего защитного устройства на АТС категорий N₂, N₃, O₂, O₄, если оно предусмотрено изготовителем, не допускается.

4.8.10 АТС должны быть оборудованы предусмотренными конструкцией над колесными грязезащитными фартуками, ширина которых должна быть не менее ширины применяемых шин. Задевание фартука за колесо не допускается.

4.8.11 Замок седельно-цепного устройства седельных тягачей после сцепки должен закрываться автоматически. Устройства ручной и автоматической блокировки седельно-цепного устройства должны быть исправны. Трещины и местные разрушения деталей сцепных устройств не допускаются. Допустимые размеры сопрягаемых деталей сцепки приведены

в таблице 4.11.

4.8.12 Размеры сцепного устройства типа «крюк - петля» должны быть в пределах указанных в таблице 4.11, ослабление креплений деталей сцепки, наличие трещин и деформаций опорных поверхностей и деталей сцепки не допускается. Прицепы должны быть оснащены предохранительными цепями (тросами), длина их должна предотвращать контакт сцепной петли дышла с дорожной поверхностью и при этом обеспечивать управление сцепного устройства. Цепи не должны крепиться к деталям тягового сцепного устройства или деталям их крепления.

4.8.13 Продольный люфт в беззазорных тягово-сцепных устройствах с тяговой вилкой для сцепленного с прицепом тягача не допускается. Допустимый размер шкворня должен быть в пределах указанных в таблице 4.11.

4.8.14. Зазоры в тягово-сцепном устройстве легковых автомобилей и самопроизвольная расцепка не допускаются. Предельные размеры шара сцепного устройства приведены в таблице 4.11.

Таблица 4.11 – Допустимые размеры сопрягаемых деталей сцепных устройств

Тип сцепки	Сопрягаемые детали	Допустимые размеры деталей в рабочем сечении, мм
Седельно-сцепное устройство	Шкворень	48,3 – 50,9
	Рабочие поверхности захватов	50,8 – 55
Крюк – петля	Крюк	48 – 53
	Петля	36 – 43,9
Беззазорная сцепка с тяговой вилкой	Шкворень	36,4 – 38,5
Сцепное устройство легковых автомобилей	Шар	49,6 – 50

4.8.15 Кронштейн запасного колеса должен обеспечивать его надежное крепление. Трещины или повреждения кронштейна не допускаются.

4.8.16 Опорные устройства полуприцепов должны находиться в исправном состоянии. Механизмы подъема, опускания и фиксации положения опор должны работать без заеданий и не допускать самопроизвольного опускания при движении АТС.

4.8.17 Сиденье водителя и механизмы регулировки его положения должны быть исправны. Крепление всех сидений АТС должно быть надежным, повреждения каркаса сидений не допускаются. Конструкция и места расположения сидений пассажиров автобусов должны удовлетворять требованиям ГОСТ 27815.

4.8.18 Звуковой сигнал, средства измерения скорости и пройденного пути (спидометр), тахограф (если его установка предусмотрена соответствующими нормативами) должны быть исправны. Тахограф должен быть поверен и опломбирован в установленном порядке.

4.8.19 АТС должно быть оснащено ремнями безопасности. Не допускается:

- надрывы на ляжке ремня видимые невооруженным глазом;
- плохая фиксация «языка» ляжки или отсутствие автоматического выбрасывания ремня при нажатии на кнопку замка;
- неисправности в инерционном механизме блокировки ляжки ремня.

4.8.20 Автотранспортные средства категорий М₃, N₂, N₃ должны быть укомплектованы не менее чем двумя противооткатными устройствами.

4.8.21 Все АТС должны быть укомплектованы огнетушителями, медицинской аптечкой и знаком аварийной остановки (или мигающим красным фонарем). В автобусах и грузовых автомобилях предназначенных для перевозки людей один огнетушитель должен находиться в кабине водителя, а второй в пассажирском салоне (кузове).

Медицинская аптечка должна быть укомплектована пригодными для использования препаратами соответствующей номенклатуры.

4.8.22 Двери автобусов и системы основного и аварийного управления открытия дверьми, а также сигнализация работы дверей и аварийной остановки должны быть исправны.

4.8.23 Аварийные выходы должны быть исправны, иметь соответствующую маркировку и свободный доступ к ним.

4.8.24 Лестницы, ступеньки и поручни должны быть исправны, полы в проходах и местах для стоящих пассажиров должны быть закреплены надежно, покрытие их не должно иметь дефектов которые могут стать причиной травмы.

4.8.25 На грузовых автомобилях, созданных на базе микроавтобусов, запрещается:

- снятие перегородки, отделяющей кабину водителя от грузового отсека;
- наличие стекол на боковых панелях кузова и дверях;
- отсутствие защитных решеток на стеклах задних дверей.

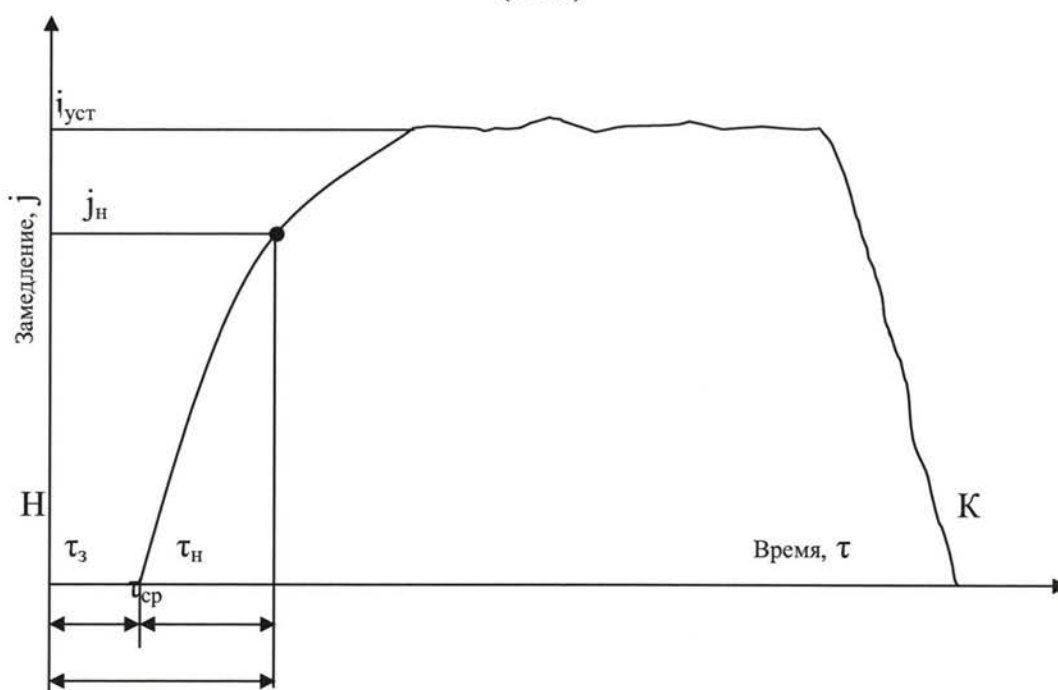
Приложение А
(обязательное)

Классификация автотранспортных средств

Обозначение категории автотранспортного средства	Характеристика категории автотранспортного средства
Категория М - автотранспортные средства, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие не менее четырех колес	
М ₁	АТС с двигателем, предназначенные для перевозки пассажиров имеющие не более 8 мест для сидения, кроме места водителя, или созданные на их базе модификации предназначенные для перевозки мелких грузов (пикапы, универсалы и т.п.), при полной массе равной базовой модели легкового автомобиля
М ₂	АТС с двигателем предназначенные для перевозки пассажиров, имеющие более 8 мест для сиденья кроме места водителя и максимальную массу менее 5т или созданные на их базе модификации АТС, 3-8 мест, кроме места водителя, при полной массе равной модели автомобиля.
М ₃	АТС, имеющие помимо места водителя, более 8 мест для сидения и максимальную массу более 5т.
Категория N - автотранспортные средства, предназначенные для перевозки грузов и имеющие не менее четырех колес	
N ₁	АТС, имеющие максимальную массу не более 3,5т (малотоннажные автомобили)
N ₂	АТС, имеющие максимальную массу более 3,5т и не превышающую 12т
N ₃	АТС, имеющие массу более 12т
Категория О - прицепы (включая полуприцепы)	
O ₁	Одноосные прицепы, иные чем полуприцепы, имеющие максимальную массу не более 0,75т
O ₂	Прицепы, имеющие максимальную массу не более 3,5т (за исключением прицепов категории O ₁)
O ₃	Прицепы, имеющие максимальную массу более 3,5т и не превышающую 10т
O ₄	Прицепы, имеющие максимальную массу более 10т.

Приложение В (справочное)

Тормозная диаграмма
(схема)



$\tau_{\text{сп}}$ – время срабатывания тормозной системы

\dot{j}_n – нормативная величина замедления

$\dot{j}_{\text{уст}}$ – установившееся замедление АТС

τ_z – время запаздывания срабатывания тормозной системы

τ_n – время нарастания замедления

Н и К – соответственно начало и конец торможения

Приложение С (обязательное)

Методика пересчета нормативов тормозного пути при различной начальной скорости торможения автотранспортных средств при дорожных испытаниях.

Значение нормативного тормозного пути, S_t в метрах, для начальной скорости торможения отличной от указанной в п. 4.2.1., определяется по формуле

$$S_t = AV_0 + \frac{V_0^2}{26j_n},$$

где: V_0 – реальная начальная скорость торможения АТС, км/ч;

j_n – нормативное замедление, м/с²;

A – коэффициент, характеризующий время срабатывания тормозной системы.

Значения коэффициента A и нормативного замедления для различных категорий АТС приведены в таблице С.1.

Таблица С.1

Тип АТС	Категории АТС	Полная масса АТС	
		A	$j_n, \text{ м/с}^2$
Одиночные автотранспортные средства	M_1	0,10 (0,11)	5,2 (4,5)
	M_2	0,15 (0,19)	4,5 (4,0)
	M_3	0,15 (0,19)	4,5 (4,0)
	N_1	0,15 (0,19)	4,5 (4,0)
	N_2	0,15 (0,19)	4,5 (4,0)
	N_3	0,15 (0,19)	4,5 (4,0)
Автопоезда тягачами которых является АТС категорий М и N	M_1	0,1	4,9
	N_1	0,2 (0,24)	4,5 (4,0)
	N_2	0,2 (0,24)	4,5 (4,0)
	N_3	0,2 (0,24)	4,5 (4,0)

Примечание – в скобках приведены данные для АТС выпуска до 01.01.81

Приложение D (обязательное)

Методика расчета показателей эффективности торможения и устойчивости автотранспортных средств при торможении по результатам контроля на стенде

D.1 Общая удельная тормозная сила γ_T определяется отдельно для одиночного автомобиля (тягача) или прицепа по формуле

$$\gamma_T = \frac{\sum P_T}{M \cdot g},$$

для седельного автопоезда

$$\gamma_T = \frac{\sum P_{T_i}}{\sum M_i \cdot g},$$

где $\sum P_T$ - сумма максимальных тормозных сил P_T на колесах АТС (для седельного автопоезда $\sum P_{T_i}$, включая тормозные силы на колесах полуприцепа), Н;

M - полная масса автомобиля или прицепа, кг;

$\sum M_i$ - сумма полных масс звеньев автопоезда, кг;

g - ускорение свободного падения, м/сек².

D.2 Относительная разность тормозных сил на колесах одной оси АТС ΔP_T (в процентах) определяется по формуле

$$\Delta P_T = \left| \frac{P_{T_{np}} - P_{T_{лев}}}{P_{T_{max}}} \right| \cdot 100\%,$$

где $P_{T_{np}}$ и $P_{T_{лев}}$ - тормозные силы, соответственно на правом и левом колесах контролируемой оси АТС, Н.

**Приложение Е
(обязательное)**

**Нормативы эффективности торможения рабочей тормозной системой
для контроля на стендах и в дорожных условиях, для автотранспортных средств производство
которых начато до 01.01.81 г**

Тип АТС	Категория АТС	Усилия на органе управления Ру, Н, не более	Дорожные испытания			Стендовые испытания
			Тормозной путь St, м, не более	Нормативное замедление $j_{н}$, м/с ² , не более	Время срабатывания торм. сист. $t_{ср}$, с не более	Удельная тормозная сила γ_t , не менее
Пассажирские и грузопассажирские автомобили	M ₁	490	26,9	4,5	0,6	0,46
	M ₂	686	33,5	4,0	1,0	0,41
	M ₃	686	33,5	4,0	1,0	0,41
Грузовые автомобили	N ₁	686	33,5	4,0	1,0	0,41
	N ₂	686	33,5	4,0	1,0	0,41
	N ₃	686	33,5	4,0	1,0	0,41
Автопоезда тягачами которых являются автомобили категорий N	N ¹ ₁	686	36	4,0	1,0	0,41
	N ¹ ₂	686	36	4,0	1,2	0,41
	N ¹ ₃	686	36	4,0	1,2	0,41

Примечание

1. Начальная скорость торможения АТС 13,88 м/с² (50 км/ч).
2. Показатели устойчивости АТС при торможении приведены в таблицах 4.1, 4.3, 4.4.

Приложение F (обязательное)

Применение показателей эффективности торможения и устойчивости автотранспортных средств при торможении, используемых при дорожных и стендовых испытаниях

Таблица F.1 – Испытания на дороге

Категория и весовое состояние АТС	M ₁ , M ₁ ^l , N ₁ , N ₁ ^l , M ₂ с гидроприводом тормозов		M ₂ , M ₃ с пневмо- приводом тормозов		N ₂ , N ₃ , N ₂ ^l , N ₃ ^l	
	Показатели тормозных свойств	Снаряженна я масса	Полная масса	Снаряженна я масса	Полная масса	Снаряженн ая масса
Рабочая тормозная система						
Эффективность торможения АТС						
Тормозной путь, S _T , м		+		+		+
Замедление, j, м/с ²	+	А	+	А	+	А
Время срабатывания тормозной системы, τ _{ср} , с			+	А	+	А
Устойчивость торможения АТС						
Нормативный коридор движения, м	+	+	+	+	+	+
Запасная тормозная система						
Эффективность торможения АТС						
Тормозной путь, S _T , м		+		+		+
Замедление, j м/с ²	+	А	+	А	+	А
Вспомогательная тормозная система						
Эффективность торможения АТС						
Замедление, j м/с ²	+	+	+	+	+	+
Стояночная тормозная система						
Эффективность торможения АТС						
Уклон, %	+	+	+	+	+	+
Замедление, j м/с ²	В	В	В	В	В	В

Примечание

«+» - означает, что данный параметр применяется.

«А» - означает, что данный параметр (группа параметров) применяется взамен контроля тормозного пути S_T

«В» - означает, что данный параметр применяется взамен контроля уклона, при котором АТС находится в неподвижном состоянии.

Продолжение приложения F
(обязательное)

Таблица F.2 – Испытания на стенде

Категория АТС	$M_1, M_2, M_1', N_1, N_1'$ с гидроприводом тормозов	$M_2, M_3, N_2, N_3, N_2', N_3'$ с пневмоприводом тормозов
Показатели тормозных свойств		
Рабочая тормозная система		
Эффективность торможения АТС		
Общая удельная тормозная сила γ_T	+	+
Время срабатывания тормозной системы $t_{ср}^*$		+
Устойчивость торможения АТС		
Неравномерность тормозных сил на колесах $\Delta P_T, \%$	+	+
Запасная тормозная система		
Эффективность торможения АТС		
удельная тормозная сила γ_T	+	+
Стояночная тормозная система		
Эффективность торможения АТС		
удельная тормозная сила γ_T	+	+

Примечание: * - допускается контроль времени срабатывания тормозного привода $t_{срп}$.

Библиография

- [1] Правила ЕЭК ООН № 13 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий М, N и О в отношении торможения [документ – E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.12/Rev.4 от 1.08.2000].

УДК

Ключевые слова: автотранспортное средство (АТС), требования безопасности к АТС, техническое состояние, показатели технического состояния АТС, нормативные значения технического состояния АТС.

ПРОЕКТ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

Средства автотранспортные
ПЕРИОДИЧЕСКИЙ ОСМОТР. МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ

Издание официальное

Агентство (Комитет) по
стандартизации, метрологии и сертификации
(техническому регулированию и метрологии)

Предисловие

1. РАЗРАБОТАН
2. ВНЕСЕН
3. УТВЕРЖДЕН
4. В настоящем стандарте реализованы требования законов Республики Узбекистан «Об автомобильном транспорте», «О безопасности дорожного движения» и
5. ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

Содержание

1. Область применения	
2. Нормативные ссылки	
3. Термины и определения	
4. Методы контроля элементов, узлов, систем и свойств АТС при технических осмотрах.	
4.1. Тормозное управление.....	
4.1.1. Общая оценка технического состояния узлов транспортных средств.....	
4.1.2. Контроль тормозных свойств АТС.....	
4.2. Рулевое управление.....	
4.2.1. Общая оценка технического состояния.....	
4.2.2. Контроль суммарного люфта в рулевом управлении.....	
4.3. Обзорность.....	
4.4. Внешние световые приборы.....	
4.5. Электрооборудование.....	
4.6. Оси, колеса, шины.....	
4.7. Подвеска.....	
4.8. Шасси.....	
4.9. Кабина и кузов.....	
4.10. Двигатель и системы связанные с воздействием на окружающую среду.....	
4.11. Другое оборудование.....	
4.12. Дополнительный контроль для автобусов.....	
Приложение А (обязательное) Условия проведения испытаний при определении эффективности и устойчивости АТС при торможении.....	

Приложение В (обязательное) Методика расчета показателей
эффективности АТС при торможении по
результатам испытаний.....

Приложение С (обязательное) Условия проведения контроля
внешних световых приборов.....

Библиография

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

Автотранспортные средства ПЕРИОДИЧЕСКИЙ ОСМОТР. МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ Motor vehicles and their trailers PERIODIC INSPECTION. METHODS OF CONTROL

Дата введения _____

1 Область применения

Настоящий стандарт распространяется на легковые и грузовые автомобили, автобусы и автопоезда (далее автотранспортные средства (АТС)), находящиеся в эксплуатации, предназначенные для движения на автомобильных дорогах общего пользования.

Стандарт устанавливает методы контроля технического состояния элементов, узлов и систем АТС, обеспечивающих безопасность движения, охрану окружающей среды и критерии по которым АТС не допускается к эксплуатации.

Стандарт не распространяется:

- на АТС максимальная скорость которых, установленная заводом - изготовителем, не превышает 25 км/час;
- на АТС с двигателем имеющих менее четырех колес.

АТС зарегистрированные органом ГУ БДД МВД, в конструкцию которых были внесены изменения, влияющие на безопасность дорожного движения проверяют согласно требованиям, утвержденным в установленном порядке.

Классификация автотранспортных средств приведена в приложении А ПГОСТ «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию».

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы ссылки на следующие стандарты:
ГОСТ 17.2.2.03 – 87 Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерения содержания окиси углерода и углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями. Требования безопасности.

ГОСТ – 21393 Автомобили с дизелями. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерений. Требования безопасности.

Издание официальное

ГОСТ 17.2.02.06 – 99 Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы

измерения содержания окиси углерода и углеводородов в отработавших газах газобаллонных автомобилей.

ГОСТ 5727 Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия.

ГОСТ 27815 – 88 Автобусы. Общие требования к безопасности конструкции.

ГОСТ 9921-81 Манометры шинные ручного пользования. Общие технические условия.

ПГОСТ Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию.

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 **автопоезд:** Сочлененное транспортное средство, состоящее из седельного тягача и полуприцепа или из грузового автомобиля и прицепа(ов) соединенных тягово-сцепным(и) устройством(ами).

3.2 **торможение:** Процесс создания и измерения искусственного сопротивления движению АТС.

3.3 **эффективность торможения:** Качественная мера торможения, характеризующая способность тормозной системы создавать необходимое искусственное сопротивление движению АТС.

3.4 **устойчивость автотранспортного средства при торможении:** Способность АТС при торможении оставаться в пределах нормативного коридора движения.

3.5 **тормозное управление:** Совокупность всех тормозных систем АТС.

3.6 **тормозная система:** Совокупность устройств, предназначенных для торможения АТС.

3.7 **рабочая тормозная система:** Тормозная система, предназначенная для снижения скорости АТС.

3.8 **стояночная тормозная система:** Тормозная система, предназначенная для удержания АТС неподвижным.

3.9 **вспомогательная тормозная система:** Тормозная система, предназначенная для уменьшения энергонагруженности тормозных механизмов рабочей тормозной системы АТС.

3.10 **орган управления тормозной системы:** Совокупность устройств, предназначенных для подачи сигнала начать торможение и для управления энергией, поступающей от источника или аккумулятора энергии к тормозным механизмам.

3.11 **тормозной путь:** Расстояние, пройденное АТС от начала до конца торможения

3.12 **начало торможения:** Момент времени, при котором тормозная система получает сигнал о необходимости осуществить торможение.

3.13 **конец торможения:** Момент времени, при котором исчезло

искусственное сопротивление движению АТС или оно остановилось.

3.14 полное торможение: Торможение, в результате которого АТС останавливается.

3.15 экстренное торможение: Торможение с целью максимально быстрого уменьшения скорости АТС.

3.16 установившееся замедление: Среднее значение замедления за время установившегося торможения $t_{уст}$ АТС.

3.17 время запаздывания тормозной системы: Интервал времени от начала торможения до момента появления замедления (тормозной силы).

3.18 время нарастания замедления: Интервал времени от момента появления замедления АТС до момента, в который замедление принимает нормативное значение.

3.19 время срабатывания тормозной системы: Интервал времени от начала торможения до момента времени, при котором замедление принимает нормативное значение при экстренном приведении в действие органа управления. В случае, если при торможении АТС замедление не достигает нормативного значения, то время срабатывания измеряется до момента времени достижения максимально реализованного замедления.

При контроле на стенде время срабатывания тормозной системы АТС рассчитывается от начала торможения до момента, при котором тормозная сила принимает максимальное значение или до момента, когда происходит блокировка колеса АТС на роликах стенда. При проверках на стендах время срабатывания измеряют в экстренном режиме торможения на наиболее удаленной оси АТС от тормозного крана управления.

3.20 время срабатывания тормозного привода: Время от начала приведения в действие органа управления тормозной системы до момента времени, когда давление в исполнительном органе тормозного привода, находящемся в наименее благоприятных условиях, достигает 75 % давления, которое должно установиться в этом исполнительном органе при полном экстренном приведении в действие органа управления.

3.21 тормозная сила: Реакция опорной поверхности на колеса автотранспортного средства, вызывающая его торможение.

3.22 общая удельная тормозная сила: Отношение суммы тормозных сил на колесах автотранспортного средства к полной массе автотранспортного средства.

3.23 асинхронность времен срабатывания тормозного привода звеньев автопоезда: Модуль разности между значениями времени срабатывания тормозного привода звеньев автопоезда, непосредственно связанных между собой.

3.24 антиблокировочное устройство: Элемент рабочей тормозной системы АТС автоматически регулирующий степень проскальзывания одного или нескольких колес при торможении АТС в направлении его (их) вращения.

3.25 регулятор тормозных сил: Устройство, автоматически изменяющее давление рабочего тела в тормозных цилиндрах (камерах) в

зависимости от степени загрузки АТС.

3.26 нормативный коридор движения: Нормированная ширина отрезка автомобильной дороги, на котором производятся тормозные испытания АТС.

3.27 начальная скорость торможения: Скорость автотранспортного средства в начале торможения.

3.28 «холодный» тормозной механизм: Тормозной механизм, температура которого, измеренная в непосредственной близости от поверхности трения тормозного барабана или тормозного диска, менее 100°C .

3.29 нейтральное положение рулевого колеса (управляемых колес): Положение рулевого колеса (управляемых колес), соответствующее прямолинейному направлению движения автотранспортного средства при отсутствии возмущающих воздействий.

3.30 суммарный люфт в рулевом управлении: Суммарный угол, на который поворачивается рулевое колесо автомобиля под действием поочередно приложенных к нему противоположно направленных регламентированных усилий при неподвижных управляемых колесах.

3.31 ось отсчета: Линия пересечения плоскостей, проходящих через центр рассеивателя светового прибора параллельно продольной плоскости симметрии автотранспортного средства (или перпендикулярно к задней оси) и параллельно дорожному полотну.

3.32 фары типа R, HR: Фары дальнего света.

3.33 фары типа C, HC: Фары ближнего света.

3.34 фары типа CR, HCR: Фары ближнего и дальнего света.

3.35 фары типа DR, DC, DCR: фары с газоразрядными источниками света категории D дальнего (DR) и ближнего (DC) света, двухрежимные (DCR) фары.

3.36 фары типа В: Фары противотуманные.

3.37 заднее защитное устройство (ЗЗУ): Часть конструкции АТС категорий N_2 , N_3 , O_3 и O_4 , предназначенная для защиты от попадания под них автомобилей категорий M_1 и N_1 при наезде сзади.

3.38 класс зеркал заднего вида: Вид зеркал, характеризующихся одним из следующих сочетаний характеристик и функций: класс 1 – внутренние зеркала заднего вида плоские или сферические; класс 2 – основные внешние зеркала заднего вида сферические; класс 3 – основные внешние зеркала заднего вида плоские или сферические (допускается меньший радиус кривизны, чем для зеркал класса 2); класс 4 – широкоугольные внешние зеркала заднего вида сферические; класс 5 – внешние зеркала бокового обзора сферические. Класс зеркала указывается в маркировке на сертифицированных зеркалах заднего вида римскими цифрами.

Методы контроля элементов, узлов, систем (объектов) и свойств автотранспортных средств при технических осмотрах. *

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
4.1. Тормозное управление 4.1.1 Общая оценка технического состояния узлов Т.С.			
4.1.1.1 Узел управления рабочей тормозной системы	Внешний осмотр деталей и опробование в рабочем режиме. Примечание: АТС оснащенные тормозной системой с усилителем проходят контроль с выключенным двигателем.	1) Шарнир педали тугой или заедает; 2) Износ подшипника шарнира педали тормоза; 3) Увеличенный, либо недостаточный свободный ход педали тормоза; 4) Педаль не возвращается в исходное положение; 5) Противоскользящее покрытие педали отсутствует, закреплено ненадежно или полностью изношено.	+
4.1.1.2 Вакуумный усилитель или насос и гидроаккумулятор (для гидравлического привода)	При выключенном двигателе несколько раз нажать на педаль тормоза, включить двигатель (педаль должна ощутимо податься вперед), выключить двигатель и нажать несколько раз на педаль	1) При нажатии на педаль тормоза слышен забор воздуха; 2) При включении двигателя педаль не перемещается вперед; 3) При выключенном двигателе запаса воздуха (давления) хватает менее чем на 2 нажатия на педаль до ощущения жесткой педали.	

* Содержание и форма представления данного раздела учитывают требования [1]

+ Инструкции завода изготовителя АТС

<p>4.1.1.3 Главный тормозной цилиндр, разделитель контуров рабочей тормозной системы (для гидравлического привода)</p>	<p>Внешний осмотр узлов при включенной тормозной системе.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Наличие подтеканий тормозной жидкости; 2) Трещины на бачке, недостаточный уровень тормозной жидкости, отсутствие крышки бачка главного тормозного цилиндра; 3) Горит или неисправна контрольная лампочка минимального уровня тормозной жидкости; 4) Горит или неисправна контрольная лампочка исправности контуров тормозной системы; 5) Повреждения рычажной системы привода; 6) Отсутствует торможение; 7) Неисправен клапан ограничения давления. 	
<p>4.1.1.4 Стояночный тормоз, рычаг управления, храповой механизм рычага стояночного тормоза</p>	<p>Визуальный осмотр частей при включенном тормозе.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Износ шкворня рычага или храпового механизма; 2) Свободный ход рычага, свидетельствующий о неправильной регулировке; 3) Установка элементов тормоза другой модификации 	
<p>4.1.1.5 Компрессор и устройства регулировки давления в системе</p>	<p>Произвести внешний осмотр. При выключенном двигателе несколько раз полностью нажать на педаль тормоза, до срабатывания сигнального устройства нижнего порога давления.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Повреждения корпуса; 2) Выброс масла; 3) Несрабатывание предохранительного клапана; 4) Давление в системе не соответствует нормам; 	<p style="text-align: center;">+ +</p>

	Завести двигатель и замерить время достижения нормативной величины давления воздуха. Проверить работу регулятора давления и предохранительного клапана	5) Время достижения минимально допустимого давления воздуха в системе превышает нормативное значение.	++
4.1.1.6 Датчики нижнего порога давления (для пневмопривода)	При выключенном двигателе снизить давление до порога срабатывания датчика и проверить его исправность	1) Датчик не срабатывает; 2) Неисправна контрольная лампочка.	
4.1.1.7 Тормозной кран рабочей тормозной системы, ручной тормозной кран, управляющие клапаны, регуляторы давления, воздухораспределительный кран (для пневмопривода)	Внешний осмотр узлов при включенной тормозной системе, проверка в рабочем режиме.	1) Ослабленное крепление узла; 2) Подтекание тормозной жидкости; 3) Повреждение или утечка воздуха; 4) Замена аппаратов не заданной модификации.	
4.1.1.8 Соединительное устройство тягача с прицепом (для пневмопривода)	Разъединить соединительное устройство	1) Неисправность разобшительного крана; 2) Повреждение корпуса или уплотнения соединительных головок; 3) Ослабленное крепление или несоответствие места и расположения установки ресивера; 4) Утечка воздуха	

++ ПГОСТ Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию.

4.1.1.9 Ресиверы для пневмопривода	Внешний осмотр, проверка исправности кранов слива конденсата	<ol style="list-style-type: none"> 1) Повреждение, коррозия или не герметичность ресивера; 2) Неисправен кран слива конденсата; 3) Ослабленное крепление или несоответствие места и расположения установки ресивера; 4) Использование не заданной модификации. 	
4.1.1.10 Жесткие трубки тормозных магистралей	Визуальный контроль при включенной тормозной системе	<ol style="list-style-type: none"> 1) Не герметичность трубок или соединений; 2) Повреждение или коррозия; 3) Установка трубок несоответствующих требованиям завода-изготовителя; 4) Использование трубок не заданной модификации. 	
4.1.1.11 Гибкие тормозные шланги.	Визуальный контроль при включенной тормозной системе	<ol style="list-style-type: none"> 1) Трещины, повреждения, перекручивание или недостаточная длина тормозных шлангов; 2) Не герметичность тормозных шлангов или соединений; 3) Вздутие шлангов под давлением. 	
4.1.1.12 Автоматика затормаживания прицепа при аварийном расцеплении с тягачом	Разъединить тормозные магистрали соединяющие тягач с прицепом	Тормоза прицепа при разъединении не срабатывают автоматически.	
4.1.1.13 Герметичность пневмопривода	Замерить падение давления воздуха в системе за 30 ± 1 мин при свободном положении органов управления тормозной системы и за $15 \pm 0,5$ мин после приведения в действие органов управления. Контроль падения	<ol style="list-style-type: none"> 1) Падение давления воздуха хотя бы при одной из проверок превышает допустимые нормы. 	++

	давления воздуха осуществляют на неподвижном АТС, путем подключения к контрольным выводам или соединительной головке манометров или электронных измерителей.		
4.1.1.14 Регуляторы тормозных сил (РТС)	Визуальный контроль деталей при включенной тормозной системе. Замерить давление на выходе РТС в положениях соответствующих полной нагрузке и снаряженному состоянию. (только для АТС с механическим управлением)	1) Неисправность или неправильная регулировка рычажного механизма; 2) Заедание или несрабатывание регулятора; 3) Отсутствие РТС, если он предусмотрен конструкцией; 4) Давление на выходе не соответствует норме.	+
4.1.1.15 Анти-блокировочное устройство (АБС)	Визуальный контроль работы сигнального устройства АБС тягача и прицепов	1) Сигнальное устройство загорается в момент торможения АТС и снижения его скорости ниже (15 ± 1) км/ч; 2) Сигнальное устройство не гаснет после остановки АТС.	
4.1.1.16 Моторный замедлитель (если предусмотрен конструкцией)	Визуальный контроль **	1) Ненадежность соединений патрубков; 2) Очевидная неисправность системы;	
4.1.1.17 Фрикционные тормозные накладки, колодки	Визуальный контроль (по возможности)	1) Предельный износ накладок; 2) Загрязненность смазочными материалами, тормозной жидкостью и т.п. 3) «Застекленность»- изменение структуры поверхности накладки под влиянием высокой температуры.	+
4.1.1.18 Тормозные	Визуальный контроль	1) Предельный износ, наличие глубоких	

барабаны, тормозные диски.		риск, трещин, сколы; 2) Загрязненность барабана или диска смазочными и др. материалами.	
4.1.1.19 Тормозные тросики, тяги, рычажные механизмы	Проверка в рабочем режиме	1) Тросики повреждены или перекручены. 2) Затрудненное движение тросика в оболочке в результате коррозии или повреждения оболочки тросика; 3) Износ деталей механизмов; 4) Ненадежность соединения деталей.	
4.1.1.20 Приводы тормозных механизмов (включая энергоаккумуляторы или гидравлические цилиндры)	Визуальный контроль в рабочем режиме.	1) Трещины или повреждения деталей привода; 2) Не герметичность привода; 3) Ослабленное крепление или неправильная установка привода; 4) Коррозия деталей; 5) Увеличенный ход штоков тормозных камер, цилиндров или рабочего поршня; 6) Повреждение пыльника.	
4.1.1.21 Система замедления (если таковая установлена или требуется)	Визуальный осмотр.	1) Ослабление креплений соединительных патрубков или элементов устройства; 2) Очевидная неисправность системы.	
4.1.2 Контроль тормозных свойств АТС			
4.1.2.1 Тормозные свойства АТС при торможении рабочей тормозной системой	Контроль осуществляется преимущественно методом стендовых испытаний, в случае отсутствия необходимого оборудования, методом дорожных испытаний. При этом оцениваются временные характеристики тормозной системы, (только	1) Эффективность торможения, не соответствует предписанием; 2) Время срабатывания пневматического тормозного привода или тормозной системы превышает допустимое;	+ +
а) Дорожные		3) Колебания тормозного усилия вследствие	+ +

испытания	для АТС с пневмоприводом тормозов), эффективность торможения с помощью показывающего или записывающего деселерометра и устойчивость АТС при торможении в пределах нормативного коридора движения. Применение показателей эффективности и устойчивости приведено в приложении В. АТС разгоняется до скорости 13,88 м/с (50 км/час), после чего выполняется экстренное торможение рабочей тормозной системой до полной остановки АТС, (условия проведения испытаний приведены в приложении А)	деформации тормозных дисков или эллипсности тормозных барабанов; 4) Выход АТС за пределы нормативного коридора движения; 5) Превышение усилия на органе управления.	+ ++ ++
б) Стендовые испытания	Для проверки тормозных сил на колесах, АТС последовательно устанавливается всеми осями на стенд. При установке на стенд оси производится плавное торможение до блокировки колес, либо до достижения нормативного усилия на органе управления. В ходе испытания измеряются тормозные силы всех колес, усилия прокручивания и колебаний тормозной силы. Если стенды не обеспечивают измерение массы АТС, приходится на контролируемые колеса, то используют предварительно весоизмерительные устройства или справочные данные о массе АТС.	1) Недостаточная удельная тормозная сила на одном и более колес(е); 2) Удельная тормозная сила АТС менее нормы; 3) Разница тормозных сил колес одной оси превышает допустимую; 4) Отсутствие возможности плавного изменения тормозного усилия; 5) Усилия прокручивания колес или колебания тормозной силы превышают допустимые; 6) Время срабатывания тормозной системы превышает допустимое.	++ ++ ++ + ++

	Затем рассчитывают показатели удельной тормозной силы и относительную разность тормозных сил оси, по методике приложения В. Для замера времени срабатывания тормозной системы АТС с пневмоприводом производится дополнительное торможение в экстренном режиме наиболее удаленной оси от крана управления.		
4.1.2.2 Эффективность торможения АТС запасной тормозной системой			
Эффективность торможения АТС	Контроль осуществляется преимущественно методом стендовых испытаний АТС, а в случае отсутствия необходимого оборудования методом дорожных испытаний аналогично методам по п. 4.1.2.1.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Недостаточная удельная тормозная сила или превышение допустимых параметров тормозного пути. 2) Отсутствие возможности плавного изменения тормозного усилия. 	+ +
4.1.2.3 Контроль эффективности вспомогательной тормозной системы			
Эффективность вспомогательной тормозной системы	Проверка производится на дороге путем торможения вспомогательной тормозной системой в интервале скоростей (25 – 35) км/час, при этом включается передача обеспечивающая частоту вращения коленчатого вала двигателя не превышающую допустимых значений.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Не обеспечивается регламентированная эффективность торможения; 2) Невозможность постепенного изменения тормозного усилия; 3) Выход АТС за пределы нормативного коридора движения. 	+ + + +

4.1.2.4 Контроль эффективности стояночного тормоза			
Эффективность стояночной тормозной системы	<p>Контроль производится исходя из имеющихся возможностей одним из следующих способов:</p> <ul style="list-style-type: none"> - путем проверки стояночной тормозной системы на уклоне заданной крутизны; - методом дорожных испытаний; - методом стендовых испытаний. <p><i>а) Проверка на уклоне.</i> АТС устанавливается на уклоне заданной величины и затормаживается стояночной тормозной системой с регламентированным усилием на органе управления.</p> <p><i>б) Проверка на дороге, либо на стенде.</i> Производится торможение стояночной тормозной системой и определяется замедление, либо удельная тормозная сила.</p>	<p>Стояночная тормозная система не обеспечивает неподвижного состояния АТС</p>	++
		<ol style="list-style-type: none"> 1) Не обеспечивается регламентированная эффективность торможения; 2) Не срабатывает тормоз одной стороны АТС 	++
4.2 Рулевое управление			
4.2.1 Общая оценка технического состояния			
4.2.1.1 Рулевое колесо и рулевая колонка	<p>Визуально проверить состояние рулевого колеса. Покачать рулевое колесо в разные стороны под прямыми углами к его оси, покачать рулевое колесо вдоль оси. Оценить наличие продольного и поперечного люфта. Визуально проверить наличие люфтов и состояние гибких соединений и шарниров рулевой колонки.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Рулевое колесо ненадежно закреплено на рулевом валу; 2) Неудовлетворительное состояние рулевого колеса; 3) Наличие осевого или поперечного люфта рулевого колеса; 4) Износ деталей гибких соединений. 	

4.2.1.2 Рулевой механизм и рулевой привод	<p>Установить автомобиль на осмотровую канаву либо поднять его при помощи подъемника, обеспечивающего нагруженное состояние управляемых колес.</p> <p>а) качая рулевое колесо по и против часовой стрелки визуально оценить крепление картера рулевого механизма и состояние деталей и сочленений рулевого привода.</p> <p>б) вывесить управляемые колеса и вращать рулевое колесо от упора до упора, оценить работу рулевого механизма</p> <p>в) опустить управляемые колеса на опорную поверхность (для автомобилей с гидроусилителем руля завести двигатель) вращая рулевое колесо от упора до упора оценить работу привода.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Тяжелое вращение рулевого механизма; 2) Ослабленное крепление картера рулевого механизма, наличие трещин на опорной поверхности; 3) На шасси разбитые отверстия под крепежные болты рулевого механизма; 4) Износ шарниров; 5) Люфт между деталями которые должны быть прочно закреплены; 6) Отсутствие стопорных устройств; 7) Рулевой привод задевает о соседние узлы или детали; 8) Неисправны ограничители поворота управляемых колес; 9) Утечка жидкости из системы гидроусилителя; 10) Пониженный уровень жидкости; 11) Механизм гидроусилителя не работает. 	
4.2.2 Контроль суммарного люфта в рулевом управлении			
4.2.2.1 Суммарный люфт в рулевом управлении	Управляемые колеса автомобиля должны находиться на опорной поверхности в положении прямолинейного	Суммарный люфт в рулевом управлении превышает допустимое значение	+ +

	движения. Слегка покачивать рулевое колесо по и против часовой стрелки, не вызывая при этом поворота колес. Замерить суммарный люфт в рулевом управлении. Максимально допустимая погрешность измерений суммарного люфта не более 1 ⁰		
4.3 Обзорность			
4.3.1 Зона обзора	Визуальный контроль и проверка специальным прибором	Наличие в зоне обзора водителя посторонних предметов ухудшающих видимость спереди и по бокам АТС	
4.3.2 Лобовое, боковые и задние стекла	Визуальный контроль и проверка специальным прибором для измерения светопропускания	1) Наличие трещин на лобовом стекле; 2) Лобовое, боковые и задние стекла затемнены (за исключением полосы цветной пленки сверху лобового стекла); 3) Светопропускание стекол не соответствует норме.	ГОСТ 5727 ГОСТ 5727
4.3.3 Устройства для обдува и обогрева лобового стекла	Проверка в рабочем режиме	1) Заедания или неисправность крана управления; 2) Не производится обдув и обогрев стекла.	
4.3.4 Зеркала заднего вида	Визуальный осмотр	1) Количество и тип зеркал не соответствуют действующим предписаниям; 2) Место и расположение зеркала не соответствует действующим предписанием; 3) Ненадежное крепление зеркала.	++ +
4.3.5 Стеклоочистители	Визуальный контроль и проверка в рабочем режиме.	1) Стеклоочистители неисправны;	

	При проверке стеклоочистителей с электроприводом должны быть включены фары дальнего света. Двигатель должен работать на минимально устойчивых оборотах.	2) Отсутствуют либо слишком изношены щетки стеклоочистителя; 3) Очищаемая щетками зона недостаточна, неудовлетворительное качество очистки стекла; 4) Максимальная частота перемещения щеток менее нормативной.	++
4.3.6 Стеклоомыватели	Визуальный контроль и проверка в рабочем режиме	1) Стеклоомыватели неисправны; 2) Жидкость из сопла не попадает в зону очистки стеклоочистителя.	
4.4 Внешние световые приборы			
4.4.1 Фары а) Состояние и функционирование	Визуальный контроль и проверка работы и силы света фар. Условия проведения контроля по 4.4 приведены в приложении С	1) Перегоревшие лампы накаливания; 2) Фары не соответствуют действующим предписаниям; 3) Коррозия или загрязнение отражателей; 4) Сквозные повреждение стекла фары; 5) Фары закреплены ненадежно; 6) Наличие посторонних веществ (жидкостей) в фарах.	
б) Регулировка	Определить горизонтальное и вертикальное направление световых лучей ближнего и дальнего света фар при помощи прибора для определения направления света фар или специально размеченного экрана	Направление светового луча фары не соответствует положениям действующих предписаний.	++
в) Переключение	Визуальный контроль и проверка работы	1) Неисправен переключатель света; 2) Не горит контрольная лампа дальнего света;	

		3) Комбинация наружных огней которые можно включить одновременно не соответствует предписаниям.	++
4.4.2 Указатели поворотов	Визуальный контроль и проверка специальным прибором	1) Неисправные лампы накаливания; 2) Повреждение рассеивателей; 3) Ненадежность крепления; 4) Расположение, цвет, или сила света не соответствуют предписаниям; 5) Частота проблесков (мигания ламп) не соответствует предписаниям; 6) Не работает аварийная сигнализация.	++ ++
4.4.3 Подфарники, габаритные задние огни, стоп-сигналы, боковые сигнальные огни, фонари заднего хода, освещение заднего номерного знака.	Визуальный контроль и проверка специальным прибором	1) Неисправные лампы накаливания; 2) Фонари ненадежно закреплены; 3) Повреждены рассеиватели; 4) Цвет, положение или сила света не соответствуют предписаниям; 5) На рассеивателе или лампе накаливания имеются вещества уменьшающие силу света или изменяющие его цвет; 6) Свет лампы освещения номерного знака направлен назад.	++
4.4.4 Передние противотуманные фары и задние противотуманные фонари	Визуальный контроль и проверка специальным прибором	1) Неисправные лампы накаливания; 2) Неисправные рассеиватели; 3) Коррозия отражателей; 4) Фары закреплены ненадежно; 5) Установка фар или их коммутация не соответствуют предписаниям.	++
4.4.5 Светоотражатели, боковые	Визуальный контроль	1) Ненадежность крепления; 2) Повреждение отражателей;	

отражатели, задняя опознавательная маркировка.		3) Расположение или цвет не соответствуют предписанием.	+
4.5 Электрооборудование			
4.5.1 Аккумулятор	Визуальный контроль	1) Ненадежность крепления; 2) Утечка электролита; 3) Отсутствие выключателя массы (если он предусмотрен конструкцией)	
4.5.2 Электропроводка	Визуальный контроль. АТС устанавливается на смотровую канаву или приподнимается с помощью подъемного механизма	1) Ненадежность крепления; 2) Изношенность или повреждение изоляции.	
4.5.3 Электрические соединения между тягачом и прицепом (полуприцепом)	Визуальный контроль	1) Повреждение или отсутствие розетки; 2) Повреждение изоляции.	
4.6 Оси, колеса, шины			
4.6.1 Оси, балки осей	Визуальный контроль	1) Трещины или деформация оси; 2) Ненадежное крепление оси к транспортному средству;	
4.6.2 Поворотные цапфы, кулаки	Визуальный контроль, проверка люфта в опорах путем покачивания вывешенного колеса в вертикальном и боковом направлениях.	1) Трещина или деформация в поворотной цапфе; 2) Износ втулок или шаровых опор; 3) Ослабленное крепление шкворня к вилке оси.	
4.6.3 Колеса	Визуальный контроль с обеих сторон каждого колеса, при этом АТС устанавливается либо на смотровой	1) Отсутствуют или ослаблены гайки или болты крепления колес; 2) Трещины или дефекты сварки на ободу	

	канаве, либо на подъемнике. Простукивание болтовых соединений и деталей крепления дисков и ободьев колес.	или диске; 3) Глубокие вмятины на ободу; 4) Замочные кольца установлены ненадежно; 5) Значительное искривление колеса.	
4.6.4 Шины	Замер давления в шинах. Контроль производить шинными манометрами, отвечающие ГОСТ 9921. Внешний осмотр всех шин, колеса должны быть вывешены при помощи подъемного механизма. Замерить остаточную высоту протектора шин с помощью специальных шаблонов, приборов или линейки по методике приведенной в приложении D.	1) Несоответствие шин по грузоподъемности или скоростной характеристике; 2) Разный размер, тип, конструкция, рисунок протектора шин установленных на одной оси или являющихся частью двускатного колеса; 3) Повреждение или порез шины; 4) Давление в шинах не соответствует нормативным значениям; 5) Остаточная высота протектора шины менее допустимых норм; 6) Наличие на передних осях легковых автомобилей и автобусов шин с восстановленным протектором либо с отремонтированными местными повреждениями; 7) Трение поверхности шины о другие элементы АТС.	+ ++
4.7 Подвеска			
4.7.1 Рессоры, пружины, пневмобаллоны	Внешний осмотр	1) Ненадежное крепление узла к шасси оси или элементам подвески; 2) Повреждения или трещины; 3) Не герметичность пневмобаллона.	
4.7.2 Амортизаторы	Внешний осмотр, по возможности проверка работы при помощи	1) Ненадежное крепление амортизатора; 2) Повреждение или течь амортизатора	

	специального оборудования		
4.7.3 Направляющий аппарат подвески	Визуальный контроль	1) Ненадежное крепление деталей; 2) Наличие у деталей повреждения или трещин;	
4.7.4 Шарнирные соединения	Визуальный контроль	1) Износ втулок сайленблоков, шаровых опор; 2) Отсутствие или повреждение пылезащитного чехла на шаровых опорах.	
4.8 Шасси			
4.8.1 Рама, несущие элементы кузова	Визуальный контроль	1) Трещины или деформация рамы или несущих элементов; 2) Ненадежность соединений; 3) Коррозия, снижающая прочность.	
4.8.2 Бамперы, боковые защитные и заднее противоткатное устройство	Визуальный контроль	1) Ненадежное крепление или повреждение которое может послужить причиной травмы; 2) Боковые защитные или заднее противоткатные устройства не соответствуют действующим предписаниям.	
4.8.3 Кронштейн запасного колеса	Визуальный контроль	1) Трещины или деформация кронштейна; 2) Запасное колесо закреплено ненадежно.	
4.8.4 Сцепные устройства	Визуальный контроль с целью определения степени износа и наличия предохранительных устройств.	1) Предельный износ деталей; 2) Ненадежное крепление сцепного устройства к раме; 3) Отсутствие, либо неисправность предохранительных устройств;	+ +

4.8.5 Карданный вал	Визуальный контроль	<ul style="list-style-type: none"> 1) Ослаблены, либо отсутствуют крепежные детали; 2) Поврежден, либо изогнут карданный вал; 3) Отсутствуют, либо повреждены защитные элементы трансмиссии; 4) Износ подшипников карданного вала. 	
4.8.6 Опорные устройства полуприцепов	Визуальный контроль, проверка работоспособности механизмов подъема, опускания и фиксации опор	<ul style="list-style-type: none"> 1) Ослаблены, либо отсутствуют крепежные детали 2) Заедание механизма подъема и опускания опор 3) Самопроизвольное опускание опор при движении АТС 	
4.9 Кабина и кузов			
4.9.1 Общее состояние и установка	Визуальный контроль	<ul style="list-style-type: none"> 1) Непрочно закрепленная или поврежденная панель кузова, которая может послужить причиной травмы; 2) Трещины на стойках кузова; 3) Не герметичность салона, допускающая проникновение газов из моторного отсека или выпускной системы двигателя; 4) Кузов или кабина ненадежно или геометрически неточно закреплены на раме; 5) Коррозия несущих элементов кузова; 6) Неисправны замки бортов грузового кузова. 	
4.9.2 Двери и дверные замки	Визуальный контроль	<ul style="list-style-type: none"> 1) Дверь плохо открывается или закрывается; 2) Дверь не остается в закрытом положении; 	

		3) Изношены петли и замки дверей.	
4.9.3 Пол	Визуальный контроль на смотровой канаве	Пол сильно изношен или закреплен ненадежно	
4.9.4 Сиденья	Визуальный контроль	1) Сиденье водителя плохо закреплено, не работает механизм регулировки положения кресла; 2) Пассажирские сиденья неисправны или закреплены ненадежно.	
4.9.5 Подножки кабины	Визуальный контроль	Подножки закреплены ненадежно, либо их состояние может послужить причиной травмы	
4.9.6 Брызговики	Визуальный контроль	1) Отсутствуют, плохо закреплены; 2) Недостаточное пространство между брызговиком и колесом.	
4.10 Двигатели и системы, связанные с воздействием на окружающую среду			
4.10.1 Отработавшие газы. Двигатели с искровым зажиганием (бензиновые, газовые)	Замерить содержание токсичных веществ в отработавших газах, в соответствии с действующими предписаниями	1) Превышение предельно допустимой нормы любым токсичным компонентом отработавших газов; 2) Неисправность оборудования для снижения токсичности отработавших газов.	ГОСТ 17.2.2.03 ГОСТ Р 17.2.2.06
4.10.2 Двигатели с воспламенением от сжатия (дизельные)	Замерить дымность отработавших газов	Дымность отработавших газов превышает допустимые нормы	ГОСТ 21393
4.10.3 Топливный бак, трубопроводы и топливная аппаратура	Визуальный контроль	1) Ненадежное крепление или повреждение бака или трубопроводов; 2) Не герметичность или отсутствие крышки заливной горловины; 3) Утечки топлива из бака в соединениях	

		или из аппаратов топливной аппаратуры;	
		4) Не соблюдаются требования, предъявляемые к газовой аппаратуре.	
4.10.4 Выхлопные трубы и глушители	Визуальный контроль	1) Ненадежное крепление системы выпуска, не герметичность труб соединений и глушителей; 2) В кабину или пассажирский салон проникают выхлопные газы.	
4.11 Другое оборудование			
4.11.1 Ремни безопасности	Визуальный контроль	1) Ремни безопасности отсутствуют или повреждены; 2) Неисправен инерционный механизм ремня.	
4.11.2 Огнетушитель	Визуальный контроль	1) Отсутствует или количество огнетушителей не соответствует предписаниям; 2) Нет пломбы, либо истекший срок годности.	
4.11.3 Знак аварийной остановки	Визуальный контроль	Отсутствуют, либо не соответствует предписаниям.	
4.11.4 Аптечка для оказания первой медицинской помощи	Визуальный контроль	Отсутствуют, либо не соответствует предписаниям.	
4.11.5 Система звуковой сигнализации	Визуальный контроль и проверка работы	1) Звуковой сигнал не работает; 2) Орган управления работает не четко.	
4.11.6 Спидометр	Проверка при дорожном испытании	1) Не работает; 2) Неисправна подсветка.	
4.11.7 Тахограф (если установка на АТС)	Визуальный контроль	1) Тахограф не работает; 2) Пломбы отсутствуют, либо нарушены;	

предусмотрена нормативными документами)		3) Калибровочная табличка отсутствует или просрочен срок очередного контроля; 4) Наличие признаков вмешательства в его работу.	
4.12 Дополнительный контроль для автобусов			
4.12.1 Двери	Визуальный контроль проверка работы	1) Неисправны или сильно изношены; 2) Не работает система аварийного открывания дверей.	
4.12.2 Аварийные выходы	Визуальный контроль проверка работы	1) Неисправны; 2) Отсутствует или неразборчива маркировка.	
4.12.3 Сиденья для пассажиров	Визуальный контроль	1) Сиденья неисправны или ненадежно закреплены; 2) Изменены конструкция или место расположения сидений; 3) Не работает механизм фиксации откидного сиденья.	ГОСТ 27815
4.12.4 Сиденье водителя (дополнительные требования)	Визуальный осмотр.	1) Неисправны специальные приспособления, такие как противосолнечный козырек или противоослепляющий фильтр; 2) Ненадежная защита водителя.	
4.12.5 Проходы, места для стоящих пассажиров	Визуальный контроль	1) Повреждены или ненадежно закреплены поручни; 2) Неудовлетворительное состояние пола.	
4.12.6 Лестницы и ступеньки	Визуальный контроль	Изношенное состояние.	

4.12.7 Система вентиляции	Визуальный осмотр и проверка работы.	Работает неисправно.	
4.12.8 Устройства внутреннего освещения и табличка с указанием маршрута	Визуальный осмотр и проверка работы.	Устройство неисправно или не соответствует действующим предписаниям.	
4.12.9 Система связи для пассажиров	Визуальный осмотр.	1) Поврежден сигнал; 2) Повреждены сигнал требования остановки или предупредительное устройство для водителя.	

** Визуальный контроль означает, что помимо осмотра частей конструкции, лицо, проводящее технический осмотр АТС, по мере необходимости манипулирует этими частями, оценивает производимый ими шум и т.п.

Приложение А (обязательное)

Условия проведения испытаний при определении эффективности и устойчивости АТС при торможении

А.1 Автотранспортное средство проверяют при полной массе или в снаряженном состоянии с учетом массы водителя и одного пассажира (испытателя). Испытания проводятся при «холодных» тормозных механизмах;

А.2 При торможении рабочей тормозной системой эффективность торможения и устойчивость при торможении прицепных звеньев проверяют в составе автопоезда;

А.3 С учетом возможности балластировки АТС контроль тормозных свойств должен проводиться:

- для легковых автомобилей – либо в полной массе, либо в снаряженном состоянии;

- для автобусов – в снаряженном состоянии;

- для грузовых автомобилей и автопоездов – в полной массе (или как минимум при частичной загрузке, обеспечивающей массу АТС не менее 50 % от полной), либо в снаряженном состоянии.

Балластировка АТС может производиться также путем использования различных видов механических или автоматизированных догрузателей его осей или колес.

А.4 Шины АТС, проходящего контроль тормозных свойств, должны быть сухими и чистыми. Высота протектора шины должна быть не ниже допустимой.

А.5 Стендовые и дорожные испытания (кроме испытаний вспомогательной тормозной системы) проводят с отсоединенным от трансмиссии двигателем, а также при отключенных приводах дополнительных ведущих мостов и разблокированных трансмиссионных дифференциалах, если это позволяет конструкция АТС;

А.6 Дорожные испытания проводят на прямой, ровной, горизонтальной, сухой дороге с цементным или асфальтобетонным покрытием, не имеющем на поверхности масла, сыпучих и других материалов;

А.7 При проведении испытаний АТС торможение рабочей тормозной системой осуществляют в режиме экстренного полного торможения при однократном воздействии на орган управления. Время приведения в действие органа управления тормозной системой АТС должно быть не более 0,2 с;

А.8 При дорожных испытаниях в процессе торможения рабочей (запасной) тормозной системой не допускается корректировка траектории движения АТС (если это не требует обеспечение безопасности испытаний);

А.9 Во время испытаний проводят не менее двух измерений определяемых параметров;

А.10 Погрешность измерения не должна превышать при определении:

- тормозного пути	± 3 %;
- отклонения от траектории	± 5 %;
- начальной скорости торможения	± 1,5 км/ч;
- тормозной силы	± 5 %;
- силы воздействия на органы управления	± 5 %;
- времени срабатывания тормозной системы (привода)	± 0,03 с;
- замедление	± 4 %;
- давление воздуха в пневматическом или пневмогидравлическом тормозном приводе	± 5 %;
- массы транспортного средства	± 3 %;

А.11 Общая масса средств измерений применяемых при дорожных испытаниях не должна превышать 25 кг;

А.12 При испытаниях тормозных свойств АТС на стендах следует руководствоваться технической документацией изготовителя стенда с учетом пунктов 2,3,4,5,9,10, указанных выше. Тормозные стенды должны быть аттестованы соответствующими подразделениями агентства Узстандарт, а их беговые барабаны обеспечивать реализацию коэффициента сцепления с шинами колес АТС не менее $0,6 \pm 0,05$.

Приложение В (обязательное)

Методика расчета показателей эффективности торможения и устойчивости АТС при торможении по результатам контроля на стенде

В.1 Общая удельная тормозная сила γ_T определяется отдельно для одиночного автомобиля (тягача) или прицепа по формуле

$$\gamma_T = \frac{\sum P_T}{M \cdot g},$$

— для седельного автопоезда

$$\gamma_T = \frac{\sum P_{T_i}}{\sum M_i \cdot g},$$

где $\sum P_T$ - сумма максимальных тормозных сил P_T на колесах АТС (для седельного автопоезда $\sum P_{T_i}$, включая тормозные силы на колесах полуприцепа), Н;

M — полная масса автомобиля или прицепа, кг;

$\sum M_i$ — сумма полных масс звеньев автопоезда, кг;

g — ускорение свободного падения, м/сек².

В.2 Относительная разность тормозных сил на колесах одной оси определяется по формуле

$$\Delta P_T = \left| \frac{P_{T_{np}} - P_{T_{лев}}}{P_{T_{max}}} \right| \cdot 100\%,$$

где $P_{T_{np}}$ и $P_{T_{лев}}$ - тормозные силы, соответственно на правом и левом колесах контролируемой оси АТС, Н.

Приложение С (обязательное)

Условия проведения контроля внешних световых приборов

С.1 Контроль фар проводят при неработающем двигателе АТС с помощью экрана или переносного оптического прибора с ориентирующим устройством, при этом АТС находится в снаряженном состоянии.

С.2 Контроль фар АТС при помощи экрана должен производиться на специальном посту, оборудованном рабочей площадкой, плоским экраном с матовым покрытием, люксметром с фотоприемником (защищенным от посторонних засветок) и приспособлением, ориентирующим взаимное расположение экрана и АТС.

С.2.1 Между рассеивателем светового прибора АТС и экраном по оси отсчета должно обеспечиваться расстояние не менее 5 м. Допускается неровности рабочей площадки не более 3 мм на 1 м.

С.2.2 Угол между плоскостью экрана и рабочей площадкой должен быть $-90^{\circ} \pm 3^{\circ}$.

С.2.3 Ориентирующее приспособление должно обеспечивать установку АТС таким образом, чтобы ось отсчета светового прибора была параллельна плоскости рабочей площадки и находилась в плоскости, перпендикулярной плоскостям экрана и рабочей площадки с погрешностью $\pm 0,5^{\circ}$.

С.2.4 Разметка экрана должна обеспечивать выполнение контроля направления и заданной светотеневой границы лучей фар АТС в соответствии с нормативной документацией. (см рис. 1)

Допускаемая погрешность при данных измерениях не должна превышать: для линейных значений на расстоянии 10 м от экрана ± 44 мм, на расстоянии 5 м до экрана ± 22 мм, для угловых значений $\pm 15'$.

С.3 При контроле фар АТС с помощью переносного оптического прибора, с

ориентирующим устройством, требования к неровностям рабочей площадки должны соответствовать п. 2.1.

С.3.1 Диаметр входного отверстия объектива оптического прибора должен быть не менее габаритов фары.

С.3.2 Оптическая ось прибора должна быть направлена параллельно рабочей площадке с погрешностью не более $\pm 0,25^{\circ}$.

С.3.3 В фокальной плоскости объектива должен быть установлен подвижной экран с разметкой, обеспечивающей проведение контроля направления и заданной светотеневой границы лучей фар АТС в соответствии с нормативной документацией.

С.3.4 Ориентирующее приспособление должно обеспечивать установку оптической оси прибора параллельно продольной плоскости симметрии АТС (или перпендикулярно к оси задних колес) с погрешностью не более $\pm 0,5^{\circ}$.

С.4 Измерение силы света фар должно производиться при помощи фотоприемника, откорректированного под среднюю кривую спектральной чувствительности глаза. Допускаемая погрешность при измерениях силы света не должна превышать 7 %.

Диаметр фотоприемника должен быть:

≤ 30 мм при работе с экраном;

≤ 6 мм при работе с оптическим прибором.

С.5 Требования к частоте следования проблесков указателей поворотов контролируют не менее чем по 10 проблескам с помощью измерительного прибора или универсального измерителя времени, с отсчетом от 1 с до 60 с (секундомер) с погрешностью не более ± 1 с.

Библиография

- [1] Приложение № 2 к Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1): Периодический осмотр транспортных средств - обязательные проверки [документ – ECE/TRANS/WP.1/2001/25 от 30 марта 2001 г].

УДК

Ключевые слова: автотранспортные средства (АТС), технический осмотр АТС, техническое состояние АТС, методы контроля технического состояния АТС, визуальный контроль АТС, стендовые испытания АТС, дорожные испытания АТС.

Приложение II

**Правила №1 Соглашения 1997 «Единообразные предписания,
касающиеся периодических технических осмотров колесных
транспортных средств, в отношении охраны окружающей
среды»**

**(Последняя редакция с добавлениями, вступившими в силу
15 февраля 2007 года)**

ECE/RCTE/CONF/4/Add.1/Rev.1

6 March 2007

СОГЛАШЕНИЕ

**О ПРИНЯТИИ ЕДИНООБРАЗНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ПЕРИОДИЧЕСКИХ ТЕХНИЧЕСКИХ
ОСМОТРОВ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
И О ВЗАИМНОМ ПРИЗНАНИИ ТАКИХ ОСМОТРОВ**

совершено в Вене 13 ноября 2001 года

Добавление 1: Предписание № 1

Пересмотр 1

Дата вступления в силу: 15 февраля 2007 года

**ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРИОДИЧЕСКИХ
ТЕХНИЧЕСКИХ ОСМОТРОВ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
В ОТНОШЕНИИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ**



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

ПРЕДПИСАНИЕ № 1

Пересмотр 1

ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРИОДИЧЕСКИХ
ТЕХНИЧЕСКИХ ОСМОТРОВ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
В ОТНОШЕНИИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДПИСАНИЕ

Стр.

1. Область применения
- 2..... Определения
- 3.....Периодичность технических осмотров
- 4..... Технические осмотры
- 5..... Требования, предъявляемые к осмотру
- 6..... Названия и адреса

ПРИЛОЖЕНИЕ - Минимальные требования, предъявляемые к осмотру

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

- 1.1 Для целей статьи 1 Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров подлежащие осмотру позиции имеют отношение к обеспечению безопасности дорожного движения и соблюдению экологических требований;
- 1.2 колесные транспортные средства, используемые в международном сообщении, должны соответствовать изложенным ниже требованиям;
- 1.3 Договаривающиеся стороны могут принять решение распространить требование пункта 1.2 выше также на транспортные средства, используемые для внутренних перевозок.

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для целей настоящего Предписания

- 2.1 под "Соглашением" подразумевается Венское соглашение 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров;
- 2.2 под "международным сертификатом технического осмотра" подразумевается сертификат периодических технических осмотров колесных транспортных средств в соответствии с положениями статьи 1 и добавления 2 к настоящему Соглашению;
- 2.3 под "периодическим техническим осмотром" подразумевается единообразная периодическая процедура, с помощью которой уполномоченные центры технического осмотра, ответственные за проведение инспекционных испытаний, проверяют соответствие представленного колесного транспортного средства по крайней мере требованиям настоящего Предписания;
- 2.4 под "колесным транспортным средством" подразумеваются указанные в Сводной резолюции (СР.3) механические транспортные средства категорий М₂, М₃, N₂ и N₃ (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2), используемые в международном сообщении, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг;
- 2.5 под "проверкой" подразумевается доказательство соответствия предписаниям,

изложенным в приложении к настоящему Предписанию, полученное посредством испытаний и проверок, проводимых с использованием доступных в настоящее время методов и оборудования, причем без демонтажа или снятия какой-либо части транспортного средства;

- 2.6 под "Женевским соглашением 1958 года" подразумевается Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершенное в Женеве 20 марта 1958 года и включающее поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года;
- 2.7 под "Правилами ЕЭК" подразумеваются Правила, прилагаемые к Женевскому соглашению 1958 года.

3. ПЕРИОДИЧНОСТЬ ТЕХНИЧЕСКИХ ОСМОТРОВ

Категории транспортных средств	Периодичность осмотров
Механические транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров: M ₂ массой свыше 3 500 кг и M ₃ Грузовые транспортные средства: N ₂ и N ₃	Через один год после первой регистрации и затем ежегодно в случае транспортных средств зарегистрированных в странах, где применяются все соответствующие правила ЕЭК ООН или директивы ЕС в отношении официального утверждения типа. В странах, где эти документы не применяются, требуется проведение осмотра при первой регистрации.

4. ТЕХНИЧЕСКИЕ ОСМОТРЫ

Транспортные средства, к которым применяются настоящие положения, должны подвергаться периодическому техническому осмотру в соответствии с приведенным ниже приложением.

После проверки соответствие по крайней мере положениям этого приложения подтверждается международным сертификатом технического осмотра.

5. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ОСМОТРУ

Осмотр охватывает:

- 5.1 опознавательные знаки транспортного средства;
- 5.2 выброс отработавших газов;
- 5.3 шум;
- 5.4 прочие позиции, имеющие отношение к соблюдению требований о безопасности и экологических требований и перечисленные в пункте 5 нижеследующего приложения.

6. НАЗВАНИЯ И АДРЕСА

Договаривающиеся стороны Соглашения, применяющие настоящее Предписание, сообщают в Секретариат Организации Объединенных Наций основную информацию об административных органах, ответственных за осуществление контроля за проведением инспекционных испытаний.

Приложение

МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ОСМОТРУ

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Осмотр охватывает по крайней мере перечисленные ниже позиции.

2. ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Позиции, подлежащие проверке/испытанию
Регистрационный знак
Номер шасси

3. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ НЕГАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ

3.1 ВЫБРОСЫ ОТРАБОТАВШИХ ГАЗОВ

3.1.1 Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием

3.1.1.1 Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием и работающие на бензине, система выпуска

3.1.1.1.1 Если выбросы загрязняющих веществ не ограничиваются такими современными системами контроля за выбросами, как трехступенчатый каталитический преобразователь с лямбда-зондом:

3.1.1.1.1.1 визуальный осмотр системы выпуска в целях проверки ее укомплектованности и удовлетворительного состояния, а также отсутствия пропускания газов;

3.1.1.1.1.2 визуальный осмотр любого оборудования для ограничения выброса загрязняющих веществ, установленного изготовителем, в целях проверки его укомплектованности и удовлетворительного состояния, а также отсутствия пропускания газов.

3.1.1.1.2 Если выбросы загрязняющих веществ ограничиваются такими современными

системами контроля за выбросами, как трехступенчатый каталитический преобразователь с лямбда-зондом:

3.1.1.1.2.1 визуальный осмотр системы выпуска для проверки ее укомплектованности и удовлетворительного состояния, а также отсутствия пропускания газов;

3.1.1.1.2.2 визуальный осмотр любого оборудования для ограничения выброса загрязняющих веществ, установленного изготовителем, в целях проверки его укомплектованности и удовлетворительного состояния и отсутствия пропускания газов.

3.1.1.2 Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием и работающие на бензине, без современных систем ограничения выброса загрязняющих веществ, содержание CO

Если выбросы загрязняющих веществ не ограничиваются такими современными системами контроля за выбросами, как трехступенчатый каталитический преобразователь с лямбда-зондом:

после достаточного периода предварительной подготовки (с учетом рекомендаций изготовителя) содержание окиси углерода (CO) в отработавших газах измеряется при работе двигателя в режиме холостого хода (без нагрузки);

предельное допустимое содержание CO в отработавших газах должно соответствовать значению, указанному изготовителем транспортного средства.

Если эта информация отсутствует или если компетентные органы Договаривающихся сторон решили не использовать это значение в качестве исходной величины, то содержание CO не должно превышать:

а) для транспортных средств, впервые зарегистрированных или введенных в эксплуатацию до 1 октября 1986 года: 4,5% по объему;

б) для транспортных средств, впервые зарегистрированных или введенных в эксплуатацию после 1 октября 1986 года: 3,5% по объему.

3.1.1.3 Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием и работающие на бензине, с современными системами ограничения выброса загрязняющих веществ, содержание СО

Если выбросы загрязняющих веществ ограничиваются такими современными системами контроля за выбросами, как трехступенчатый каталитический преобразователь с лямбда-зондом:

3.1.1.3.1 Определение эффективности системы контроля за выбросами загрязняющих веществ транспортными средствами путем измерения лямбда-числа и содержания СО в отработавших газах в соответствии с пунктом 4 или методами, предложенными изготовителем и одобренными во время предоставления официального утверждения типа. Перед каждым испытанием двигатель подвергается предварительной подготовке в соответствии с рекомендациями изготовителя транспортного средства.

3.1.1.3.2 Выбросы загрязняющих веществ из выпускной трубы - предельные значения

Предельное допустимое содержание СО в отработавших газах должно соответствовать значению, указанному изготовителем транспортного средства. Если эта информация отсутствует, то содержание СО не должно превышать следующих величин:

а) Измерение при работе двигателя в режиме холостого хода:

Предельное допустимое содержание СО в отработавших газах не должно превышать 0,5% по объему, а для транспортных средств, соответствующих предельным значениям, указанным в графе А или графе В таблицы, приведенной в пункте 5.3.1.4 второго пересмотренного варианта Правил № 83 или в последующих поправках, предельное содержание СО не должно превышать 0,3% по объему. Если установление соответствия требованиям второго пересмотренного варианта Правил № 83 не представляется возможными, то вышеуказанные требования применяются к транспортным средствам, которые были зарегистрированы либо впервые введены в эксплуатацию после 1 июля 2002 года.

б) Измерение при высоком числе оборотов в режиме холостого хода (без нагрузки), число оборотов двигателя должно быть не ниже 2 000 мин⁻¹:

содержание СО: не более 0,3% по объему, а в случае транспортных средств, соответствующих предельным значениям, указанным в графе А или графе В таблицы, приведенной в пункте 5.3.1.4 второго пересмотренного варианта Правил № 83 или в последующих поправках, предельное содержание СО не должно превышать 0,2% по объему. Если установление соответствия требованиям второго пересмотренного варианта Правил № 83 не представляется возможным, то вышеуказанные требования применяются к транспортным средствам, которые были зарегистрированы либо впервые введены в эксплуатацию после 1 июля 2002 года;

значение лямбда: $1 \pm 0,03$ или в соответствии с техническими требованиями изготовителя.

с) В случае механических транспортных средств, оборудованных бортовыми диагностическими системами (БДС) в соответствии со вторым пересмотренным вариантом Правил № 83 и последующими поправками, Договаривающиеся стороны могут в качестве альтернативы испытанию, указанному в подпункте и) выше, определять правильное функционирование системы выброса путем надлежащего снятия показаний с БДС и одновременной проверки правильности функционирования системы БДС.

3.1.2 Транспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия

3.1.2.1 Транспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия, система выпуска

Визуальный осмотр любого оборудования для ограничения выброса загрязняющих веществ, установленного изготовителем, в целях проверки его укомплектованности и удовлетворительного состояния, а также отсутствия пропускания газов.

3.1.2.2 Транспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия, дымность

3.1.2.2.1 Дымность отработавших газов измеряется в фазе свободного ускорения (без нагрузки от холостого хода до граничной скорости) при рычаге переключения передач в нейтральном положении и включенном сцеплении.

3.1.2.2.2 Предварительная подготовка транспортного средства:

3.1.2.2.2.1 Транспортные средства могут испытываться без предварительной подготовки, хотя по соображениям безопасности следует убедиться в том, что двигатель прогрет и находится в удовлетворительном механическом состоянии.

3.1.2.2.2.2 За исключением случаев, предусмотренных в пункте 3.1.2.2.4.5, никакое транспортное средство не считается соответствующим установленным требованиям, если оно не было предварительно подготовлено в соответствии с указанными ниже требованиями.

а) Двигатель должен быть полностью прогрет, например температура масла в двигателе, измеренная при помощи зонда, помещенного в трубку для щупа указателя уровня масла, должна составлять не менее 80°C или должна быть ниже, если она соответствует обычному рабочему режиму температуры, либо температура в блоке цилиндров, измеренная по уровню инфракрасного излучения, должна иметь по крайней мере эквивалентное значение. Если конструкция транспортного средства не допускает этих измерений, то обычная рабочая температура двигателя может быть определена другими способами, например при помощи вентилятора охлаждения двигателя.

б) Система выпуска должна быть прочищена при помощи, по крайней мере, трех циклов свободного ускорения или каким-либо другим эквивалентным способом.

3.1.2.2.3 Процедура испытания:

3.1.2.2.3.1 Двигатель и любой установленный на нем турбонагнетатель должны работать в режиме холостого хода до начала каждого из трех циклов свободного ускорения. В случае сверхмощных дизельных двигателей это означает, что надлежит выждать в течение не менее 10 секунд после освобождения дроссельной заслонки.

3.1.2.2.3.2 Для начала каждого из трех циклов свободного ускорения педаль управления дроссельной заслонкой должна быть полностью выжата быстро и непрерывно (менее чем за одну секунду), но не резко, с тем чтобы можно было обеспечить максимальную подачу топлива инжекторным насосом.

3.1.2.2.3.3 В течение каждого из трех циклов свободного ускорения частота вращения двигателя должна достигать граничного значения или в случае транспортных средств с автоматической трансмиссией - значения, указанного изготовителем, а при отсутствии этих данных - двух третей от граничного значения до момента освобождения дроссельной заслонки. Это можно проверить, например, посредством контроля за изменением частоты вращения двигателя или путем замера промежутка времени между первоначальным нажатием на педаль акселератора и ее освобождением, который в случае транспортных средств категорий M₂, M₃, N₂ и N₃ должен составлять не менее двух секунд.

3.1.2.2.4 Предельные значения

3.1.2.2.4.1 Уровень концентрации не должен превышать уровня, указанного на табличке в соответствии со вторым пересмотренным вариантом Правил № 24.

3.1.2.2.4.2 Если эта информация отсутствует или если компетентные органы Договаривающихся сторон решают не использовать ее в качестве исходной величины, то уровень концентрации не должен превышать уровня, указанного изготовителем, или следующих предельных величин коэффициента поглощения:

Предельный коэффициент поглощения для:

а) безнаддувных дизельных двигателей = $2,5 \text{ м}^{-1}$;

б) дизельных двигателей с турбонаддувом = $3,0 \text{ м}^{-1}$;

с) предельная величина $1,5 \text{ м}^{-1}$ применяется к следующим транспортным средствам, соответствующим предельным значениям, указанным в:

і) графе В таблицы, приведенной в пункте 5.3.1.4 второго пересмотренного варианта Правил № 83 (дизельные двигатели для транспортных средств малой грузоподъемности - Евро 4);

ii) в графе В1 таблиц, приведенных в пункте 5.2.1 поправки 1 к третьему пересмотренному варианту Правил № 49 (дизельные двигатели для транспортных средств большой грузоподъемности - Евро 4);

iii) в графе В2 таблиц, приведенных в пункте 5.2.1 поправки 1 к третьему пересмотренному варианту Правил № 49 (дизельные двигатели для транспортных средств большой грузоподъемности - Евро 5);

iv) в графе С таблиц, приведенных в пункте 5.2.1 поправки 1 к третьему пересмотренному варианту Правил № 49 (транспортные средства большой грузоподъемности СЭТЭ);

либо предельны величины, указанные в последующих поправках к Правилам № 83, или предельные величины, указанные в последующих поправках к Правилам № 49.

В случаях, когда установление соответствия требованиям пункта 5.3.1.4 второго пересмотренного варианта Правил № 83 или пункта 5.2.1 поправки 1 к третьему пересмотренному варианту Правил № 49 не представляется возможным, вышеуказанные требования применяются к транспортным средствам, зарегистрированным или впервые введенным в эксплуатацию после 1 июля 2008 года.

3.1.2.2.4.3 Транспортные средства, зарегистрированные или впервые введенные в эксплуатацию до 1 января 1980 года, освобождаются от соблюдения этих требований.

3.1.2.2.4.4 Транспортные средства считаются не соответствующими установленным требованиям, если средние арифметические значения по крайней мере трех циклов свободного ускорения превышают предельное значение. Это можно рассчитать без учета любых результатов измерений, которые значительно отклоняются от измеренного среднего значения, или результата любого другого статистического расчета, учитывающего разброс показаний при измерениях. Договаривающиеся стороны могут ограничивать предельное число испытательных циклов.

3.1.2.2.4.5 Чтобы не проводить излишних испытаний, Договаривающиеся стороны могут, в порядке отступления от положений, приведенных в пункте 3.1.2.2.4.4, принимать решение о несоответствии установленным требованиям тех транспортных средств, на которых измеренные значения существенно превышают предельные после проведения не менее трех циклов свободного ускорения или после осуществления циклов очистки (либо эквивалентных циклов), указанных в подпункте 3.1.2.2.2.2 b). Чтобы не проводить излишних испытаний, Договаривающиеся стороны также могут в порядке отступления от положений пункта 3.1.2.2.4.4 признать соответствующими установленным требованиям те транспортные средства, на которых измеренные значения оказались значительно ниже предельных после проведения менее трех циклов свободного ускорения или после осуществления циклов очистки (либо эквивалентных циклов), указанных в подпункте 3.1.2.2.2.2 b).

3.2 ИСПЫТАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Уровень выбросов загрязняющих веществ транспортными средствами определяется с помощью оборудования, предназначенного для точного установления соответствия предписанным предельным значениям или значениям, указанным изготовителем.

4. ШУМ

ПОЗИЦИИ	ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ДЛЯ ОТКАЗА
Система снижения шума	- отсутствует (частично или полностью) либо серьезно повреждена

5. ПРОЧИЕ ПОЗИЦИИ, ИМЕЮЩИЕ ОТНОШЕНИЕ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ И СОБЛЮДЕНИЮ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ

ПОЗИЦИИ	ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ДЛЯ ОТКАЗА
Гидравлическая тормозная система	- течь

Приложение III

Проект стандарта ПГОСТ «Средства автотранспортные. Массы и габаритные параметры»

ПРОЕКТ

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ РЕСПУБЛИКИ

**Средства автотранспортные
МАССЫ И ГАБАРИТНЫЕ ПАРАМЕТРЫ**

Издание официальное

**Агентство по
стандартизации, метрологии и сертификации**

Предисловие

1. РАЗРАБОТАНО.....
2. ВНЕСЕНО.....
3. УТВЕРЖДЕН от _____ № _____
4. В настоящем стандарте реализованы требования законов Республики, «Об автомобильном транспорте», «О безопасности дорожного движения», «Об автомобильных дорогах», СНиП...«Автомобильные дороги» и учтены нормативные параметры установленные в «Соглашении о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств (Минск, 4 июля 1999 г.) и Директиве 96/53 ЕС «Максимально разрешенные размеры и массы для автомобилей выполняющих рейсы по территории ЕС».
5. ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

Содержание

1. Область применения.....
2. Нормативные ссылки.....
3. Термины и определения.....
4. Максимально допустимые массы и габаритные
параметры автотранспортных средств.....
- 4.1 Габаритные допустимые параметры автотранспортных
средств.....
- 4.2 Допустимые массы автотранспортных средств.....
- 4.3 Допустимые осевые массы автотранспортных средств ..
Приложение А (обязательное) Классификация
автотранспортных средств.....

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

Средства автотранспортные МАССЫ И ГАБАРИТНЫЕ ПАРАМЕТРЫ Motor vehicles and their trailers WEIGHTS AND DIMENSIONS

Дата введения _____

1 Область применения

Настоящий стандарт распространяется на легковые и грузовые автомобили, автобусы и автопоезда (далее автотранспортные средства или АТС), находящиеся в эксплуатации, предназначенные для движения на автомобильных дорогах общего пользования.

Стандарт устанавливает:

- Максимально допустимые общие и осевые массы различных АТС;
- габаритные предельные параметры АТС;

Стандарт не распространяется:

- на АТС, предназначенные для эксплуатации на внутризаводских дорогах и на дорогах внутрихозяйственного значения;
- на АТС, предназначенные для перевозки негабаритных и тяжеловесных неделимых грузов;
- на АТС специального назначения;

Классификация автотранспортных средств приведена в приложении А.

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы ссылки на следующие нормативные документы:

- СНИП «Автомобильные дороги»;
- «Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств (Минск, 4 июля 1999 г.);
- Директива 96/53 ЕС «Максимально разрешенные размеры и массы для автомобилей выполняющих рейсы по территории ЕС».

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 **транспортное средство:** Устройство, предназначенное для перевозки по автомобильным дорогам грузов или пассажиров или оборудования, установленного на нем.

3.2 **грузовой автомобиль:** Транспортное средство с двигателем, предназначенное для перевозки грузов и буксировки прицепа (ов) по автомобильным дорогам.

3.3 **тягач:** Транспортное средство, снабженное собственным двигателем и предназначенное исключительно или преимущественно для буксировки прицепа или полуприцепа.

3.4 **седельный тягач:** Транспортное средство с двигателем, предназначенное для буксировки полуприцепов.

3.5 **прицеп:** Транспортное средство, предназначенное для перевозки грузов путем буксировки тягачом или грузовым автомобилем.

3.6 **полуприцеп:** Специальное оборудованное для перевозки грузов, транспортное средство, предназначенное для соединения с тягачом таким образом, чтобы часть этого транспортного средства располагалась непосредственно на тягаче и передавала ему значительную долю своего веса.

3.7 **комбинированное транспортное средство:** Комбинация транспортных средств, состоящая из автомобиля, соединенного с прицепом или полуприцепом.

3.8 **автопоезд:** Комбинированное транспортное средство, состоящее из грузового автомобиля и прицепа (ов) (прицепной автопоезд), тягача и полуприцепа (седельный (сочлененный) автопоезд), тягача, полуприцепа и прицепа (седельно-прицепной автопоезд).

3.9 **автобус:** Транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и багажа, имеющее более 8 мест для сидения, не считая места водителя.

3.10 **сочлененный автобус:** Автобус, состоящий из двух или более жестких секций, шарнирно соединенных друг с другом и имеющих пассажирский салон в каждой секции, позволяющий пассажирам свободно перемещаться из одного салона в другой.

3.11 **максимальная длина транспортного средства:** Длина транспортного средства, не превышающая нормативного значения.

3.12 **максимальная высота транспортного средства:** Высота транспортного средства, не превышающая нормативного значения.

3.13 **максимальная ширина транспортного средства:** Ширина транспортного средства, не превышающая нормативного значения.

3.14 **максимальная масса транспортного средства:** Масса транспортного средства с грузом или без груза, не превышающая нормативного значения.

3.15 **максимальная осевая масса:** Масса, передающаяся через ось транспортного средства на поверхность автомобилей дороги, величина которой не превосходит нормативного значения.

3.16 **неделимый груз:** Груз, который при перевозке по автомобильной дороге не может быть разделен на две или более частей без чрезмерных затрат или риска его порчи.

3.17 **воздушная подвеска:** Система подвески, в которой амортизирующим элементом является воздух, обеспечивающий не менее 75% амортизирующего эффекта.

4 Максимально допустимые массы и габаритные параметры автотранспортных средств

4.1 Габаритные допустимые параметры автотранспортных средств

Габаритные допустимые параметры и другие линейные размеры автотранспортных средств не должны превышать значения, приведенные в таблице 4.1

Таблица 4.1

Габаритные параметры	Значения, м
Допустимая длина:	
Грузового автомобиля	12
Автобуса	12
Прицепа	12
Седельного автопоезда	20
Автопоезда с 2÷3 осным прицепом	20
Длинномерного автопоезда с 4÷5 осным прицепом, изготовленного на базе полуприцепа	25,25*
Седельно-прицепного автопоезда (тягач+полуприцеп+прицеп)	25,25*
Двух прицепного автопоезда	25,25*
Сочлененного автобуса	18
* Разрешается эксплуатация только по автомагистралям	
Допустимая ширина:	
Всех автотранспортных средств	2,55
Изотермических кузовов автотранспортных средств	2,6
Допустимая высота	4

Примечания:

1. Седельно-прицепные (СПА), двух прицепные (2ПА) автопоезда, а также длинномерные автопоезда с 4÷5 осным прицепом (ДПА) формируются в эксплуатации из подвижного состава, имеющих документ «Одобрение типа транспортного средства», с указанием в нем разрешения работать в составе СПА, 2ПА или ДПА.

2. Допустимые размеры автотранспортных средств, указанные в таблице 4.1 включают в себя размеры съемных кузовов и тары для грузов, включая контейнеры.

3. Седельный и одноприцепной автопоезда при движении должны обеспечивать возможность поворота в пределах пространства, ограниченного внешним радиусом 12,5 метров и внутренним радиусом – 5,3 метра.

4. Седельно-прицепной автопоезд, длинномерный автопоезда с 4÷5 осным прицепом и автопоезд с двумя прицепами при движении должны обеспечивать возможность поворота в пределах пространства, ограниченного внешним радиусом 15 метров и внутренним – 6 метров.

5. Установленный в кузове автотранспортного средства груз не должен выступать за заднюю внешнюю точку автомобиля или прицепа более чем на два метра.

6. Расстояние между задней осью грузового автомобиля и передней осью грузового автомобиля и передней осью прицепа должно быть не менее 3 метров.

7. При измерении длины автотранспортного средства не учитываются следующие устройства, смонтированные на автотранспортном средстве:

- устройства для очистки стекол и брызговики;
- фронтальные и боковые маркировочные пластины;
- устройства для пломбирования и защитные приспособления для них;
- устройства для закрепления брезента и защитные приспособления для них;
- оборудование для электроосвещения;
- зеркала задней обзора и приспособления для обзора пространства за автомобилем;
- воздушно-водные трубки;
- длины клапанов и разъемов для соединения с прицепами или съемными кузовами;
- ступени для доступа в кузов, подъемник для запасной автопокрышки;
- подъемные платформы, ступени для доступа и иное аналогичное оборудование, не превышающее в рабочем положении 200 миллиметров и выполненное таким образом, чтобы оно не могло увеличивать предельную массу загрузки автомобиля, установленную изготовителем.

8. При измерении высоты автотранспортного средства не должны учитываться смонтированные на автотранспортном средстве:

- антенны;
- пантограф в поднятом положении.
- Для автотранспортных средств, имеющих устройство для подъема оси, должен учитываться эффект от воздействия этого устройства.

9. При измерении ширины автотранспортного средства не учитываются следующие устройства, смонтированные на автотранспортном средстве:

- устройства для пломб, печатей и защитные приспособления к ним;
- устройства для закрепления брезента и защитные приспособления к ним;
- выступающие части брызговики;
- осветительное оборудование;
- зеркала заднего обзора;
- втягивающиеся или убирающиеся в транспортном положении ступени;

- индикаторы давления в шинах;
- приспособления для противоскольжения, надетые на колесах.

4.2 Допустимые массы автотранспортных средств.

Допустимая масса автотранспортных средств не должны превышать значений проведенных в таблице 4.2

Таблица 4.2

№	Виды автотранспортных средств	Полная масса АТС, т
1.	Грузовые автомобили: двухосный автомобиль	18
	трехосный автомобиль	24
	трехосный автомобиль, имеющий ведущую ось, состоящую из двух пар колес, оборудованных воздушной или эквивалентной ей подвеской	25
	четырёхосный автомобиль	30
	четырёхосный автомобиль с двумя ведущими осями, каждая из которых состоит из двух пар колес и имеет воздушную или эквивалентную подвеску	32
2.	Транспортные средства, образующие часть комбинированного транспортного средства: двухосный прицеп	18
	трехосный прицеп	24
	четырёхосный прицеп	32
3.	Комбинированные транспортные средства: Седельные (сочлененные) автопоезда: двухосный тягач с одноосным полуприцепом	28
	двухосный тягач с двухосным полуприцепом, при расстоянии между осями полуприцепа от 1,3 метра до 1,8 метров	36
	двухосный тягач с двухосным полуприцепом при расстоянии между осями полуприцепа, превышающем 1,8 метров (в случае если данный автопоезд состоит из спаренных колес и оборудована воздушной или эквивалентной ей подвеской допустимая масса может быть увеличена на 2 тонны)	38
	двухосный тягач с трехосным полуприцепом	38 (40)*
	трехосный тягач с двухосным полуприцепом	38 (40)*
	трехосный тягач с трехосным полуприцепом	38 (44)*
	Седельно-прицепные автопоезда трехосный тягач с двухосным полуприцепом и двухосным прицепом	56
	трехосный тягач с трехосным полуприцепом и двухосным прицепом	60

	Прицепные автопоезда:	
	двухосный грузовой автомобиль с двухосным прицепом	36
	двухосный грузовой автомобиль с трехосным прицепом	42
	трехосный грузовой автомобиль с двухосным прицепом	42
	трехосный грузовой автомобиль с трехосным прицепом	48
	трехосный грузовой автомобиль с четырехосным прицепом	54(56)*
	трехосный грузовой автомобиль с пятиосным прицепом	60
	трехосный грузовой автомобиль с двумя прицепами	60
4.	Автобусы:	
	двухосный	18
	трехосный	24
	трехосный шарнирно сочлененный	28
	четырёхосный шарнирно сочлененный	28
	* - при использовании грузового автомобиля и прицепа с воздушными или эквивалентными подвесками	

Примечания:

1. Предельные значения полной массы автотранспортных средств допустимы при равномерном их распределении по осям с отклонением в осевых нагрузках не более 35%, а для передней оси не более 40%.

2. Промежуточные, между табличными значения параметров следует определять путем линейной интерполяции.

4.3 Допустимые осевые массы автотранспортных средств

Допустимые осевые массы автотранспортных средств не должны превышать значений приведенные в таблице 4.3

Таблица 4.3

	Количества осей транспортных средств	Масса, тонн
1	Для одиночной оси: - ведомой с односкатными колесами - ведомой с двухскатными колесами - ведущей с двухскатными колесами - ведущей с двухскатными колесами городских и пригородных автобусов и троллейбусов	7,5 10 10 (11,5)* ¹ 11,5
2	Для сдвоенных осей прицепов или полуприцепов с двухскатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстояниях между осями: от 0,5 метра до 1 метра от 1 метра до 1,3 метра от 1,3 метра до 1,8 метра равным или более 1,8 метра	12,0 15,0 16,0 (18,0)* 18,0 (20,0)*

3	Для сдвоенных осей прицепов или полуприцепов с односкатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстояниях между осями: от 0,5 метра до 1 метра от 1 метра до 1,3 метра от 1,3 метра до 1,8 метра равным или более 1,8 метра	12 14 15 (16)* 17 (18)*
4	Для трехосных осей прицепов или полуприцепов двухскатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстояниях между осями: от 0,5 метра до 1 метра от 1 метра до 1,3 метра от 1,3 метра до 1,8 метра равным или более 1,8 метра	17,5 21 22,5(24)* 26,5
5	Для трехосных осей прицепов или полуприцепов с односкатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстояниях между осями: от 0,5 метра до 1 метра от 1 метра до 1,3 метра от 1,3 метра до 1,8 метра равным или более 1,8 метра	16,5 19,5 21(22,5)* 24,0
6	Для сдвоенных ведущих осей грузового автомобиля или автобуса с двухскатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстояниях между осями: от 0,5 метра до 1 метра от 1 метра до 1,3 метра от 1,3 метра до 1,8 метра равным или более 1,8 метра	12 14 16 (18)* 18 (20)*
7	Для сдвоенных ведущих осей грузового автомобиля или автобуса с односкатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстояниях между осями: от 0,5 метра до 1 метра от 1 метра до 1,3 метра от 1,3 метра до 1,8 метра равным или более 1,8 метра * - при креплении осей на воздушной или эквивалентной ей подвеске. ¹ Только при выполнении международных перевозок.	11 14 15 (16)* 16 (18)*

Примечания:

1. Вес, передающийся на ведущую или ведущие оси автомобиля или комбинированного транспортного средства, не должен быть менее 25% суммарного веса автомобиля или комбинированного автотранспортного средства.

2. При определении масс и габаритных параметров автотранспортных средств учитывают установленные погрешности измерительного оборудования.

При этом погрешность толкуется в пользу перевозчика.

Приложение А
(обязательное)

Классификация автотранспортных средств

Обозначение категории автотранспортного средства	Характеристика категории автотранспортного средства
Категория М - автотранспортные средства, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие не менее четырех колес	
М ₁	АТС с двигателем, предназначенные для перевозки пассажиров имеющие не более 8 мест для сидения, кроме места водителя, или созданные на их базе модификации предназначенные для перевозки мелких грузов (пикапы, универсалы и т.п.), при полной массе равной базовой модели легкового автомобиля
М ₂	АТС с двигателем предназначенные для перевозки пассажиров, имеющие более 8 мест для сиденья кроме места водителя и максимальную массу менее 5т или созданные на их базе модификации АТС, 3-8 мест, кроме места водителя, при полной массе равной модели автомобиля.
М ₃	АТС, имеющие помимо места водителя, более 8 мест для сидения и максимальную массу более 5т.
Категория N - автотранспортные средства, предназначенные для перевозки грузов и имеющие не менее четырех колес	
N ₁	АТС, имеющие максимальную массу не более 3,5т (малотоннажные автомобили)
N ₂	АТС, имеющие максимальную массу более 3,5т и не превышающую 12т
N ₃	АТС, имеющие массу более 12т
Категория O - прицепы (включая полуприцепы)	
O ₁	Одноосные прицепы, иные чем полуприцепы, имеющие максимальную массу не более 0,75т
O ₂	Прицепы, имеющие максимальную массу не более 3,5т (за исключением прицепов категории O ₁)
O ₃	Прицепы, имеющие максимальную массу более 3,5т и не превышающую 10т
O ₄	Прицепы, имеющие максимальную массу более 10т.

Ключевые слова: автотранспортное средство (АТС), ось, грузовой автомобиль, седельный тягач, прицеп, полуприцеп, автопоезд, масса, габаритные параметры.